

F.1.-F.2. SZÁMÚ JELZÉSI ÉS FORGALMI UTASÍTÁS

A KÖZÚTI VASUTAK SZÁMÁRA

Közlekedési Főfelügyelet
Közlekedési Alágazatok Főosztálya
Vasúti Osztály

JÓVÁHAGYOM

jóváhagyó írásban foglalt
módosításokkal

3443/1/2008...sz. alatt.

Budapest, 2008. VII. 29.


Vasúti Osztály



TARTALOMJEGYZÉK

1. AZ UTASÍTÁS HATÁLYA, TARTALMA	6
1.1. Az utasítás tartalma	6
1.2. Az utasítás hatálya	6
1.3. Az utasítás ismerete	6
1.4. Az utasítás jóváhagyása, módosítása és hatálytalanítása	6
1.5. Az utasítás kiegészítői	6
1.6. Végrehajtási utasítás kiadása	6
1.7. Kezelési szabályzat kiadása	7
 F.1. SZÁMÚ JELZÉSI UTASÍTÁS	
 2. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK A JELZÉSEKRE, JELZŐKRE, JELZŐESZKÖZÖKRE	8
2.1. A jelzések szerepe	8
2.2. Jelzők	8
2.3. Jelzőeszközök	8
2.4. Követelmények a jelzések adásával szemben	8
2.5. A jelzések megfigyelése	8
2.6. Kétes jelzés	9
2.7. Egyidejűleg adott, eltérő értelmű jelzések	9
2.8. A jelzők elhelyezése	9
2.9. Felszerelés jelzőeszközökkel	9
2.10. A jelzők és jelzőeszközök megóvása	9
 3. JELZŐK	10
3.1. A jelzők csoportosítása forgalmi szempontból	10
3.2. Főjelzők	10
3.2.1. A háromfogalmú főjelző jelzései	10
3.2.2. A kétfogalmú főjelző jelzései	11
3.2.3. A főjelzők kiegészítő jelzései	12
3.3. A villamosforgalom irányítására szolgáló közúti fényjelző készülékek (holdfényjelzők)	13
3.3.1. A holdfényjelzők jelzési képei	13
3.3.2. A három lámpából álló holdfényjelzők jelzései	13
3.4. Egyéb jelzők	15
3.4.1. Indítójelzők	15
3.4.2. Távvezérelt váltók jelzései	15
3.4.3. Váltóreteszelő jelző	16
3.4.4. A járművezető által távvezérléssel történő váltóállítás helyére figyelmeztető jelző	17
3.4.5. Főjelző vagy közúti fedezőjelző ellenőrző jelzője	17
3.4.6. Forgalomtechnikai összehangolás jelző	18
3.4.7. Forgalomtechnikai ellenőrző jelző	18
3.4.8. Autóbuszforgalom időszakosan a villamosvágányon jelző	19
3.4.9. Megállóhely jelzőtábla	19

3.4.10. A kézi állítású, ellensúlyos váltó váltójelzőjének jelzései	21
3.4.11. A kézi állítású, ellensúlyos váltó állítókészülékének jelzései	22
3.4.12. Mechanikus csúcssínrögzítéssel felszerelt váltó jelzőtábla	22
3.4.13. Utánjáró, nem rögzített csúcssínű váltó jelzőtábla	23
3.4.14. Találkozási tilalom kezdete jelzőtábla	23
3.4.15. Találkozási tilalom vége jelzőtábla	24
3.4.16. Lassan járható pályarész kezdete jelzőtábla	24
3.4.17. Lassan járható pályarész vége jelzőtábla	24
3.4.18. Megállj! jelzőtábla	25
3.4.19. Váltón engedélyezett sebesség jelzőtábla	25
3.4.20. Vágánykereszteződésen engedélyezett sebesség jelzőtábla	26
3.4.21. Trolibusz munkavezeték-kereszteződés alatt engedélyezett sebesség jelzőtábla	26
3.4.22. Villamosfékezésre kijelölt pályaszakasz kezdete jelzőtábla	27
3.4.23. Villamosfékezésre kijelölt pályaszakasz vége jelzőtábla	27
3.4.24. Biztonsági határjelző	28
3.4.25. Vágány kenve jelzőtábla	28
3.4.26. Űrszelvénybe nyúló létesítményre figyelmeztető jelzőtábla	28
3.4.27. Szakaszszigetelő jelző	29
3.4.28. Feszültséghatár jelzőtábla	29
3.4.29. Villamosszerelvény állj! jelzőtábla	29
3.4.30. Különleges jelző a felsővezetékéről történő energiaellátáshoz	30
3.4.31. Biztosított vágányutas biztosítási körzet eleje jelzőtábla	30
3.4.32. Biztosított vágányutas biztosítási körzet vége jelzőtábla	30
3.4.33. Kiegészítő jelzők	31
3.5 Érvénytelen és használhatatlan jelzők	32
3.5.1. Érvénytelen jelzők	32
3.5.2. Időszakosan érvénytelenített jelző	32
3.5.3. Használhatatlan jelzők	33
 4. JELZŐESZKÖZÖKKEL ADHATÓ JELZÉSEK	 34
4.1. Látható jelzések	34
4.1.1. Szabad jelzés	34
4.1.2. Lassan jelzés	34
4.1.3. Megállj jelzés	35
4.1.4. Jelzőbot alkalmazása	35
4.2. Hallható jelzések	35
4.2.1. Figyelj jelzés	35
4.2.2. Lassan jelzés	35
4.2.3. Megállj jelzés	36
4.2.4. Vészjelzés	36
4.2.5. Indulás jelzés	36
 5. JELZÉSEK A SZERELVÉNYEN	 37
5.1. Hatósági jelzések	37
5.2. A szerelvény külső részén levő jelzések	37
5.2.1. Homlokirányjelzés	37
5.2.2. Oldalirányjelzés	37

F.2. SZÁMÚ FORGALMI UTASÍTÁS	38
6. ÁLTALÁNOS FORGALMI RENDELKEZÉSEK	38
6.1. Alkalmasság a forgalmi szolgálat ellátására	38
6.2. Vezetői engedély, igazolás	38
6.3. A járművezetés gyakorlása	38
6.4. Figyelem a forgalmi szolgálat ellátása közben	39
6.5. Dohányzás	39
6.6. A munkavégző képességre hátrányosan ható szer fogyasztása	39
6.7. A szolgálat megkezdése	39
6.8. A szolgálat átadás - átvétele, befejezése	40
6.9. Szolgálati hely elhagyása	40
6.10. Utasítások kiadása és végrehajtása	40
6.11. Utasítások tudomásul vétele	41
6.12. Utasok tájékoztatása	41
6.13. Felelősség	41
7. MENETREND, JÁRATOK MEGNEVEZÉSE	42
7.1. Menetrend	42
7.2. A menetrend betartása	42
7.3. Végállomás	42
7.4. Forgalmi járatok	42
7.5. Nem forgalmi járatok	42
8. VÁGÁNYOK, KITÉRŐK, VÁGÁNY- ÉS MUNKAVEZETÉK-KERESZTEZŐDÉSEK	44
8.1. Közúti vasúti pálya	44
8.2. Váltók csúcspontjainak rögzítése	44
8.3. Hasítható váltók	44
8.4. Nem hasítható váltók	45
8.5. Váltóállítási módok	46
8.6. Helyszíni kézi váltóállítás	46
8.7. Távvezérelt váltóállítás	46
8.8. Távvezérelt váltóállítás a járművezető közreműködésével	46
8.9. A váltókon történő közlekedés általános szabályai	47
8.10. Áthaladás mechanikusan nem rögzített csúcspontú váltón	47
8.11. Áthaladás mechanikusan rögzített csúcspontú váltón	48
8.12. Áthaladás hibásnak minősített váltón	48
8.13. Összekötő vágány	48
8.14. Vágánykereszteződések	49
8.15. Trolibusz munkavezeték-kereszteződések	49
8.16. Tolópad, fordítókorong	49
9. SZERELVÉNYEK BERENDEZÉSEI	50
9.1. A szerelvény műszaki állapota	50
9.2. A szerelvény műszaki hibája	50
9.3. Áramszedő	51
9.4. A szerelvény világítása	51
9.5. Túláramvédő berendezések, túláramkapcsoló	52
9.6. Irányváltó, iránykapcsoló	52

9.7. A közlekedésben résztvevők figyelmeztetésére szolgáló hangjelző berendezések	52
9.8. Visszapillantó berendezés (visszapillantó tükrök, videó megfigyelő rendszer)	53
9.9. Indulásjelző berendezés	53
9.10. Távműködtetésű ajtók	53
9.11. Homokszóró	54
9.12. Páramentesítő, ablaktörlő és ablakmosó berendezés	54
9.13. Vészjelző, utastéri vészfék, ajtóvérsznyitó	54
9.14. Hangerősítő berendezés, utastájékoztató berendezés	55
9.15. Egyéb berendezések	55
9.16. Vezetőfülke	55
10. FÉKEZÉS ÉS FÉKBERENDEZÉSEK	56
10.1. Fékberendezések és fékezés	56
10.2. Üzemi fékberendezés és üzemi fékezés	56
10.3. Rögzítőfék és rögzítőfékezés	56
10.4. Sínfék	57
10.5. Vészfékezés	57
11. SZERELVÉNYEK KÖZLEKEDÉSE	58
11.1. Szerelvény átvétele, elindulás a kocsiszínből	58
11.2. Beállítás a kocsiszínbe	58
11.3. Szerelvény átadása és átvétele a váltás helyén	59
11.4. A szerelvény sebessége	59
11.5. Követési távolság	59
11.6. Álló szerelvény megközelítése	59
11.7. Megállás a megállóhelynél	60
11.8. Utasok le- és felszállása	60
11.9. Elindulás a megállóhelyről	60
11.10. Közlekedés a végállomások területén	61
11.11. Közlekedés az egymáshoz közelfekvő vágányokon	61
11.12. Tiltott egyidejű menetek	62
11.13. Elhaladás főjelző mellett	63
11.14. Közlekedés főjelző vagy közúti fedezőjelző ellenőrző jelzőjével ellátott helyeken	63
11.15. Közlekedés a jelző használhatatlansága esetén	64
11.16. Elhaladás a vágányhoz közel álló tárgy mellett	64
11.17. Közlekedés egyvágányú pályán	64
11.18. Közlekedés felbontott pálya, illetve pályamunkálatok helyén	65
11.19. Szerelvény fedezése	65
11.20. Közlekedés vasúti átjáróban	65
12. RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK	66
12.1. Rendkívüli esemény	66
12.2. A szerelvény továbbhaladását akadályozó körülmények	66
12.3. Eljárás késés esetén	66
12.4. Eltérés az előírt útvonaltól	66
12.5. Közlekedés vízzel elöntött pályarészen	67
12.6. Közlekedés helytelen vágányon	67
12.7. Eljárás a szerelvény műszaki hibája esetén	67
12.8. Szerelvények össze- és szétcsatolása	68

12.9. Szerelvény tolása	68
12.10. Tolás a járművezető közreműködésével állított elektromos váltóknál	68
12.11. Szerelvények vontatása	69
12.12. Vezetés köztes vagy hátsó vezetőfülkéből	69
12.13. Szerelvényszakadás	69
12.14. Közlekedés hibás munkavezeték alatt	69
12.15. Eljárás a hálózati feszültség kimaradása esetén	70
12.16. Kisiklás	70
12.17. Tűz a szerelvényen	71
12.18. Eljárás a szerelvény ablaktörése esetén	71
12.19. Utas rosszulléte	71
12.20. Jármű utasterének beszennyezése	71
12.21. Személy kizárása az utazásból	71
12.22. Talált tárgyak kezelése	72
12.23. Az utas kárigénye	72
12.24. Rosszullét a szolgálat ellátása közben	72
12.25. Összeütközés, személyi sérülés, károkozás	72

MELLÉKLETEK

1. MELLÉKLET: Fogalom meghatározások	73
2. MELLÉKLET: Általános sebességkorlátozások	78
3. MELLÉKLET: Közlekedés hegyipályán	80
4. MELLÉKLET: A teherjárat és munkagép közlekedésére vonatkozó külön szabályok	81
5. MELLÉKLET: A légfékes üzemi fékkel rendelkező és a nosztalgiajárművek közlekedésére vonatkozó külön szabályok	83
6. MELLÉKLET: A nem villamos üzemű járművek közlekedésére vonatkozó külön szabályok	89

1. AZ UTASÍTÁS HATÁLYA, TARTALMA

1.1. Az utasítás tartalma

A Jelzési és forgalmi utasítás a közúti vasutak számára – továbbiakban: utasítás – tartalmazza mindazokat a jelzéseket és szabályokat, amelyeket az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól - továbbiakban: KRESZ - vonatkozó szabályain túlmenően alkalmazni kell a közúti vasúti szerelvények üzemeltetésénél.

1.2. Az utasítás hatálya

Az utasítás hatálya kiterjed valamennyi közúti vasúti pályára, villamos kocsisínre, villamos javítótelepre, valamint a közúti vasutat üzemeltető jogi személy kezelésében lévő saját célú vágányhálózatra.

1.3. Az utasítás ismerete

Az utasítás ismerete és előírásainak alkalmazása kötelező a forgalmi feladatot ellátó munkakörben dolgozó munkavállalóknak, továbbá azon dolgozóknak, akiknek a tevékenysége a forgalom lebonyolításával, biztosításával összefügg, valamint az adott szakterületre érvényes rendelkezési, intézkedési, illetve ellenőrzési joggal rendelkezőkre. A rendelkezési, intézkedési, illetve ellenőrzési joggal rendelkezők hatáskörét társasági utasításban kell meghatározni.

Az utasítás 3. mellékletének ismerete csak azon munkavállalóknak kötelező, akik tevékenysége a hegyipályás közlekedéssel kapcsolatos. A 4. melléklet ismerete azon munkavállalóknak kötelező, akik tevékenysége a teherjárat, illetve munkagép közlekedésével összefügg. Az 5. melléklet ismerete azon munkavállalóknak kötelező, akik tevékenysége a légfékes üzemi fékkel rendelkező, illetve a nosztalgiajárművekkel összefügg. A 6. melléklet ismerete azok számára kötelező, akik nem villamos üzemű járművekkel közlekednek az utasítás hatálya alá tartozó pályákon. Utasítással el kell látni az utasítás tartalmából oktatásra, illetve vizsgára kötelezett munkavállalókat.

1.4. Az utasítás jóváhagyása, módosítása és hatálytalanítása

Az utasítás jóváhagyása és módosítása a közlekedési hatóság hatáskörébe tartozik. Az utasítást a társaságvezetés rendszerében meghatározott szakterület vezetőjének írásos rendelkezésével kell életbe léptetni. Ugyanilyen írásos utasításban kell közölni az érdekelt munkavállalókkal a módosítást vagy hatálytalanítást is. A társaságok által kezdeményezett módosítás és hatálytalanítás csak a közlekedési hatóság jóváhagyásával léptethető életbe.

1.5. Az utasítás kiegészítói

Az utasítást szükségszerűen kiegészítik, de azzal ellentétes szabályozásokat nem tartalmazhatnak a társasági utasítások, rendelkezések, szabályzatok és előírások.

1.6. Végrehajtási utasítás kiadása

Végrehajtási utasításban kell szabályozni a forgalom lebonyolításával kapcsolatos feladatokat

minden olyan esetben, amikor:

- az utasítás nem tartalmaz végrehajtási szabályokat valamely munka elvégzésére,
- a munka, vagy az adott hely sajátos viszonyai miatt csak helyi intézkedéssel biztosítható a feladat egységes végrehajtása,
- főjelzővel biztosított vasúti átjárón történik a közlekedés (a végrehajtási utasítást az idegen pályahálózatot kezelő társasággal közösen kell kiadni),
- valamely más társaság kezelésében lévő, a teherszállítás miatt fenntartott, a közúti vasúti csatlakozás felől kiszolgált pályahálózat használatára kerül sor. Ilyenkor a közúti vasutat üzemeltető jogi személynek kell a végrehajtási utasítást elkészítenie, a pályahálózat működtetőjével egyetértésben.
- Más pályahálózathoz, illetve más pályahálózat működtető vágányhálózatához való csatlakozási pontokon a két pályahálózat közötti közlekedés szabályozására, a két érintett társaság egyetértésében.

A végrehajtási utasítás jóváhagyását, kiadását, módosítását vagy hatálytalanítását a társaságvezetés rendszerében kell szabályozni.

1.7. Kezelési szabályzat kiadása

Kezelési szabályzatban kell ismertetni:

- a jelzőberendezés kezelésével kapcsolatos forgalmi szolgálathoz tartozó feladatokat,
- új járműtípus üzembe állításakor a járművezető munkáját közvetlenül érintő vezetéstechnikai előírásokat,
- a szerelvényen végrehajtott – járművezető munkáját közvetlenül érintő – műszaki változtatást és a kapcsolatos vezetéstechnikai előírásokat.

A kezelési szabályzat jóváhagyását, kiadását, módosítását vagy hatálytalanítását a társaságvezetés rendszerében kell szabályozni.

F.1. SZÁMÚ JELZÉSI UTASÍTÁS

2. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK A JELZÉSEKRE, JELZŐKRE, JELZŐESZKÖZÖKRE

2.1. A jelzések szerepe

A jelzések szabályozzák a járművek közlekedését. A jelzés parancs. Parancsot ad valamely forgalmi feladat azonnali végrehajtására, vagy a forgalombiztonsági intézkedés gyors megtételére. A jelzések gyors, egyértelmű és megbízható kapcsolatot létesítenek valamennyi forgalmi szolgálatot végző munkavállaló között.

2.2. Jelzők

Azok a helyhez kötött berendezések, tárgyak, amelyek alakjukkal, színükkel, jelzésadó alkatrészüikkel, helyzetükkel, különböző színű fényükkel folyamatosan vagy szakaszosan meghatározott jelzéseket adnak. A jelzők feladata a forgalom szabályozása, biztonságának növelése és lebonyolításának segítése.

2.3. Jelzőeszközök

Azok a hordozható, vagy járműre rögzíthető tárgyak vagy berendezések, amelyek alakjukkal, színükkel, hangjukkal, meghatározott módon való tartásukkal, illetve mozgatusukkal jelzések adására alkalmasak és rendszeresítettek.

2.4. Követelmények a jelzések adásával szemben

A közúti vasúti forgalom szabályozására – a KRESZ jelzésein túlmenően – csak az utasításban meghatározott jelzéseket, jelzőket, és jelzőeszközöket szabad használni. A helyi jelzések csak a jelen utasításrendszer alapul véve, azzal összhangban alakíthatók ki. Ilyen jelzők kialakítását, jelentését és az előírt vasútforgalmi teendőket, azok végrehajtásának módját társasági utasításban kell szabályozni.

A jelzéseket mindenkor idejében, kellő ideig, az utasításban meghatározott módon és helyen, félreérthetetlenül kell adni. A jelzés adásáért a jelzésadó a felelős. Jelzésadás közben különös gonddal kell ügyelni arra, hogy ne váljon a jelzés vagy annak egy része megfigyelhetetlenné.

Kézi jelzőeszközzel a test elejével és arccal a járművezető felé fordulva kell jelzést adni, ettől csak tolás közben, csatoláskor, vagy mozgó szerelvényen történő jelzésadáskor szabad eltérni. A két vagy több társaság által közösen használt pályarészen alkalmazott jelzésrendszert a pályaszakaszra vagy a két pályahálózat csatlakozási pontjára vonatkozó végrehajtási utasításban kell részletesen szabályozni.

2.5. A jelzések megfigyelése

A jelzések megfigyelésére kötelezett munkavállalónak az utasításban meghatározott jelzéseket figyelembe kell vennie. A részére adott jelzést a jelzésadás helyéig folyamatosan figyelnie kell, és az utasításban szabályozott módon kell eljárnia.

Ha a mozgás folytatásához jelzésadásra van szükség, de a jelzés nem látható vagy hallható,

azonnal meg kell állni. Elindulni csak a szükséges jelzés, illetve a jelzésadó személy szóbeli utasítása alapján szabad.

2.6. Kétes jelzés

Kétesnek kell minősíteni az olyan jelzést, amelynek értelme nem világos, nem meghatározott, más jelzéssel összetéveszthető, adása nem utasításszerű vagy hiányos. Személy által adott kétes jelzés esetén a szerelvényt azonnal meg kell állítani, az álló szerelvénnel pedig a helyzet tisztázásáig elindulni tilos. Jelző által adott kétes jelzés észlelése esetén a **11.15.** pontban (Közlekedés a jelző használhatatlansága esetén) leírtak szerint kell eljárni.

2.7. Egyidejűleg adott, eltérő értelmű jelzések

Az egy időben adott, de eltérő értelmű jelzéseket aggályosnak kell tekinteni, közülük a forgalom biztonsága szempontjából fontosabbat kell figyelembe venni. Ha az eltérő értelmű, egyidejű jelzések közül az egyik jelzővel adott, a másik pedig kézi jelzés, és azt az utasítás szerint adják, akkor azt kell figyelembe venni.

2.8. A jelzők elhelyezése

A jelzőket közvetlenül a vágány mellett, azon vágány menetirány szerinti jobb oldalán kell elhelyezni, amelyekre érvényesek, de helyi viszonyok figyelembevételével elhelyezhetők a vágány menetirány szerinti bal oldalán vagy a vágány felett is. A jelzőket külön jelzőoszlopon, munkavezeték-tartó oszlopon, vagy a keresztsodronyon kell elhelyezni úgy, hogy azokat a végrehajtáshoz szükséges távolságból folyamatosan, egyértelműen és jól láthassák a megfigyelésükre kötelezett munkavállalók.

2.9. Felszerelés jelzőeszközökkel

Az itt felsorolt munkakörben foglalkoztatott munkavállalókat személyre szóló felszerelésként el kell látni 1 darab jelzősípval:

- zavarelhárító,
- váltóőr,
- jelzőőr,
- tehermozdony vezető, kísérő.

A tehermozdonyok mindegyikén el kell helyezni:

- 2 darab fehér fényű jelzőlámpát,
- 2 darab sárga színű jelzőzászlót,
- 1 darab piros színű kézi jelzőlámpát,
- 1 darab piros színű kézi jelzőtárcsát.

Az érdekelt munkavállalók jelzőeszközökkel történő ellátásáért annak a szervezeti egységnek a vezetője a felelős, amelyhez a munkavállaló tartozik.

2.10. A jelzők és jelzőeszközök megóvása

Az érdekelt munkavállalók kötelesek a jelzőkön észlelt hibákat az illetékesnek jelenteni, a meghibásodott jelzőeszközt pedig javítás céljából a kijelölt helyen leadni.

3. JELZŐK

3.1. A jelzők csoportosítása forgalmi szempontból

Főjelzők: helyhez kötött fényjelzők, melyek mindenkor a közlekedést szabályozzák és állandóan valamely jelzést fejeznek ki.

Holdfényjelzők: a villamosforgalom irányítására szolgáló közúti jelzők, amelyek különböző pozíciójú fehér fénypontokkal adnak jelzéseket.

Egyéb jelzők: a fenti kategóriákba nem tartozó jelzők.

3.2. FŐJELZŐK

A főjelzők lehetnek két- és háromfogalmúak. A háromfogalmú főjelzők a következő csúccsal szemben fekvő váltó egyenes vagy kitérő irányú állásáról, biztosított vágányutas biztosítási körzetben pedig a következő biztosítási szakaszban lévő valamely váltó kitérő irányú állásáról is tájékoztatást adnak.

3.2.1. A háromfogalmú főjelző jelzései

Tilos a továbbhaladás

Egy vörös fény a jelzőlapon (1. ábra).

Jelentése: a jelző előtt meg kell állni.



1. ábra

Szabad a továbbhaladás egyenes irányban

Egy zöld fény a jelzőlapon (2. ábra).

Jelentése: a jelző mellett szabad az elhaladás, a jelzőt követő első csúccsal szemben fekvő váltó egyenes irányban áll. Biztosított vágányutas biztosítási körzetben lévő jelző esetén azt jelzi, hogy a jelzőt követő biztosítási szakaszban nincs csúccsal szemben fekvő, kitérő irányban álló váltó.



2. ábra

Szabad a továbbhaladás kitérő irányban

Két zöld fény a jelzőlapon (3. ábra).

Jelentése: a jelző mellett szabad az elhaladás, a jelzőt követő első csúccsal szemben fekvő váltó kitérő irányban áll. Biztosított vágányutas biztosítási körzetben a jelzőt követő biztosítási szakaszban lévő valamely csúccsal szemben fekvő váltó kitérő irányú állására figyelmeztet.



3. ábra

3.2.2. A kétfogalmú főjelző jelzései

Tilos a továbbhaladás

Egy vörös fény a jelzőlapon (4. ábra).

Jelentése: a jelző előtt meg kell állni.



4. ábra

Szabad a továbbhaladás

Egy zöld fény a jelzőlapon (5. ábra).

Jelentése: a jelző mellett szabad az elhaladás.



5. ábra

3.2.3. A főjelzők kiegészítő jelzései

Hívójelzés

A *Tilos a továbbhaladás* jelzést mutató jelzőlap alatt külön lapon egy villogó fehér fény (6-7. ábra).

Jelentése: a jelző előtt nem kell megállni, mellette az utasítás **11.13.** pontjában szabályozott módon kell elhaladni.



6. ábra



7. ábra

Vonalszakasz-foglaltság jelzés

Egy vörös fény a jelzőlapon és alatta külön lapon egy világító, lefelé mutató sárga nyíl (8. ábra).

Jelentése: arról tájékoztatja a járművezetőt, hogy az egyvágányú vonalszakaszra ellenirányból szerelvénnyel halad be. A szerelvénnyel a jelző előtt olyan távolságban kell megállni, hogy a jármű üzemelő áramszedője a jelzőrendszer működtető segédvezetéke vagy más érzékelő berendezése alá ne haladjon be.



8. ábra

3.3. A VILLAMOSFORGALOM IRÁNYÍTÁSÁRA SZOLGÁLÓ KÖZÚTI FÉNYJELZŐ KÉSZÜLÉKEK (HOLDFÉNYJELZŐK)

3.3.1. A holdfényjelzők jelzési képei

A holdfényjelzők jelzéseiket kör alakú, fehér színű fényekkel adják. A jelzési képet a fények száma és egymáshoz viszonyított helyzete határozza meg. A holdfényjelzők jelzik a továbbhaladás irányát is.

Ha a forgalmi viszonyok szükségessé teszik (például egy vágányról több irányba is tovább lehet haladni), a haladási iránynak megfelelően egymás mellett több holdfényjelző is elhelyezhető. A holdfényjelzők jelzési képei és a vágányútban lévő váltók állása között szerkezeti függés nincs.

3.3.2. A három lámpából álló holdfényjelzők jelzései

Tilos jelzés

Három fehér fény vízszintesen a felső lámpában (9. ábra).

Jelentése: az útkereszteződés, a kijelölt gyalogos-átkelőhely, illetőleg a megállás helyét jelző útburkolati jel, ezek hiányában a fényjelző készülék előtt meg kell állni. A jelzést meghaladni csak rendőr, vagy a KRESZ-ben foglalt más hatóság forgalom irányítására, ellenőrzésére jogosult képviselőjének utasítására szabad.



9. ábra

Előkészítő jelzés

A felső és a középső lámpa fényei együtt világítanak (10. ábra).

Jelentése: a továbbhaladás tilalmát jelzi, és arról tájékoztat, hogy szabad jelzés következik.

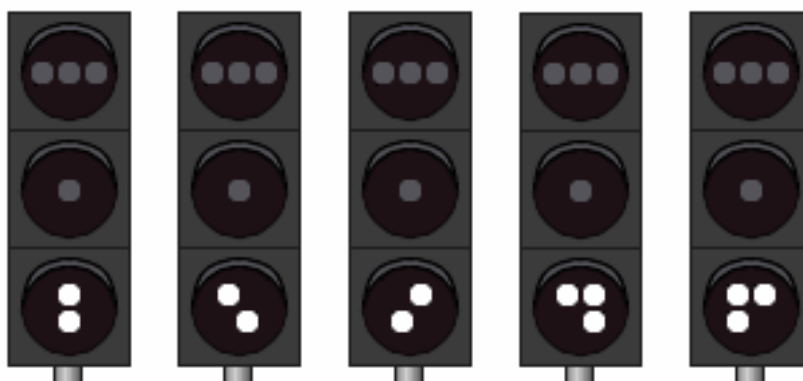


10. ábra

Szabad jelzés

Kettő vagy három fehér fény az alsó lámpában. A fények elhelyezkedése a továbbhaladás irányát jelzi (11-15. ábra).

Jelentése: a fények elhelyezkedésének megfelelő irányba szabad továbbhaladni.

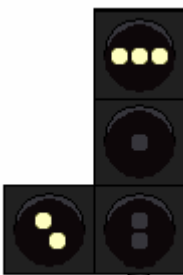


11-15. ábra

Kiegészítő szabad jelzés

Az alsó lámpa mellett a jobb-, vagy baloldalon elhelyezett szabad jelzés (16. ábra).

Jelentése: a fények elhelyezkedésének megfelelő irányban – a holdfényjelző készülék más fényjelzésétől függetlenül – tovább szabad haladni.



16. ábra

Átmeneti jelzés

Egy folyamatos fehér fény a középső lámpában (17. ábra).

Jelentése: a forgalom iránya változik, tilos jelzés következik. Az útkereszteződés, a kijelölt gyalogos-átkelőhely, illetve a megállás helyét jelző útburkolati jel, ezek hiányában a fényjelző készülék előtt meg kell állni. Ha biztonságosan megállni már nem lehet, az útkereszteződésen,

a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen, illetőleg a megállás helyét jelző útburkolati jelen, ezek hiányában a fényjelző készülék mellett mielőbb át, illetve el kell haladni.



17. ábra

Amennyiben a holdfényjelző középső lámpájában egy villogó fehér fény látható, az veszélyes helyre hívja fel a figyelmet.

3.4. EGYÉB JELZŐK

3.4.1. Indítójelzők

Végállomásról vagy megállóhelyről történő indítási engedély megadására szolgáló egy lámpából álló jelző. Az indítási engedélyt egy sárga fénnel jelzi, melyben egy „i” betű látható (18. ábra). A jelző alapállása sötét.



