

BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI ZÁRTKÖRŰEN MŰKÖDŐ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

1/VÜVHU/2023.

VASÚTI ÜZEMELTETÉSI VEZÉRIGAZGATÓ-HELYETTESI UTASÍTÁS

Tárgy: a közúti vasutak F.1-F.2. számú jelzési és forgalmi utasításának társasági sajátosságokat tartalmazó kiegészítése – általános rendelkezések

I. Az utasítás célja

A közúti vasutak F.1-F.2. számú jelzési és forgalmi utasítását (a továbbiakban: Utasítás) a Nemzeti Közlekedési Hatóság UVH/VF/NS/A/1342/2/2016. számon hagyta jóvá. A jóváhagyással egyúttal úgy rendelkezett, hogy a vasúttársaságokra vonatkozó sajátos szabályozásokat végrehajtási utasításokban kell megjeleníteni, ezek kiadását – figyelembe véve a jóváhagyott Jelzési és forgalmi utasítás rendelkezéseit – a Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: BKV vagy Társaság) hatáskörbe utalja.

Az Utasítás társasági sajátosságokat tartalmazó kiegészítéseként jelen utasítással (a továbbiakban: VÜVHU) általános szabályozásként a következőket rendelem el.

II. A VÜVHU hatálya**1. A VÜVHU személyi hatálya:**

A VÜVHU személyi hatálya kiterjed a forgalmi feladatot ellátó munkakörben dolgozó munkavállalókra, továbbá azon munkavállalókra, akiknek a tevékenysége a forgalom szervezésével, lebonyolításával, biztosításával összefügg, valamint a Társaság alkalmazásában álló, az adott szakterületre érvényes rendelkezési, intézkedési, illetve ellenőrzési joggal rendelkezőkre.

2. A VÜVHU tárgyi hatálya:

A VÜVHU tárgyi hatálya kiterjed a Társaság valamennyi pályahálózatára, telephelyeire, javítótelepeire.

III. Általános rendelkezések**III.1. Az Utasítás 3.4.15.1. pontjának kiegészítése (Tiltott egyidejű menetekre vonatkozó jelzőtáblák)**

Ha a tiltott egyidejű menetekre vonatkozó jelzőtábla olyan kiegészítő jelzővel van ellátva, amelyen járműtípus(ok) van(nak) jelölve, akkor a tiltott egyidejű menet a kiegészítő jelzőn nem szereplő járműtípusokra is vonatkozik abban az esetben, ha a tiltott egyidejű menetekre vonatkozó jelzőtáblával megjelölt pályaszakaszhoz érkező ellenirányú jármű típusa megegyezik a kiegészítő jelzőtáblán szereplővel.

Hóseprő mozdonyal tiltott egyidejű menetekre vonatkozó jelzőtábla alá tartozó pályaszakaszra történő behaladáskor minden esetben elsőbbséget kell adni a szembejövő jármű részére (a hóseprő mozdony vezetőjének az elsőbbségről le kell mondania).

III.2. Az Utasítás 3.4.29. pontjának kiegészítése (Kiegészítő jelzők)

Áramkorlátozás és Áramkorlátozás vége jelző

A jelző mindkét oldalon sárga alapszínű, hosszabbik oldalára fektetett téglalap alakú tábla, amelynek egyik oldalán fekete karakterekkel írt ÁRAMKORLÁTOZÁS felirat olvasható (1. sz. ábra), másik oldalán e felirat áthúzva látható (2. sz. ábra).



1. ábra



2. ábra

Az Áramkorlátozás, illetve az Áramkorlátozás vége kiegészítő jelzőt a Szakaszszigetelő jelzővel (Utasítás 3.4.24.) együtt kell elhelyezni azon táplálási szakasz kezdeténél, illetve végénél, ahol az áramellátás rendszere azt szükségessé teszi. Szükség esetén a kiegészítő jelzés elhelyezhető az áramellátásért felelős szakterület által meghatározott egyéb ponthoz kötve is (például betáplálási szakaszhoz). A jelző hatálya akkor kezdődik, amikor a jármű első munkavezetékkel érintkező áramszedője elhalad az áramkorlátozás kiegészítő jelző mellett, s akkor ér véget, amikor az utolsó munkavezetékkel érintkező áramszedő is kihaladt az áramkorlátozás alá eső szakaszból.

III.3. Az Utasítás 4.2.5. pontjának kiegészítése (Indulásjelzés)

A „*vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól*” szóló 19/2011 (V.10.). NFM rendelet – az Utasítás jóváhagyását követően történt – módosítása értelmében az indulásjelzés adására jogosult munkavállalók felsorolása kiegészül a *közúti vasúti járművezető* munkakörrel.

III.4. Az Utasítás 6.7. pontjának kiegészítése (A szolgálat megkezdése)

A járművezetői szolgálatot ellátó munkavállalónál a vezetés időtartama alatt legalább egy darab üres európai baleseti bejelentő nyomtatványnak kell lennie, amelyet a telephelyi diszpécser biztosít a nála lévő tartalékkészletből. Amennyiben ez felhasználásra kerül, akkor a telephelyi diszpécsernek (vagy a forgalmi szolgálat által megbízott személynek) intézkednie kell a dokumentum mielőbbi pótlásáról.

III.5. Az Utasítás 6.10. pontjának kiegészítése (Utasítások kiadása és végrehajtása): Írásbeli rendelkezés kiadása

Írásbeli rendelkezés az Utasításban meghatározott esetekben adható ki, és a rajta feltüntetett időtartamig érvényes.

Írásbeli rendelkezés kiadására jogosultak azok a Társaság állományába tartozó munkavállalók, akik az adott szakterületre érvényes rendelkezési vagy intézkedési joggal rendelkeznek, és akiket a rendkívüli esemény esetében közvetlenül érvényesíthető rendelkezési, illetve irányítói jog illet meg a forgalom lebonyolítását érintő kérdésekben.

Írásbeli rendelkezés kiadásakor a jelen VÜVHU 1. számú mellékletben lévő dokumentumot kell két példányban értelemszerűen kitölteni. A tárgyban felsorolt lehetőségek közül egy írásbeli rendelkezésen csak egy jelölhető be. A tőpéldány a rendelkezés kiadójánál marad, a

másodpéldányt át kell adni a járművezető részére. A másodpéldányt az adott forgalmi számhoz tartozóan kell kezelni, az átadás-átvétel tárgyát képezi mind járművezetők váltásakor, mind telephelyi beálláskor.

A telephelyi diszpécser kötelessége az írásbeli rendelkezést a beálló járművezető forgalmi munkalapjához tűzni, és a továbbiakban azzal együtt kezelni.

A járművezetők telephelyi, végállomási vagy vonali váltásakor az írásbeli rendelkezés átadás-átvételének tényét vagy az írásbeli rendelkezés tartalmának átadását a forgalmi munkalap megjegyzés rovatában dokumentálni kell.

Az írásbeli rendelkezések kiadásának megkezdéséről és annak tartalmáról a rendelkezés kiadójának a BKV fődiszpécserét minden esetben tájékoztatni kell, aki a rendelkezésre álló technikai eszközök segítségével haladéktalanul intézkedik az érintett járművezetők értesítéséről. Ennek megtörténtéről a rendelkezések kiadóját értesíteni kell, így a helyszínen több írásbeli rendelkezést már nem kell kiadni. Az írásbeli rendelkezés visszavonásáról a BKV fődiszpécserét a rendelkezést kiadó szakterület tájékoztatja, aki ezt követően intézkedik minden érintett járművezető értesítéséről. A BKV fődiszpécser kötelessége továbbá tájékoztatni a BKK Budapesti Közlekedési Központ Zártkörűen Működő Részvénytársaság fődiszpécserét, az infrastruktúra, a járműműszaki és forgalmi társszolgálatokat és a Villamos Vasútbiztonsági Csoportot mind a rendelkezések kiadásának megkezdéséről, mind a visszavonás megtörténtéről.

III.6. Az Utasítás 8.7. pontjának pontosítása (Váltóállítási módok)

Az Utasítás hivatkozott pontjának vonatkozó utolsó mondata az alábbiak szerint kerül pontosításra:

Tilos a váltó állítása – ide nem értve a váltóhasítás esetét –, ha a váltón jármű tartózkodik.

III.7. Az Utasítás 8.9. és 8.10. pontjának kiegészítése (Távvezérelt váltóállítás)

Amennyiben a távvezérelt váltót és a hozzá tartozó főjelzőn a jelzéképet a váltó kezelésére beosztott munkavállaló (tabulátorkezelő) beállította, akkor a főjelző jelzésének megfelelően kell közlekedni, ha azt más jelzés vagy rendelkezés nem korlátozza.