18. ábra

A különböző indítójelzők az indítási jellel együtt akusztikailag is jelezhetik az indítási engedélyt. Lehet olyan indítójelző is, mely csak akusztikailag ad indítási engedélyt.

Az indítójelző által adott indítási engedély nem jelent azonnali indítási parancsot. A szerelvény vezetőjének az elindulásra vonatkozó előírásokat (utasítás **11.9.** pont) maradéktalanul be kell tartania.

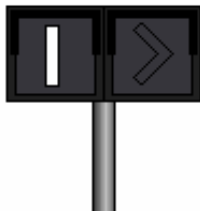
3.4.2. Távvezérelt váltók jelzései

A távvezérelt váltókat váltójelzővel kell ellátni. A járművezető által állított váltók váltójelzőit úgy kell elhelyezni, hogy a váltóállítás után a járművezető meg tudjon győződni az elektromos retesz működéséről is. Amennyiben a szabadlátás korlátozottsága szükségessé teszi, a váltójelzőt a szánszerkezetnél és a váltónál is el kell helyezni. Nem kell váltójelző ahhoz a távvezérelt váltóhoz, amelyhez olyan háromfogalmú főjelző tartozik, amely a váltóval elektromos függésben van. Amennyiben az ilyen jelző nem működik, akkor a váltót kézi állításúnak kell tekinteni. Kézi állításúnak kell tekinteni az időszakosan érvénytelenített jelzőket (utasítás **3.5.2.** pont) követő váltókat is a táblán megjelölt időtartamon belül, ha egyik lámpájuk sem világít.

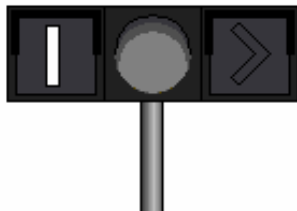
A váltójelző jelzései:

A váltó egyenes irányban áll

A váltójelző jelzőlapján fekete mezőben függőleges téglalap alakú fehér vagy vörös fény (19-21. ábra).



19. ábra



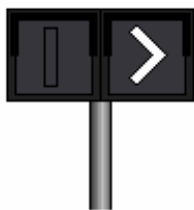
20. ábra



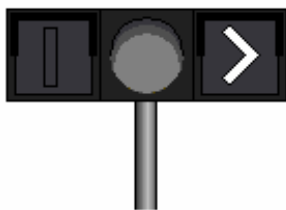
21. ábra

A váltó kitérő irányban áll

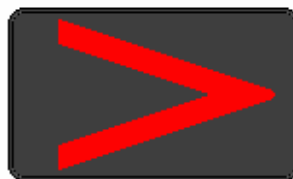
A váltójelző jelzőlapján fekete mezőben a kitérés iránya felé mutató nyílhegy alakú fehér vagy vörös fény (22-24. ábra).



22. ábra



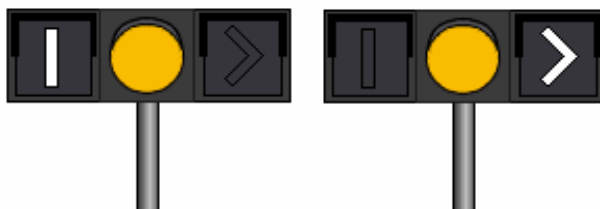
23. ábra



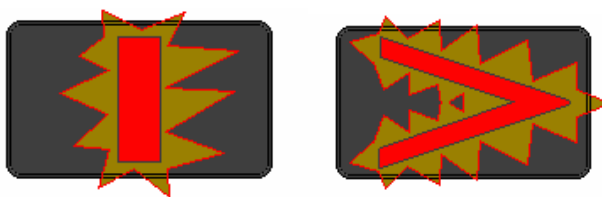
24. ábra

3.4.3. Váltóreteszelő jelző

A váltójelző jelzőlapján kör alakú sárgán világító fény (25. ábra), amely a váltó elektromos reteszelését jelzi. A 21. és 24. ábra szerinti kialakítású, sárga reteszfénylámpát nem tartalmazó váltójelzőn az irányfény villogása jelzi a váltó elektromosan reteszelt állapotát (26. ábra). Jelentése: a váltó elektromosan reteszelt állapotban van.

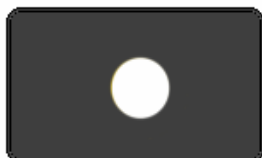


25. ábra



26. ábra

A sárga reteszfénylámpát nem tartalmazó váltójelzőn a váltó állításakor a csúcssínek reteszeldéséig egy fehér vagy vörös kör alakú fény látható (27a-b. ábra).



27a ábra



27b ábra

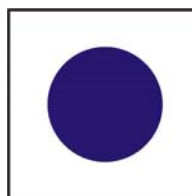
3.4.4. A járművezető által távvezérléssel történő váltóállítás helyére figyelmeztető jelző

Kör alakú, kék színű fényjelzés (28. ábra), amely a szánszerkezet helyét jelzi. A rádiós, vagy egyéb módon történő váltóállítás helyét jelezheti fehér alapon kék pontot ábrázoló tábla is (29. ábra). A járművezető által távvezérléssel történő váltóállítás helyére figyelmeztető jelzőt a felsővezeték-tartó keresztsodronyon vagy a felsővezeték-tartó oszlopon kell elhelyezni a váltóállító szánszerkezettel egy vonalban, vagy az érzékelési szakasz elején.

A járművezető által távvezérléssel történő váltóállítás helyére figyelmeztető jelző alatt az utasítás **8.8.** pontjában meghatározott módon szabad elhaladni.



28. ábra



29. ábra

3.4.5. Főjelző vagy közúti fedezőjelző ellenőrző jelzője

Kör alakú sárga fény a jelzőlapon (30. ábra).

Jelentése: a pályát keresztező közúton közlekedő járművek részére elhelyezett, a közúti fedezőjelző ellenőrző jelzőjével kényszerkapcsolatban lévő, két lámpából álló fényjelző készülék (közúti fedezőjelző) a továbbhaladás tilalmát jelzi. Amennyiben a jelző főjelző után kerül elhelyezésre, úgy arról tájékoztatja a járművezetőt, hogy a jármű mögötti főjelző újra *Tilos a továbbhaladás!* jelzést mutat.

A fedezőjelzővel biztosított útkereszteződésbe behaladni az utasítás **11.14.** pontjában meghatározott módon szabad.



30. ábra

3.4.6. Forgalomtechnikai összehangolás jelző

Egy lámpából álló sárga fény, benne a továbbhaladás irányát jelző fekete pontok, melynek elhelyezése az aktuális iránynak megfelelő (31. ábra). A következő főjelzővel vagy holdfényjelzővel összefüggésben működő előjelző lámpa.

Jelentése: a szerelvénynek – ha a forgalmi körülmények mást nem indokolnak – akkor célszerű elindulnia a megállóhelyről, vagy áthaladnia az ellenőrző ponton, amikor a jelző világít, hogy a következő főjelzőhöz vagy holdfényjelzőhöz annak szabad jelzésére érkezzen.



31. ábra

3.4.7. Forgalomtechnikai ellenőrző jelző

Holdfényjelzővel együtt elhelyezett lámpa, amelyben egy talpára állított sárga háromszög világít (32. ábra).

Jelentése: a villamos forgalmától függő üzemmódban működő jelzőberendezés a villamos bejelentkezését fogadta.

Sikertelen bejelentkezés esetén a hibát a járművezető munkáját közvetlenül irányító személy részére jelezni kell. Ebben az esetben – amennyiben lehetséges – a bejelentkezést a holdfényjelzőhöz tartozó nyomógomb megnyomásával kell elvégezni.



32. ábra

3.4.8. Autóbuszforgalom időszakosan a villamosvágányon jelző

Rendszerint a holdfényjelzővel egy oszlopon elhelyezett lámpa, melyen egy világító fehér X alakú fény látható (33. ábra).

Jelentése: amennyiben a jelző világít, úgy a következő pályaszakaszon a villamosvágányon autóbuszforgalomra kell számítani.

A jelzőt olyan szakaszok elején kell elhelyezni, ahol az autóbuszforgalom csak időszakosan halad a villamosvágányokon. Abban az időszakban működik, amikor az autóbuszok a villamosvágányra vannak terelve. A jelző hatályát társasági utasításban kell szabályozni.



33. ábra

3.4.9. Megállóhely jelzőtábla

A közúti vasúti szerelvények megállóhelyét egy négyzet alakú, kék alapszínű közúti jelzőtábla jelzi, amelyen fehér mezőben fekete színnel a villamos szimbóluma látható (34. ábra). A tábla kétoldalas kivitelben is elhelyezhető.



34. ábra

A megállóhely jellegére a megállóhely jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla utal. A kiegészítő tábla fehér (35a-d ábrák) vagy sárga (36a-d ábrák) alapszínű, rajta egyes megállóhelyen egy fekete színű M betű (35a, 36a ábrák), kettős megállóhelyen két darab fekete színű M betű látható (35b, 36b ábrák). Biztonsági megállóhelyen az M betű(k) színe vörös (35c-d, 36c-d ábrák). A kiegészítő táblák készülhetnek fordított színösszeállításban is, ilyenkor a fekete vagy vörös alapon fehér betűket kell használni. A megállóhely jellegére utaló táblán a megállóhely neve is feltüntethető (37a-d ábrák).



35a ábra



35b ábra



35c ábra



35d ábra



36a ábra



36b ábra



36c ábra



36d ábra



37a ábra



37b ábra

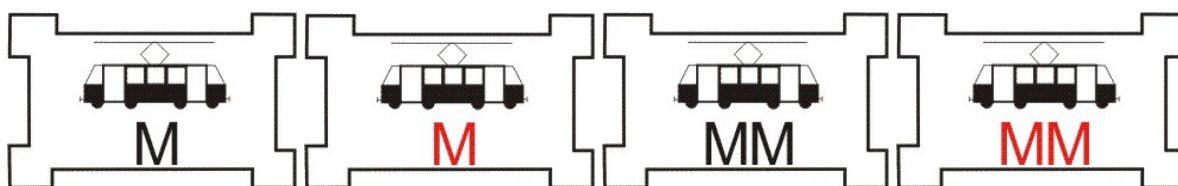


37c ábra



37d ábra

Műemlék jellegű környezetben vagy emlékhelyeken a megállóhely jelzésére hagyományörző jelzőtábla is alkalmazható, de az ezeken alkalmazott jelzési képnek is egyértelműen utalnia kell a megállóhelyre és annak jellegére. A hagyományörző jelzőtáblákon a megállóhely jellegére utaló jelzés a táblán is elhelyezhető (38a-d, 39a-d, 40a-d ábrák). Amennyiben a hagyományörző jelzőtáblán nem került feltüntetésre a megállóhely jellegére utaló jelzés vagy kiegészítő tábla, akkor azt egyes jellegű megállóhelynek kell tekinteni. Ha a hagyományörző jelzőtáblán nem szerepel kiegészítő jelzés, de a rajta lévő szöveg vörös színű, akkor biztonsági megállóhelynek kell tekinteni (41a-b, 42a-b ábrák).

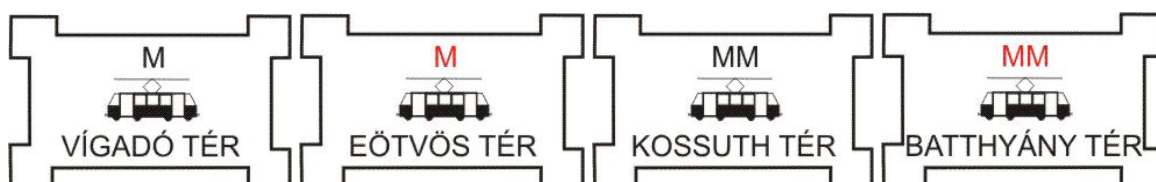


38a ábra

38b ábra

38c ábra

38d ábra



39a ábra

39b ábra

39c ábra

39d ábra



40a ábra

40b ábra

40c ábra

40d ábra



41a ábra

42a ábra

41b ábra

42b ábra

A *Leszállóhely* kiegészítő táblával (43a ábra) ellátott megállóhelynél a villamossal csak az utasok leszállása miatt kell megállni. Amennyiben a megállóhely *Szükségleszállóhely* kiegészítő jelzőtáblával (43b ábra) van ellátva, úgy annál csak akkor kell megállni, ha a szükségleszállóhelyet követő megállóhelyre a villamos nem tud behaladni.



43a ábra



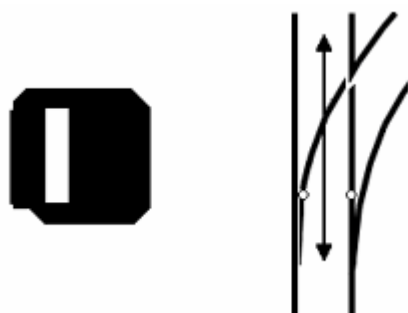
43b ábra

A megállóhelyeken áthaladni az utasítás **11.7.** pontjában meghatározott módon szabad.

3.4.10. A kézi állítású, ellensúlyos váltó váltójelzőjének jelzései

A váltó a csúccsal és a gyökkel szemben haladó szerelvény részére egyaránt egyenes irányban áll.

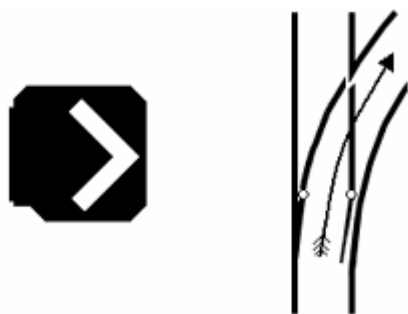
Fekete mezőben egy függőleges helyzetű fehér téglalap (44. ábra).



44. ábra

A váltó a csúccsal szemben haladó szerelvény részére kitérő irányban áll.

Fekete mezőben egy fehér nyílhegy, melynek hegye a kitérés irányát mutatja (45. ábra).



45. ábra

A váltó a gyökkel szemben haladó szerelvény részére kitérő irányban áll.

Fekete mezőben egy vízszintes helyzetű fehér téglalap (46. ábra).



46. ábra

A kézi állítású váltók váltójelzőit sötétben és a távolbalátás korlátozottsága esetén ki vagy meg kell világítani, vagy fényvisszaverő módon kell kialakítani.

3.4.11. A kézi állítású, ellensúlyos váltó állítókészülékének jelzései

Az ellensúlyos váltók ellensúlyai fehér-vörös színűek. Az ellensúly a csúccsal és a gyökkel szemben közlekedő szerelvény részére egyaránt jelzést ad.

A váltó egyenes irányban áll:

Az ellensúly fehérre festett fele felül helyezkedik el (47. ábra).



47. ábra

A váltó kitérő irányban áll:

Az ellensúly fehérre festett fele alul helyezkedik el (48. ábra).



48. ábra

3.4.12. Mechanikus csúcssínrögzítéssel felszerelt váltó jelzőtábla

Négyzet alakú, kétoldalas kivitelű fehér tábla, melyen egy vörös színű X jel látható (49. ábra).

Jelentése: a váltó mechanikus csúcssínrögzítő berendezéssel van felszerelve.

Az ilyen váltók nem hasíthatók. Részletes szabályozást a **8.4.** pont tartalmaz.



49. ábra

3.4.13. Utánjáró, nem rögzített csúcssínű váltó jelzőtábla

Négyzet alakú fehér tábla mindkét oldalán vörös színű V jellel (50. ábra).

Jelentése: a váltó utánjáró kialakítású.

Az utánjáró váltókon történő közlekedést az utasítás **8.3.** pontja tartalmazza.



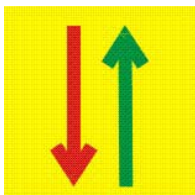
50. ábra

3.4.14. Találkozási tilalom kezdete jelzőtábla

Találkozási tilalom, elsőbbség a szembejövő szerelvénnel szemben

Négyzet alakú, sárga alapszínű tábla, benne egy felfelé mutató zöld, és egy lefelé mutató vörös nyíl (51. ábra).

Jelentése: a jelzőtáblát követő, a *Találkozási tilalom vége* tábláig tartó pályaszakaszon az ellenkező irányú vágányon haladó vagy álló szerelvény mellett elhaladni tilos. A megjelölt szakaszon a járműnek behaladási elsőbbsége van a szembejövő szerelvénnel szemben.

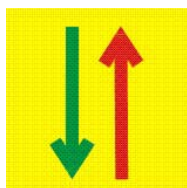


51. ábra

Találkozási tilalom, a szembejövő szerelvény elsőbbsége

Négyzet alakú, sárga alapszínű tábla, benne egy felfelé mutató vörös, és egy lefelé mutató zöld nyíl (52. ábra).

Jelentése: a jelzőtáblát követő, a *Találkozási tilalom vége* tábláig tartó pályaszakaszon az ellenkező irányú vágányon haladó vagy álló szerelvény mellett elhaladni tilos. A megjelölt szakaszon a járműnek behaladási elsőbbséget kell adni a szembejövő szerelvény részére.

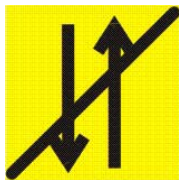


52. ábra

3.4.15. Találkozási tilalom vége jelzőtábla

Négyzet alakú, sárga alapszínű, fekete átlós vonallal áthúzott tábla, benne két egymásnak szembemutató fekete nyíllal (53. ábra).

Jelentése: a *Találkozási tilalom kezdete* jelzőtábla hatálya alá eső vágányszakasz végét jelzi.



53. ábra

3.4.16. Lassan járható pályarész kezdete jelzőtábla

Kör alakú, fehér szegélyű sárga tábla, benne az alkalmazható legnagyobb sebesség értékét jelző fekete szám (54. ábra).

Jelentése: a lassan járható pályarészen a szerelvény elejének a jelzőtábla mellett történő elhaladásától kezdődően legfeljebb a jelzett sebességgel (km/h) szabad haladni mindaddig, amíg újabb *Lassan járható pályarész kezdete* jelzőtábla eltérő sebességet nem jelez, vagy a lassan járható pályarész véget nem ér. A jelzőtáblát a lassan járható pályarész kezdeténél kell elhelyezni. A tábla vonalától kezdődően legfeljebb az azon feltüntetett sebességgel szabad haladni.



54. ábra

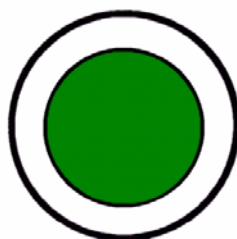
3.4.17. Lassan járható pályarész vége jelzőtábla

Kör alakú, fehér szegélyű zöld tábla (55. ábra).

Jelentése: a lassan járható pályarész végét jelzi.

A *Lassan járható pályarész kezdete jelzőtábla* által előírt sebességértéknél gyorsabban haladni akkor szabad, ha a szerelvény utolsó kereke is elhaladt már a jelzőtábla mellett. A jelzőtáblát a lassan járható pályarész végénél kell elhelyezni.

Amennyiben a *Lassan járható pályarész vége jelzőtábla* alatt fehér, négyzet alakú, fekete „E” betűt ábrázoló kiegészítő jelzés van (56. ábra), úgy a sebesség már akkor is növelhető, ha a szerelvény eleje a jelzőtábla mellett elhaladt.



55. ábra



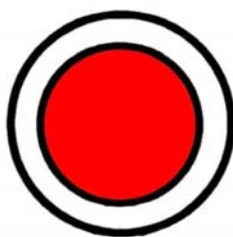
56. ábra

3.4.18. Megállj! jelzőtábla

Kör alakú, fehér szegélyű vörös színű tábla (57. ábra).

Jelentése: a jelzőtábla előtt meg kell állni.

A *Megállj!* jelzőtáblát a közúti vasúti járművek közlekedése elől elzárt pályarész előtt a vágány tengelyében kell kitűzni. Abban az esetben, ha forgalomtechnikai okból ez nem lehetséges, akkor a keresztsodronyon kell a táblát elhelyezni.



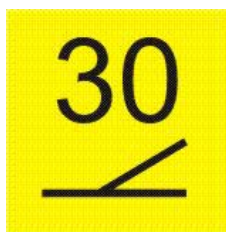
57. ábra

3.4.19. Váltón engedélyezett sebesség jelzőtábla

Négyzet alakú, sárga alapszínű tábla, benne az alkalmazható legnagyobb sebesség értékét jelző fekete szám, a szám alatt a kitérő szimbóluma látható (58. ábra).

Jelentése: a jelzőtáblát követő váltón az általános szabályozástól eltérő legnagyobb alkalmazható sebesség értékét (km/h) jelzi.

Ha az eltérő sebesség csak egyenes vagy csak kitérő irányban érvényes, úgy a jelzőt kiegészítő jelzőtáblával kell ellátni (3.4.33. pont, 72. ábra). Amennyiben a váltó mindkét irányában az általánostól eltérő mértékű engedélyezett sebesség érvényes, úgy két jelzőtáblát, és alájuk kiegészítő jelzőtáblákat kell elhelyezni. Amennyiben egymás után több olyan váltó is található, melyeken az engedélyezett sebesség értéke azonos, úgy a jelző alatt kiegészítő táblát kell elhelyezni, mely azt jelzi, hogy az alkalmazható sebesség hány egymás utáni váltón alkalmazható (76. ábra). A sebesség csak akkor növelhető, ha a szerelvény utolsó kereke is lehaladt a váltóról. Ha egy pályahálózatot üzemeltető társaságnál minden váltón azonos, az általánostól eltérő engedélyezett sebesség van érvényben, akkor a táblák kihelyezése nem kötelező, az engedélyezett sebességeket társasági utasításban kell szabályozni. Részletes rendelkezéseket a 8.9-8.12. pontok tartalmazznak.



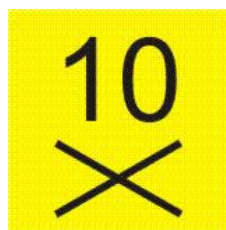
58. ábra

3.4.20. Vágánykereszteződésen engedélyezett sebesség jelzőtábla

Négyzet alakú, sárga alapszínű tábla, benne az alkalmazható legnagyobb sebesség értékét jelző fekete szám, a szám alatt a vágánykereszteződés szimbóluma látható (59. ábra).

Jelentése: a jelzőtáblát követő vágánykereszteződésen az általános szabályozástól eltérő legnagyobb alkalmazható sebesség értékét (km/h) jelzi.

Amennyiben egymás után több olyan vágánykereszteződés is található, melyeken az engedélyezett sebesség értéke azonos, úgy a jelző alatt kiegészítő táblát kell elhelyezni (3.4.33. pont, 76. ábra), mely azt jelzi, hogy az alkalmazható sebesség hány egymás utáni keresztezésen alkalmazható. A sebesség csak akkor növelhető, ha a szerelvény utolsó kereke is lehaladt a vágánykereszteződésről. Ha egy pályahálózatot üzemeltető társaságnál minden vágánykereszteződésen azonos, az általánostól eltérő engedélyezett sebesség van érvényben, akkor a táblák kihelyezése nem kötelező, az engedélyezett sebességeket társasági utasításban kell szabályozni. Részletes rendelkezéseket a 8.14. pont tartalmaz.



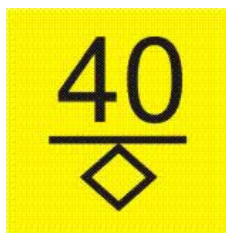
59. ábra

3.4.21. Trolibusz munkavezeték-kereszteződés alatt engedélyezett sebesség jelzőtábla

Négyzet alakú, sárga alapszínű tábla, benne az alkalmazható legnagyobb sebesség értékét jelző fekete szám, a szám alatt az áramszedő szimbóluma látható (60. ábra).

Jelentése: a jelzőtáblát követő munkavezeték-kereszteződés alatt történő áthaladáskor az általános szabályozástól eltérő legnagyobb alkalmazható sebesség értékét (km/h) jelzi. A sebességkorlátozás addig érvényes, amíg az üzemelő áramszedő(k) a munkavezeték-kereszteződés(ek) alatt elhaladnak.

Ha egy útkereszteződésben kettő vagy több trolibusz munkavezeték kereszteződés van, akkor a jelzés mindegyikre vonatkozik. Ha egy pályahálózatot üzemeltető társaságnál minden trolibusz munkavezeték kereszteződés alatt azonos, az általánostól eltérő engedélyezett sebesség van érvényben, akkor a táblák kihelyezése nem kötelező, az engedélyezett sebességeket társasági utasításban kell szabályozni. Részletes rendelkezéseket a 8.15. pont tartalmaz.



60. ábra

3.4.22. Villamosfékezésre kijelölt pályaszakasz kezdete jelzőtábla

Négyzet alakú, sárga alapszínű tábla, benne fekete VF felirat látható (61. ábra).

Jelentése: a jelző hatálya alá eső pályaszakaszon legfeljebb **30 km/h** sebességgel szabad haladni. A táblával jelzett szakaszon a sebesség tartására folyamatosan villamosféket kell használni. Amennyiben az ilyen szakaszon a járművet meg kell állítani, akkor elindulni lehetőleg menetire kapcsolás nélkül, a rögzítőfék oldásával kell, majd a megengedett sebesség tartására újra a villamosféket kell használni.

A jelzőt a villamosfékezésre kijelölt pályaszakasz kezdeténél kell elhelyezni a munkavezeték-tartó oszlopon vagy keresztsodronyon. A jelzőt forgalombiztonsági okból helyezik el az üzemeltető által meghatározott pályaszakaszokon.



61. ábra

3.4.23. Villamosfékezésre kijelölt pályaszakasz vége jelzőtábla

Négyzet alakú, sárga alapszínű tábla, benne fekete átlós vonallal áthúzott VF felirat látható (62. ábra).

Jelentése: a villamosfékezésre kijelölt pályaszakasz végét jelzi. A *Villamosfék használatára figyelmeztető jelzőtáblára* vonatkozó szabályokat addig kell alkalmazni, amíg a szerelvény utolsó kereke el nem haladt a jelző mellett.

A jelzőt a villamosfékezésre kijelölt pályarész végénél kell elhelyezni, ha azt más, megállásra felszólító jelzés (megállóhely, biztonsági megállóhely vagy más, a megállás helyét jelző tábla) meg nem szüntette.



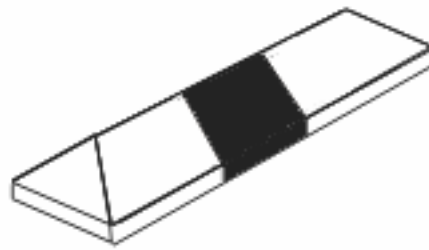
62. ábra

3.4.24. Biztonsági határjelző

Fehér-fekete-fehér gerenda, sındarab vagy felfestés (63. ábra).

Jelentése: a biztonsági határjelző két egymást megközelítő vágány között azt a helyet jelöli meg, amelyen belül az egyik vágányon álló vagy mozgó szerelvény a másik vágányon való biztonságos közlekedést nem akadályozza, illetve nem veszélyezteti.

A jelzőt két összefutó vágány között azon a helyen kell elhelyezni, ahol a két vágány űrszelvénye érintkezik.



63. ábra

3.4.25. Vágány kenve jelzőtábla

Téglalap alakú, kék színű táblán fehér **VK** felirat (64. ábra).

Jelentése: a táblát követő ívben a nyomkarima súrlódásának csökkentése érdekében a vágányokat rendszeresen kenik, ezért fokozott óvatossággal kell közlekedni. Az ilyen szakaszon - veszély esetét kivéve - homokolni nem szabad.



64. ábra

3.4.26. Űrszelvénybe nyúló létesítményre figyelmeztető jelzőtábla

Fehér alapon hosszú fekete nyíl, hegyével a benyúlás iránya felé (65. ábra).

Jelentése: a jelző a vasúti pálya melletti létesítmények űrszelvénybe nyúló részét jelzi. A jelzőt a létesítmények oldalról vagy felülről az űrszelvénybe nyúló részeire – azok irányát jelezve – kell elhelyezni. A jelzőtábla után fokozott óvatossággal kell közlekedni. Az így megjelölt pályarészen a jármű elhaladáskor a pálya mellett tartózkodni tilos.



65. ábra

3.4.27. Szakaszszigetelő jelző

A munkavezeték-tartó keresztsodronyra erősített kék színű **SZ** betű körgyűrűbe foglalva (66a ábra). A jelzés fehér, négyzet alakú táblára festve is elhelyezhető (66b ábra).

Jelentése: az olyan szakaszszigetelő helyét jelöli, ahol a szerelvény üzemelő áramszedőjének (áramszedőinek) a szakaszszigetelő alatt történő elhaladás előtt a vontatómotorok menetáramát ki kell kapcsolni. A szerelvény üzemelő áramszedőinek a szakaszszigetelő alatt történő áthaladásának idejére a hajtómotorok menetáramát ki kell kapcsolni.



66a ábra



66b ábra

3.4.28. Feszültséghatár jelzőtábla

Téglalap alakú, kék színű táblán közepén két vízszintes fehér sávval megszakított függőleges fehér sáv (67. ábra)

Jelentése: két különböző feszültségű munkavezeték határa, amelyek között feszültségmentes szakasz helyezkedik el.

A jelzésen túli pályaszakaszra behaladni csak olyan szerelvénnel szabad, amely mindkét feszültség alatti közlekedésre alkalmas, vagy nem villamos üzemű.



67. ábra

3.4.29. Villamosszerelvény állj! jelzőtábla

Csúcsára állított négyszögletes tábla, kék-fehér csíkozással (68. ábra). A táblát a munkavezetékkel el nem látott pályaszakasz elején kell elhelyezni.

Jelentése: villamos üzemű szerelvénnel a jelzőtábla előtt meg kell állni. A jelzőtáblát a villamos üzemű szerelvény által be nem járható pályaszakasz elején, vagy az ilyen szakaszra vezető vágány váltója előtt kell elhelyezni a munkavezetéken vagy a keresztsodronyon.



68. ábra

3.4.30. Különleges jelző a felsővezetékről történő energiaellátáshoz

Téglalap alakú, sárga alapszínű tábla folyamatos zöld csíkozással ellátva (69. ábra). A táblát a keresztsodronyon helyezik el.

A jelző a forgalmi dolgozók számára nem hordoz információt.



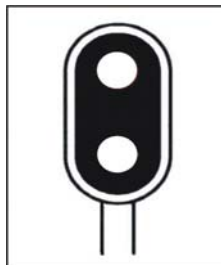
69. ábra

3.4.31. Biztosított vágányutas biztosítási körzet eleje jelzőtábla

Kétfogalmú főjelzőt ábrázoló négyzet alakú fehér tábla (70. ábra).

Jelentése: a tábla kezdetétől biztosított vágányutas biztosító berendezés üzemel.

A jelzőt az érintett szakasz első főjelzőjének árbocán kell elhelyezni.



70. ábra

3.4.32. Biztosított vágányutas biztosítási körzet vége jelzőtábla

Kétfogalmú főjelzőt ábrázoló négyzet alakú, átlós vörös vonallal áthúzott fehér tábla (71. ábra).

Jelentése: a tábla a biztosított vágányutas biztosító berendezéssel ellátott szakasz végét jelzi.

A jelzőt az érintett szakasz végénél kell elhelyezni.



71. ábra

3.4.33. Kiegészítő jelzők

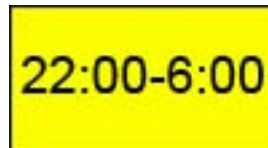
Jelzők alatt elhelyezhető, azok hatályának pontosítására alkalmazható kiegészítő táblák, amelyeken sárga alapon fekete felirattal kiegészítő információ található. Például:

A jelző hatálya csak a nyíl irányában áll fenn (72. ábra).



72. ábra

A jelző hatálya csak a megjelölt időszakban áll fenn (73. ábra).



73. ábra

A jelző hatálya csak a táblán megjelölt járműtípusra vonatkozik (pl.: 74. ábra).



74. ábra

A jelző hatálya a táblán megjelölt járműtípusra nem vonatkozik (pl.: 75. ábra).



75. ábra

A jelző hatálya a **3.4.19.** és **3.4.20.** pontban meghatározott táblán feltüntetett számú, egymást követő kitérőn vagy vágánykereszteződésen érvényes (76. ábra). A táblán szereplő szám értéke változhat.



76. ábra

3.5 ÉRVÉNYTELEN ÉS HASZNÁLHATATLAN JELZŐK

3.5.1. Érvénytelen jelzők

Az üzemben volt, de szükségtelenné vált és el nem távolított, vagy az építés alatt levő, de még üzembe nem helyezett főjelzőkre fekete-sárga sávos ferde keresztet, azaz érvénytelenítő jelzést kell elhelyezni (77. ábra). Az érvénytelen főjelzőn a fényjelzéseket ki kell kapcsolni. Az egyéb érvénytelen jelzőket el kell távolítani.

Az érvénytelen jelző mellett megállás nélkül tovább szabad haladni, ha a főjelzőn elhelyezték az érvénytelenítő jelzést, és a jelző egyik fénye sem világít.



77. ábra

3.5.2. Időszakosan érvénytelenített jelző

Téglalap alakú, fehér alapszínű sárga-fekete szegélyű tábla, amelyen az üzemben kívül helyezés időtartama van feltüntetve (78. ábra).

Jelentése: a tábla által jelzett időtartamban – ha üzemben kívül van helyezve – a jelző érvénytelen.

Ha valamely szolgálati helyen a nap meghatározott szakaszában a szolgálat rendszeresen szünetel, és emiatt a szolgálati helyről kezelt főjelzőket üzemben kívül helyezik, az érintett főjelzőket időszakosan érvényteleníteni kell. Olyan végállomásokon, ahol az egyes napokon nem azonos időpontokban kerül kikapcsolásra a berendezés, ott a teendőket végállomási végrehajtási utasításban kell szabályozni.



78. ábra

3.5.3. Használhatatlan jelzők

Használhatatlannak kell minősíteni a jelzőt akkor, ha:

- bármely ok miatt nem kezelhető,
- jelzést adó alkatrésze sérült, vagy törött,
- kétes jelzést ad,
- a jelző lámpái nem világítanak.

A jelző használhatatlansága esetén a **11.15.** pontban leírtak szerint kell eljárni.

4. JELZŐESZKÖZÖKKEL ADHATÓ JELZÉSEK

4.1. LÁTHATÓ JELZÉSEK

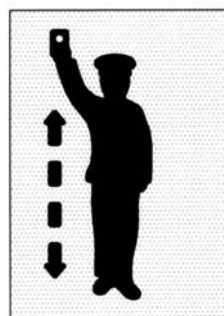
4.1.1. Szabad jelzés

Nappal kibontott sárga színű jelzőzászló vagy a jobb kar, sötétben vagy a távolbalátás korlátozottsága esetén fehér fényű jelzőlámpa függőleges irányban fel- és lefelé mozgatása a járművezető felé fordulva (79a-b ábrák).

Jelentése: a szerelvény biztonságos közlekedésének akadálya nincs, szabad a továbbhaladás.



79a ábra



79b ábra

4.1.2. Lassan jelzés

Nappal kibontott sárga színű jelzőzászló, vagy a jobb kar ferdén lefelé való nyugodt tartása, sötétben vagy a távolbalátás korlátozottsága esetén fehér fényű jelzőlámpa derékmagasságban mozdulatlanul oldalt tartva a szerelvény felé fordulva (80a-b ábrák). Észlelésekor a jelzésadó mellett meg kell állni, és tájékozódni kell a lassan bejárandó pályaszakasz hosszáról, illetve a lassúmenet okáról.

Jelentése: a lassan bejárandó pályaszakaszon legfeljebb **20 km/h** sebességgel szabad közlekedni.



80a ábra



80b ábra

4.1.3. Megállj jelzés

Nappal kibontott sárga színű jelzőzászlónak, vagy bármilyen tárgynak, esetleg az egyik karnak, sötétben vagy a távolbalátás korlátozottsága esetén bármilyen színű fénynek a test előtti körbeforgatása (81a-b ábrák). A jelzést a teljes megállásig kell adni.

Jelentése: a haladó szerelvényt azonnal meg kell állítani, illetve az álló szerelvényt elindítani nem szabad.

Elindulni csak a helyzet tisztázása után szabad.



81a ábra



81b ábra

4.1.4. Jelzőbot alkalmazása

Egyvágányú pályán a kétirányú közlekedés biztonságos szabályozása jelzőbotok alkalmazásával is történhet. Ilyen esetekben vörös színű jelzőbotot kell alkalmazni. Több egymást követő egyvágányú szakasz esetén a jelzőbotos közlekedés szabályait társasági utasításban kell szabályozni. Az egyvágányú pályán történő közlekedést a **11.17.** pont szabályozza.

4.2. HALLHATÓ JELZÉSEK

Hallható jelzések adhatók nem elektromos működtetésű pályacsengővel, jelzőharanggal, jelzőcsengővel, légsípval vagy jelzősípval. Kivételt képez a *Figyelj* és a *Lassan* jelzés, melyek elektromos működtetésű pályacsengővel is adhatók.

4.2.1. Figyelj jelzés

A jelzőeszközzel adott egy hosszú hang (—).

Figyelj jelzést kell adni:

- minden olyan esetben, amikor a személy- és vagyonbiztonság megköveteli,
- tolás megkezdésekor.

4.2.2. Lassan jelzés

A jelzőeszköz ismételt egyenletes ütemű megszólaltatása (— — — — —).

Az egymást követő jelzések között 3-4 másodperc szünetet kell tartani.

Jelentése: a szerelvénnel legfeljebb **20 km/h** sebességgel szabad haladni.

4.2.3. Megállj jelzés

A jelzőeszköz két gyors egymás utáni megszólaltatása (· ·). A jelzést szükség esetén többször is meg kell ismételni.

Jelentése: a szerelvényt azonnal meg kell állítani.

4.2.4. Vészjelzés

A jelzőeszköz többszöri (legalább háromszori) gyors egymás utáni megszólaltatása (· · ·).

Jelentése: a szerelvényt vészfékezéssel azonnal meg kell állítani.

Vészjelzést kell adni minden olyan esetben, amikor a forgalom biztonsága megköveteli.

4.2.5. Indulásjelzés

Az indulásjelzést a járművezető vagy a járműkísérő adja az indulásjelző berendezéssel vagy jelzősíppal az utasítás **11.9.** pontjában leírtak alapján. A jelzés a szerelvény típusától függően lehet:

- akusztikai és fényjelzés egyidejűleg,
- csak akusztikai jelzés.

A jelzősíppal adott indulásjelzés egy hosszú és utána 2-3 másodperc múlva egy rövid hang (— ·).

5. JELZÉSEK A SZERELVÉNYEN

5.1. Hatósági jelzések

A szerelvény külső részén elől-, hátul-, és oldalnézetből is jól láthatóan fel kell tüntetni a pályaszámot. A jármű oldalfelületén legalább egy helyen fel kell tüntetni az üzemeltető nevét vagy jelképét, a vezetőfülkében pedig fel kell tüntetni a járműre engedélyezett legnagyobb sebességet.

A szerelvény utasterében jól látható módon fel kell tüntetni:

- a pályaszámot,
- a férőhelyek számát, ülő- és állóhely bontásban,
- az üzemeltető nevét és címét,
- a dohányzási tilalmat,
- az utazási feltételeket,
- a járművezetővel történő beszélgetés tilalmát.

5.2. A szerelvény külső részén levő jelzések

5.2.1. Homlokirányjelzés

A homlokirányjelzés a szerelvény mindkét végén alkalmazandó jelzés, amely a járat jellegére utal. A forgalmi járatként közlekedő szerelvény homlokirányjelzése a viszonylatjelzést és a viszonylat végállomásának (vagy végállomásainak) nevét tartalmazza. Egyirányú jármű hátfalán a viszonylatszám feltüntetése is elegendő.

A viszonylatszámot sötétben és a távolbalátás korlátozottsága esetén ki, vagy meg kell világítani. A forgalomból kocsiszínbe beálló szerelvényt a kocsiszínbe történő közlekedésre utaló felirattal kell ellátni, amennyiben az útvonala megállóhelyet érint.

A tanulójáratot, próbajáratot és különjáratot homlokirányjelzéssel el kell látni. Más, nem forgalmi járat a rendeltetésének megfelelő homlokirányjelzéssel ellátható. A jelzésen elhelyezett információknak jól láthatónak kell lenniük.

A járművek első szélvédője mögött elhelyezhetők egyéb jelzések is (például a zavarelhárítási folyamatot segítő forgalmi számok), de ezeket a homlokirány jelzéstől eltérő formátumú kivitelben kell elkészíteni.

5.2.2. Oldalirányjelzés

Az oldalirányjelzés a szerelvény oldalán alkalmazandó jelzés, amely a járat jellegére utal. Elhelyezni a szerelvény oldalfalán vagy annak ablakában úgy kell, hogy kívülről jól látható legyen. A forgalmi járatként közlekedő szerelvény oldalirányjelzése a viszonylatszámot és a viszonylat végállomásainak nevét tartalmazza, amelyen feltüntethetők a közbenső megállóhelyek, illetve a járat útvonala is.

A szerelvényen kocsinként és oldalanként legalább egy jelzést kell elhelyezni. A forgalmi járatként közlekedő szerelvény utasterében a viszonylatra vonatkozó információkat jól látható módon kell elhelyezni. Nem forgalmi járatokon az oldalirányjelzés a járat jellegének megfelelően alkalmazható.

F.2. SZÁMÚ FORGALMI UTASÍTÁS

6. ÁLTALÁNOS FORGALMI RENDELKEZÉSEK

6.1. Alkalmasság a forgalmi szolgálat ellátására

Adott munkakörben forgalmi szolgálatot az láthat el, akit a vonatkozó jogszabályban meghatározott egészségügyi intézmény orvosa alkalmasnak nyilvánított, a munkakör betöltéséhez szükséges tanfolyamot elvégezte és sikeres vizsgát tett, valamint a munkakör betöltését szabályozó egyéb előírásoknak megfelel.

6.2. Vezetői engedély, társasági igazolás

A közlekedési hatóság által kijelölt vizsgabizottság előtt sikeres vizsgát tett járművezető részére a hatóság „V” kategóriára érvényes vezetői engedélyt, a munkáltató igazolást ad ki. A vezetői engedéllyel kapcsolatos tudnivalókat a vonatkozó jogszabályok, míg a munkáltatói igazolással kapcsolatosakat társasági utasítás tartalmazza.

Közúti vasúti járművet az vezethet, akinek az adott járműre mind a vezetői engedélye, mind a társasági igazolása érvényes. Külön-külön egyik sem jogosít a jármű vezetésére. A munkavállaló vezetés közben mind a kettőt köteles magánál tartani.

A vezetői engedély, illetve a társasági igazolás elvesztését, bevonását, megsemmisülését, olyan mérvű megrongálódását, melynek következtében az adatok nem állapíthatók meg, illetve a tulajdonos esetleges adatváltozásait a munkavállaló köteles azonnal jelenteni szolgálati vezetőjének. Ilyenkor a vezetői engedély, illetve az igazolás cseréjéről gondoskodni kell.

6.3. A járművezetés gyakorlása

Sikeres hatósági vizsga után az a munkavállaló vezethet utasforgalomban önállóan, aki a vezetői engedély kézhez vétele után legalább 48 órát, típusvizsga után pedig a vonatkozó társasági utasításban meghatározott időtartamig munkamódszer-átadó felügyelete mellett gyakorolta a járművezetést.

Ha a munkavállalót olyan járműtípusra vagy vonalra osztják be, amelyen a szolgálat kezdetét megelőzően egy éven belül nem vezetett, az önálló vezetés megkezdése előtt legalább egy fordulón, járműtípusra történő gyakorlás esetén pedig minimum egy órán át munkamódszer-átadó mellett kell gyakorolnia a járművezetést. Amennyiben a vonalismeret megszerzése miatti gyakorlást forgalmi változás indokolja, és ez nagyszámú munkavállalót érint, úgy a gyakorlás csoportosan is történhet. Ha a járművezető a szolgálat megkezdését követően értesül arról, hogy olyan vonalon kell vezetnie, amelyet nem ismer, úgy a **12.4.** pontban leírtak szerint kell eljárnia.

Személyszállító jármű vezetésének gyakorlása csak forgalmi járaton történhet. Kivételt képez a nosztalgia járműveken történő gyakorlás, az új vonal átadása vagy új járműtípus üzembe állítása miatti gyakorlás, illetve ha a vonalismeret megszerzését szolgáló gyakorlás csoportosan történik. A gyakorlás megtörténtét bizonylatolni kell. Minden egyéb, a járművezetés gyakorlásával kapcsolatos kérdésről társasági utasításban kell rendelkezni.

6.4. Figyelem a forgalmi szolgálat ellátása közben

A forgalmi szolgálatot ellátó munkavállalónak munkája végzésekor minden figyelmét a munkájára és az általa kezelt berendezések szabályos működésére, azok jelzéseinek ellenőrzésére kell fordítania.

Tilos a járművezetőnek menet közben a munkavégzéshez nem tartozó tevékenységet folytatni (például beszélgetés, rádióhallgatás, mobiltelefon és kiegészítőinek használata – a szerelvény tolása esetén történő, járművezetők közti kommunikáció esetét kivéve –, étkezés, olvasás, stb.). Vezetés közben a járművezetőnek mindkét hallójáratát szabadon kell hagynia, azt semmilyen tárggyal (pl. headset, fülhallgató) elzárni nem szabad. A munka végzését akadályozó, vagy a szabad kilátást korlátozó tárgyat, továbbá szeszesített, tűz- vagy robbanásveszélyes anyagot, – talált tárgy, illetve a munkavégzéshez szükséges anyagok kivételével – a munkahelyen tartani tilos.

A nem járművezetői munkakörben dolgozó forgalmi munkavállalónak tilos munkavégzés közben az olyan tevékenységek végzése, amely figyelmét elvonhatja az általa kezelt berendezés szabályszerű kezelésétől.

A szolgálati helyen a beosztott munkavállalón kívül csak az oda beosztott gyakorló, valamint a berendezések működésének megfigyelésére, esetleg javítására illetékes munkavállaló, továbbá a rendelkezésre, ellenőrzésre vagy intézkedésre jogosító igazolvánnyal ellátott személy tartózkodhat.

6.5. Dohányzás

A járműveken dohányozni tilos. A szolgálati helyen dohányozni csak az arra kijelölt helyen szabad.

6.6. A munkavégző képességre hátrányosan ható szer fogyasztása

Szeszes ital, vagy más, a munkavégzési képességre hátrányosan ható nyugtató, izgató vagy kábító hatású szer hatása alatt álló munkavállaló szolgálatot nem végezhet. Ilyen munkavállalót szolgálatba állítani és szolgálatban megtérni nem szabad, intézkedni kell a szükséges vizsgálat elvégzéséről. Az érintett munkavállaló köteles a vizsgálatnak alávetni magát.

6.7. A szolgálat megkezdése

A munkavállaló a szolgálati beosztáson megjelölt helyen és időpontban, munkavégzésre alkalmas, kipihent állapotban, gondozott külsővel – ha társasági szabályozás előírja, akkor formaruhában – köteles megjelenni. Ha van beosztva a munkát a helyszínen közvetlenül irányító személy, akkor a szolgálat megkezdése előtt nála jelentkezni kell. A munkát irányító személynek – a vonatkozó társasági utasításban meghatározott módon – ellenőriznie kell a munkavállaló munkára képes állapotát. Szolgálatba csak beosztott munkavállaló állhat. A munkavállaló a szolgálat megkezdése előtt köteles tudomásul venni a munkájával kapcsolatos utasításokat, rendelkezéseket. A szolgálat megkezdését akadályozó körülményt (például betegség) a lehető legrövidebb időn belül, legkésőbb a szolgálat megkezdéséig jelenteni kell a munkáját közvetlenül irányító személynek. A szolgálatból való távolmaradást minden esetben igazolni kell.

6.8. A szolgálat átadás - átvétele, befejezése

A szolgálat átadásának – átvételének, befejezésének a szolgálati beosztáson megjelölt helyen és időpontban kell történnie. Kivételt jelent az, ha a munkavállaló az ettől való eltérésre utasítást kap az arra jogosult, társasági szabályozásban meghatározott személytől. A szolgálatot átadó köteles az átvevővel közölni a szerelvénnel és az útvonallal vagy a berendezés működésével kapcsolatos észrevételeket, amelyek a szolgálati ideje alatt előfordultak. Ha van beosztva a munkát a helyszínen közvetlenül irányító személy, akkor az átadás-átvétel, illetve a befejezés tényét az érdekelt dolgozók kötelesek jelenteni.

Ha a munkavállalót az előírt időben nem váltják le, akkor a munkáját közvetlenül irányító vezetőnek ezt jelenteni kell, és a munkát tovább kell folytatni. A leváltást a közvetlenül irányító vezető a társasági kollektív szerződésben foglaltak szerint köteles biztosítani.

A járművezető a szerelvény vezetését csak az alábbiaknak adhatja át:

- az őt leváltó járművezetőnek,
- a hozzá beosztott és irányítása alatt dolgozó gyakorló járművezetőnek,
- az érvényes vezetői engedéllyel rendelkező, társasági utasításban meghatározott személynek, ha erről a járművezető munkáját közvetlenül irányító személyt értesítik,
- műszaki meghibásodás esetén a műszaki szakszolgálat érvényes vezetői engedéllyel rendelkező, szolgálatban lévő dolgozójának.

A vezetés átadását köteles a szolgálati okmányok megfelelő rovatába bejegyezni és a vezetést átvevővel aláírni.

A leváltó munkavállalónak a szolgálat csak akkor adható át, ha a jármű biztonságos vezetésére vagy a berendezés kezelésére alkalmas állapotban van, továbbá a munkavégzésre hátrányosan ható szer befolyása alatt nem áll. Amennyiben a leváltó munkavégzésre alkalmas állapotával kapcsolatban kétely merül fel, úgy értesíteni kell a munkáját közvetlenül irányító vezetőt, aki intézkedni köteles. Ebben az esetben a szolgálat a leváltó munkavállalónak nem adható át.

6.9. Szolgálati hely elhagyása

A munkavállaló szolgálati helyét – a rendkívüli helyzeteket kivéve – csak a munkáját közvetlenül irányító vezető engedélyével hagyhatja el. Visszaérkezésekor jelentkeznie kell felettesénél, aki köteles vele közölni a szolgálat zavartalan és biztonságos folytatásához szükséges adatokat. Amennyiben a munkavállalónak szolgálati helyét rendkívüli ok miatt kell elhagynia, akkor az adott körülmények között a biztonság érdekében a tőle elvárható minden lehetséges intézkedést meg kell tennie. A szolgálati hely elhagyását a forgalmi dolgozónak a munkáját közvetlenül irányító vezető részére minden esetben jelentenie kell.

6.10. Utasítások kiadása és végrehajtása

Az utasításokat röviden és érthetően kell adni. Utasítás csak arra a területre adható, ahol a rendelkezésre vagy intézkedésre jogosult munkavállalónak rendelkezési vagy intézkedési joga van. A rendelkezésre és intézkedésre jogosultak utasításait, melyek a biztonságot nem veszélyeztetik, végre kell hajtani. Az utasítást írásban, dokumentálható módon kell kiadni, de operatív esetben szóban is kiadható. Szóbeli utasítást akkor lehet érvényesnek tekinteni, ha az utasítást vevő az utasítás szövegét megismételte. Rádióon vagy telefonon vett szóbeli utasítást annak visszaismétlésével nyugtázni kell. Ha a szóbeli utasítást több munkavállalónak címezték, akkor a nyugtázást külön-külön kell megtenni.

Ha a munkavállaló intézkedésre jogosult vezetőjétől olyan utasítást kap, mely megítélése szerint az érvényben lévő szabályokkal ellentétes, akkor köteles erre a figyelmet felhívni. Ha

az intézkedésre jogosult vezető továbbra is ragaszkodik az utasítás végrehajtásához, a munkavállalónak joga van az utasítás végrehajtására részletes írásbeli vagy működőképes hangrögzítő berendezéssel rögzített szóbeli utasítást kérni. Ilyen esetben a végrehajtásért is az utasítást adó a felelős mindaddig, amíg a munkavállaló a leírtaknak megfelelően jár el. Az esetről a szolgálat végeztével jelentést kell tenni, melyhez az írásbeli utasítást csatolni kell. A szóbeli vagy írásbeli rendelkezés – amennyiben ettől eltérő időpontot nem tartalmaz – legfeljebb a kiadás napján 24 óráig érvényes.

Személy-, vagyon-, vagy forgalombiztonságot veszélyeztető utasítást nem szabad adni, illetve végrehajtani. Ha a munkavállaló az intézkedésre jogosult vezető utasítását magára nézve sérelmesnek tartja, panaszt nyújthat be szervezeti egysége vezetőjének, a sérelmesnek vélt utasítást azonban végre kell hajtani.

6.11. Utasítások tudomásul vétele

A munkavállaló a munkájával kapcsolatos rendeleteket és utasításokat köteles tudomásul venni, és fegyelmezetten végrehajtani. Szabadság, betegség, vagy egyéb ok miatti távollét után a munkavállaló köteles tájékozódni a távolléte alatt kiadott utasításokról és szolgálata megkezdése előtt köteles azokat tudomásul venni. A rendelkezések, utasítások nem ismerete nem mentesíti a dolgozót a munkájával járó felelősség alól.

6.12. Utasok tájékoztatása

Menetrend szerint közlekedő utasszállító járműveken az utas-tájékoztatásra rendszeresített berendezéseket használni kell. A hangerősítő berendezésen keresztül – amennyiben az nem az utastájékoztató berendezés segítségével történik – az utasokat tájékoztatni kell a következő megálló vagy végállomás nevééről, illetve a jelen utasításban és a társasági szabályozásokban meghatározottokról. Ha a szerelvényen utastájékoztató berendezés üzemel, akkor azt a társasági előírások szerint kezelni, működését pedig ellenőrizni kell. Forgalmi szolgálat ellátása közben az utazóközönség részére mindenkor udvariasan kell megadni a kért tájékoztatást. Forgalmi zavarok esetén a forgalommal kapcsolatos tájékoztatást minden esetben kötelezően meg kell adni.

6.13. Felelősség

Valamennyi munkavállaló felelős a rábízott munka szabályszerű és biztonságos végzéséért. Felettes jelenléte senkit sem mentesít a szolgálatával járó felelősség alól. A szolgálatban lévő munkavállaló saját munkáját – a beosztottakra átruházandó teendők kivételével – mással nem végeztetheti.

Az a munkavállaló, aki nincs szolgálatban, vagy más szolgálati ághoz tartozik – veszélyelhárítás vagy a helyszínen lévő intézkedésre jogosult személy engedélyének kivételével – nem avatkozhat a szolgálatban lévők munkájába, és helyettük még felkérésre sem végezhet munkát.

A munkavállaló felelős a rendelkezésére bocsátott anyagi és tárgyi eszközök rendeltetésszerű használatáért, állapotuk megóvásáért.

7. MENETREND, JÁRATOK MEGNEVEZÉSE

7.1. Menetrend

A menetrend meghatározza a szerelvények közlekedési rendjét, tartalmazza a forgalmi járatok végállomási (illetve egyes esetekben vonalközi) indulási és érkezési adatait. A menetrendeket az érintett munkavállalók számára biztosítani kell.

7.2. A menetrend betartása

A menetrendben előírt közlekedési rendet, indulási és érkezési időpontokat, (rész)menetidőket és a tervezett átszállási kapcsolatokat minden esetben be kell tartani és tartatni. A menetrendtől eltérni csak rendkívüli esetben, vagy a járművezető munkáját közvetlenül irányító személy utasítására szabad.

7.3. Végállomás

A végállomás a menetrendben végállomásként meghatározott hely. Valamennyi végállomás forgalmi rendjét társasági utasításban kell szabályozni.

7.4. Forgalmi járatok

A forgalmi járatok azok, amelyek meghatározott napokon, vagy a nap valamely meghatározott időszakában menetrend szerint rendszeresen közlekednek utasszállítás céljából. Valamennyi forgalmi járat részére menetrendet kell készíteni. A forgalmi járatokat közlekedtetésük során az utasításban meghatározott, viszonylatra vonatkozó feliratokkal kell ellátni az 5.2. pont szerint.

7.5. Nem forgalmi járatok

A nem forgalmi járatok közlekedésével kapcsolatosan is be kell tartani a vonatkozó jogszabályokban, valamint az utasításban foglaltakat. A nem forgalmi járatok legfeljebb **20 km/h** sebességgel közlekedhetnek olyan pályaszakaszon, ahol nincs rendszeres közúti vasúti forgalom. A nem forgalmi járatot a követő szerelvénnel az általános előírásokhoz képest jelentősen nagyobb távolságban kell követni, mert az látszólag ok nélkül, váratlanul megállhat.

A teherjáratok és munkagépek közlekedésére vonatkozó külön szabályozást a 4. melléklet, a légfékes járművekre vonatkozó külön szabályozást az 5. melléklet, a nem villamos üzemű járművekre vonatkozó külön szabályozást a 6. melléklet tartalmazza.

A nem forgalmi járatok főbb típusai az alábbiak:

Különjárat: a különjárat megrendelésre közlekedhet. A különjáraton az oda beosztottakon kívül csak a megrendelő, illetve az általa meghatározott személyek utazhatnak.

Próbajárat: A jármű és a pálya biztonságos üzemeltetésének ellenőrzésére szolgáló járat. A próbajáraton csak a járat közlekedési céljának megfelelő személyek tartózkodhatnak.

Szolgálati járat: a szolgálati járat az üzemeltető társaság munkavállalóinak munkába járása, illetve munkából hazautazása céljából közlekedik, amelyen utasok is szállíthatók.

Tanulójárat: a járművezető tanulók gyakorlati képzése, oktatása, vizsgáztatása, valamint a járművezetők továbbképzése céljából közlekedik. A tanulóvezető mellett mindig kell lenni egy – a munkát irányító – forgalmi oktatónak. A tanulójáraton utas nem szállítható. A tanulójáraton az oda beosztottakon kívül csak az oktatást és a vizsgáztatást végzők, valamint az oktató által meghatározott személyek tartózkodhatnak.

Egyéb, nem forgalmi járaton csak a járat közlekedési céljának megfelelő személyek tartózkodhatnak, utas nem szállítható.

8. VÁGÁNYOK, KITÉRŐK, VÁGÁNY- ÉS MUNKAVEZETÉK- KERESZTEZŐDÉSEK

8.1. Közúti vasúti pálya

Közúti vasúti pálya alatt a közúti vasúti szerelvények közlekedéséhez szükséges sín pályát (a továbbiakban: vágány) kell érteni. A vágányokon a rendszeres közlekedésnek általában mindig ugyanazon irányban, a helyes vágányon kell történnie, a menetirány szerinti jobb oldali közlekedés elvének megfelelően. A jobb oldali közlekedés elvével ellentétes irányú haladás esetén a helytelen vágányon való közlekedésre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni (utasítás **12.6.** pont). Ha az egyvágányú pályán két, egymással ellentétes irányú forgalmat kell lebonyolítani, akkor az egyvágányú pályán történő közlekedés szabályai szerint kell eljárni (utasítás **11.17.** pont).

8.2. Váltók csúcscsínjeinek rögzítése

A csúcscsín rögzítése alapján megkülönböztetünk mechanikusan rögzített csúcscsínű és mechanikusan nem rögzített csúcscsínű váltókat.

8.3. Hasítható váltók

A hasítható váltó olyan váltó, amelyre a közúti vasúti jármű gyökkel szemben akkor is ráhaladhat, ha az számára nem megfelelő állásban van. Az ilyen váltót a szerelvény kerekei károsodás nélkül állítják át.

Utánjáró váltó

Az utánjáró váltó olyan váltó, ahol a csúcscsínnek nincsenek rögzítve, és rugós szerkezet vagy speciális váltóhajtómű nem tartja a csúcscsínket végállásban. Utánjáró váltóra ráhaladni csak gyökkel szemben szabad, a váltóhasításra vonatkozó szabályok betartásával. A váltóra csúccsal szemben ráhaladni tilos!

Ha rendkívüli körülmény (pl. helytelen vágányon való közlekedés) szükségessé teszi a csúccsal szemben való közlekedést, akkor intézkedni kell a csúcscsín rögzítéséről. A váltóra csúccsal szemben ráhaladni csak akkor szabad, ha a rögzítést elvégezték.

Az utánjáró váltókat az utasítás **3.4.13.** pontja szerinti jelzőtáblával kell megjelölni.

Rugós visszacsapó váltó

A rugós visszacsapó váltó olyan váltó, amelynek a csúcscsínjeit a váltó hasítása után a beépített rugó visszaállítja eredeti állásba.