A Villamos Üzemigazgatóság Villamos Infrastruktúra Főmérnökség Villamos Pálya és Műtárgyfenntartási Szakszolgálat, a Villamos Jelzőberendezési Szakszolgálat, vagy Villamos Üzemigazgatóság Villamos Járműműszaki Főmérnökség Villamos Zavarelhárítási Szakszolgálat, a Társasággal szerződéses viszonyban álló munkáltatók (külső vállalatok) munkavállalói váltóállítást, a váltón vagy a vágányútba eső pályaszakaszon, annak közvetlen közelében munkálatokat csak a váltó, illetve berendezés kezelésére beosztott munkavállalóval (tabulátorkezelővel) történő előzetes egyeztetés, az azt követő hozzájárulás és a biztonsági intézkedések megtétele után végezhetnek.

Tabulátorkezelő hiányában, illetve minden olyan helyszínen, ahol távvezérléses váltóállítást történhet, munkálat a BKV fődiszpécserével történő előzetes egyeztetés, az azt követő hozzájárulás és a biztonsági intézkedések megtétele után végezhető.

III.8. Az Utasítás 8.11. pontjának értelmezése (A váltókon történő közlekedés általános szabályai)

Az Utasítás 8.11. pontja három feltétel egyidejű fennállása esetén engedélyezi a váltóra történő ráhaladást, s előírja, hogy ha e feltételek valamelyike nem teljesül, akkor meg kell győződni a váltó forgalmi szempontból történő használhatóságáról, kivéve, ha szóbeli vagy írásbeli rendelkezés másképp nem rendelkezik.

Az alább felsorolt esetekben nem szükséges a váltó forgalmi szempontból történő használhatóságáról külön meggyőződni, ha egyébként az Utasítás szerinti többi feltétel teljesül:

- a. Ha a váltóhoz tartozó, *a járművezető által távvezérléssel történő váltóállítás helyére figyelmeztető jelzőn* érvénytelenítő jelzést helyeztek el (Utasítás 3.5.1. pont), ilyen esetben a váltóállító berendezés kikapcsolt állapotban van.
- b. Olyan váltó esetén, ahol egyidejűleg két, *a váltó tényleges állását jelző váltójelző* került elhelyezésre, és csak az egyik váltójelzőben nem világít a kívánt menet számára szükséges irányfény.
- c. Olyan váltó esetén, ahol *váltójelzőt* és a váltóval szerkezeti függésben álló *háromfogalmú főjelzőt* egyidejűleg alkalmaznak, és e két jelző közül csak az egyik használhatatlan.
- d. A váltójelző irányfényeinek és/vagy a váltóval szerkezeti függésben álló háromfogalmú főjelző zavara esetén, ha az előző – a váltón azonos irányba közlekedő – jármű váltón történő áthaladását a követő jármű vezetője figyelemmel tudta kísérni.

E pont tekintetében írásbeli rendelkezés lehet a helyszínen, írásban kiadott utasítás, a FUTÁR rendszeren keresztül a BKV fődiszpécseré által kiadott rendelkezés és a Parancskönyvben lefűzött dokumentum is (a szóbeli rendelkezést az Utasítás 6.10. pontjában leírtak szerint kell kiadni).

III.9. Az Utasítás 8.12. és 8.13. pontjának kiegészítése (Áthaladás váltókon)

A Társaság kezelésében lévő pályahálózaton található váltókon – függetlenül attól, hogy távvezérléssel állítható vagy sem – az engedélyezett sebesség csúccsal szemben legfeljebb **10 km/h**, gyök felől legfeljebb **15 km/h**.

A biztosított vágányutas biztosítási körzetekben található váltókon az Utasításban meghatározott sebességgel lehet közlekedni, amennyiben más jelző eltérő utasítást nem ad.

Amennyiben a váltón történő közlekedés sebessége a megengedett értéket meghaladja, és vélelmezhető, hogy emiatt a váltó használhatóságának forgalmi feltételei közül egy vagy több nem teljesül (ilyet többek között a 15 km/h sebességnél nagyobb sebességgel történő váltóhasítás okozhat), akkor a járművezetőnek értesítenie kell a munkáját közvetlenül irányító személyt, illetve ha van, a váltó kezelésére beosztott munkavállalót (tabulátorkezelő, váltóőr stb.), a pályafenntartásért felelős szervezeti egység értesítése érdekében. A továbbiakban az Utasítás 8.6.2. pontja szerint kell eljárni.

III.10. Az Utasítás 8.15. pontjának kiegészítése (Vágánykereszteződések)

A Társaság kezelésében lévő pályahálózaton található *Vágánykereszteződésen engedélyezett sebesség* jelzőtáblával meg nem jelölt vágánykereszteződések az engedélyezett sebesség legfeljebb **15 km/h**.

III.11. Az Utasítás 9.3. pontjának kiegészítése (Áramszedő)

Ha a jármű a menetirány szerinti hátsó áramszedővel közlekedik, akkor a járművezető közreműködésével, szánszerkezettel állított elektromos váltók körzetét, valamint közúti fedező jelzővel biztosított átjárókat a megengedett sebességhatáron belül úgy kell megközelíteni, hogy a váltón, illetve a kereszteződésen való áthaladás biztonságos legyen.

Ha a menetirány szerinti hátsó áramszedővel közlekedő jármű olyan végállomáshoz érkezik, ahol a járműérzékelés munkavezetéken elhelyezett érzékelő elemekkel történik (pl. lazavezeték, HON-kapcsoló), és tabulátorkezelő teljesít szolgálatot, valamint az adott pályaszakaszon és/vagy végállomáson más társasági utasításban nincs engedélyezve a rendszeres hátsó áramszedővel

történő közlekedés, akkor ott az elsőnek érintett főjelző előtt – annak jelzési képétől függetlenül – a járművet meg kell állítani, és a tabulátorkezelőt értesíteni kell. A végállomásra behaladni csak a tabulátorkezelő engedélyével lehet.

Ahol a hátsó áramszedővel történő közlekedés engedélyezett, ott nem szükséges, hogy minden érkező jármű vezetője tájékoztassa a tabulátorkezelőt.

III.12. Az Utasítás 9.4. pontjának kiegészítése (A járművek világítása)

A forgalomban részt vevő járművön vagy szerelvényen – ide nem értve a tompított fényszóróval fel nem szerelt villamosokat – menet közben, illetve lehetőség szerint megállás során (pl. megállóhelyen, vagy holdfényjelző előtti megállás esetén) a tompított fényszórót vagy fényszórókat kell használni.

Forgalomban részt vevő, álló járművet vagy szerelvényt – ide nem értve a forgalmi okból megálló villamost – típustól függően (Ganz csuklós típusú villamost csak sötétben, vagy a távolbalátás korlátozottsága esetén) helyzetjelző fénnel vagy zárlámpával kell megjelölni (pl. végállomásokon). Ezen előírás a nosztalgia járművekre nem vonatkozik.

Ha a jármű vagy szerelvény eleje két fényszóróval van felszerelve, a fényszóró működésképtelensége esetén az alábbiak szerint kell eljárni:

- Az egyik vagy mindkét helyzetjelző fény működésképtelenné válása esetén a *rendellenességre* vonatkozó szabályok szerint kell eljárni és a hibát a járműkísérő lapon elő kell jegyezni.
- Ha a vezetett járművégen az egyik tompított fény nem világít, akkor intézkedést kell tenni a javítására vagy a szerelvény cseréjére, amit lehetőleg úgy kell megoldani, hogy menetkimaradással ne járjon. Távolbalátás korlátozottsága esetén, továbbá sötétben, ha közvilágítás nincs, vagy nem működik, az engedélyezett sebesség legfeljebb **20 km/h** lehet.
- Ha sötétben, vagy a távolbalátás korlátozottsága esetén válik működésképtelenné mindkét tompított fény, akkor a *meghibásodásra* vonatkozó szabályozáson túl az engedélyezett sebesség legfeljebb **20 km/h** lehet.
- Valamely vagy mindkét távolsági fény üzemképtelenné válása esetén a *rendellenességre* vonatkozó szabályok szerint kell eljárni, a hibát a járműkísérő lapon elő kell jegyezni. Mindkét távolsági fény üzemképtelenné válása esetén a sebességet a tompított fény által bevilágított és belátható útszakasz hosszának megfelelően kell megválasztani.

III.13. Az Utasítás 9.14. pontjának kiegészítése: Hangerősítő berendezés, utastájékoztató berendezés

Ha a járműre telepített, utastájékoztató rendszer nem működik, de a hangerősítő berendezés üzemképes, akkor a járművezető köteles időben bemondani a soron következő megállóhely, illetve végállomás nevét.