Ha rendkívüli körülmény szükségessé teszi csúccsal szemben a meghatározott állástól eltérő irányú közlekedést, akkor intézkedni kell a váltó pályaszakszolgálat által történő átállítására. A váltóra csúccsal szemben eltérő irányban ráhaladni csak akkor szabad, ha a váltó átállítását elvégezték. Visszafogást követően csúccsal szemben a rugós visszacsapó váltóra csak akkor szabad ráhaladni, ha azt a szerelvény utolsó kereke is elhagyta, és a járművezető meggyőződött a váltó helyes állásáról.

Visszacsapó váltó

Egyes hasítható váltóknál a csúcssíneket egy speciális váltóhajtómű tartja végállásukban, a csúcssín hasítása után visszaállnak az alapállásukba. Amennyiben a csúccsal szembeni közlekedés azt szükségessé teszi, az ilyen váltókat a váltóvassal kell a kívánt irányba állítani.

Kulisszás, bilincses vagy rugós váltó

A kulisszás vagy rugós váltó olyan váltó, ahol a csúcssíneket a váltóba épített rugó az utolsónak beállított állásban tartja. Amennyiben a váltón történő közlekedés azt szükségessé teszi, az ilyen váltókat a váltóvassal kell a kívánt irányba állítani.

A kulisszás váltónak lehet olyan változata is, ahol a váltóállító szerkezetbe szerelt kulisszarögzítő bilincs a beépített rugó segítségével a váltó hasítása után a csúcssíneket eredeti állásba visszaállítja. Ha csúccsal szemben haladáskor az ilyen váltót át kell állítani, akkor előbb a váltószeletrény fedelét fel kell nyitni, a bilincset ki kell emelni a kulisszából és fel kell hajtani. A váltó átállítása váltóvassal történik, majd a bilincset vissza kell helyezni a kulisszába, és a váltószeletrény fedelét is le kell zárni. Visszafogást követően ilyen váltóra csúccsal szemben csak akkor szabad ráhaladni, ha azt a szerelvény utolsó kereke is elhagyta, és a járművezető meggyőződött a váltó helyes állásáról.

8.4. Nem hasítható váltók

A nem hasítható váltó olyan váltó, amelyre a közúti vasúti jármű gyökkel szemben csak akkor haladhat rá, ha az számára megfelelő állásban van.

Amennyiben a közúti vasúti jármű a számára nem megfelelő állású, nem hasítható váltóra halad rá gyökkel szemben, váltófelvágásról beszélünk. A váltót felvágni tilos, mert a váltófelvágás a váltó mechanikus szerkezetének károsodását okozza. A váltófelvágást rendkívüli eseményként (utasítás **12.1.** pont) kell jelenteni és kezelni.

A nem hasítható, mechanikus csúcssínrögzítő berendezéssel ellátott váltókat az utasítás **3.4.12.** pontja szerinti jelzőtáblával kell megjelölni.

Kézi állítású, ellensúlyos váltó

Olyan váltó, ahol a csúcssín végállásban tartása az állítókészülékre szerelt ellensúllyal történik. A váltó átállítása az ellensúly vágányra merőleges síkban történő áthelyezésével lehetséges. A kézi állítású, ellensúlyos váltók a csúcssínt mechanikusan rögzítő kampózárral is kiegészíthetők.

Egyéb, nem hasítható váltók

Olyan váltók, ahol a csúcssín rögzítését a váltóba épített mechanikus retesz (pl. kampózár) biztosítja. A mechanikus retesz mindig abban az állásban tartja a váltót, amelyikbe utoljára állították.

Kiszögelt váltó

Ha a váltó csúcssíneit tartósan akarják rögzíteni, akkor ezt a járművezető által nem oldható mechanikus rögzítéssel (pl. kiszögeléssel) biztosítják. Amennyiben rendkívüli körülmény az ilyen váltón szükségessé teszi a meghatározott állástól eltérő irányú közlekedést, akkor intézkedést kell tenni a váltó pályaszakszolgálat által történő átállítására. A váltóra csúccsal szemben eltérő irányban ráhaladni csak akkor szabad, ha a járművezetőt értesítették arról, hogy a váltó átállítását és rögzítését elvégezték.

8.5. Váltóállítási módok

A váltók állítása történhet:

- helyszíni kézi állítással (váltóvas, hajtókar vagy állítókészülék segítségével)
- távvezérléssel.

A távvezérléses váltóállítás történhet:

- a járművezető által szánszerkezet segítségével,
- a járművezető által nyomógomb, vagy egyéb kapcsoló segítségével,
- a járművezető által a járműbe épített rádiós jeladó segítségével,
- a berendezés kezelésére beosztott dolgozó segítségével,
- a járműbe épített fedélzeti információs rendszeren keresztül, önműködően.

Tilos a váltó állítása, ha a váltón szerelvény tartózkodik, illetve halad át.

8.6. Helyszíni kézi váltóállítás

A váltó helyszíni kézi állítását beosztott munkavállaló, míg annak hiányában a járművezető végzi. A beosztott munkavállaló kötelessége a váltót a kívánt haladási irányba állítani. Helyszíni kézi állítással állított váltóra ráhaladni csak akkor szabad, ha a beosztott munkavállaló a váltót a kívánt irányba állította, és a továbbhaladás akadályát nem jelezte.

8.7. Távvezérelt váltóállítás

Amennyiben a távvezérelt váltóállítást a berendezés kezelésére beosztott munkavállaló végzi, kötelessége a váltót a kívánt haladási irányba állítani. Távvezérelt váltót a berendezés kezelésére beosztott munkavállaló távollétében a járművezető csak helyszíni kézi állítással állíthatja. Ha a váltó távvezérléssel nem állítható, akkor azt helyszíni kézi állítással kell állítani a berendezés kezelésére beosztott munkavállalónak.

8.8. Távvezérelt váltóállítás a járművezető közreműködésével

A járművezető közreműködésével a felsővezetékre szerelt vezérlő szerkezettel (szánszerkezettel) állított elektromos váltó állításának helyét a *Járművezető által távvezérléssel történő váltóállítás helyére figyelmeztető jel* (utasítás **3.4.4.** pont) jelzővel kell megjelölni.

A távvezérléssel történő váltóállítás helyéhez közeledve a járművezetőnek meg kell győződnie a váltójelző jelzéseiről, továbbá arról, hogy a váltó előtt vagy a váltón tartózkodik-e másik szerelvény, illetve rátekintéssel a váltó állásáról. Ha a váltójelző a váltó elektromos reteszelését jelzi, vagy a váltó előtt, illetve a váltón másik szerelvény tartózkodik, akkor tilos behaladni a távvezérléssel történő váltóállítás helyére.

A járművezető által történő távvezérelt váltóállításkor legfeljebb olyan sebességgel szabad haladni, hogy szükség esetén a szerelvény a váltó előtt üzemi fékezéssel megállítható legyen. Amennyiben a távvezérelt, szánszerkezettel működtetett váltót menetáram felvételével kell állítani, akkor a váltó állításakor legfeljebb **20 km/h** sebességgel szabad haladni. Ilyen esetben a járművezetőnek a váltóállításhoz szükséges tevékenységet a szerelvény első üzemelő áramszedőjének az érzékelő alatt történő áthaladásakor kell megtennie.

Ha a váltó állása megfelel a szerelvény haladási irányának, akkor az üzemben lévő áramszedő(k) szánszerkezet alatt történő áthaladásának időtartamára ki kell kapcsolni a hajtómotorok menetáramát; amennyiben a jármű rendelkezik váltó nem állító kapcsolóval,

úgy a szánszerkezet alatt történő áthaladáskor azt használni kell, visszatápláló fékezésre alkalmas járműveknél pedig – veszély esetét kivéve – kerülni kell a villamosfék használatát. Ha a váltójelző a váltó elektromos reteszelését jelzi, de a váltón és annak körzetében (előtte és közvetlenül utána) másik szerelvény nem tartózkodik, és erről a járművezető egyértelműen meg tudott győződni, akkor behaladhat a távvezérléssel történő váltóállítás helyére. Ebben az esetben a váltóreteszelő jelző hibáját jelenteni kell a járművezető munkáját közvetlenül irányító személynek. A váltót szükség esetén helyszíni kézi állítással kell átállítani.

8.9. A váltókon történő közlekedés általános szabályai

A váltóra csak akkor szabad ráhaladni, ha a járművezető a váltóra való rátekintéssel meggyőződött:

- a váltónál alkalmazott váltójelző vagy főjelző jelzéséről,
- a váltónál alkalmazott egyéb jelző(k) jelzéséről,
- a váltó csúcscsínjeinek állásáról,
- csúccsal szembeni haladás esetén pedig arról, hogy csúccsínnek a tőcsínhez való tapadása által a szerelvény kívánt irányba való terelése biztosított.

A váltón történő áthaladáskor a szerelvény elejének a váltóra történő ráhaladásától kezdve utolsó kerekének lehaladásáig legfeljebb az utasítás **8.10-8.12.** pontjaiban szabályozott sebességgel szabad haladni. A váltókon lehetőleg lendülettel kell áthaladni. A kitérő irányban közlekedő szerelvény sebességét az ívsugar függvényében úgy kell megválasztani, hogy az áthaladás lökésmentes legyen.

8.10. Áthaladás mechanikusan nem rögzített csúccsínű váltón

Mechanikusan nem rögzített csúccsínű váltón csúccsal szemben legfeljebb **15 km/h** sebességgel szabad közlekedni, s ezt a sebességet csak akkor szabad fokozni, ha a szerelvény utolsó kereke is áthaladt a váltón. Ilyen esetben a járművezetőnek figyelnie kell arra, hogy a szerelvény a kívánt irányba halad-e.

Mechanikusan nem rögzített csúccsínű váltón gyökkel szemben, amennyiben a váltót hasítani nem kell, egyenes irányból legfeljebb **30 km/h**, kitérő irányból legfeljebb **20 km/h** sebességgel szabad haladni, s ezt a sebességet csak akkor szabad fokozni, ha a szerelvény utolsó kereke is áthaladt a váltón. Amennyiben a váltót a jármű kerekeivel hasítani kell, akkor legfeljebb **15 km/h** sebességgel szabad haladni.

Hasítható váltón gyökkel szemben való áthaladás után csak akkor szabad visszafogni (menetirányt változtatni), ha a szerelvény valamennyi kereke áthaladt a váltón, és a járművezető meggyőződött annak helyes állásáról. Amennyiben a váltó műszaki kialakítása megengedi, illetve indokolja, úgy a pályaszakszolgálat a megengedettnél nagyobb vagy kisebb sebesség alkalmazását is elrendelheti. Ilyen esetben a váltót a *Váltón engedélyezett sebesség* (utasítás **3.4.19.** pont) jelzőtáblával kell megjelölni. Ha egy társaságnál minden váltón azonos, az általánostól eltérő engedélyezett sebesség van érvényben, akkor a táblák kihelyezése nem kötelező, az engedélyezett sebességeket társasági utasításban is kell szabályozni.

8.11. Áthaladás mechanikusan rögzített csúcssínű váltón

A mechanikus csúcssínrögzítő berendezéssel felszerelt váltón csúccsal szemben egyenes irányban legfeljebb **30 km/h**, kitérő irányban pedig legfeljebb **20 km/h** az alkalmazható legnagyobb sebesség.

Mechanikusan rögzített csúcssínű váltóra való gyökkel szembeni ráhaladás előtt a járművezetőnek meg kell győződnie a váltó állásáról. Abban az esetben, ha a váltó nem a haladási iránynak megfelelően áll, a váltót megfelelő állásba kell állítani.

Mechanikusan rögzített csúcssínű váltón gyökkel szemben kitérő irányból érkezve legfeljebb **20 km/h** sebességgel szabad haladni, egyenes irányból érkezve a váltó miatt a sebességet csökkenteni nem kell.

A váltót csak olyan sebességgel szabad megközelíteni, hogy ha az nem a haladási iránynak megfelelően áll, előtte biztonságosan, üzemi fékkel meg lehessen állni.

Biztosított vágányutas biztosítási körzetben lévő váltókon – csúccsal és gyökkel szemben – egyenes irányban történő haladáskor nem kell sebességcsökkentést alkalmazni, kitérő irányban történő haladáskor legfeljebb **20 km/h** sebességgel szabad haladni.

Amennyiben a váltó műszaki kialakítása megengedi, illetve indokolja, úgy a pályaszakszolgálat az általánostól nagyobb vagy kisebb sebesség alkalmazását is elrendelheti. Ilyen esetben a váltót a *Váltón engedélyezett sebesség* (utasítás **3.4.19.** pont) jelzőtáblával kell megjelölni. Ha egy társaságnál minden váltón azonos, az általánostól eltérő engedélyezett sebesség van érvényben, akkor a táblák kihelyezése nem kötelező, az engedélyezett sebességeket társasági utasításban kell szabályozni.

8.12. Áthaladás hibásnak minősített váltón

Hibásnak kell minősíteni a váltót akkor, ha annak mechanikus szerkezete sérült, törött vagy hiányzik. Az ilyen váltókon csúccsal szemben legfeljebb **5 km/h** sebességgel szabad áthaladni, ha a váltó csúcssínjeinek végállásban tartása vagy rögzítése biztosított. Ha a váltó csúcssínjeinek végállásban tartása vagy rögzítése nem biztosított, a váltóra csúccsal szemben ráhaladni csak akkor szabad, ha:

- a váltót a megfelelő állásba állították,
- a csúcssíneket elmozdulás ellen megbízható módon rögzítették,
- a járművezetőnek a továbbhaladásra a csúcssín rögzítését végző személy szóbeli engedélyt adott.

Ha a váltó csúcssínjeinek végállásban tartása vagy rögzítése nem biztosított, a csúcssín rögzítését a pályaszakszolgálat, illetve a forgalmi zavarelhárítás erre a feladatra kiképzett munkavállalója végezheti el.

A hibásnak minősített váltón történő áthaladáskor a forgalmi utasításból érvényes vizsgálóval rendelkező dolgozó, annak hiányában a követő, vagy az ellenirányba haladó szerelvény vezetőjének a talajon állva, a szerelvény mellett kell figyelnie a váltón történő áthaladást. Ha valamelyik kerék áthaladása után elmozdulna a váltó, azonnal *Megállj!* jelzést kell adni. Megállás után a kívánt irányba kell állítani a váltót.

A kiszögelt váltó nem minősül hibás váltónak.

8.13. Összekötővágány

Összekötő vágányon olyan kitérőket és vágányszakaszt kell érteni, amelyek lehetővé teszik az egymás mellett fekvő vágányoknál az egyik vágányról a másikra történő haladást, illetve az addigi haladási irány megváltoztatását, azaz a visszafogást. A váltók elhelyezkedése szerint megkülönböztetünk csúccsal szemben, illetve gyökkel szemben fekvő összekötő vágányt.

8.14. Vágánykereszteződések

A vágányok szintbeli kereszteződéseinél mindegyik sínszálnál megszakad a sínkorona folyamatossága, hogy a keresztező irányba haladó szerelvény kerekeinek nyomkarimái akadálytalanul áthaladhassanak. Vágánykereszteződéseken legfeljebb **30 km/h** sebességgel szabad áthaladni, lehetőleg kikapcsolt hajtómotorokkal – lendülettel –, s ezt a sebességet akkor szabad fokozni, ha a szerelvény utolsó kereke is áthaladt a vágánykereszteződésen. Ha a vágánykereszteződés kialakítása az általánostól eltérő sebesség alkalmazását teszi lehetővé, illetve szükségessé, akkor az ilyen vágánykereszteződést *Vágánykereszteződésen engedélyezett sebesség* (utasítás **3.4.20.** pont) jelzőtáblával kell megjelölni. Ha egy társaságnál minden vágánykereszteződésen azonos, az általánostól eltérő engedélyezett sebesség van érvényben, akkor a táblák kihelyezése nem kötelező, az engedélyezett sebességeket társasági utasításban kell szabályozni.

A felhegesztett vágánykereszteződéshez mellékirányból érkező szerelvény vezetőjének a hibás váltón történő közlekedésre vonatkozó szabályok szerint (**8.12 pont**) kell eljárnia. A főirányból érkező szerelvénnel a vágánykereszteződéseken történő közlekedés általános szabályait kell alkalmazni.

8.15. Trolibusz munkavezeték-kereszteződések

A trolibusz munkavezeték-kereszteződés alatt való áthaladás sebessége – a hajtómotorok menetáramának kikapcsolása mellett – legfeljebb **50 km/h** lehet. Ha a munkavezeték-kereszteződés kialakítása az általánostól eltérő sebesség alkalmazását teszi lehetővé, illetve szükségessé, akkor az ilyen munkavezeték kereszteződést *Trolibusz munkavezeték-kereszteződés alatt engedélyezett sebesség* (utasítás **3.4.21.** pont) jelzőtáblával kell megjelölni. Ha egy társaságnál minden trolibusz munkavezeték-keresztezés alatt azonos, az általánostól eltérő engedélyezett sebesség van érvényben, akkor a táblák kihelyezése nem kötelező, az engedélyezett sebességeket társasági utasításban kell szabályozni. A munkavezeték kereszteződése alatt történő áthaladáson azt kell érteni, amikor a szerelvény üzemben lévő áramszedője áthalad a munkavezeték kereszteződési pontja alatt.

8.16. Tolópad, fordítókorong

A tolópad és a fordítókorong olyan pályát helyettesítő műtárgy, amely a vágányok között elmozdítható vágányszakaszok útján létesít kapcsolatot. A tolópadon és a fordítókorongon történő közlekedést társasági utasításban kell szabályozni, ha a pályahálózatot üzemeltető társaság vágányhálózatában található ilyen.

9. SZERELVÉNYEK BERENDEZÉSEI

9.1. A szerelvény műszaki állapota

A szerelvény műszaki állapotáért, a berendezések karbantartásáért és javításáért a műszaki szakszolgálat a felelős. A járművezető részére csak olyan szerelvényt szabad átvételre kijelölni vagy szolgálatba átadni, melynek minden, a forgalombiztonság szempontjából szükséges berendezése üzemképes állapotban van, a szükséges tartozékokkal és felszerelési tárgyakkal el van látva, és ezt a műszaki szakszolgálat kijelölt munkavállalója, illetve a társasági utasításban meghatározott munkavállaló ellenőrizte. A járművezető felelős a szerelvény berendezéseinek előírászerű használatáért, és törekednie kell azok kíméletes kezelésére. A szerelvények forgalom közben történő meghibásodása esetén a járműtípusokra kiadott utasítások szerint kell eljárni.

9.2. A szerelvény műszaki hibája

A szerelvények műszaki hibáit forgalmi szempontból a következők szerint csoportosítjuk:

- rendellenesség,
- meghibásodás,
- üzemképtelenség,
- mozgásképtelenség.

Az észlelt műszaki hibát minden esetben fel kell tüntetni a járműkísérő dokumentumon.

Rendellenesség alatt olyan műszaki hibát kell érteni, amely a forgalom és az utasok szállításának biztonságát nem befolyásolja. A szerelvény a kocsiszínbe való beállásig forgalomban maradhat.

Meghibásodás alatt olyan műszaki hibát kell érteni, amelynek fennállása esetén az utasok a végállomásig szállíthatók, de a szerelvény a forgalomban tovább nem maradhat. Ilyen esetben intézkedést kell kérni a hiba kijavítására, vagy a szerelvény kocsiszínbe történő beállítására. A kocsiszínbe történő beálláskor az üzemképtelenségre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni. A szerelvényt csak a műszaki szakszolgálat illetékesé nyilváníthatja üzemképessé.

Üzemképtelenség alatt olyan műszaki hibát kell érteni, melynek fennállása esetén utasokat szállítani tilos. A szerelvénnel utasok nélkül a végállomásig, az első félreálló helyig, vagy a közelebb lévő kocsiszínig szabad közlekedni, és ott intézkedést kell kérni a hiba kijavítására, vagy a szerelvény kocsiszínbe történő beállítására.

Ha az üzemképtelen szerelvény önerejéből mozgást végezni képtelen, akkor egy üzemképes szerelvénnel kell összezsátozni, és a tolásra (utasítás **12.9.** pont), illetve a vontatásra (utasítás **12.11.** pont) vonatkozó szabályok szerint kell a végállomásig, az első félreállóhelyig vagy a közelebb lévő kocsiszínig közlekedni. A szerelvényt csak a műszaki szakszolgálat illetékesé nyilváníthatja üzemképessé.

Mozgásképtelennek kell a szerelvényt minősíteni akkor, ha a megmozdulásból baleset, vagy anyagi kár származhat (például ha az egyik áramszedőjét lehúzni vagy levezérelni nem lehet, ha egy vagy több vasúti kereke nem forog, ha a fékezetttségét nem lehet megszüntetni, illetve ha kisiklott). A szerelvényt csak a műszaki szakszolgálat illetékesé nyilváníthatja mozgásképessé.

9.3. Áramszedő

A szerelvény főáramú áramellátása és a jelzőberendezések működtetése érdekében az áramszedő(k)nek menet közben érintkeznie kell a munkavezetékkel.

Ha a szerelvényt a kezelési szabályzat szerint egy áramszedővel kell üzemeltetni, és egynél több áramszedő van a járművön, akkor a haladási iránynak megfelelő elsőt kell felvezérelni vagy felengedni, míg a többit le kell vezérelni, illetve megbízhatóan és teljesen lehúzott állapotban le kell kötni. Ettől eltérni csak akkor szabad, ha a szerelvény főáramú ellátása ezt indokoltta és lehetővé teszi, vagy az első áramszedő üzemképtelen, illetve ha erről társasági utasítás rendelkezik. Ha az üzemszerűen első áramszedővel közlekedő szerelvény rendkívüli okok miatt hátsó áramszedővel közlekedik, akkor ügyelni kell arra, hogy a hátsó áramszedős közlekedés miatt a szerelvény alatt a váltó ne álljon át.

A szerelvényt átvevő járművezető a kocsiszíni járműátvételnél köteles ellenőrizni a szerelvényen lévő valamennyi áramszedő működőképességét.

Az áramszedő felengedését vagy felvezérlését csak a jármű vezetője, vagy az általa megbízott, az adott járműtípusra érvényes vezetői engedéllyel rendelkező munkavállaló végezheti el.

Az áramszedő felengedésekor, illetve felvezérlésekor a menet- vagy vezérlőkapcsolónak kikapcsolt helyzetben kell lennie.

Ha a járművezető áramszedőhibát állapít meg, vagy olyan jelenséget észlel, amely áramszedőhibára vezethető vissza, köteles a szerelvényt megállítani és az áramszedőt valamint a munkavezetékét rátekintéssel megvizsgálni. Az áramszedőn vagy a munkavezetéken észlelt hibáról köteles a munkáját közvetlenül irányító személyt minél hamarabb értesíteni. Ha a járművezető a munkavezeték hibáját állapítja meg, akkor a továbbiakban az utasítás **12.14.** pontjában meghatározottak szerint kell eljárnia.

Ha a járművezető szerint az áramszedő további üzemeltetése nem biztonságos vagy nem lehetséges, akkor a másik áramszedő igénybevételel kell haladni a végállomásig. Másik áramszedő hiánya, vagy annak használhatatlansága esetén az üzemképtelenségre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni. Ha a hibás áramszedőt lehúzni illetve levezélni nem lehet, akkor a járművet mozgásképtelennek kell tekinteni.

Ha a járművet felügyelet nélkül félreállítják, az áramszedőt (áramszedőket) le kell kötni, illetve le kell vezérelni. Kivétel az az eset, ha az áramszedő és a munkavezeték közötti érintkezést biztonsági vagy áramellátási okok (pl. szerelvény kivilágítása) teszik indokolttá.

Az áramszedő(k) zárt területen belüli kezelését a terület technológiai rendjében kell szabályozni.

9.4. A szerelvény világítása

A szerelvény elejét – napszaktól függetlenül – legalább egy fehér fénnel kell megjelölni. A szerelvény végét sötétben és a távolbalátás korlátozottsága esetén legalább egy vörös fénnel kell megjelölni.

A szerelvény elejének és végének megjelölésére szolgáló fényeket a kocsiszínbén történő járműátvételnél kipróbálás végett, a közúti forgalomban pedig az utasításnak és a KRESZ-nek megfelelően működtetni kell.

Ha a szerelvény elejének illetve végének megjelölésére szolgáló fényforrás üzemképtelenné válik, akkor a meghibásodásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni. Ezen túlmenően ha sötétben, vagy a távolbalátás korlátozottsága esetén válik működésképtelenné a szerelvény elejének, illetve végének megjelölésére szolgáló fényforrás, akkor az engedélyezett maximális sebesség legfeljebb **20 km/h** lehet. A szerelvényt a rendelkezésre álló egyéb fényforrásokkal

(pl. utastéri világítás, elakadásjelző, tartalék lámpa, stb.) úgy kell megjelölni, hogy az a forgalom biztonságát ne veszélyeztesse.

A szerelvény utastéri világítását a kocsiszínben történő járműátvételkor kipróbálás végett, a közúti forgalomban pedig sötétben, vagy a távolbalátás korlátozottsága esetén, illetve a kellően ki nem világított aluljárókban történő közlekedéskor be kell kapcsolni.

Ha a szerelvény valamelyik kocsijának utastéri világítása a közúti forgalomban való részvétel közben teljes egészében meghibásodik, akkor nappal a rendellenességre, sötétben pedig az üzemképtelenségre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni. A lépcsővilágítás meghibásodása esetén a meghibásodásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

9.5. Túláramvédő berendezések, túláramkapcsoló

Ha a szerelvény típusától függően az elektromos berendezések áramkörében túláramkapcsoló(k) vagy más túláramvédő berendezés(ek) van(nak), akkor azokat üzemközben bekapcsolva kell tartani, hogy a szerelvény biztonságos közlekedéséhez szükséges elektromos berendezések működőképes állapotban legyenek.

Amikor a szerelvény valamelyik elektromos berendezése azért nem működik, mert annak túláramkapcsolója vagy kisautomatája kikapcsolt, a járművezetőnek a szerelvényt meg kell állítania. A szerelvény álló helyzetében – ha járműtüzre utaló jelenséget nem tapasztal – a menet- vagy a vezérlőkapcsoló kikapcsolt helyzetében a túláramkapcsolót vagy a kisautomatát vissza kell kapcsolnia.

Ha a túláramvédő berendezés vagy kisautomata – az elektromos berendezés szabályos használata ellenére – ismételten kikapcsol, azt a járművezető egymást követően legfeljebb négyszer kapcsolhatja vissza. Amennyiben a túláramvédő berendezés vagy a jármű mozgásához szükséges berendezés kisautomatájának ismételt bekapcsolást már nem szabad alkalmazni, akkor az üzemképtelenségre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

9.6. Irányváltó, iránykapcsoló

A szerelvény haladási irányának beállítására az irányváltó kapcsoló (egyes típusoknál iránykapcsoló) szolgál, amelynek kezelése az irányváltó szabályzóval történik. Ez egyes villamosoknál egy reteszkulccsal rögzíthető **0** állásban. Bizonyos szerelvényeknél a haladási irány beállításán kívül az irányváltóval történik az üzemképtelenné vált hajtómotor(ok) selejtezése is.

A szerelvény elindítása előtt az irányváltó kapcsolót vagy az iránykapcsolót a haladási iránynak megfelelően a **0** állásból az *Előre*, vagy a *Hátra* (illetve az ezen fokozatoknak megfelelő) állásba kell állítani. Mozgásban lévő szerelvéynél csak akkor szabad megváltoztatni az irányváltó kapcsoló vagy iránykapcsoló állását, ha forgalombiztonsági okok ezt indokolják.

Ha a járművezető a vonalon vagy a végállomáson elhagyja a vezetőfülkét, köteles az irányváltó kapcsolót vagy az iránykapcsolót **0** állásba, vagy olyan fokozatba állítani, amelyben a szerelvény nem indítható el. Ha a vezetőfülke nem zárható, és ha az irányváltó szabályzó levehető, azt a járművezetőnek magánál kell tartania. Reteszkulccsal működtetett jármű esetén a vezetőfülke elhagyásakor a járművezetőnek a reteszkulcsot kell magánál tartania.

9.7. A közlekedésben résztvevők figyelmeztetésére szolgáló hangjelző berendezések

A szerelvényt átvevő járművezető a közlekedésben résztvevők figyelmeztetésére szolgáló hangjelző berendezések (pályacsengő, hangszóró) működőképességét még a kocsiszín

területén köteles kipróbálni. Az ilyen berendezés meghibásodása esetén a meghibásodásra vonatkozó szabályokat kell figyelembe venni, az engedélyezett maximális sebesség pedig legfeljebb **20 km/h** lehet.

9.8. Visszapillantó berendezés (visszapillantó tükör, videó megfigyelő rendszer)

A szerelvény vezetőfülkéit mindkét oldalon el kell látni olyan visszapillantó berendezéssel, amely segítségével a vezetőfülkében tartózkodó járművezető a szerelvény oldalát és az oldala melletti területet biztonságosan át tudja tekinteni. Az elfoglalt vezetőfülkéhez tartozó visszapillantó tükröket menet közben kihajtott állapotban kell tartani. Amennyiben a kihajtott visszapillantó tükrök a vagyonsbiztonságot veszélyeztetik, akkor azokat a veszélyeztetés tartamára be kell hajtani.

A szerelvényt átvevő járművezető a kocsiszín területén köteles elvégezni a visszapillantó berendezés használhatóságával kapcsolatos ellenőrzést. Ha a közúti forgalomban való részvétel közben a visszapillantó berendezés használhatatlanná válik, akkor az üzemképtelenségre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

Amennyiben a még használható visszapillantó tükörből vagy egyéb módon az utascsere és a forgalom figyelemmel kísérhető, akkor a meghibásodásra vonatkozó szabályok szerint lehet eljárni.

9.9. Indulásjelző berendezés

A szerelvényt átvevő járművezető az indulásjelző berendezés üzemképességét még a kocsiszín területén köteles ellenőrizni.

Az indulásjelzést akkor szabad adni, amikor az utasok le- és felszállása befejeződött, vagy a szerelvény utasokkal megtelt. Ha a szerelvény megtelt, akkor a járművezetőnek az üzemképes hangerősítő berendezésen keresztül a felszállás befejezésére, valamint az ajtók záródására fel kell hívnia az utasok figyelmét, az indulásjelzést csak ezután szabad szabad adni. Távműködtetésű ajtók esetén zárási parancsot adni csak az indulásjelző 3-5 másodpercig történő működtetése után szabad.