Ha a járművön olyan műszaki hiba áll elő, amely mellett nem engedélyezett az utasok szállítása, akkor az utasokat a hangerősítő berendezésen keresztül (annak hiányában élőszóval) meg kell kérni, hogy szálljanak le, és tájékoztatni kell őket a továbbutazási lehetőségekről. A járműnek legalább az első szélvédője mögé olyan homlokirányjelzést kell elhelyezni, vagy kivezérelni, amely arról tájékoztat, hogy a jármű nem szállít utasokat.

III.14. Az Utasítás 9.15. pontjának kiegészítése (Egyéb berendezések)

9.15.1. Utastéri fűtés rendje forgalmi járatokon

Szünetel az utastérfűtés, ha reggel üzemkezdetkor a hőmérséklet +8 °C felett van, kivéve, ha a homokszóró fűtése szükséges, és az másképp nem oldható meg.

Részleges utastérfűtést kell alkalmazni, ha reggel üzemkezdtkor a hőmérséklet $+8\text{ }^{\circ}\text{C}$, vagy az alatt van, de napközben a hőmérséklet $+8\text{ }^{\circ}\text{C}$ fölé emelkedik. Fűteni kell az utasteret reggel a szolgálat kezdetétől 7 óráig, és este 21 órától üzemzárásig, de ha az időjárási körülmények – a járművezető megítélése szerint – indokolják, az utastérfűtés működtethető ezen időszakokon kívül is.

Egész napos az utastérfűtés, ha a hőmérséklet napközben sem emelkedik $+8\text{ }^{\circ}\text{C}$ fölé.

Az automatikus hőmérséklet-szabályzó rendszerrel ellátott járműveken az utastéri fűtés kapcsolóját mind részleges, mind egész napos fűtési rend esetén bekapcsolva (TW6000-es típuscsalád), illetve a beállított alapértéken kell tartani (Combino NF12B/1, CAF Urbos 3).

A fűtési rend meghatározása Szépilona kocszín telephelyi diszpécserének feladata. A telephelyek szolgálatban lévő diszpécserének biztosítania kell, hogy a járművezetők tudomást szerezzenek az aktuális fűtési rendről.

Amennyiben a telephelyi járműátvétel során az utastéri fűtés nem működik, a jármű a hiba ellenére forgalomba adható, de a továbbiakban a rendellenességre vonatkozó szabályok (Utasítás 9.2. pont) szerint kell eljárni.

III.15. Az Utasítás 9.16. pontjának kiegészítése (Vezetőfülke)

A járművezető által elfoglalt vezetőfülke ajtaját menet közben csukva és csukott állapotban rögzítve kell tartani. Ha a külső levegő hőmérséklete $20\text{ }^{\circ}\text{C}$ felett van, akkor a vezetőfülke ajtajának csukva tartása nem kötelező, de ebben az esetben is biztosítani kell annak – nyitott állapotban való – rögzítettségét. A nyitott vezetőfülke ajtó az utasáramlást nem zavarhatja, és a forgalombiztonságot nem veszélyeztetheti.

A légkondicionáló rendszerrel ellátott vezetőfülke ajtaját nyitva tartani – és a nyitott állapotban rögzíteni – csak abban az esetben szabad, ha a külső levegő hőmérséklete $20\text{ }^{\circ}\text{C}$ felett van, és a légkondicionáló rendszer üzemképtelenné vált.

Az Utasítás vonatkozó pontja az alábbiak szerint kerül kiegészítésre:

A vezetőfülkébe történő be- és kilátást – az erre a célra szolgáló, a jármű tartozékaként rendszeresített eszköz kivételével – gátolni tilos.

III.16. Az Utasítás 9. fejezetének kiegészítése új ponttal:

9.18. Sebességmérő berendezés

A jármű tényleges sebességére mindig a sebességmérő berendezés által mutatott érték a mérvadó. Amennyiben a sebességmérő berendezés nem üzemszerűen működik (pl. nem mutat értéket, vagy álló helyzetben is sebességet jelez), ezt a tényt az elsőként észlelő járművezetőnek a járműkísérő lapon jeleznie kell és a meghibásodásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárnia és cserejárművet kell kérnie.

III.17. Az Utasítás 11.1. pontjának kiegészítése (Járművek átvétele, elindulás a telephelyről)

11.1.1. A járműveken elhelyezett jegykezelő készülékekkel kapcsolatos feladatok

11.1.1.1. Kódszeges jegykezelő készülékek beállítása

A jegykezelő készülékek éjszakai kódolását a reggeli járműkiadás előtt a telephelyeken az erre a feladatra kijelölt munkavállaló végzi el a kódolási ütemterv alapján. Kijelölt munkavállaló hiányában a telephelyi diszpécser feladata annak biztosítása, hogy a járművek átkódolva álljanak ki a forgalomba, ebben az esetben az erre kijelölt munkavállaló kötelessége a jegykezelő készülékek kódját a járművön átállítani.