Az indulásjelző berendezés meghibásodása esetén a végállomásig utasok csak akkor szállíthatók, ha az indulásjelzés helyett, az üzemképes hangerősítő berendezésen keresztül a le- és felszállás befejezésére, valamint az ajtók záródására a járművezető felhívta a figyelmet, illetve ha egy érvényes forgalmi vizsgálóval rendelkező munkavállaló jelzősípval indulásjelzést ad egyébként az üzemképtelenségre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

9.10. Távműködtetésű ajtók

A távműködtetésű ajtókat a járművezető vezérli. A távműködtetésű ajtók nyitott vagy csukott állapotát a járművezető részére ellenőrző lámpával jelezni kell.

A szerelvényt átvevő járművezető a kocsiszín területén köteles meggyőződni a távműködtetésű ajtók és az azok nyitott vagy csukott állapotát ellenőrző lámpák működőképességéről.

Ha a közúti forgalomban való részvétel közben valamelyik távműködtetésű ajtó meghibásodik, akkor a továbbhaladás módját az határozza meg, hogy a hibás ajtó csukott állapotban lezárható-e vagy sem. Ha a hibás ajtó csukott állapotban lezárható, akkor a meghibásodásra – a jobb első ajtó használhatatlansága esetén az üzemképtelenségre – vonatkozó szabályok szerint kell eljárni. Egyéb esetben (ha nem zárható le, vagy több ajtó hibásodott meg) az üzemképtelenségre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

Egyedi ajtónyitással felszerelt jármű ajtónyitó- vagy leszállásjelző berendezésének meghibásodása esetén minden megállóhelyen meg kell állni, a szerelvény összes ajtaját ki kell nyitni, és a rendellenességre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

9.11. Homokszóró

A járművezetőnek a homokszórót működtetni kell minden olyan esetben, amikor a kerék és a sín közötti tapadás növelésére van szükség. Veszély esetét kivéve tilos a homokszóró használata a váltókon és a vágánykereszteződéseken, illetve az olyan íves pályaszakaszokon, ahol Vágány kenve jelzőtábla (utasítás **3.4.25.** pont) található. A szerelvényt átvevő járművezető a kocsiszín területén köteles ellenőrizni a homokszóró(k) feltöltöttségét és működőképességét.

A kocsiszínben a járművek kiadásakor a tartály(ok) homokkal való megtöltése a műszaki szakszolgálat feladata. A forgalomban lévő szerelvények homokszóró tartályainak feltöltése – amennyiben ez lehetséges – a járművezető feladata. Pótlásra csak a rendszeresített homokot szabad használni.

Ha a közúti forgalomban való részvétel közben a járművezető a homokszóró üzemképtelenségét állapítja meg, akkor a meghibásodásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

9.12. Páramentesítő, ablaktörlő és ablakmosó berendezés

A páramentesítő, az ablaktörlő és az ablakmosó berendezés működőképességéről a járművezető a kocsiszín területén köteles meggyőződni.

Ha a páramentesítő, az ablaktörlő vagy az ablakmosó berendezés a közúti forgalomban való részvétel közben meghibásodik, és használatukat az időjárási viszonyok szükségessé teszik, akkor a meghibásodásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

9.13. Vészjelző, utastéri vészfék, ajtóvésznyitó

A járművezető a vészjelző működőképességéről – minden kezelőszervről külön-külön – a kocsiszín területén köteles meggyőződni, valamint az utastéri vészfék és ajtóvésznyitó véletlenszerű működtetésének megakadályozott állapotát köteles ellenőrizni. Amennyiben egy járműtípusnál az utastéri vészfék műszaki kialakítása olyan, hogy működőképességének leellenőrzésére a kocsiszín területén is mód nyílik, akkor a járműtípus kezelési szabályzatában leírtak szerint kell eljárni. Az utas-járművezető közvetlen beszédkapcsolatot létrehozó vészjelző berendezés működőképességét nem kell egyenként ellenőrizni a járműátvételnél, ha a szerelvény rendelkezik működőképes járműdiagnosztikai rendszerrel.

Ha a vészjelzővel menet közben adnak jelzést, a szerelvényt intenzív fékezéssel kell megállítani. Ha a közvetlenül a megállóból történő kihaladás közben adnak a vészjelzővel jelzést, akkor a szerelvényt vészfékezéssel kell megállítani. Megállás után elindulni csak akkor szabad, ha a járművezető meggyőződött a továbbhaladás veszélytelenségéről. Ugyanígy kell eljárni akkor is, ha a vészjelzővel a szerelvény álló helyzetében adtak jelzést.

Ha a járművezető a forgalomban a vészjelző meghibásodását állapítja meg, akkor az üzemképtelenségre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

Az utastéri vészfék a szerelvénynek a járművezető akaratától független megállítását szolgálja. Ha valaki működésbe hozta az utastéri vészféket vagy az ajtóvésznyitót, akkor megállás után meg kell győződni a működtetés okáról, valamint az annak jellege szerinti intézkedéseket meg kell tenni.

Ha a közúti forgalomban résztvevő járművezetőt az utasok arról tájékoztatják, hogy az utastéri vészfék vagy az ajtóvésznyitó üzemképtelenné vált, akkor az üzemképtelenségre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

9.14. Hangerősítő berendezés, utastájékoztató berendezés

A hangerősítő és az utastájékoztató berendezés az utasok tájékoztatására, a menet közben szükségessé vált információk egyirányú átadására szolgál. A hangerősítő és az utastájékoztató berendezés üzemképességét – amennyiben található a szerelvényen ilyen – a kocsiszíni átvételkor ellenőrizni kell.

Ha a hangerősítő vagy az utastájékoztató berendezés meghibásodik, akkor a rendellenességre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni. Ha az utastájékoztató berendezés meghibásodása miatt a jegykezelő készülékek sem működnek, akkor a meghibásodásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

9.15. Egyéb berendezések

A közlekedés biztonságát közvetlenül nem befolyásoló műszaki hiba esetén a vonatkozó társasági utasítás szerint, annak hiányában a rendellenességre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

9.16. Vezetőfülke

A vezetőfülkében az oda beosztott járművezetőn kívül legfeljebb egy fő tartózkodhat, ha az ott tartózkodó második személy jelenléte – a vezetőfülke kialakítása miatt – nem akadályozza a járművezetőt munkájában.

Erre a következők jogosultak:

- az ágazati irányító szerv és a felügyeleti hatóság tagjai igazolványuk alapján,
- a rendelkezésre jogosultak,
- az intézkedésre jogosultak,
- az ellenőrzésre jogosultak,
- a járművezető mellé beosztott munkamódszer-átadó,
- az oda beosztott oktató,
- műszaki meghibásodás esetén a műszaki szakszolgálat szolgálatban lévő munkavállalója,
- a hatósági vizsgabiztos.

A járművezető által el nem foglalt vezetőfülkében – a próbajáratokat és a műszaki hibaelhárítás esetét leszámítva – menet közben senki sem tartózkodhat, illetve utazhat.

A vezetőfülke ajtajának zárhatóságát a járművezető a kocsiszíni átvételkor köteles ellenőrizni. Amennyiben társasági szabályozás erről rendelkezik, úgy a járművezető által elfoglalt vezetőfülke ajtaját menet közben csukott állapotban kell tartani. A felügyelet nélkül hagyott vezetőfülke ajtaját zárva kell tartani.

Ha a vezetőfülke ajtó használhatatlanná vált, akkor a meghibásodásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

Vezetőfülke nélküli oldalról vezetett, szükségmenetben közlekedő motorkocsikon utas nem szállítható. Kivételt képeznek ez alól a nosztalgia járművek és a különjáratok.

10. FÉKEZÉS ÉS FÉKBERENDEZÉSEK

10.1. Fékberendezések és fékezés

A fékberendezések a szerelvény sebességének csökkentésére, megállítására, állva tartására, valamint lejtős pályán a sebesség tartására szolgálnak.

Fékezés alatt a szerelvény haladásának, illetve elindulásának tudatos akadályozását kell érteni attól függően, hogy az a szerelvény megállítása, a sebesség szabályozása vagy az álló szerelvény rögzítése miatt történik.

Fékezéskor mindig figyelembe kell venni a szerelvény sebességét, a kerekek és a sín közötti tapadási viszonyokat, a pálya lejtviszonyait, illetve emelkedését, a szerelvény terhelését, valamint a fékezett tengelyek számát.

A kocsiszínből csak olyan jármű adható ki a forgalomba, melynek valamennyi fékberendezése üzemképes. A szerelvényt átvevő járművezető a forgalomba állás előtt, lehetőleg a kocsiszín területén köteles ellenőrizni a szerelvény valamennyi fékberendezésének működőképességét.

10.2. Üzemi fékberendezés és üzemi fékezés

Az üzemi fék az a fékberendezés, melynek feladata a szerelvény üzemszerű, rendszeres fékezése.

Üzemi fékezésnek nevezzük azt a folyamatot, amikor előre látható esetben kell a szerelvény üzemi fékberendezésével annak sebességét csökkenteni, illetve megállítani, majd rögzíteni, valamint lejtőn a kifuttatott szerelvény sebességét szabályozni.

Az üzemi fékezésre használt fékberendezés akkor működőképes, ha a fékezőerő folyamatosan úgy szabályozható, hogy közben lökések, rángatások nem keletkeznek, és a szerelvényt az általa bejárható legnagyobb emelkedőn, illetve lejtőn a terheléstől függetlenül biztonságosan megállítja.

Az üzemi fékezést mindig idejében kell megkezdeni úgy, hogy a szerelvény sebessége egyenletesen, lökések és rángatások nélkül csökkenjen, és a megálláshoz szükséges fékút a rendelkezésre álljon. Az üzemi fékezés során a fékerő legfeljebb akkora lehet, hogy az utasoknak ez kényelmetlenséget, egyensúlyvesztést ne okozzon.

Ha az üzemi fék üzemképtelenné válik, a szerelvény típusától függően a rendelkezésre álló egyéb fékberendezések használatával kell a szerelvényt minél előbb – a közlekedés veszélyeztetése nélkül – megállítani, majd kísérletet kell tenni a hiba elhárítására. Amennyiben az üzemi fék továbbra sem működőképes, úgy az üzemképtelenségre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni, és legfeljebb **20 km/h** sebességgel szabad tovább közlekedni.

Ha az üzemi fék, és az üzemi fék mellett – a szerelvénybe kapcsolt összes kocsin – a sínfék is működésképtelenné válik, akkor azt egy üzemképes szerelvénnel össze kell kapcsolni, és a tolásra (utasítás **12.9.** pont) vagy a vontatásra (utasítás **12.11.** pont) vonatkozó szabályok szerint kell közlekedni a végállomásig vagy a közelebb levő félreállóhelyig.

10.3. Rögzítőfék és rögzítőfékezés

A rögzítőfék az álló szerelvény tartós és biztonságos állvatartására szolgál.

A rögzítőfék akkor működőképes, ha befékezve a szerelvény által bejárható legnagyobb emelkedőn, illetve lejtőn az álló szerelvényt a terheléstől függetlenül tartósan állva tartja,

illetve feloldásakor a szerelvény kerekeinek gördülését nem akadályozza. Ha a járművezető elhagyja a vezetőfülkét, köteles a szerelvényt a rögzítőfékkel befékezni.

Ha a járművezető a rögzítőfék működés- vagy üzemképtelenségét állapítja meg, akkor szóló jármű esetében a kocsit egy üzemképes szerelvénytől össze kell kapcsolni, majd a tolásra (utasítás **12.9.** pont) vagy a vontatásra (utasítás **12.11.** pont) vonatkozó szabályok szerint kell közlekedni a végállomásig vagy a közelebb levő félreállóhelyig. Csatolt szerelvény esetén az üzemképtelenségre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni, ha a szerelvénybe kapcsolt többi kocsi alkalmas a szerelvény biztonságos rögzítésére.

Ha a rögzítőfék működés- vagy üzemképtelensége esetén annak teljes oldását a járművezető a rendelkezésére álló eszközökkel nem tudja elérni, akkor a szerelvényt mozgásképtelennek kell nyilvánítani, és műszaki mentést kell kérni.

Ha a szerelvényen lévő összes rögzítésre alkalmas fék üzemképtelenné válik, akkor a sínféket kell rögzítésre használni, majd a tolásra (utasítás **12.9.** pont) vagy a vontatásra (utasítás **12.11.** pont) vonatkozó szabályok szerint kell közlekedni a végállomásig vagy a közelebb levő félreállóhelyig. Sínfékkel történő rögzítést csak egyszer szabad alkalmazni.

10.4. Sínfék

A sínfék a sínfejre ható elektromágneses fék, az üzemi fék kiegészítő fékberendezése, amely - indokolt esetben - a fékhatás növelésére használható.

A sínfék akkor működőképes, ha a kezelő berendezésekkel működésbe lehet hozni, illetve a fékhatást meg lehet szüntetni.

Ha a sínfék a közúti forgalomban való részvétel közben válik működés- vagy üzemképtelenné, akkor a meghibásodásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni. A sínfék hibája esetén az engedélyezett sebesség legfeljebb **30 km/h** lehet.

10.5. Vészfékezés

Ha a járművezető hirtelen, előre nem látható ok miatt kénytelen a járművet a lehető legrövidebb úton megállítani, akkor vészfékezést kell végrehajtania. Ilyenkor a maximális hatással működtetett üzemi fék mellett a sínféket és a homokszórót is működtetni kell.

Vészfékezést követően a járművezetőnek meg kell győződnie arról, hogy a vészfékezés során történt-e személyi sérülés. Amennyiben igen, úgy a szükséges intézkedéseket meg kell tennie.

11. SZERELVÉNYEK KÖZLEKEDÉSE

11.1. Szerelvény átvétele, elindulás a kocsiszínből

A kocsiszínből a közúti forgalomba induló, személyszállító járművekből álló szerelvényt a műszaki szakszolgáltatnak kell összeállítania, majd forgalomba adnia. A kocsiszínből csak olyan üzemképes és forgalombiztos állapotban lévő szerelvény vihető ki a közúti forgalomba, amely el van látva a társasági szabályozásban meghatározott járműkísérő műszaki dokumentummal. A szerelvény műszaki dokumentummal történő ellátásáért a műszaki szakszolgálat a felelős. A járművezetőnek a műszaki dokumentumot az átvételt követően szabályszerűen ki kell töltenie, alá kell írnia és folyamatosan kell vezetnie.

A szerelvény átvételét a szolgálati beosztásban meghatározott időpontban, a telephely technológiai rendjében meghatározott helyen kell megkezdeni, és az adott típusú jármű kezelési szabályzatában előírtaknak megfelelően kell végrehajtani. Az átvételkor ellenőrizni kell, hogy a szerelvény biztonsági berendezései üzemképesek-e, valamint ellátták-e a szerelvényt mindazon felszerelési tárgyakkal, illetve tartozékokkal, amelyeknek a vonatkozó jogszabály(ok) és az utasítás szerint a szerelvényen kell lenniük. Valamennyi járműtípusra meg kell határozni mindazon berendezések ellenőrzésének módját, melyek működőképességéről a szerelvény biztonságos forgalomba helyezése érdekében a járművezetőnek meg kell győződnie.

Ha a járművezető a szerelvényen hiányosságot vagy hibát állapít meg, azt jelentenie kell a műszaki szakszolgáltatnak, vagy a társasági szabályozásban meghatározott szervezeti egység kijelölt munkavállalójának, aki köteles intézkedni a hiány pótlására, illetve a hiba kijavítására. Ha a jármű átvétele során olyan akadály keletkezik, hogy a járműátvételt a szerelvény kocsiszíni indulási idejéig nem lehet befejezni, akkor ezt a körülményt a járművezető köteles jelenteni a munkáját a helyszínen közvetlenül irányító vezetőnek.

A kocsiszínek területén a vizsgálóaknával ellátott vágányokon, illetve az épületekben fekvő vágányhálózaton az alkalmazható sebesség legfeljebb **10 km/h** lehet.

A kocsiszínből történő kihaladás után a forgalmi járatnak – ha erről egyéb szabályozás nem rendelkezik – az elsőnek érintett megállóhelytől utasokat kell szállítania.

Ha a kocsiszín területén két jármű egyidejűleg közlekedik egyazon váltó vagy vágánykereszteződés felé, a biztonsági határjelző előtt mindkét szerelvényt meg kell állítani. Az áthaladás sorrendjében meg kell állapodni. A forgalomba induló szerelvény részére elsőbbséget kell biztosítani.

11.2. Beállítás a kocsiszínbe

A kocsiszínbe beálló forgalmi szerelvény jelzéseit – ha erről egyéb szabályozás nem rendelkezik – a viszonylat utolsó érintett végállomásán kell a járművezetőnek a szerelvényen elhelyeznie, illetve beállítania. A forgalmi járatként közlekedő szerelvény a menetrendben meghatározott időpontban és helyről állhat be a kocsiszínbe. Menetrendtől eltérő esetben csak akkor szabad a forgalmi járatkal kocsiszínbe beállni, ha a járművezető munkáját közvetlenül irányító személy arra utasítást ad, vagy a vonatkozó jogszabály(ok), illetve az utasítás ezt előírja. A kocsiszínbe beálló forgalmi járatokon – ha erről egyéb szabályozás másképpen nem rendelkezik – az utolsó érintett megállóhelyig utasokat kell szállítani.

A kocsiszíni beállítás után a szerelvény átadása a kocsiszín technológiai rendjében meghatározott helyen és módon történhet. A szerelvény átadása akkor tekinthető

befejezettnek, ha az átvevő az átvételt a járműkísérő műszaki dokumentumon aláírásával igazolta.

Ha szolgálat közben a járművezető a szerelvénnel kapcsolatos hiányosságot vagy hibát állapít meg, azt a járműkísérő műszaki dokumentumba be kell jegyeznie, majd szóban is köteles közölni a szerelvény átvevőjével.

11.3. Szerelvény átadása és átvétele a váltás helyén

A forgalmi járatként közlekedő szerelvény kocsiszínen kívüli átadása és átvétele csak a szolgálati beosztásban megjelölt helyen és időpontban történhet. Kivételt képez az előre nem látható, nem tervezhető rendkívüli esemény miatt történő átadás-átvétel, amikor a váltás helyét és idejét a járművezető munkáját közvetlenül irányító személy a körülményeknek megfelelően operatíván határozza meg.

A váltás helyén az átadó járművezető szóban köteles tájékoztatni az átvevő járművezetőt a szerelvénnel és a forgalommal kapcsolatos észrevételeiről. A szerelvény átadása-átvétele akkor tekinthető megtörténtnek, ha az átvételt az átvevő járművezető a járműkísérő műszaki dokumentum szabályszerű kitöltésével és aláírásával igazolta.

11.4. A szerelvény sebessége

A szerelvény sebességét az engedélyezett sebességhatárokon belül az időjárási és látási viszonyoknak megfelelően, az energiatakarékosságra törekedve, a pálya vonalvezetéséhez és állapotához igazodva úgy kell megválasztani, hogy az utasok biztonságos és kényelmes közlekedését biztosítsa. A sebesség megválasztásakor figyelembe kell venni a menetrend által meghatározott menetidőt. Kényszerítő ok nélkül nem szabad olyan lassan sem haladni, hogy az a többi jármű közlekedését akadályozza.

11.5. Követési távolság

Egyik szerelvénnel a másik szerelvényt csak olyan távolságban szabad követni, amely elegendő ahhoz, hogy az elöl haladó szerelvény hirtelen, váratlan megállása esetén is biztonságosan meg lehessen állni a követő szerelvénnel, és a megállás után rendelkezésre álljon az álló szerelvények között előírt távolság. Egyéb közúti járművekkel közös használatú forgalmi sávban, valamint síkos, vagy lejtős pályán való haladáskor, illetve a nem forgalmi járatok mögött az általános előírásokhoz képest nagyobb követési távolságot kell tartani.

11.6. Álló szerelvény megközelítése

A megállóhelyen, illetve a két megállóhely között álló szerelvényt a követő szerelvény legfeljebb 10 méterre közelítheti meg. Ilyenkor az álló szerelvényt, illetve a vágányon álló egyéb járművet legfeljebb olyan sebességgel szabad megközelíteni, hogy az üzemi fék váratlan üzemképtelensége esetén a rendelkezésre álló fékekkel a szerelvény megállítása biztonságos legyen. A 10 méteres távolság tartásától eltérni csak fokozott figyelemmel szabad kettős megállóhelyen, forgalmi kitérőben, kocsiszínen, szerelvény csatolásánál vagy végállomáson való megálláskor. Ezekben az esetekben az álló szerelvényt fokozott figyelemmel kell megközelíteni úgy, hogy a tervezett megállás helye előtt az utolsó 10 métert legfeljebb **10 km/h** sebességgel szabad megtenni. Az álló szerelvény mögött úgy kell megállni, hogy a két szerelvény között 1-2 méter távolság legyen.

11.7. Megállás a megállóhelynél

A forgalmi- és szolgálati járatnak valamennyi, a menetrendben meghatározott megállóhelyen meg kell állnia, kivéve, ha a megállóban utas nem tartózkodik, a járművön üzemképes leszállásjelző berendezés működik, és leszállási szándékot nem jeleztek. Biztonsági megállóhelyen minden járatnak kötelező a megállás.

A megállóhelyen a szerelvényt egyenletes lassítással, üzemi fékezéssel úgy kell megállítani, hogy a szerelvény eleje egy vonalban legyen a megállóhely jelzőtáblával. A megállóhelyen a megállóhely jellegéből adódóan egy vagy két szerelvény állhat meg.

A kettős megállóhelyre másodiknak érkező szerelvénynek az első szerelvényt úgy kell megközelítenie, hogy megálláskor a szerelvények között 1-2 méter távolság legyen. A kettős megállóhelyre másodiknak beálló villamos köteles a jármű ajtajait kinyitni, vagy ajtónyitási engedélyt adni, és amennyiben a két szerelvény eltérő útvonalon lévő végállomás felé közlekedik, úgy mindkét szerelvény vezetője köteles megvárni a másik szerelvényről átszálló utasokat.

A megállóhelyen megállásra nem kötelezett járatok a megállóhely jelzőtábla mellett úgy haladhatnak el, hogy a szerelvény sebessége a jelzőtábla mellett való elhaladás esetén nem lehet nagyobb, mint **20 km/h**, valamint ha szükséges *Figyelj* jelzést kell adni. Nem kell a sebességet csökkenteni szükségleszállóhelyen történő áthaladásakor, illetve az olyan megállóhelyeken, ahol nincs a közúti vasúti pálya mellett peron.

A közös (villamos - trolibusz - autóbusz) közösségi közlekedési sáv mellett elhelyezett megállókba a megálló hosszától függően kettőnél több jármű akkor állhat be, ha erről társasági szabályozás rendelkezik.

11.8. Utasok le- és felszállása

Az utasok le- és felszállása a vonalon a megállóhelyen, végállomáson pedig a kijelölt helyen történik. A le- és felszállásra a járművezető akkor adhat engedélyt, amikor a szerelvény a megállóhelyen, illetve a végállomáson a le- és felszállásra kijelölt helyen megállt. Az utasok le- és felszállását a visszapillantó berendezés segítségével figyelemmel kell kísérni. A leszállást akkor lehet befejezettnek tekinteni, amikor az utolsó utas a talajon áll, és a szerelvényt elengedte. A felszállást akkor lehet befejezettnek tekinteni, amikor az utolsó utas vagy az általa szállított tárgy a távműködtetésű ajtók becsukódását nem akadályozza.

A járművezető rendkívüli esetben (forgalmi akadály, üzemzavar stb.) engedélyt adhat az utasok le- és felszállására a megállóhelyen kívül is. Az engedélyadás a távműködtetésű ajtók nyitásával történik. Megállóhelyen kívül a távműködtetésű ajtókat kinyitni csak akkor szabad, ha a járművezető meggyőződött a le- és felszállás veszélytelenségéről. Ha a hangerősítő berendezés működőképes, akkor az utasokat még az ajtók kinyitása előtt tájékoztatni kell arról, hogy a szerelvény nem a megállóhelyen állt meg, és az ajtók nyitása után fokozott figyelemmel kell leszállni.

11.9. Elindulás a megállóhelyről

A villamos járművezető akkor indíthatja el a szerelvényt, ha:

- a visszapillantó berendezés segítségével meggyőződött arról, hogy az utasok le- és felszállása befejeződött,
- az indulásjelző berendezéssel (rendkívüli esetben a hangerősítő berendezésén át, vagy a járműkísérő a jelzősípval) az indulásjelzést az utasítás **9.9.** pontjában leírtak szerint megadta,

- az indulásjelzés megadása után a távműködtetésű ajtók zárási parancsát megadta és az ajtók becsukódtak,
- a távműködtetésű ajtók zárt állapotáról a szerelvény típusától függő visszajelzést kapott,
- meggyőződött arról, hogy a szerelvény indításának egyéb akadálya nincs.

A megállóhelyről történő elindulás veszélytelenségéről a jármű vezetője körültekintéssel és a visszapiillantó berendezés használatával is köteles meggyőződni. A szerelvény álló helyzetből történő indításakor a rögzítőféket a menetre kapcsolással egyidőben kell feloldani, ettől eltérni csak lejtős pályán szabad. A szerelvény indítását és további gyorsítását úgy kell végezni, hogy az az utasok részére kényelmesen elviselhető legyen, valamint egyenletesen, lökések és rángatások nélkül történjen. Figyelembe kell venni az elérni kívánt sebességet, a kerekek és a sín közötti tapadási viszonyokat, a pálya lejtését, illetve emelkedését, a szerelvény terhelését, valamint a hajtott tengelyek számát.

Kettős megállóhelyről történő indulásnál, ha az első szerelvény után a második szerelvény a megállóhelyről kihaladni nem tud, akkor a szerelvény szabályos indításával a *Megállóhely* jelzőtábláig előre kell állni, és az ajtókat ismét ki kell nyitni, vagy nyitási engedélyt kell adni. Ha két megállóhely között történt megállás után a távműködtetésű ajtók kinyitása szükségessé vált, a szerelvény indítása a megállóhelyről történő indulásnak megfelelően történhet.

11.10. Közlekedés a végállomások területén

A végállomásra csak akkor szabad behaladni, ha a járművezető meggyőződött arról, hogy szerelvényének fogadására elegendő hely van, és az esetleg kihaladó szerelvény szabad közlekedését nem akadályozza. Ellenkező esetben a szerelvényt a végállomás előtt olyan helyen kell megállítani, ahol a gyalogos-, vagy egyéb járműforgalmat nem akadályozza.

A végállomásról elindulni csak az ott üzemelő, az adott vágányra érvényes főjelző szabad jelzésére, az indítójelző jelzésére, ezek hiányában az ott szolgálatot teljesítő, a forgalmat közvetlenül irányító személy utasítására szabad. Ha a végállomáson jelzőberendezés nincs telepítve, vagy az adott időszakban átmenetileg üzemén kívül van helyezve, illetve ott a forgalmat közvetlenül irányító személy szolgálatot nem teljesít, elindulni csak a menetrendi, vagy a járművezető munkáját közvetlenül irányító személy által megadott indulási időpontban szabad. A végállomásról történő elinduláskor a megállóhelyről történő elindulás szabályait (utasítás **11.9.** pont) is alkalmazni kell.

Amennyiben a végállomáson külön le- és felszállóhely került kialakításra, úgy a végállomásra érkezéskor a leszállóhelyen az utasoknak – a különjáratok utasait kivéve – a villamosról le kell szállniuk, a felszállás csak a felszállóhelyen történhet.

11.11. Közlekedés az egymáshoz közelfekvő vágányokon

Egymáshoz közelfekvő vágányoknak kell minősíteni az olyan két-, vagy többvágányú pályaszakaszokat, ahol a vágányok közvetlenül egymás mellett helyezkednek el.

Közrezárási tilalom áll fenn (azaz a két mozgó szerelvénnel egyidejűleg személy mellett elhaladni tilos) az alábbi esetekben:

- ha a személy a két vágány között tartózkodik,
- olyan megállóhelynél, ahol a járdaszívet a két vágány között helyezkedik el és 1,5 méternél keskenyebb. Ha az ilyen megállóhelyhez mindkét irányból egy időben közlekedik szerelvény, a megállóba történő beállási elsőbbséget (egyéb utasítás hiányában) a kölcsönös udvariasság elvének megfelelően kell eldönteni.

Amennyiben a közelfekvő vágányok gyalogosok áthaladását korlátozó eszközzel nincsenek elválasztva, akkor a szomszédos vágányon álló szerelvény vagy a szabadlátást korlátozó jármű mellett való elhaladáskor az álló jármű végénél a sebességet szükség szerint mérsékelni kell. Az álló jármű mögött áthaladni szándékozók figyelmeztetésére – ha szükséges – *Figyelj* jelzést kell adni.

11.12. Tiltott egyidejű menetek

Az egymáshoz közelfekvő vágányokon tiltott az egyidejű menet (azaz két szerelvény egy időben történő elhaladása) az alábbi esetekben:

- Amennyiben az összekötővágány mindkét vágányból csúccsal szemben fekvő váltókkal ágazik ki, kivéve, ha a váltók csúcssínjei mechanikusan rögzítettek az elmozdulás ellen (82. ábra). Az áthaladási elsőbbséget ilyen esetben a találkozási tilalmat jelző jelzőtáblákkal (3.4.14. pont) kell szabályozni.



82. ábra

- Olyan összekötő vágánynál, amelynél az egyik váltó csúccsal, míg a másik váltó gyökkel szemben fekszik a két, azonos irányba haladó szerelvény számára, kivéve, ha a váltók csúcssínjei mechanikusan rögzítettek az elmozdulás ellen (83. ábra). Ilyen helyen a gyökkel szemben haladó szerelvény haladhat el elsőként.

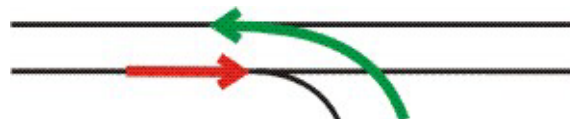


83. ábra

- Ha az egyik vágányból történő elágazás vágánykereszteződést létesít a másik vágánnyal (84-85. ábra). Ilyen helyen a váltón csúccsal szemben haladónak kell elsőbbséget adni a másik szerelvény részére, kivéve, ha a váltó csúcssínjei mechanikusan rögzítettek, és a két szerelvény vágányútja nem keresztezi egymást.