11.1.1.2. Kódszeges jegykezelő készülék kódjának bizonylatolt kimutatása a járművön

A reggeli járműátvétel során a járművezető köteles egy kódszeges jegyérvényesítő készüléket kinyitni vagy próbajegyet lyukasztani, és a beállított kódszámot a forgalmi munkalap e célra kijelölt részére rájegyezni.

11.1.1.3. Teendők a jegykezelő készülékek meghibásodása esetén

Közúti vasúti jármű a telephelyről csak akkor állhat közúti forgalomba, ha az összes jegykezelő készülék üzemképes. Nem megfelelő működés esetén a jármű csak akkor maradhat közúti forgalomban, ha járművenként a jegykezelő készülékek legalább 50%-a működőképes. Amennyiben a jegykezelő készülékek járművenként 50%-nál nagyobb része meghibásodik, akkor a meghibásodásra vonatkozó szabályok (Utasítás 9.2. pont) szerint kell eljárni.

III.18. Az Utasítás 11.7., 11.8., 11.9. pontjainak kiegészítése (Megállás megállóhelynél, utasok fel- és leszállása, elindulás a megállóhelyről)

Az Utasítás 11.8. pontjának kiegészítése (Utasok le- és felszállása)

- a) Közlekedés az V. kerület, Vigadó téri megállóhelynél:
A pesti viadukton, a Vigadó téri megállóhelynél az Erzsébet híd felé haladó járműről a le- és felszállás a menetirány szerinti bal (Lánchíd felé vezető) vágányra történik, ezért a két ellentétes irányban közlekedő jármű egymás mellett csak akkor haladhat el, ha az Erzsébet híd felé közlekedő jármű a megállóhelyről már kihaladt, és a vágányon utasok nem tartózkodnak.
- b) Közlekedés a XXII. kerület, Savoyai Jenő tér megállóhelynél:
A Savoyai Jenő tér megállóhelynél a Városház tér felé haladó járműről a le- és felszállás a menetirány szerinti bal (Leányka utca felé vezető) vágányra történik, ezért a két ellentétes irányban közlekedő jármű egymás mellett csak akkor haladhat el, ha a Városház tér felé közlekedő jármű a megállóhelyről már kihaladt, és a vágányon utasok nem tartózkodnak.
- c) Közlekedés (közrezárási tilalom) a XI. kerület, Pék utca megállóhelynél:
A kamaraerdei vonal Pék utcai megállóhelyénél a megállóhelyre két ellentétes irányban haladó jármű egyidejűleg nem állhat be.
A később érkező járműnek a megállóhely előtt meg kell várnia, amíg az ellentétes irányban haladó jármű a megállóhelyet elhagyja, csak ezután haladhat be a járdaszívet mellé.
Ha a két ellentétes irányban haladó jármű egyidejűleg érkezik a megállóhelyhez, a megállóhelyre történő beállítás sorrendjét a kölcsönös udvariasság elvének megfelelően kell eldönteni.

Ajtóműködtetés, megállóhelyen történő megállás és megállóhelyről történő elindulás szabályozása

Amennyiben a megállóhelyen meg kell állni, akkor:

- *egyedi ajtóműködtetésre alkalmas* jármű esetén az utascserére kijelölt oldalon ajtónyitás engedélyt kell kiadni (ideértve a végállomások felszállóhelyét is), az *automatikus ajtó-visszazáródási rendszerrel el nem látott Ganz csuklós* típusú jármű esetén a végállomásokon központi ajtónyitást is lehet alkalmazni;
- *egyedi ajtóműködtetésre nem alkalmas* jármű esetén az utascserére kijelölt oldalon az ajtókat ki kell nyitni.

Egyedi ajtóműködtetésre alkalmas járművön akkor lehet központi ajtónyitást alkalmazni, ha menetrendi ok vagy az adott helyzet indokolja (pl., ha a járművezető látásában, mozgásában korlátozott vagy gyermekkoszít toló utas fel-, illetve leszállási szándékáról szerez tudomást, és a

központi ajtónyitás segítségével meg tudja könnyíteni e személyek le- vagy felszállását). Ha a fentiek miatt központi ajtónyításra került sor, akkor az érintett személyek le- és felszállása után az ajtókezelő kapcsolót újra egyedi állásba kell kapcsolni.

Olyan járművön, amely az utastér hűtésére alkalmas berendezéssel nem rendelkezik, ha a külső levegő hőmérséklete a 20 °C-ot meghaladja, illetve hőségriadót rendeltek el, a **végállomási és a hosszabb megállóhelyi tartózkodások alkalmával központi ajtónyitást kell alkalmazni.**

T5C5K2 típus esetén, ha az utastéri fűtés működtetése elrendelésre került, az ajtóvezérlési mód kapcsolót „*infra*” állásban, egyéb esetekben „*élelérzékelő*” állásban kell tartani. Ha **hirtelen bekövetkezett kedvezőtlen időjárás változás** (pl. erős szél, zápor) indokolja, az „*infra*” üzemmód az utastéri fűtés szüneteltetése alatt is alkalmazható.

A járművezetők az adott viszonylat egyes megállóhelyein a FUTÁR-rendszerben megadott indulási időknél korábban nem haladhatnak át (vagy nem indulhatnak el). A menetsebességet úgy kell szabályozni, hogy az egyes megállóhelyeken a járművek ne kényszerüljenek hosszú várakozásra, és a több viszonylat által használt megállóhelyeken más viszonylaton közlekedő járművet indokolatlanul ne tartsanak fel.

Ahol a megállóhely után a vezetett jármű hosszán belül üzemszerűen működő holdfényjelzővel ellátott útkereszteződés, átjáró vagy kijelölt gyalogos átkelőhely van, a forgalmi járat járművezetője járművével a megállóhelyről csak akkor indulhat el, illetve a megállóhelyen csak akkor haladhat át, ha a holdfényjelző szabad jelzésére az útkereszteződésen, átjárón vagy kijelölt gyalogos átkelőhelyen előre láthatóan, megállás nélkül át tud haladni. Ellenkező esetben a megállóhelyen meg kell állni, és ajtónyitási engedélyt kell adni. Ettől el lehet térni abban az esetben, ha a forgalomirányítás rendszerébe történő bejelentkezés a megállóból történő előrehaladást szükségessé teszi.

Amennyiben a jármű forgalmi vagy műszaki ok miatt a forgalomból kiáll, akkor az utasok leszállását követően a távműködtetésű ajtókat be kell csukni, és a jármű ismételt forgalomba állásáig csukott állapotban kell tartani. Ez esetben legalább a jármű homlokfalát olyan felirattal kell ellátni, amely arra utal, hogy a jármű utasokat nem szállít. Szükség esetén az utasokat tájékoztatni kell a jármű forgalomból történő kiállásáról, a felszállási tilalomról és az ajtók csukva tartásáról. A forgalomból történő kiállás előtt a járművezetőnek meg kell győződnie arról, hogy a járművön nem maradt utas.

III.19. Az Utasítás 11.12. pontjának pontosítása (Tiltott egyidejű menetek)

Két vágány esetén, ha az egyik vágányról történő elágazás vágánykereszteződést létesít a másik vágánnyal és a két jármű vágányútja metszi egymást, akkor a váltón csúccsal szemben haladónak kell elsőbbséget adni a másik jármű részére (pl. 87. és 88. számú ábra).

A 89. és 90. számú ábrákon mindegyik nyilat piros színűként kell kezelni, a zölddel jelölt nyilak irányából érkező járműveknek – az ábrákon jelölttel ellentétben – nem lesz minden esetben alapértelmezettként definiált áthaladási elsőbbsége. Minden ilyen összetett helyszínre – átmenő- vagy fejevállomásra – állomási vagy végállomási végrehajtási utasítást kell kidolgozni, amely tartalmazza az elsőbbségi viszonyokat is.

III.20. Az Utasítás 11.15. pontjának pontosítása és értelmezése (Közlekedés a jelző használhatatlansága esetén)

- a) Használhatatlan főjelzők esetén a főjelző előtt meg kell állni. A használhatatlan főjelző előtti megállást követően elindulni csak akkor szabad, ha a járművezető meggyőződött annak veszélytelenségéről. Azokban az esetekben, amikor a főjelzőt követően nincs

behatárolható fedezett pályaszakasz, illetve nincsenek váltók, akkor a főjelző mellett kell teljes szerelvényhosszal elhaladni **10 km/h** sebességgel, utána a sebesség fokozható.