84. ábra



85. ábra

Ha a villamosközlekedést jelzőberendezés szabályozza, akkor tiltott egyidejű menetek esetén továbbhaladni a főjelzők jelzései szerint szabad.

11.13. Elhaladás főjelző mellett

Ahol jelzőberendezést helyeztek el, ott csak a jelző *Szabad* jelzésére szabad továbbhaladni. *Tilos a továbbhaladás* jelzésnél a jelző előtt olyan távolságban kell a szerelvényt megállítani, hogy az a gyalogos- és közúti járműforgalmat ne akadályozza, és a járművezető lássa a jelző jelzését. A főjelző mellett *Tilos a továbbhaladás* jelzés esetén elhaladni csak a következő esetekben szabad:

- *Hívójelzés* esetén,
- kézi jelzőeszközzel adott *Szabad* jelzés esetén,
- rendkívüli esetben, ha a jelző melletti elhaladást a jelző kezelője vagy a járművezetők munkáját a helyszínen közvetlenül irányító személy írásban vagy szóban, visszaellenőrizhető módon engedélyezte. Ebben az esetben a felelősség az engedélyt kiadó személyt terheli mindaddig, amíg a munkavállaló a leírtaknak vagy az elhangzottaknak megfelelően jár el.
- Rendkívüli esetben a járművezetők munkáját közvetlenül irányító vezető rádiós beszédkapcsolat útján utasíthatja a járművezetőt arra, hogy saját maga győződjön meg a továbbhaladás veszélytelenségéről. Amennyiben a továbbhaladást a járművezető veszélytelennek ítéli meg, úgy a járművel tovább szabad haladni.

Ha a főjelző *Tilos a továbbhaladás!* jelzése mellett el szabad haladni, akkor a szerelvény a jelző mellett, valamint a jelzőn túl lévő váltókon csak olyan sebességgel haladhat, hogy bármilyen akadály esetén azonnal megállítható legyen, de az alkalmazható sebesség a legkedvezőbb viszonyok között sem lehet nagyobb, mint **10 km/h**. A sebesség csak akkor növelhető, ha a szerelvény vége a jelző mellett elhaladt, illetve a szerelvény utolsó kereke a jelzőt követő váltókon áthaladt.

Hívójelzés esetén a jelző mellett történő elhaladás előtt meg kell győződni arról is, hogy a továbbhaladás során igénybe venni kívánt vágány kellő távolságban szabad legyen. Ha szükséges, a továbbhaladás előtt a váltót át kell állítani a megfelelő állásba

Időszakosan érvénytelen jelzőt a megjelölt időszakban nem kell figyelembe venni, ha a jelző egyik fénye sem világít. Minden más esetben a főjelző érvényes.

11.14. Közlekedés főjelző vagy közúti fedezőjelző ellenőrző jelzőjével ellátott helyeken

A beláthatatlan helyeket fedező főjelzők után elhelyezett *Főjelző vagy közúti fedezőjelző ellenőrző jelzője* (utasítás **3.4.5.** pont, a továbbiakban: ellenőrzőjelző) arról tájékoztatja a járművezetőt, hogy a jármű mögötti főjelző visszaállt a továbbhaladást tiltó állásába. Amennyiben az ilyen helyeken lévő ellenőrzőjelző nem világít, úgy a fedezés szabályai szerint kell eljárni (utasítás **11.19.** pont), ha a fedezett szakaszon a szerelvényt meg kell állni.

Ha az utat, vagy az egyes forgalmi sávokat keresztező villamos áthaladását két lámpából álló fényjelző készülék (közúti fedezőjelző) biztosítja, akkor a villamos részére ellenőrzőjelzőt kell elhelyezni. Az ilyen helyeket úgy kell megközelíteni, hogy ha a berendezés nem lép működésbe, akkor a szerelvény vezetője szükség esetén üzemi fékezéssel meg tudjon állni az útkereszteződés előtt. Ha az ellenőrzőjelző lámpája sárga fénnel világít, akkor a közúti járművek részére *Tilos a továbbhaladás* jelzés van. Ha az ellenőrzőjelző lámpája sötét, akkor meg kell győződni a továbbhaladás veszélytelenségéről, a kereszteződésben áthaladni fokozott óvatossággal a KRESZ jelzései, illetve szabályai szerint szabad. A közúti fedezőjelző vagy az ellenőrzőjelző üzemképtelenségét jelenteni kell a járművezető munkáját közvetlenül irányító személynek.

11.15. Közlekedés a jelző használhatatlansága esetén

A főjelző használhatatlansága esetén a jelző előtt a szerelvénnel meg kell állni. Elindulni csak akkor szabad, ha az elindulás és a továbbhaladás veszélytelenségéről a szerelvény vezetője meggyőződött. Egyéb jelző használhatatlansága esetén a jelző mellett elhaladni csak akkor szabad, ha a járművezető meggyőződött a továbbhaladás veszélytelenségéről. A jelző használhatatlanságáról a járművezető munkáját közvetlenül irányító személyt értesíteni kell. Távvvezérelt váltón csúccsal szembeni ráhaladás esetén, ha a váltójelző irány-, vagy a reteszelést jelző fénye nem világít, az alkalmazható legnagyobb sebesség **10 km/h**.

11.16. Elhaladás a vágányhoz közel álló tárgy mellett

A vágányhoz közel álló tárgy mellett fokozott óvatossággal, szükség esetén csökkentett sebességgel kell elhaladni. Amennyiben a járművezető nem tud meggyőződni a biztonságos elhaladásról, úgy figyelő személy segítségét kell igénybe vennie.

11.17. Közlekedés egyvágányú pályán

Egyvágányú pálya alatt olyan pályaszakaszt kell érteni, amelyen mindkét irányba ugyanazon a vágányon halad a forgalom. Az egyvágányú pályán a forgalmi kitérők teszik lehetővé, hogy az ellenirányban közlekedő szerelvények a keresztezést (találkozást) lebonyolítsák.

Egyvágányú pályán a kétirányú közlekedést jelzőbottal, jelzőberendezéssel, felügyeleti szolgálattal vagy szolgálati menetrend kiadásával kell biztosítani, illetve társasági utasításban kell szabályozni. Ha a forgalmat az egyvágányú pályaszakaszon jelzőbot segítségével bonyolítják le, akkor több szerelvény egymás utáni közlekedése esetén a jelzőbotot mindig az utolsó szerelvény vezetőjének kell vinnie. Ilyen esetben a forgalmi kitérőből az első szerelvény vezetője csak akkor indulhat el, ha meggyőződött arról, hogy a jelzőbotot az utolsó szerelvény vezetője felmutatta.

Ahol felügyeleti szolgálat van rendszeresítve, az egyvágányú pályaszakaszra behaladni a felügyeleti szolgálatot ellátó munkavállaló engedélyével szabad.

Egyvágányú pályán való közlekedés esetén figyelni kell arra, hogy tévedés folytán az ellenirányból szerelvény nem közlekedik-e. Ha a járművezető szembejövő szerelvényt vesz észre, *Figyelj* hangjelzéseket kell adnia és a szerelvényt azonnal meg kell állítania. Az egyvágányú pályára szabálytalanul behaladt szerelvénynek a behaladási helyre vissza kell mennie.

Egyvágányú pályáról kétvágányú pályára való ráhaladás esetén mindig a menetirány szerinti jobb, tehát a helyes vágányra kell ráhaladni. Forgalmi kitérőben az ettől eltérő irányú haladást társasági utasításban kell szabályozni.

Ha az egyvágányú pályaszakaszon az ellenirányból közlekedő szerelvény a menetrendben meghatározott időben nem érkezik meg, a járművezető köteles haladéktalanul jelenteni ezt a forgalomirányítás felé, továbbhaladni csak a munkáját közvetlenül irányító vezető utasítása alapján szabad.

Ha az egyvágányú pályán a forgalmat biztosító jelzőberendezés üzemképtelenné válik, akkor azt a forgalomirányítás felé azonnal jelezni kell. A jelzőberendezés megjavításáig a járművezetők munkáját közvetlenül irányító vezető utasítása szerint a kiadott szolgálati menetrend alapján, rádióforgalmazás útján kapott utasítások szerint, jelzőbot alkalmazásával, illetve jelzőőrök közreműködésével kell közlekedni.

11.18. Közlekedés felbontott pálya, illetve pályamunkálatok helyén

Felbontott pályarészen a kitűzött jelzésnek megfelelő, annak hiányában pedig legfeljebb **20 km/h** sebességgel szabad közlekedni. Ha az úrszelvényen belül munkások dolgoznak, a munkálatok helyét fokozott óvatossággal kell megközelíteni. Ha a munkások nem hagyják el az úrszelvényt, tőlük legalább 5 méterre a szerelvényt meg kell állítani. Elindulni csak akkor szabad, ha a munkások az úrszelvényen kívül helyezkedtek el. A munkások mellett való elhaladás során – ha megengedett sebességet kitűzött jelzés nem jelzi – a munkahely mellett legfeljebb **10 km/h** sebességgel szabad elhaladni, és ha szükséges hangjelzést kell adni.

11.19. Szerelvény fedezése

Sötétben és a távolbalátás korlátozottsága esetén fedezni kell a szerelvényt két megálló között történt megállás esetén, ha attól lehet tartani, hogy a követő, vagy keresztező irányból közlekedő szerelvény vezetője az álló szerelvényt kellő időben nem láthatja meg, és abba beleütközhet.

A fedezés végrehajtása végett az álló szerelvénytől az adott forgalmi helyzethez igazodóan lehetőleg 50 méterre kell menni a veszélyeztetett irányba és ott *Megállj!* vagy *Lassan* jelzést kell adni a közeledő szerelvény vezetője részére. A fedezett szerelvényen – amennyiben az lehetséges – a vészvillogót be kell kapcsolni. A fedezés végrehajtásáért a járművezető a felelős. Ha van jelen érvényes forgalmi vizsgával rendelkező munkavállaló, akkor a fedezés végrehajtására fel kell kérni.

Minden esetben fedezni kell a szerelvényt:

- távolbalátás korlátozottsága esetén, ha a szerelvény két megálló között állt meg,
- ha ívben, vagy közvetlenül az ív után állt meg a szerelvény, ahová a szabadlátás korlátozott,
- be nem látható aluljárókban és alagutakban történő megállás esetén, ha a szerelvény nincs fedezve *Tilos a továbbhaladás!* jelzést adó főjelzővel,
- ha a szerelvény megmozdulásából veszély származhat.

11.20. Közlekedés vasúti átjáróban

A vasúti átjárókat úgy kell megközelíteni, hogy veszély esetén biztonságosan meg lehessen előttük állni. A vasúti átjárókban való közlekedéskor a KRESZ szabályai szerint kell eljárni.

Ha a vasúti átjáróhoz főjelzők vannak telepítve, akkor a két pályahálózatot üzemeltető társaság közös végrehajtási utasításban köteles szabályozni a kereszteződésben történő közlekedést.

12. RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK

12.1. Rendkívüli esemény

Rendkívüli eseménynek kell tekinteni a szolgálat, illetve a forgalom közben tapasztalt minden olyan zavart, akadályt, jelenséget, mely a biztonságos, illetve menetrendszerű közlekedést akadályozza vagy veszélyezteti. Minden olyan eseményről, amely balesetet vagy forgalmi zavart okozhat, a munkavállalók kötelesek a forgalomirányító szolgálat illetékesének azonnal jelentést tenni. A rendkívüli eseménnyel kapcsolatos intézkedéseket társasági utasításban kell szabályozni.

Ha a rendkívüli esemény elhárítására utasítás nem rendelkezik, a munkavállalónak saját megítélése szerint kell az adott helyzetben legbiztonságosabb és legeredményesebb intézkedést tenni. A forgalom biztonságát veszélyeztető szándékos cselekmény gyanúja esetén hatósági intézkedést kell kérni.

12.2. A szerelvény továbbhaladását akadályozó körülmények

Ha a járművezető olyan akadályt, jelenséget észlel, amely a biztonságos közlekedést veszélyezteti (menet közben olyan jelzést lát, hall, amelyről arra lehet következtetni, hogy az utasok vagy a szolgálatban lévő dolgozók testi épsége, illetve a forgalom biztonsága veszélyben van), akkor a szerelvényt azonnal meg kell állítani. A továbbhaladás akadályoztatása esetén a járművezető köteles az utasokat tájékoztatni, illetve a munkáját közvetlenül irányító személyt értesíteni.

Összetorlódott szerelvényeket elindítani az energiaellátó hálózat túlterhelésének elkerülése végett csak akkor szabad, ha az előttes szerelvény már legalább 50 métert elhaladt. Ilyen esetben addig kell kis menetáram felvételével közlekedni, amíg a járművek egymástól egyenletesen el nem távolodtak.

12.3. Eljárás késés esetén

A menetrend szerinti közlekedés érdekében minden célravezető és megengedhető módszert alkalmazni kell a késés csökkentése, megszüntetése érdekében. Amennyiben szükséges, a végállomási várakozási időt is rövidíteni kell. Tilos azonban a vonatkozó jogszabály(ok) valamint az utasítás rendelkezéseinek megszegése, illetve a közlekedés más résztvevőinek veszélyeztetése. Utasok szállítása ebben az esetben is kötelező, kivéve, ha a járművezető munkáját közvetlenül irányító személy másként nem rendelkezik.

12.4. Eltérés az előírt útvonaltól

A forgalmi járatként közlekedő szerelvények végállomásait és útvonalát a menetrendben előírtak határozzák meg. Attól csak akkor szabad eltérni, ha a járművezető erre a munkáját közvetlenül irányító személytől utasítást kap. Az útvonaltól való eltérést – még az eltérés előtt – az utasokkal közölni kell. Ha az eltérés következtében igénybevett útvonalon a járművezetőnek nincs kellő helyismerete, akkor fokozott óvatossággal úgy kell vezetnie, hogy a helyismeret hiánya miatt ne veszélyeztesse a közlekedés más résztvevőit.

12.5. Közlekedés vízzel elöntött pályarészen

Vízzel elöntött pályarészen – ha a víz a sínkorona szintjét meghaladta, és a járműtípus kezelési utasítása ettől eltérő értéket nem határoz meg – kellő óvatossággal, legfeljebb **5 km/h** sebességgel szabad közlekedni. Ha a víz eléri a sínkorona feletti 10 cm magasságot, továbbá akkor, ha a víz a pályát annyira elöntötte, hogy a járművezető az áthaladás veszélytelenségéről nem tud meggyőződni, akkor továbbhaladni nem szabad. Ha a víz az életmentő alsó szélét vagy a sínkorona feletti 10 cm magasságot meghaladja, az áramszedőt le kell kötni, illetve le kell vezérelni.

12.6. Közlekedés helytelen vágányon

Helytelen vágányon, illetve a rendes menetiránnyal ellentétes irányba csak a járművezető munkáját közvetlenül irányító személy utasítása alapján szabad közlekedni. A helytelen vágányon való közlekedésre csak akkor szabad engedélyt adni, ha a járművezető munkáját közvetlenül irányító vezető intézkedett arról, hogy szembemenet nem következhet be.

Amennyiben a helytelen vágányon történő közlekedést forgalmi ok teszi elkerülhetetlenül szükségessé, és a helytelen vágányon történő mozgás legfeljebb egy szerelvényhossznyi távolságra korlátozódik, valamint a szabadlátás és a távolbalátás nem korlátozott, akkor ehhez nem szükséges a járművezetők munkáját közvetlenül irányító személy engedélye. A helytelen irányba csak akkor szabad mozgást végezni, ha ugyanazon a vágányon szerelvény nem közeledik, illetve már megállt.

Helytelen vágányon való közlekedésnél legfeljebb **20 km/h** sebességgel szabad haladni. Amennyiben a pálya a párhuzamos közúti forgalomtól fizikailag el van választva, úgy csak a megállóhelyekre történő érkezéskor és az útátjárókban kell legfeljebb **20 km/h** sebességet alkalmazni.

Nem minősül helytelen vágányon való közlekedésnek:

- az összekötő vágányon visszafogáshoz szükséges járműmozgás,
- a végállomás területén végzett járműmozgatás (tárolóvágányra való beállítás, onnan történő kiállítás, átállítás, stb.),
- ha a pályaszakasz társasági utasításban ideiglenesen egyvágányú pályának lett minősítve (pl. vágányzár esetén), és a párhuzamos közúti forgalomtól fizikailag el van választva.

12.7. Eljárás a szerelvény műszaki hibája esetén

Ha a szerelvény a szabályos indítási műveletek elvégzése ellenére sem indul el, meg kell győződni arról, hogy a szerelvény főárammal való ellátása biztosított-e. Ha a szerelvény főárammal való ellátása biztosított, akkor a hiba meghatározása és elhárítása érdekében a járműtípusokra kiadott utasítások szerint kell eljárni. Ha a járművezető a hibát nem tudja megszüntetni, akkor a szerelvény egyes berendezéseinek meghibásodása esetén az utasítás **9.** és **10.** fejezetében foglaltak szerint kell eljárni. A járművezetőnek a hiba észlelésétől számított 3 percen belül a munkáját közvetlenül irányító személyt értesítenie kell, ha a szerelvény hibája nem rendellenességnek minősül.

Ha a szerelvény a bekövetkezett műszaki hiba miatt önerejéből nem képes továbbhaladni és nem kell mozgásképtelennek nyilvánítani, akkor a követő üzemképes szerelvénytől össze kell csatolni és a tolásra, vagy a vontatásra vonatkozó szabályok (utasítás **12.9.** és **12.11.** pont) szerint kell eljárni.

12.8. Szerelvények össze- és szétcsatolása

A szerelvények össze- és szétcsatolása előtt mindkét szerelvényről le kell szállítani az utasokat. A csatolandó szerelvényt az összekapcsolás időtartamára a megmozdulás ellen rögzíteni kell. A csatoló szerelvénnel mozgást végezni csak a kapcsolást végző munkavállaló jelzésére vagy szóbeli utasítására szabad. A csatolást végző munkavállaló csak a szerelvények álló helyzetében léphet a kocsik közé, illetve azon az oldalon kell kilépnie a járművek közül, amelyiken oda belépett. A szétkapcsolás előtt mindkét szerelvényt rögzíteni kell. Önműködő csatlásszerkezetnél közreműködő dolgozó nincs.

12.9. Szerelvény tolása

A szerelvény tolásáról akkor beszélünk, amikor a szerelvényt a követő szerelvénnel összecsatolva, annak vezetőfülkéjéből vezetve kell az eredetivel megegyező haladási irányba továbbítani. Amennyiben az összecsatolást követően képződő szerelvénynek az első vezetőfülkéjéből lehetséges a szerelvény vezetése, akkor a vontatás szabályai (utasítás **12.11.** pont) szerint kell eljárni.

A tolást mindig a legrövidebb útvonalra kell korlátozni. Az összekapcsolt szerelvények vezetőinek saját szerelvényükön a menetirány szerinti első vezetőfülkében kell tartózkodniuk. A tolást a tolt szerelvény vezetője irányítja. Ha az elindulásnak nincs akadálya, és a tolt szerelvény vezetője felkészült a tolásra, *Figyelj!* jelzést kell adnia. A toló szerelvény vezetője ezzel egyidőben oldja a féket és megindíthatja a tolást. A tolás legfeljebb **20 km/h** sebességgel, a tolt szerelvény vezetője által adott *Lassan* jelzés mellett folytatható. Nem kötelező a *Lassan* jelzés adása, ha a két járművezető között jól működő rádiós beszédkapcsolat van, melyről közlemények folyamatos adásával és nyugtázásával kell meggyőződni. Megállóhelyre való behaladáskor a sebességet **10 km/h**-ra kell csökkenteni, és ha szükséges, *Figyelj!* jelzést kell adni.

Ha a tolás valamely oknál fogva nem folytatható, akkor a tolt szerelvény vezetőjének szóban megállásra kell utasítania a toló jármű vezetőjét. Ha nincs jól működő rádiós beszédkapcsolat, akkor a *Lassan* jelzés adását abba kell hagyni. Ha a toló jármű vezetője a folyamatosan ismétlődő *lassan* jelzést nem hallja, vagy a rádión kapott közlemények elmaradnak, akkor a szerelvényt azonnal meg kell állítania. Szükség esetén a tolt jármű vezetőjének a rendelkezésre álló fékeket működtetnie kell. Ha a tolt szerelvényen a tolás irányának megfelelő első vezetőfülkéből a hangjelző berendezés (utasítás **9.7.** pont) nem működtethető, és nincs a két járművezető között jól működő rádiós beszédkapcsolat, akkor elindulni nem szabad, a forgalmat közvetlenül irányító személytől kell intézkedést kérni. A tolás tartama alatt a vezetőfülke ajtaját, ablakát nyitva lehet tartani, hogy a járművezetők a jelzéseket meghallják.

12.10. Tolás a járművezető közreműködésével állított elektromos váltóknál

A járművezető közreműködésével állított váltó szánszerkezete előtt a tolvá közlekedő szerelvényt meg kell állítani.

Meg kell győződni arról, hogy a tolt szerelvény váltóra való ráhaladása előtt a toló szerelvény utolsó áramszedője is áthalad-e a szánszerkezet alatt. Ha igen, külön intézkedést nem kell tenni. Amennyiben nem, akkor az alábbiak szerint kell eljárni:

- a tolt szerelvény áramszedőjét le kell kötni, vagy levezérelni,
- ha szükséges a tolt szerelvény rögzítő fékjét oldani kell,
- a toló szerelvényen meg kell győződni az áramszedő kezelhetőségéről,
- ha szükséges, a váltót kézi állítással a kívánt irányba kell állítani,

- a szánszerkezet alatt lehúzott áramszedővel kell áthaladni.
- Amennyiben az áramszedőt a toló szerelvény vezetője nem tudja saját maga lehúzni a szánszerkezet alatt történő áthaladás időtartamára, úgy segítségül igénybe kell venni a helyszínen lévő, az adott járműtípusra érvényes vezetői engedéllyel rendelkező munkavállalót, vagy a követő, illetve ellenkező irányba haladó szerelvény vezetőjét.

Rádiós távirányítású váltó esetén – amennyiben lehetséges – a tolt szerelvény vezetőjének kell a váltót átállítania. A váltó előtt meg kell állni, és meg kell győződni annak helyes állásáról.

12.11. Szerelvények vontatása

Szerelvény vontatása alatt azt kell érteni, amikor a vontató szerelvényről a vontatott szerelvény nem távvezérelhető. Vontatás esetén a vontatott szerelvényen kell lenni egy az adott járműtípusra érvényes vezetői engedéllyel rendelkező munkavállalónak. Az utasok szállítása a vontatott szerelvényen tilos, de a vonó szerelvényen megengedett. A vontatást legfeljebb **30 km/h** sebességgel szabad végezni.

12.12. Vezetés köztes vagy hátsó vezetőfülkéből

Köztes, vagy menetirány szerinti hátsó vezetőfülkéből vezetni csak akkor szabad, ha az első vezetőfülke használhatatlanná vált. A továbbiakban a szerelvény tolására (utasítás **12.9.** pont) vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

12.13. Szerelvényt szakadás

A szerelvényt szakadás akkor következik be, amikor két kocs között a csatlások – akaratlanul – úgy távolodnak el egymástól, hogy a mozgó szerelvényrészek között sebességkülönbség lép fel.

Ha a járművezető szerelvényt szakadásról szerez tudomást, akkor az általa vezetett részt meg kell állítania. Ha a megállás nem kényszerfékezés útján történik, akkor figyelembe kell venni a pálya- illetve a forgalmi viszonyokat, valamint a leszakadt szerelvényrész sebességét, hogy lehetőleg az ne ütközzön a vezetett szerelvényrészbe. A megállást követően gondoskodni kell a szétszakadt részek tartós rögzítéséről. A szerelvényt szakadást azonnal jelenteni kell a járművezető munkáját közvetlenül irányító személynek és műszaki mentést kell kérni.

12.14. Közlekedés hibás munkavezeték alatt

Ha a járművezető munkavezeték hibát észlel, a szerelvényt a hibahely előtt meg kell állítani, és az eseményt jelenteni kell a munkáját közvetlenül irányító vezetőnek. Ha a hibás szakasz alatt felengedett áramszedővel áthaladni nem lehet, akkor az intézkedésre jogosult személyt vagy a követő szerelvényt a helyszínen meg kell várni, és a hibára fel kell hívni a figyelmét.

Ha a hibahely alatt lehúzott (levezérelt) áramszedővel el lehet haladni, akkor:

- a hibahely alatt való áthaladás előtt, még a szerelvény álló helyzetében meg kell győződni az áramszedő kezelhetőségéről.
- Abban az esetben, ha az áramszedő csak a hátsó vezetőfülkéből kezelhető, a hibahely alatti lehúzás végett a követő szerelvény vezetőjének, vagy egyéb, az adott járműtípusra érvényes vezetői engedéllyel rendelkező munkavállalónak a segítségét kell igénybe venni.

- Az áramszedő kipróbálása után lendületbe kell hozni a szerelvényt, a hiba előtt ki kell kapcsolni a hajtómotorok menetáramát, és az áramszedőt le kell húzni vagy vezérelni a járművezetőnek, vagy az adott jelzésre az áramszedő lehúzásában közreműködő munkavállalónak.
- Az áramszedőt felereszteni vagy felvezérelni csak a hibahely elhagyása után, álló helyzetben szabad.

A hibahely alatti áthaladást a műszaki zavarelhárító szakszolgálat megérkezéséig a fentebb leírtak szerint kell folytatni.

A munkavezeték-szakadás helyét óvatosan kell megközelíteni, hogy a szerelvény a leszakadt vezetékkel érintkezésbe ne kerüljön, és a munkavezetékben vagy a járműben további kár ne keletkezzen. Megállás után a járművezetőnek értesítenie kell a munkáját közvetlenül irányító vezetőt. Ha a munkavezeték annyira leszakadt, hogy azt a földön álló ember elérheti, akkor a járművezetőnek gondoskodnia kell arról, hogy a munkavezetékkel illetéktelen személy ne közelítse meg az áramütés veszélye miatt.

Munkavezeték-javítás helyénél az utasítás **11.18.** pontjában (Közlekedés felbontott pálya, illetve pályamunkálatok helyén) leírt módon kell eljárni. Az áramszedőt a munkavezető utasításai szerint kell kezelni.

12.15. Eljárás a hálózati feszültség kimaradása esetén

Ha menetközben marad ki a hálózati feszültség, akkor – amennyiben a járműtípus kezelési utasításában más eljárási mód nem szerepel – a menetszabályzót 0 helyzetbe kell állítani, és a szerelvényt – lendületét kihasználva – lehetőleg a megállóhelyen kell megállítani. Ha ez bármely ok miatt nem lehetséges, akkor olyan helyen kell megállítani a szerelvényt, ahol a gyalogos- és a közúti járműforgalmat nem akadályozza. Megállás után – a hajtómotorokat kivéve – olyan főáramú fogyasztót kell bekapcsolni, amely biztosan jelzi majd a hálózati feszültség visszatérését. Nem kell főáramú fogyasztót bekapcsolni, ha a szerelvény műszerasztalán van olyan jelzőeszköz, ami egyértelműen jelzi a feszültséghiányt.

Ha egy felsővezeték szakaszban két vagy több szerelvény tartózkodik közvetlenül egymás után, akkor az elsőként álló szerelvény mögött lévő szerelvény(ek)en az áramszedő(ke)t le kell húzni (vezérelni). Az áramszedő(ke)t ismét felengedni (felvezérelni) csak akkor szabad, ha az előttes szerelvény elindult.

A hálózati feszültség kimaradásának megszűnése után az összetorlódott szerelvényeket elindítani az energiaellátó hálózat túlterhelésének elkerülése végett csak akkor szabad, ha az előttes szerelvény már legalább 50 métert elhaladt. Ilyen esetben addig kell kis menetáram felvételével közlekedni, amíg a járművek egymástól egyenletesen el nem távolodtak.

A hálózati feszültség kimaradása miatt történt megállásról a járművezetőnek tájékoztatni kell az utasokat. Részükre a két megállóhely között az ajtók kinyitásával csak akkor adhat engedélyt a leszállásra, ha a leszállás veszélytelenségéről meggyőződött.

Ha a hálózati feszültség kimaradásának észlelésétől három perc eltelt, a járművezetőnek értesítenie kell a munkáját közvetlenül irányító vezetőt.

12.16. Kisiklás

Kisiklás esetén a szerelvényt azonnal meg kell állítani, az áramszedőt le kell kötni vagy le kell vezérelni, az utasokat le kell szállítani. Ha szükséges, intézkedést kell tenni a szerelvény fedezésére. A kisiklást jelenteni kell a járművezető munkáját közvetlenül irányító vezetőnek, és műszaki mentést kell kérni. A kisiklott járművet mozgásképtelennek kell nyilvánítani.

12.17. Tűz a szerelvényen

Ha a szerelvény bármely részén tűz keletkezik, akkor a szerelvényt azonnal meg kell állítani, az áramszedőt le kell húzni vagy le kell vezérelni, és az utasokat fel kell szólítani a szerelvény elhagyására. Nem kell a szerelvényt azonnal megállítani, ha ezzel a veszélyhelyzet tovább fokozódna (pl. keskeny hídon, aluljáróban, álló szerelvény mellett történő megállás esetén), de a tűz észlelése után megtett utat ilyenkor is a lehető legrövidebbre kell korlátozni. Ezután a tüzesetet azonnal jelenteni kell, majd a vonatkozó társasági utasításban meghatározott módon el kell végezni a szerelvény feszültség-mentesítését, és a rendelkezésre álló, illetőleg a helyszínen igénybe vehető tűzoltó készülékkel és felszereléssel meg kell kezdeni a tűz oltását. A tűzoltóság, illetve a műszaki szakszolgálat illetékesét a helyszínen meg kell várni, még akkor is, ha időközben a tüzet a helyszínen sikerült eloltani. A járművet üzembe helyezni, azzal elindulni csak a tűzoltóság vagy a műszaki szakszolgálat illetékesének engedélyével szabad, továbbközlekedni az üzemképtelenségre vonatkozó szabályok szerint szabad. A tüzesetet jelenteni kell a járművezető munkáját közvetlenül irányító személynek is. Ha a tüzet a helyszínen eloltották, azt jelenteni kell a járművezető munkáját közvetlenül irányító személy részére, akitől intézkedést kell kérni a további teendőkre.

12.18. Eljárás a szerelvény ablaktörése esetén

Ha a járművezető ablaktörést észlel, vagy arról értesítik, akkor a szerelvénnel a következő erre alkalmas helyen meg kell állnia, és az eseményről értesítenie kell a munkáját közvetlenül irányító vezetőt. Meg kell győződnie arról, hogy minek következtében tört be az ablak, történt-e az ablaktörés következtében személyi sérülés. A szerelvény ablakának törése esetén elindulni csak akkor szabad, ha:

- az utasok szállítása veszélyeztetés nélkül lehetséges,
- a szerelvény biztonságos vezetésének feltételei adóttak.

Ha a járművezető azt állapítja meg, hogy az utasok továbbszállítása veszéllyel járna, akkor az üzemképtelenségre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

12.19. Utas rosszulléte

Ha a járművezető utas rosszullétéről szerez tudomást, vagy arról értesítik, akkor a szerelvényt minél hamarabb meg kell állítania. Intézkedni kell a rosszul lett utas számára az elsősegély nyújtásáról, szükség esetén a mentők értesítéséről. A mentőket a helyszínen meg kell várni. A járművezetőnek az esetről tájékoztatnia kell a munkáját közvetlenül irányító vezetőt.

12.20. Jármű utasterének beszennyezése

Ha a járművezető a két végállomás között értesül az utastér szennyezettségéről, a legközelebbi megállóban köteles meggyőződni a szennyezettség mértékéről. Amennyiben a szennyezettség olyan mértékű, hogy az utasok továbbszállítása a szerelvényen nem engedhető meg, akkor az utasokat meg kell kérni a szerelvény elhagyására. Ezután az üzemképtelenség szabályai szerint kell eljárni.

12.21. Személy kizárása az utazásból

Az utazási feltételeket be nem tartó utast udvariasan, de határozottan fel kell kérni az utazási feltételek maradéktalan betartására. Ha ez nem vezet eredményre, akkor fel kell szólítani a jármű elhagyására. A felszólítás és a szerelvény elhagyása csak a megállóhelyen, a jármű álló

helyzetében történhet. Amennyiben az utas nem hajlandó a járműről leszállni, akkor a járművezető munkáját közvetlenül irányító vezetőn keresztül hatósági intézkedését kell kérni. Ha az utas tevékenysége a személy-, vagyon- vagy forgalombiztonságot veszélyezteti, a járművel továbbhaladni nem szabad, haladéktalanul segítséget kell kérni. Az esetről értesítenie kell a munkáját közvetlenül irányító vezetőt is.

12.22. Talált tárgyak kezelése

Az a munkavállaló, aki a személyszállító járművön vagy a vállalat kezelésében lévő helyiségben elhagyott tárgyat talál vagy az utastól átvesz, köteles azt – lehetőleg tanúk jelenlétében – megőrzésre magához venni, és jelenteni a munkáját közvetlenül irányító vezető részére. A bejelentésnél utalni kell a tárgy jellegére, értékére. A talált tárgyat a lehető legrövidebb idő alatt a talált tárgyak kezelésével megbízott munkavállaló részére – bizonylatolva – át kell adni. A talált tárgyak kezelésével kapcsolatos feladatokat társasági utasításban kell szabályozni.

Amennyiben a talált tárgy értéke, nagysága vagy jellege miatt a járművezetőt zavarja munkája elvégzésében, akkor intézkedést kell kérnie annak elvitelére. Olyan tárgynál, ahol a veszélyesség lehetősége fennáll, a tárgyat a helyéről elmozdítani nem szabad. Ilyenkor az ott tartózkodókat fel kell szólítani a jármű vagy a helyiség azonnali elhagyására, a járművezető munkáját közvetlenül irányító vezetőt haladéktalanul értesíteni kell, aki köteles intézkedést kezdeményezni. A járművet ilyen esetben csak a helyszínen intézkedő felettes engedélyével szabad újra forgalomba állítani.

12.23. Az utas kárigénye

Ha a járművön utazó vagy a társaság kezelésében lévő létesítményben tartózkodó utas ruházata, személyi tárgya megsérült, beszennyeződött vagy megrongálódott, meg kell győződni arról, hogy azt mi okozta. Amennyiben azt a jármű vagy a helyiség valamely berendezésének hibája okozta, akkor a hiba megszüntetésére intézkedést kell tenni. Az utast a járművezetőnek tájékoztatni kell, a kárigény bejelentésének lehetőségéről. Az esetet jelenteni kell a járművezető munkáját közvetlenül irányító személy számára.

12.24. Rosszullét a szolgálat ellátása közben

Ha a munkavállaló szolgálata ellátása közben rosszul érzi magát, munkáját tovább végeznie nem szabad. Rosszullétét köteles azonnal jelenteni a munkáját közvetlenül irányító vezetőnek, akinek feladata mind a rosszul lett munkavállalóval, mind a szolgálat ellátásával kapcsolatosan a szükséges intézkedést megtenni. Amennyiben a rosszullét miatt a munkavállaló nem képes saját maga jelentést tenni, a szükséges intézkedés megtétele annak a munkavállalónak a kötelessége, aki elsőként érkezett a helyszínre.

12.25. Összeütközés, személyi sérülés, károkozás

Összeütközéssel, személyi sérüléssel, károkozással járó események bekövetkeztekor követendő eljárást társasági utasításban kell szabályozni, amely nem lehet ellentétes a KRESZ rendelkezéseivel.

1. MELLÉKLET

FOGALOM MEGHATÁROZÁSOK

Áramszedő: olyan berendezés, amely a munkavezeték és a szerelvény főáramú berendezései között az elektromos kapcsolatot biztosítja, valamint lehetőséget ad jelző vezérlésére, vágányút lezárására, illetve feloldására, vagy a munkavezeték hálózatáról kapcsolt elektromos váltók járművezető által történő állítására.

Csatlásszerkezet: személyszállításra berendezett szerelvényeknél mindazon mechanikus, pneumatikus és elektromos berendezések összessége, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a szerelvénybe tartozó kocsik biztonságos közlekedtetése egy vezetőfülkéből történjék.

Teherszállításra berendezett szerelvényeknél mindazon berendezések összessége, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a szerelvénybe tartozó kocsik biztonságos vontatása, illetve tolása a vonó, illetve a toló szerelvénnel történhessen.

Csavarkapocs: A központi ütközővel nem rendelkező (sarokütközős) kocsiknál a vonóerő átvételére, illetve továbbítására szolgáló berendezés.

Csonkavágány: a villamospályának olyan kialakítása, amelynek csak egyik végéhez csatlakozik nyílt pálya, tehát a beérkezett szerelvény részére nincs továbbhaladási lehetőség. A visszafordulás csak akkor lehetséges, ha a szerelvény mind a két végről vezérelhető.

Csuklós jármű: két, vagy több kocsiszekrényből összeállított, összefüggő utasterű járműszerelvény, melynek csuklós összeköttetése a vízszintes és a függőleges erők átvitele mellett az egyes szekrényrészek térbeli elmozdulását is lehetővé teszi.

Deltavágány: a villamospályának olyan, általában stilizált háromszögre hasonlító kialakítása, amelynél a beérkező szerelvény úgy tud visszafordulni, hogy kétszeri visszafogás után az eredeti vezetőfülkéből vezethető tovább.

Éberségi berendezés: a járművezető ébrenlétét, illetve cselekvőképességét időszakosan vagy folyamatosan ellenőrző berendezés. Kezelésének elmaradása kényszerfékezést eredményez.

Egymáshoz közelfekvő vágány: egymáshoz közelfekvő vágányon azt a pályaszakaszt kell érteni, ahol a két vagy több vágányú pályán vagy a forgalmi kitérőben a vágányok közvetlenül egymás mellett fekszenek.

Felbontott pálya: olyan burkolt kialakítású pályaszakasz, amelyen a pálya felépítményének részét képező burkolat fel van bontva, továbbá olyan, burkolattal el nem látott pályaszakasz, amelyen a pálya felépítményének részét képező ágyazat vagy a sínek leerősítésére szolgáló csavarok, esetleg a sínek alátámasztására szolgáló alj vagy aljak hiányoznak.

Fékberendezés: a szerelvényre ható fékezőerő létesítésére és a mozgási energia átalakítására szolgáló berendezés.

Forgalmi feladat, illetve szolgálat: a forgalmi és nem forgalmi járatok közlekedésével kapcsolatos szabályozás, szervezés, menetrendkészítés, a szerelvények üzemképes állapotban való tartása, a szerelvények elosztása, a szerelvények előírás szerinti felszerelése, a szerelvények forgalomba helyezése, képzés, oktatás, vizsgáztatás, forgalomirányítás és ellenőrzés, a forgalom lebonyolítása, a forgalmi zavarok megelőzése, illetve megszüntetése.

Forgalmi kitérő: a villamospályának helyenkénti olyan többvágányos kialakítása, amely az egyvágányú pályán az ellentétes irányba haladó szerelvények keresztezését (találkozását) teszi lehetővé.

Forgalmi zavar: a menetrendtől való, előre nem tervezett, megengedett értéken felüli eltérés.

Hatósági vizsgabiztos: a járművezetők vizsgáztatását végző hatósági személy.

Hegyipálya: hegyipályának kell tekinteni azt a pályaszakaszt, ahol az emelkedő legalább 1000 méter egybefüggő hosszban eléri a 40 %-ot.

Helytelen irányú közlekedés: az adott vágányon rendszeresített haladási iránnyal ellentétes irányú közlekedés.

Hurokvágány: a villamospályának olyan kialakítási módja, amelynél a beérkezett szerelvény folyamatosan haladva – vezetőfülke csere nélkül – vissza tud fordulni.

Irányváltó kapcsoló (iránykapcsoló): a szerelvény előre vagy hátra történő haladási irányának megváltoztatásához szükséges áramköri kapcsolásokat létesítő kapcsolókészülék.

Járművezető: az a személy, aki a szerelvényt ténylegesen vezeti, kivéve a hatósági vizsgát és az azt megelőző gyakorlati képzést, ahol a munkát irányító oktató minősül járművezetőnek.

Járműtűz: járműtűzként kell kezelni az olyan füstöléssel, izzással, vagy lánggal járó égési jelenséget, amely a meghibásodott berendezés rendeltetésszerűen végzett kikapcsolásával, feszültségmentesítésével nem szűnik meg önmagától. Ha a berendezés rendeltetésszerű kikapcsolásával a jelenség megszűnik, úgy az érintett berendezést üzemképtelennek kell tekinteni, újra bekapcsolni, feszültség alá helyezni nem szabad. Ha az égési jelenség nem szűnik meg, járműtűzként kell kezelni az esetet.

Jelzőőr: az a személy, aki az úton előzetes felhatalmazás alapján jogosult forgalmat irányítani.

Jelzőtárcsák: olyan jelzők, melyek táblára vannak festve vagy matricázva, és állandóan ugyanazt a jelzési képet mutatják.

Kényszerfékezés: a fékezésnek az a módja, amikor a fékezés az emberi akarattól függetlenül történik.

Kiegészítő fék: a vezetőfülkéből működtethető és az egész szerelvényre ható további fékberendezés, amely az üzemi fék üzemképtelensége esetén alkalmas a szerelvény kellő biztonsággal történő megállítására, illetve az üzemi fék hatásosságának kiegészítésére szolgál.

Kísérő: a közúti forgalomban részt vevő szerelvényen a szükséges forgalmi feladatokat ellátó, arra kiképzett személy.

Kitérő: olyan vágányba (vagy kúszó kitérő esetén vágányra) épített felépítményi szerkezet, amely a vasúti szerelvények részére lehetővé teszi az egyik vágányról a másikra történő folyamatos áthaladását.

A kitérő részei:

- váltó
- keresztezés
- a kettőt összekötő vágányzat

Menetkapcsoló: a hajtómotorok fordulatszám-szabályozásához és a villamos fékezéséhez szükséges áramkörök közvetlen kapcsolására szolgáló elektromos készülék.

Menetszabályzó: a menetkapcsoló vagy vezérlőkapcsoló működtetésére szolgáló kezelőszerv.

Mozdony: saját üzemi gépi erejével önálló mozgásra, illetve vontatására képes jármű, mely utasszállításra nincs berendezve.

Munkagép: saját üzemi gépi erejével önálló mozgásra és munkavégzésre, vagy csak munkavégzésre képes jármű, amely utasszállításra nincs berendezve, vontatásra pedig esetenként – külön rendelkezés szerint – használható.

Munkamódszer-átadó: olyan kellő gyakorlattal rendelkező járművezető, aki a kezdő járművezető, illetve a vonal- vagy típusismerettel nem rendelkező járművezető mellé van beosztva a munkavégzés helyi sajátosságainak ismertetésére.

Nyomtávolság: a vágány két sínszálának belső éle közötti távolság a sínszál felső síkja alatt meghatározott értékkel mérve. A normál nyomtávolság **1435 mm**.

Oktató: a jogszabályokban meghatározott feltételeknek megfelelő személy, aki munkaköre vagy megbízása alapján elméleti, illetve gyakorlati képzést végez.

Oldalütköző: a kocsi mindkét végén - a sarkokon - két-két tányér alakú fémlap, amely a szerelvénybe tartozó kocsik közötti távolság tartására, a tolóerő rugalmas átvételére és továbbítására, valamint ütközésnél fellépő erő felfogására, mérséklésére szolgál.

Önműködő vonó- és ütközőkészülék: olyan berendezés, mellyel a szerelvények összecsatolása önműködően, a kocsik összetolása által meggy végbe, szétkapcsolásukat a két kocsi közé való bemenetel nélkül lehet elvégezni.

Rádiójel által távvezérelt váltó: a járműbe beépített rádióhullámú jeladó segítségével állítható váltó.

Rögzítőfék: az álló szerelvény helyben tartására szolgáló, kizárólagosan mechanikai elemekből álló fék.

Rugóerő-tárolás (RET) fék: A rugóerő-tárolós fék olyan fékberendezés, ahol a jármű rögzítéséhez vagy biztonsági fékezéshez szükséges energiát oldott állapotban egy pneumatikus, hidraulikus, vagy villamos (mágneses) úton előfeszíthető rugó szolgáltatja. A jármű kiegészítő fékezésére és az álló szerelvény helybentartására szolgál.

Saját célú vágány: a közúti vasúti pályából kiágazó, illetve abba csatlakozó, az árufuvarozással kapcsolatos feladatok lebonyolítására szolgáló vágány.

Sínfék: a kocsi és a sínek között közvetlen fékhatást kiváltó, keresztmetszetéhez képest hosszú elektromágnes, mely gerjesztéskor rátapad a sínre és csúszó súrlódóerőként létesíti a fékhatást. Az elektromágnes gerjesztése történhet a villamos fékezésekor termelt villamosenergiával, és/vagy külön áramforrásból.

Szabaddátvitel korlátozottsága: a napszaknak megfelelő jelzéseket és a pályát természetes vagy mesterséges létesítmények, illetve akadályok miatt a szerelvényről a legnagyobb sebességhez tartozó féktávolságból, egyéb mozgásoknál, pedig a mozgásszabályozáshoz szükséges távolságból folyamatosan nem lehet látni.

Szerelvény: egy vagy több kocsiból álló egység, függetlenül attól, hogy a kocsik összecsatolása állandó jellegű-e vagy sem. A több kocsiból álló szerelvény a szerelvény típusától valamint rendeltetésétől függően a forgalomban lehet megbontható, vagy nem megbontható. A közúti vasúti pályán üzemszerűen közlekedő jármű vagy járműkombináció.

Szolenoid fék: fékerejét a mágnesetekercsben elmozduló hengeres vasmag szolgáltatja, mely csuklósan össze van kapcsolva a fékrudazattal. A mágnesetekercs gerjesztése történhet a villamos fékezésekor termelt villamos energiával, vagy külön áramforrásból.

Szolgálati beosztás: a munkavállaló adott napon történő munkavégzésének helyére és idejére vonatkozó adatokat tartalmazza.

Szolgálati hely: az a munkaterület, amelyet a munkavállalónak a rábízott feladatok végrehajtásakor igénybe kell vennie.

Szolgálati menetrend: olyan, belső használatú menetrend, amely tartalmazza a részmenetidőket, a kiállásokat, egyvágányú pályán a találkozási helyeket, valamint azt, hogy mely forgalmi számú járással kell a forgalmi kitérőkben találkozni.

Távoldátvitel korlátozottsága: a napszaknak megfelelő jelzéseket időjárási okok miatt a szerelvényről a legnagyobb sebességhez tartozó féktávolságból, egyéb mozgásoknál, pedig a mozgásszabályozáshoz szükséges távolságból folyamatosan nem lehet látni.

Távvezérlés: olyan módszer, amely lehetővé teszi több jármű egy vezetőfülkéből történő működtetését.

Teherjárat: teherszállítás céljából közlekedő nem forgalmi járat.

Utastér: a kocsiszekrény falai és a vezetőfülke elhatároló elemei által lezárt térrész, amely az utasok tartózkodására szolgál.

Úrszerelvény: a vágány mellett és fölött szabadon tartandó térnek a vágányra merőleges metszete, amelyen belül a szerelvény a legkedvezőtlenebb körülmények között is biztosan elfér.

Vágánykereszteződés: a vasúti pálya olyan kialakítása, amely lehetővé teszi a keresztező irányból érkező szerelvények saját vágányukon történő folyamatos továbbhaladását.

Vágányút: a vágány egy menet számára egy meghatározott kezdő- és végpont között lefoglalt szakaszának összessége, függetlenül a biztosítás mértékétől.

- **Biztosított vágányút:** olyan vágányút, ahol
 - a vágányútba eső váltók lezárásra és csúcssínjeik rögzítésre kerülnek,
 - a tiltott egyidejű menetek kizárásra kerülnek,
 - biztosított az oldálvédelem (terelő állásban lezárt váltóval vagy egyéb berendezéssel),
 - az érintett vágányszakaszok foglaltságának ellenőrzése folyamatos,
 - az érintett vágányszakaszokba eső útátjárókat biztosító berendezés lezárt állapotba kerül, és a lezárt állapot ellenőrzése folyamatos (50 km/h sebességig a közúti vagy gyalogos átjárót nem kell biztosítani).
- **Részben biztosított vágányút:** olyan vágányút, ahol a biztosított vágányút fogalmánál leírt feltételek közül csak egyes feltételek teljesülnek.
- **Nem biztosított vágányút:** olyan vágányút, ahol a biztosított vágányút fogalmánál leírt feltételek közül egyik sem teljesül.

Vágányzár: vágány vagy pályaszakasz időleges kizárása a forgalomból.

Váltó: a váltó a kitérőnek az a része, amely a csúcssínek segítségével lehetővé teszi a szerelvény egyenes vagy kitérő irányba való haladását. A váltók alkatrészei a folyó vágány megszakítás nélküli folytatását képező tősinék és az ezek mellett elhelyezkedő csúcssínnek. Teljesen átállított váltónál az egyik csúcssínnek szorosan az egyik tősinhez kell tapadnia, a másiknak pedig olyan távol kell lenni a tősinétől, hogy a tősin és a csúcssín között a járművek nyomkarimái a csúcssín érintése nélkül haladhassanak át. Amennyiben a szerelvény a váltót annak csúcsa felől közelíti meg úgy csúcsirányról (csúccsal szembeni közlekedés), amennyiben a kitérő keresztezési része felől közelíti meg, úgy gyökirányról (gyökkel szembeni közlekedés) beszélünk. Ha a gyök felől érkező szerelvény a nyomkarimájával átállítja a váltót, akkor a hasítható váltók esetében felhasításról, a nem hasítható váltók esetében pedig felvágásról beszélünk.

Váltófelvágás: a váltóra való ráhaladásnak az a módja, amikor a gyökkel szemben közlekedő menet részére helytelenül álló, nem hasítható váltót a jármű kerekeinek nyomkarimái átállítják. Váltót felválni tilos! Váltófelvágás esetén a felvágott váltót hibásnak kell minősíteni.

Váltóőr: az a személy, akit a helyszíni vagy távvezérelt váltóállítással megbíztak.

Védőváltó: olyan váltó, amely védőállásban megakadályozza, hogy a szerelvény vágányújtára oldalról más szerelvény kerüljön.

Vezetőállás: saját gépi erővel rendelkező kocsik egyik, vagy mindkét végén – típustól és rendeltetéstől függően esetleg középen –, pótkocsinál pedig esetleg az egyik végén a szerelvény vezetésére célszerűen kialakított, minden ehhez szükséges berendezést magában foglaló, az utasok szállításra berendezett – nem nosztalgia – kocsikon az utastértől láthatóan – típustól függően korláttal, válaszfallal, zárt fülkével – elkülönített hely.

Vezérlőkapcsoló: a hajtómotorok fordulatszám-szabályozásához és a villamosfékezéséhez szükséges áramkörök közvetett kapcsolására szolgáló készülék. A szerelvény típusától függően ez az eszköz lehet a menet-, illetve fék lábpedál is.

Vészfékezésnek nevezzük, amikor a hirtelen, váratlanul felmerült veszély miatt kell a szerelvény sebességét a rendelkezésre álló összes fékkel és a homokszóró használatával a lehető legrövidebb idő alatt csökkenteni, illetve megállítani.

Visszafogás: a menetirány megváltoztatása olyan módon, hogy a vezetés a másik irányba az új menetirány szerinti első vezetőállásból történik.

Villamosfékezés: olyan fékezés, amikor a generátorként működő motorban előállított villamos energia az ellenállásokban hővé alakul át, vagy visszatáplálódik a felsővezetékbe.

Vonatvezető: az a személy, aki az árufuvarozást végző szerelvénynél – a járművezetést kivéve – felelős a helyszínen végzendő valamennyi feladat maradéktalan elvégzéséért, beleértve az áru átvételével, illetve átadásával kapcsolatos tevékenységeket is. A járműkísérők és a járművezető(k) felé rendelkezésre jogosult.

Vonóhorog: központi ütközővel nem rendelkező – oldalütközős – szerelvénynél a csavarkapocs beakasztására szolgáló eszköz a vontatáshoz szükséges vonóerő átvételére, illetve átadására.

Zárlámpa: a szerelvény hátsó homlokoldalán elhelyezett, a szerelvény végét sötétben és a távolbalátás korlátozottsága esetén vörös színű fénnel jelző fényforrás, esetleg – a szerelvény típusától függően – fényforrások.

2. MELLÉKLET

ÁLTALÁNOS SEBESSÉGKORLÁTOZÁSOK

1. Az alkalmazható sebesség legfeljebb 30 km/h lehet:

- olyan pályarészeken, ahol a menetsebesség szabályozására a villamosfék használata kötelező,
- ha a sínfék üzemképtelenné válik,
- szerelvény vontatásakor,
- vágánykereszteződésen való áthaladáskor, kivéve, ha jelzőtábla eltérő utasítást ad.

2. Az alkalmazható sebesség legfeljebb 20 km/h lehet:

- ha sötétben, vagy a távolbalátás korlátozottsága esetén a szerelvény elejének, illetve végének megjelölésére szolgáló fényforrás, vagy az összes féklámpa üzemképtelenné válik,
- felbontott pályarészen történő közlekedéskor,
- a járművezető közreműködésével állított elektromos váltó szánszerkezete alatt, ha menetáram felvételével kell váltót állítani,
- hangjelző berendezés meghibásodása esetén,
- helytelen vágányon történő közlekedéskor megállóhelyre való behaladáskor és útkereszteződések előtt, illetve ha a közúti vasúti pálya nincs fizikailag elválasztva a párhuzamos közúti forgalomtól.
- *Megállóhely* jelzőtábla mellett való elhaladáskor, ha nincs elhelyezve *Szükségleszállóhely* kiegészítő tábla, és a megállóban nem kell megállni (a peronnal nem rendelkező megállóhelyeken történő áthaladáskor nem kell sebességcsökkentést alkalmazni),
- olyan pályaszakaszon, ahol nincs rendszeres villamosforgalom,
- az üzemi fék hibája esetén, ha a rögzítőfék és a sínfék üzemképes,
- szerelvény tolásakor,
- teherjárat közlekedésekor, ha csak a mozdonyok vannak megfékezve,

3. Az alkalmazható sebesség legfeljebb 10 km/h lehet:

- főjelző mellett való elhaladáskor, illetve az azt követő váltókon, ha a főjelző használhatatlan,
- kocsiszínek területén a vizsgálóaknával ellátott vágányokon, illetve az épületekben fekvő vágányhálózaton,
- pályán munkát végzők mellett való elhaladás során,
- távirányítású váltón csúccsal szemben történő áthaladáskor, ha az irány-, vagy reteszfény nem világít,
- tolt szerelvény megállóhelyre való behaladásakor.

4. Az alkalmazható sebesség legfeljebb 5 km/h lehet:

- Hibás váltón történő áthaladásakor.
- vízzel elöntött pályarészen, ha a víz a sínkorona szintjét meghaladja, de a 10 cm magasságot még nem éri el, és a járműtípus kezelési utasítása más értéket nem határoz meg.

A váltókon való közlekedéskor engedélyezett általános sebességértékek

	Csúccsal szemben		Gyökkel szemben	
	egyenes irányban	kitérő irányban	egyenes irányban	kitérő irányban
Mechanikus csúcssínrögzítéssel el nem látott váltón	15 km/h		30 km/h *	20 km/h *
Mechanikus csúcssínrögzítéssel ellátott váltón	30 km/h **	20 km/h	50 km/h **	20 km/h

* Váltó hasításakor az engedélyezett sebesség 15 km/h

** Vágányutas biztosítóberendezésbe kötött váltókon egyenes irányban nem kell csökkenteni a sebességet

Az egyes váltókon a táblázatban szereplőtől kisebb vagy nagyobb sebesség is alkalmazható, ha azt külön jelzőtábla jelöli (utasítás **3.4.19.** pont).

3. MELLÉKLET

KÖZLEKEDÉS HEGYIPÁLYÁN

Hegyipályának kell tekinteni azt a pályaszakaszt, ahol az emelkedő legalább 1000 méter egybefüggő hosszban meghaladja a 40 %-et. A hegyipályás vonalszakaszokat társasági utasításban kell felsorolni. Hegyipályán csak olyan járművezető vezethet, aki legalább egy éves villamosvezetői gyakorlattal, továbbá a társasági utasításban előírt vizsgával rendelkezik.

Hegyipályán csak olyan szerelvény közlekedhet, melyen vagy rugóerő-tárolós fék és sínfék van, vagy villamos biztonsági fék és olyan sínfék van, amely a villamosfék áramával és üzemárammal is működtethető. A hegyipályán közlekedő szerelvényt kerékkítámasztó ékkel is el kell látni. A felügyelet nélkül hagyott járművet a rögzítőféken kívül a kerékkítámasztó ékkel is biztosítani kell.

Hegyipályán mind felfelé, mind lefelé közlekedéskor a követési távolság 100 méternél rövidebb nem lehet.

Hegyipályán üzemképtelenné vált szerelvényt egy másik üzemképes szerelvénnel úgy kell összezsátozni, hogy az üzemképes szerelvény a hibás szerelvényt felfelé tolja. Lejtmenetben a vontatásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

4. MELLÉKLET

A TEHERJÁRAT ÉS MUNKAGÉP KÖZLEKEDÉSÉRE VONATKOZÓ KÜLÖN SZABÁLYOK

A melléklet tartalmazza mindazokat a külön szabályokat, melyeket teherjárat és munkagép közlekedése során be kell tartani.

A közúti vasúti üzemvitelből és üzemfenntartásból adódó munkák elvégzésére szerkesztett villamos üzemű, valamint nem villamos üzemű önjáró gépeket munkagépeknek kell tekinteni. Közúti vasúti vágányon villamos üzemű és nem villamos üzemű, csak sín pályás munkagépet olyan munkavállaló vezethet, aki az érvényes gépkezelői vizsgán kívül „V” kategóriára érvényes vezetői engedéllyel is rendelkezik. Közlekedéskor a munkagép sajátosságainak figyelembevételével az utasítás előírásait értelemszerűen alkalmazni kell. Ezen túlmenően az önjáró munkagép (munkagépek) közlekedését – mind a villamos üzeműt, mind a nem villamos üzeműt – végrehajtási utasításban kell szabályozni. A kétéltű járművek csak addig minősülnek munkagépnek, amíg a vasúti vezetőkerekek igénybevételével sín pályán közlekednek. A kétéltű járművekkel kapcsolatban bővebb szabályozást a **6. melléklet** tartalmaz.

A teherjáraton és munkagépen a munka elvégzéséhez szükséges számú munkavállalónak kell tartózkodni, akik közül egynek az esetlegesen adódó forgalmi feladatok ellátására kiképzettnek kell lenni. Teherjáraton a járművezetőn kívül kell lenni egy kísérőnek, ha a továbbított teherkocsik száma egynél több. Menet közben az anyagszállító járaton csak az oda beosztottak tartózkodhatnak.

Ha a szállított anyag terjedelme vagy tömege indokoltá teszi, akkor legfeljebb 2 darab közúti vasúti teherkocsit szabad a mozdonyhoz kapcsolni. Kivétel ez alól a sínszállítás, illetve más hosszú tárgyak szállítása, mert akkor a szállítandó sín, illetve más tárgy hosszúságának megfelelő darabszámú speciális szállítóeszközt kell a mozdonyhoz kapcsolni.

A szállítás kezdeténél a szükséges forgalmi feladatokat is ellátó kísérőnek kell meggyőződnie arról, hogy a szállítandó járművek, törzsegységek, anyagok, alkatrészek a szállítólevélben feltüntetett mennyiségben megvannak-e. Azoknak a rendeltetési helyre történő szállításáért a kísérő a felelős. A kísérő a szállítólevélen nem jelzett hiányra vagy sérülésre köteles figyelmeztetni az anyag átadóját. Ha a hiány nem pótolható, vagy a sérülés nem javítható, akkor az átadó köteles azt a szállítólevélen feltüntetni, és azt mind neki, mind a kísérőnek alá kell írni.

A szállítás befejezésekor a járműkísérő feladata átadni a szállított anyagot a rendeltetési helyen az átvételre illetékes munkavállalónak. Az átvevő az átvételt aláírásával köteles elismerni. Amennyiben a szállított anyag átadása nem a szállítólevélen feltüntetett mennyiségben történik, a hiányos, esetleg sérüléssel átadást a kísérő aláírásával köteles elismerni.

Menet közben a kísérőnek a hátsó mozdonyon kell tartózkodnia. Amennyiben a továbbított teherkocsik valamelyike rendelkezik kézifékkal és fékállással, és nincs felszerelve működőképes átmenő légfékkel, akkor a kísérőnek menet közben a fékállásban kell tartózkodnia, és a kéziféket az első mozdony vezetőjétől kapott jelzések szerint kezelnie kell.

Az első mozdony által a kísérő részére adott jelzések a következők lehetnek:

- Figyelj!: a mozdony légsípjával adott egy hosszú jelzés (–)
- Féket húzd meg!: a mozdony légsípjával adott három rövid jelzés (′ ′ ′)
- Féket ereszd meg!: a mozdony légsípjával adott hosszú – rövid – hosszú jelzés (– ′ –)
- Vészjelzés: a *Féket húzd meg!* jelzés legalább háromszori adása (′ ′ ′ ′ ′)

Hegyipályán teherjárat csak hegyipályás mozdonnyal közlekedhet. Hegyipályán egy mozdonnyal csak egy teherkocsi, vagy két sínszállító közúti vasúti teherkocsi továbbítható, ha a kocsi vagy rakománya a szabadlátást nem korlátozza, és a kocsi össztömege az 5 tonnát nem haladja meg. A kocsikat mindig a mozdony emelkedő felőli végéhez kell csatolni.

Ha a szabadlátás korlátozott, vagy a kocsi össztömege 5 tonnánál nagyobb, akkor két mozdonyt kell alkalmazni, egyet elöl, egyet hátul. Ilyen esetben két teherjárművet is lehet továbbítani, de az össztömeg a 10 tonnát nem haladhatja meg. Ha a terhelés a 10 tonnát meghaladja, az emelkedő felőli végén egy, a lejtő felőli végén pedig annyi mozdonyt kell alkalmazni, hogy az egy mozdonyra jutó terhelés az 5 tonnát ne haladja meg, azonban 4 mozdohnál többet alkalmazni nem szabad.

Teherjárat és munkagép legfeljebb **30 km/h** sebességgel közlekedhet, ha a megfékezettséget csak a mozdonyok biztosítják vagy hegyipályán lefelé halad.

5. MELLÉKLET

A LÉGFÉKES ÜZEMI FÉKKEL RENDELKEZŐ ÉS A NOSZTALGIAJÁRMŰVEK KÖZLEKEDÉSÉRE VONATKOZÓ KÜLÖN SZABÁLYOK

Nosztalgiajárműnek minősül az a motor- vagy pótkocsi, amelynek berendezései korhű kialakításuk miatt részben vagy egészben nem felelnek meg az utasítás 9. és 10. pontjában támasztott követelményeknek.

Az utasokkal közlekedő, nem önműködő ajtókkal ellátott nosztalgia szerelvényekre legalább két fős személyzetet kell biztosítani. A járműkísérő az a személy, aki a szerelvényen tartózkodik, és az utasításból, valamint az egyéb társasági szabályozásokból adódó forgalmi és egyéb feladatokat (jegyértékesítés, kézi működtetésű ajtók kezelése, stb.) ellátja.

A nem önműködő ajtókkal ellátott nosztalgiajáratok személyzetét személyre szólóan el kell látni egy darab jelzősípval.

A nosztalgia szerelvények berendezései

Áramszedő: a nosztalgia járműveken alkalmazhatnak a haladási irányra nem érzékeny (utasítás 9.3. pont), illetve a haladási irányra érzékeny áramszedőt.

A haladási irányra érzékeny áramszedőt úgy kell beállítani, hogy az menet közben hátrafelé dőljön. A szerelvény haladási irányának megváltoztatása esetén az áramszedőt át kell fordítani azon a helyen, ahol a munkavezeték magassága ezt lehetővé teszi és nincs felfüggesztési pont. Az átfordítás megkezdése előtt a járművezetőnek meg kell győződnie arról, hogy az áramszedőkötel nincs-e elakadva.

Ha az átfordítás a szerelvény álló helyzetében elvégezhető, akkor az a járművezető feladata. Amikor az átfordítás csak menet közben végezhető el, akkor az átfordítást a járműkísérő végzi, aki a járművezetőtől kapott szóbeli engedélyre fordítja át az áramszedőt. Az átfordítás időtartamára a járművezetőnek ki kell kapcsolnia a hajtómotorok menetáramát. A hajtómotorok menetáramát csak akkor szabad újra bekapcsolni, ha az áramszedő átfordulásának megtörténtét a segítő személy szóban közli a járművezetővel.

Amennyiben a haladási irányra érzékeny áramszedőt a munkavezeték magassága miatt sem álló helyzetben, sem menet közben nem lehet átfordítani, de a haladási irányt meg kell változtatni, akkor előre álló áramszedővel kell haladni az átfordításra alkalmas helyig. Ilyenkor a járművezetőnek az előre álló áramszedőt az áramszedőkötelnél fogva kell tartania, és ahol az elakadás veszélye fennáll (munkavezeték-elágazás, csatlakozás, keresztezés stb.) le kell húzni, és lendülettel áthaladni. Az áramszedő lehúzása előtt ki kell kapcsolni a hajtómotorok menetáramát.

Ikerkocsiknál mindig a menetirány szerinti első kocsi áramszedőjét kell felengedni. A menetirány szerinti első áramszedővel való közlekedés lehetetlenné válása esetén a hátsó áramszedőt kell felengedni, és csak az azon a járművön lévő menetkapcsolóval szabad a szerelvényt vezetni a szerelvény tolására (utasítás 12.9. pont) és a köztes vagy hátsó vezetőállásból történő vezetésre (utasítás 12.12. pont) vonatkozó szabályok szerint.

Kézikapcsoló: a hajtómotorok áramkörében lévő főkapcsoló, amelynek bekapcsolt állapotában a hajtómotorok és a menetkapcsoló áramköre feszültség alá kerül. Üzem közben a kézikapcsolót bekapcsolt helyzetben kell tartani. A hajtómotorok menetáramkörében lévő kézikapcsolót a szerelvény álló helyzetében szabad bekapcsolni, ha a menetkapcsoló kikapcsolt helyzetben, az irányváltó-szabályzó pedig 0 állásban van. Amennyiben a menetkapcsolóval nem lehet megszakítani a hajtómotorok menetáramát, vagy a menetkapcsoló feszültség-mentesítése válik indokolttá, a kézikapcsolót ki kell kapcsolni.

Lemezbiztosító: a biztosító a kocsiszekrény alatt található. A lemezbiztosítóban a kábelvégek egy kis láda belsejében vannak elhelyezve, a biztosítóbetét pedig a láda ajtajára szerelt kapcsok közé van szorítva. Az esetlegesen kiolvadó betét a láda alján lévő lyukon keresztül kifolyik, így az áramkör megszakad.

A biztosító betét cseréje előtt az áramszedőt le kell húzni a jármű feszültségmentesítése érdekében, a menetkapcsolót és az irányváltó-kapcsolót 0 állásba kell állítani és a járművet be kell fékezni. A biztosítószekrényben kerülnek elhelyezésre a tartalék olvadóbetétek.

Járművilágítás: a főárammal működő világítást be kell kapcsolni zivatar vagy a feszültség kimaradása esetén is, valamint elektromos hiba keresése alkalmával. A világítás bekapcsolása és kikapcsolása a járművezető feladata.

Forgalom közben nem szabad elindulni a végállomásról, ha a szerelvény világítása üzemképtelen. Ha a szerelvény világítása csak részben válik üzemképtelenné, a járművezető azonnal köteles ellenőrizni, hogy a tompított fényszóró, illetve a szerelvény végén lévő zárlámpa világít-e. Ha jármű világítása nem működik, akkor az utasítás **9.4.** pontjában leírtak szerint kell eljárni.

Indulásjelző berendezés: a nem távműködtetésű ajtókkal ellátott szerelvényeknél az akusztikai jelzéssel együtt működő optikai jelzés alkalmazása is lehetséges olyan módon, hogy az utastérben legalább egy vörös fényű, míg a le- és felszálló ajtóknál – kívülről is jól láthatóan – egy-egy sárga fényű lámpának kell világítania. Az ilyen szerelvényeknél üzemképtelennek kell tekinteni az indulásjelző berendezést akkor is, ha annak csak az akusztikai vagy csak az optikai része vált üzemképtelenné. Ebben az esetben a rendellenességre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

Amennyiben nincs indulásjelző berendezés a szerelvényen, a járműkísérőnek szerelvényről leszállva jelzősípval, vagy a járművön jelzőcsengővel kell indulásjelzést adnia a járművezető részére.

Visszapillantó tükrök: a nosztalgia járműveken nem kötelező a visszapillantó tükrök alkalmazása. A járművezető szükség esetén a járműkísérő segítségét köteles igénybe venni.

Kézi működtetésű ajtók

Lecsapó ajtók és kertajtók: a szerelvény típusától függően alkalmazott le- és felszállás céljára szolgáló lecsapó és kertajtókat az utasok nyitják-csukják a megállóhelyeken, a le- és felszállásra megjelölt oldalon.

Tolóajtók: a szerelvény típusától függően alkalmazott, rendszerint a szerelvény hossz tengelyével párhuzamosan mozgó, le- és felszállás céljára szolgáló tolóajtókat az utasok nyitják-csukják a megállóhelyeken a le- és felszállásra megjelölt oldalon. Ha a vezetőfülkében lévő menetirány szerinti jobb oldali ajtó pisztolyzáras zárszerkezettel van ellátva, akkor annak az ajtónak nyitása-csukása a járművezető kötelessége. A járművezető által nyitható-csukható

pisztolyzáras zárszerkezettel ellátott ajtót a menetirány szerinti első vezetőfülkében menet közben csukva, és a pisztolyzár tolattyújával rögzítve kell tartani.

Amennyiben a közlekedésre igénybevett útvonalon le- és felszállásra nem kell használni a hátsó vezetőfülkében levő pisztolyzáras zárszerkezettel ellátott ajtót, úgy azt állandóan csukva, és a rögzítő pisztolyzár tolattyúját lezárva kell tartani.

Kézi működtetésű ajtók kezelése: ha a közlekedésre igénybevett útvonalon a szerelvénynek mindig ugyanazon oldalán történik a le- és felszállás, úgy a le- és felszállás oldalán levő ajtókat menet közben csukva, míg a le- és felszállásra nem használt oldalon levő ajtókat csukva és zárva (rögzítve) kell tartani. Ha a közlekedésre igénybevett útvonalon a le- és felszállás a szerelvény váltakozó oldalán történik, úgy az ajtókat menet közben mindkét oldalon csukva kell tartani.

A járműkísérő köteles ellenőrizni, és ha szükséges elvégezni a szerelvény ajtajaival kapcsolatos feladatokat (üzemképesség ellenőrzése, ajtók zárt állapotának ellenőrzése, stb.).

Téli ajtók: Azokon a kocsikon, amelyeken téli ajtó van, és a le-, illetve felszállás mindig a jobb oldalon történik, a bal oldalon lévőket a téli időszakban zárva, a jobb oldalon levőket pedig nyitva kell tartani. Azokon a járatokon, ahol a le- és felszállás váltakozó oldalon történik, egyik téli ajtó sem csukható be. Olyan járatokon, melyeken a le- és felszállási oldal a végállomáson változik meg, a menetirány szerinti bal oldalon levő ajtókat zárva kell tartani.

Válaszfalajtók: a szerelvény típusától függően alkalmazott, a peront az utastértől elválasztó válaszfalajtókat az utasok nyitják-csukják. A válaszfalajtókat lehetőleg zárva kell tartani. Ha a szerelvény vezetése a hátsó vezetőfülkéből történik (utasítás **12.12.** pont), a válaszfalajtókat menet közben nyitva kell tartani.

Védőkorlát: a nyitott vezetőállású szerelvények vezetőállásait védőkorláttal lehet körülvenni. A járművezető által elfoglalt vezetőállásban menet közben a védőkorlát használata – amennyiben az rendszeresítve van – kötelező. A járművezető által el nem foglalt – üzemképes – vezetőállás védőkorlátját görbületével befelé, a szélvédőablak felé fordítva kell feltenni. A védőkorlát kezelése a járművezető feladata.

A nosztalgiaszerelvények fékezésével és fékberendezéseivel kapcsolatos kiegészítő információk

Kézifék: a kézfék olyan rögzítőfék, amelynek segítségével a járművezető a fékhatást a kézfék kezelőszervével a fékrudazaton át közvetlenül fejti ki. A kézfék az üzemi fékkel már megállított szerelvény hosszantartó, biztonságos rögzítésére szolgál.

A kézféket használni kell:

- a szerelvény hosszantartó rögzítése esetén,
- ha a járművezető elhagyja a jármű vezetőállását,
- a szerelvény megállítására az üzemi fék üzemképtelensége esetén,
- a sebességszabályozásra a villamosfék üzemképtelensége esetén,
- csatoláskor a csatoló szerelvény szükséges állva tartása végett.

A szerelvény típusától függően a kézfék lehet:

- önzáró rendszerű,
- rögzítő szerkezettel ellátott.

A kézfék akkor üzemképes, ha:

- a fékhatás kézi erővel könnyen szabályozható,
- sem egyenes pályán, sem ívben a fék nem szorul,
- teljes befékezéskor vízszintes és egyenes pályán a szerelvény a menetkapcsoló menet második fokozatán, illetve a vezérlőkapcsoló ennek megfelelő pozíciójában még nem tud megindulni,
- a szerelvény által bejárható emelkedőn, illetve lejtőn az üzemi fékkel megállított szerelvényt a terheléstől függetlenül tartósan és biztonságosan állva tartja.

A kézifék meghibásodása esetén a rögzítőfékre vonatkozó szabályok (utasítás **10.3.** pont) szerint kell eljárni.

Levegőrendszer: a szerelvény sűrített levegővel működő berendezéseinek ellátását biztosító rendszer. A szerelvény sűrített levegővel történő ellátásáért a légsűrítő felel, amelynek két fajtáját különböztetjük meg:

- motoros légsűrítő: jellemzően villanymotorral meghajtott, sűrített levegőt előállító berendezés,
- kényszermeghajtású légsűrítő: olyan berendezés, amelyet a jármű tengelyére szerelt hajtáslánc működtet, így levegőt csak akkor termel, ha a jármű mozgásban van.

A szerelvényt átvevő járművezető a légtartályok tömítettségét a vezetőállásban lévő légnyomásmérő műszerről, míg a működtető rendszer tömítettségét a berendezés legalább kétszeri – a szerelvény álló helyzetében történő – működtetésével köteles ellenőrizni. Hallható fűvás a fékrendszer levegőrendszerében sem feloldott, sem befékezett állapotban nem engedhető meg.

A járműátvétel során kivételt jelent a kényszermeghajtású légsűrítő üzemképességének vizsgálata, amelynek működését a forgalomba állást követően kell ellenőrizni. A kényszermeghajtású légsűrítővel felszerelt járműveket 3 bar légnyomás eléréséig villamosfékkel és kézifékkal kell fékezni.

A tárolótérben lévő levegő nyomásának szinten tartása érdekében a légsűrítőt üzem közben működőképes állapotban kell tartani. A légfék akkor tekinthető üzemképessnek, ha a tárolótérben lévő levegő nyomása folyamatosan legalább 3 bar.

Amennyiben a levegőrendszerben műszaki hiba következik be, akkor az üzemi fékberendezésre és az üzemi fékre vonatkozó szabályok (utasítás **10.2.** pont) szerint kell eljárni.

Légfék: egyes járműtípusoknál a sűrített levegővel működtetett fékkel történik a szerelvény üzemi fékezése, vagy a más rendszerű fékkel megállított szerelvény rögzítése az utascsere időtartamára.

A járművezető által közvetlenül működtetett légfék akkor üzemképes, ha azzal a jó állapotban lévő, nem síkos vágányon, vízszintes, egyenes pályaszakaszon, terheletlen szerelvénnel legalább 1,1 m/s² lassulás érhető el (pl. 10 km/h sebességnél 3,5 m a fékút).

A szerelvény rögzítésére használt rögzítő légfék akkor üzemképes, ha a más rendszerű fékkel megállított szerelvényt – maximális terhelésnél is – a szerelvénnel járható legnagyobb emelkedőn az utascsere időtartamára biztonságosan rögzíti. Amennyiben a jármű rendelkezik rögzítő légfékkel, akkor annak olyannak kell lennie, hogy a rögzítő légfék oldása a forgalomban lévő szerelvénnél csak a menetáram bekapcsolásával egy időben következhesen be.

A járművezető által közvetlenül működtetett légféknél a forgalomban való részvétel közben történt megállás után a befékezett szerelvénnél a féksabályozót 0 állásban, míg esésben, illetve emelkedésben levő pályán fékhelyzetben kell tartani. A féket csak a szerelvény indításakor szabad oldani. A légféket állva tartásra csak járművezető felügyelete alatt álló

járműveken szabad használni, minden más esetben a rögzítőfékkel kell a szerelvényt tartósan állva tartani.

Veszély esetén a légfék fékező hatásának növelésére – a szerelvény típusától függően – a rendelkezésre álló kiegészítő fék(ek)et is használni kell.

Ha a járművezető a légfék vagy a rögzítő légfék üzemképtelenségét állapítja meg a végállomáson, akkor az üzemképtelenségre vonatkozó szabályok (utasítás **9.2.** pont) szerint kell eljárnia. Amennyiben az üzemi fékezésre használt légfék a két végállomás között válik üzemképtelenné, akkor a meghibásodásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

Biztonsági légfék: az olyan több kocsiból álló szerelvényeket, amelyek üzemi légfékjét a járművezető közvetlenül működteti a fékezőszeleppel, biztonsági légfékkel is el kell látni.

A biztonsági légfék rendeltetése, hogy szerelvényt szakadás esetén a leszakadt részt befékezze a saját légtartályában tárolt levegővel, ezért gondoskodni kell a biztonsági légtartály levegőnyomásának állandósításáról, valamint a csatolt kocsik között a vészcsaplánc szabályos elhelyezéséről. A vészcsapláncot a vonó kocsinál a horogra, míg a vontatott kocsinál a vészcsap karjára kell helyezni. A biztonsági légtartály levegőnyomásának állandósítása végett a fékszabályzót kell fékhelyzetre állítani a szerelvény álló helyzetében, amikor a levegőrendszer tárolóterében legalább három bar a levegő nyomása, s ezt üzem közben annyiszor kell ismételni, ahányszor azt a nyomás állandósítása szükségessé teszi.

A szerelvényt átvevő járművezető köteles ellenőrizni a vészcsaplánc szabályos elhelyezését, valamint elindulás előtt gondoskodnia kell a biztonsági légtartály levegőnyomásáról. Forgalom közben a biztonsági légtartály levegőnyomásának állandósításáról ugyancsak a járművezető köteles gondoskodni.

A biztonsági légfék üzemképtelensége esetén az üzemi légfék üzemképtelenségére vonatkozó szabályozás szerint kell eljárni.

Elzárócsapok: egyes kocsik elején és végén a légvezetékeknek egy-egy elzárócsapja van. Szóló kocsik esetén a csapoknak a vonat elején és végén zárva, szerelvényben történő közlekedés esetén a vonat elején és végén zárva, a kocsik között pedig nyitva kell lenniük. Ha a vonat elején vagy végén valamelyik csap nyitva marad, és a tömlő vagy a tömlőfejben lévő szelep hibás, úgy a levegő a fékhenger helyett a szabadba jut. Ha a kocsik között valamelyik csap zárva marad, akkor a pótkocsi légvezetékébe nem jut sűrített levegő, így a pótkocsi nem fékeződik.

Villamosfék: a szerelvény típusától függően lehet:

- üzemi fék,
- az olyan szerelvényenél, ahol a légfék az üzemi fék, az üzemi fék kiegészítője.

Az üzemi féknek használt villamosfék a szerelvény típusától függően lehet:

- önálló fék, amikor csak a generátorként működő motorok fékezik a szerelvényt,
- szolenoid fékkel együtt működő, amikor a szolenoid fék fékezőereje a villamosfék fékáramától függ,
- sínfékkel együtt működő, amikor a sínfék fékezőereje a villamosfék fékáramától függ.

Az üzemi fékként használt villamosfékkel történt megállás után az utascsere időtartamára a kézfékekkel, illetve – a szerelvény típusától függően – a rögzítőfékkel kell a szerelvényt rögzíteni, és azt csak indításkor szabad oldani.

Villamos biztonsági fék: egyes légfékes üzemi fékű járműveknél a villamosfék áramkörét úgy alakítják ki, hogy ha mindkét irányváltó kapcsoló 0 állásban van, és lejtős pályán a kocsik

megfutamodik, akkor olyan ellenállás nélküli villamosfékezés jön létre, mely megakadályozza, hogy lejtős pályán a szerelvény mintegy 3 km/h-nál nagyobb sebességre gyorsuljon.

Kocsiszíni átvételkor a villamos biztonsági fék üzemképességéről úgy kell meggyőződni, hogy a szerelvényt 3-5 km/h sebességre fel kell gyorsítani majd az irányváltó-kapcsolót határozott mozdulattal 0 állásba kell állítani. Ilyenkor érezhető fékhatást kell tapasztalni. Ha az ilyen járművet tolni vagy vontatni szükséges, akkor az irányváltó-kapcsolót az egyik vezetőállásban a haladási iránynak megfelelő állásba kell állítani. Ilyen esetekben a járművezetőnek vagy a járműkísérőnek is ezen a vezetőálláson kell tartózkodnia.

Ha a villamos biztonsági fék a közúti forgalomban való részvétel közben üzemképtelenné válik, de a szerelvény többi fékberendezése üzemképes, a rendellenességre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

Ellenáram: az összes fékberendezés elomlása esetén a járművet ellenárammal kell megállítani. Az ellenáram bekapcsolásakor a motorok ellenkező irányba forgatják a kerekeket, és így fékezik le a járművet. Az ellenáramot, mint féket csak egyszer szabad használni; megállás után a szerelvényt el kell tolni (utasítás **12.9.** pont).

Ellenáram használatának szükségessége esetén az irányváltó kapcsoló gyors hátraállítása után a menetáram első fokozatát kell bekapcsolni, majd a jármű megállásának pillanatában azonnal ki kell kapcsolni, nehogy a jármű hátrafelé induljon. Ellenáram használatakor egynél több fokozatra bekapcsolni nem szabad, mert a motorbiztosító kiolvadhat.

A nosztalgiaszerelvények közlekedésével kapcsolatos kiegészítő rendelkezések

Megállás a megállóhelyen: a megállóhelyeken való tartózkodás ideje alatt a járműkísérőnek lehetőleg a kocsí hátsó peronján kell tartózkodnia úgy, hogy az utasok le- és felszállását figyelemmel kísérhesse. Kézi működtetésű ajtókkal ellátott szerelvényen, ha már megadta az indulásjelzést, az elkésve le- vagy felszállni szándékozó utasokat a mozgó jármű okozta balesetveszélyre figyelmeztetnie kell, ha szükséges, akkor a járművezetőnek adott *Megállj!* jelzés adásával a szerelvényt meg kell állítani.

Kettős megállóhelyen a másodiknak érkező, és már lelassított, kézi működtetésű ajtókkal ellátott szerelvényt felgyorsítani akkor sem szabad, ha az elől lévő szerelvény a megállóhelyről már kiindult. Ha gyorsítás nélkül a szerelvény nem haladna be a *Megállóhely jelzőtábla* (utasítás **3.4.9.** pont) vonaláig, akkor az eredetileg szándékozott helyen kell a szerelvényt megállítani.

A jármű visszafogása végállomáson: olyan végállomáson, ahol nincs hurokvágány, a jármű visszafogása után a járműkísérő a jármű ajtajait az új menetiránynak megfelelően köteles kinyitni, illetve becsukni.

Utasok megszólítása: Lehetőleg kerülni kell a személyes megszólítást. A megszólítás általánosságban szóljon mindenkihez, pl. „Kérem a jegyeket felmutatni”, „Kérem a jegyeket megváltani vagy kezelésre átadni”, „Szíveskedjenek előre fáradni”, „Szíveskedjenek az ülőhelyeket elfoglalni”, „Ne szálljon le, még nem vagyunk a megállóhelyen” stb.

6. MELLÉKLET

A NEM VILLAMOS ÜZEMŰ JÁRMŰVEK KÖZLEKEDÉSÉRE VONATKOZÓ KÜLÖN SZABÁLYOK

A nem villamos üzemű járművek két csoportba oszthatók:

- nem villamos üzemű vasúti járművek,
- kétéltű járművek.

A nem villamos üzemű járművek a közúti vasúti pályahálózaton csak „V” kategóriára érvényes vezetői engedéllyel és érvényes társasági igazolással vezethetők.

A nem villamos üzemű járművekre az utasítás jelzési részének (2-5. fejezet) alábbi pontjai nem érvényesek:

- 3.4.21. Trolibusz munkavezeték-kereszteződés alatt engedélyezett sebesség jelzőtábla (kivéve közúti vasúti szerelvény vontatásakor vagy tolásakor, amennyiben annak áramszedője érintkezik a munkavezetékkel)
- 3.4.27. Szakaszszigetelő jel
- 3.4.28. Feszültséghatár jelzőtábla

A *Villamos váltóállítás helyére figyelmeztető jel* (utasítás **3.4.4.** pont) csak abban az esetben érvényes ezekre a járművekre, amikor a váltóállítás nem a felsővezetékre szerelt szánszerkezet segítségével történik, illetve a jármű el van látva a váltó távirányítással történő átállításához szükséges berendezéssel. Ha ilyen járművek haladnak át a járművezető közreműködésével állított távirányítású váltókon, akkor a *Váltóreteszelő jelzőt* (utasítás **3.4.3.** pont) általában nem működtetik.

A **nem villamos üzemű vasúti járművek** jellemzően belsőégésű motoros erőforrással rendelkeznek. Az ilyen járművekkel rendszeresen járt szakaszokon olyan biztosítóberendezéseket kell alkalmazni, amelyek megbízhatóan érzékelik az áramszedővel nem rendelkező járművek mozgását. Amennyiben nem alkalmas a társaság kezelésében lévő valamennyi vonal az ilyen járművek rendszeres közlekedésére, akkor a nem villamos üzemű vasúti járművek által járható útvonalakat társasági szabályozásban kell meghatározni. A nem megjelölt szakaszokon az ilyen járművek csak rendkívüli esetben közlekedhetnek.

A nem villamos üzemű vasúti járművekre nem érvényesek az utasítás forgalmi részének (6-12. fejezet) alábbi pontjai:

- 8.15. Trolibusz munkavezeték-kereszteződések (kivéve közúti vasúti jármű vontatásakor vagy tolásakor, ha annak áramszedője érintkezik a munkavezetékkel)
- 9.3. Áramszedő
- 12.15. Eljárás a hálózati feszültség kimaradása esetén

A nem villamos üzemű vasúti járművek saját erőforrásához, fékrendszeréhez köthető berendezéseinek kezelését és a meghibásodásuk esetén követendő eljárást a járművek kezelési szabályzatában kell ismertetni, amely nem tartalmazhat az utasítással ellentétes szabályozást.

A **kétéltű járművek** olyan járművek, amelyek közúti és vasúti járműként is üzemelhetnek. A vasúti vágányokon történő haladást a vasúti vezetőkerékek teszik lehetővé. Egyes típusoknál a járművek meghajtását és fékezését a közúti közlekedéskor használt kerekek biztosítják. A kétéltű járművek alapvetően közúti járművek, a közúti vasúti pályán csak rendkívüli esetben (hibaelhárítás, meghibásodott jármű vontatása, stb.) közlekednek. A kétéltű járművekkel utasok nem szállíthatók, az ilyen járműveken csak a járat közlekedési céljának megfelelő személyek tartózkodhatnak. A kétéltű járművek a közúti vasúti pályán legfeljebb **50 km/h** sebességgel közlekedhetnek.

A kétéltű járművekre nem vonatkoznak az utasítás forgalmi részének (6-12. fejezet) alábbi pontjai:

- 8.15. Trolibusz munkavezeték-keresztvezetékek (kivéve közúti vasúti jármű vontatásakor vagy tolásakor, ha annak áramszedője érintkezik a munkavezetékkel)
- 9.3. Áramszedő
- 9.9. Indulásjelző berendezés
- 9.10. Távműködtetésű ajtók
- 9.11. Homokszóró
- 9.13. Vészjelző, utastéri vészfék, ajtóvérsnyítő
- 9.14. Hangerősítő berendezés, utastájékoztató berendezés
- 10.4. Sínfék
- 10.5. Vészfékezés
- 11.8. Utasok le- és felszállása
- 12.15. Eljárás a hálózati feszültség kimaradása esetén
- 12.19. Utas rosszulléte
- 12.20. Jármű utasterének beszennyezése
- 12.21. Személy kizárása az utazásból

Amennyiben a kétéltű jármű kisiklik (utasítás **12.16.** pont), akkor a gumikerekek segítségével meg kell próbálni visszaállni a vágányra, vagy elhagyni a közúti vasúti vágányok úrszelvényét. Ha ez nem lehetséges, akkor szükség esetén intézkedést kell tenni a jármű fedezésére. Ebben az esetben a kisiklást jelenteni kell a járművezető munkáját közvetlenül irányító vezetőnek, és műszaki mentést kell kérni.

Kétéltű járművekkel a közúti vasúti vágányra csak akkor szabad ráállni, illetve azt elhagyni, ha a szabadlátás és a távolba látás nem korlátozott, illetve ha a ráállás helyéhez másik közúti vasúti jármű nem közeledik, vagy már megállt. Ha ez nem lehetséges, akkor intézkedést kell tenni a jármű fedezésére. A közúti vasúti vágányra történő ráállásnak, illetve a vágány elhagyásának burkolt pályaszakaszon kell történnie. Amennyiben a kétéltű jármű el van látva figyelmeztető jelzést adó sárga villogó lámpával, úgy azt a vasúti vágányon történő tartózkodáskor működtetni kell.

A kétéltű járművek saját erőforrásához, fékrendszeréhez köthető berendezéseinek kezelését és a meghibásodásuk esetén követendő eljárást a járművek kezelési szabályzatában kell ismertetni, amely nem tartalmazhat az utasítással ellentétes szabályozást.