- b) Egyéb, a **váltó üzemével kapcsolatos** jelző használhatatlansága esetén a váltóra ráhaladni csak akkor szabad – fokozott óvatossággal és legfeljebb **10 km/h** sebességgel –, ha a járművezető meggyőződött a továbbhaladás veszélytelenségéről (például a váltó hasíthatóságáról), és a váltó használhatóságának forgalmi feltételeiről.
Ezen pont értelmezésében a váltó üzemével kapcsolatos jelzőnek minősülnek a *távvezérelt váltók jelzései*, azaz a *váltójelző* (Utasítás 3.4.1.) és a *váltóreteszjelző* (Utasítás 3.4.2.), valamint a *mechanikus csúcstávvezérlő szerkezettel vagy eszközzel felszerelt váltó jelzőtábla* (Utasítás 3.4.13.).

III.21. Az Utasítás 11. fejezetének kiegészítése új pontokkal:

11.22. Járművezető teendői a jelzőberendezésbe manuális úton történő bejelentkezés esetén, valamint kezelőegységgel működtetett váltóállító berendezés környezetében

Amennyiben a jármű olyan jelzőberendezéshez érkezik, ahol a villamos forgalmától függő üzemmódban a jelzőberendezésnek a jármű bejelentkezését fogadnia kell és a bejelentkezés sikertelen volt, akkor a bejelentkezést manuális úton (pl. a jelzőhöz tartozó nyomógomb megnyomásával) kell elvégezni. Ha a nyomógomb zárt helyen van, akkor a megfelelő eszközzel ki kell nyitni, a nyomógombot működtetni kell, majd a zárt állapotot vissza kell állítani. Tilos a nyomógombot kiékelni, vagy más módon benyomott állapotban rögzíteni.

Olyan váltóállító berendezésnél, ahol a távvezérlésű váltó állításához szükséges kezelőegységet (pl. nyomógombot) zárható ajtóval ellátott készülékszekrényben helyezték el, az arra rendszeresített eszközzel a készülékszekrény ajtaját ki kell nyitni, a kezelőegységet működtetni kell, majd a készülékszekrény ajtaját be kell zárni. Ilyen helyszínen a váltó csak akkor állítható, ha a járművezető kétséget kizáró módon meggyőződött arról, hogy a váltón nem tartózkodik, illetve a váltó felé nem közeledik másik jármű.

Ha a készülékszekrény ajtaja hiányzik, vagy nem zárható, akkor a hiba vagy hiányosság megszüntetése érdekében haladéktalanul jelezni kell a járművezető munkáját közvetlenül irányító személynek a problémát.

11.23. Közlekedési korlátozások

- a) A pesti viadukton és a Lánchíd pesti aluljárójában munkajáratok, anyagszállító járatok, teherjáratok, hóseprő mozdonyok és munkagépek közül a jelzett szakaszokon csak olyan típusok közlekedhetnek, amelyek hossz- és szélességi méretük, valamint tengelytávolságuk alapján biztonságosan elférnek.
- b) A Szabadság hídon munkajáratok, anyagszállító járatok, teherjáratok, hóseprő gépek és munkagépek csak üzemszünetben vagy üzemzavar esetén, szembemenet kizárással (lehetőleg fedezéssel) közlekedhetnek.
- c) A 7117 pályaszámú jármű kivételével, a 4-es és 6-os viszonylatok teljes vonalán (nagykörúti vonal) hóseprő mozdony csak rendkívüli esetben közlekedhet, továbbá a hóseprő keféit a peronok mellett tilos használni.

III.22. Az Utasítás 12.10 pontjának kiegészítése (Tolás a járművezető közreműködésével állított elektromos váltóknál)

Az ilyen közlekedés tényéről tájékoztatni kell a járművezető munkáját közvetlenül irányító személyt, a Villamos Pálya- és Műtárgyfenntartási Szakszolgálat, valamint a Villamos Zavarelhárítási Szakszolgálat értesítése érdekében, akik a váltó kiékelésével, vagy a villamos jelzőberendezéseket üzemeltető Villamos Jelzőberendezési Szakszolgálat intézkedését kérve, a váltó elektromos kikapcsolásával biztosítják a biztonságos közlekedés feltételeit.

A csatolt szerelvényvel elindulni csak akkor szabad, ha a csúcssíneket elmozdulás ellen ékkel megbízható módon rögzítették, a rögzítettséget ellenőrizték, vagy a váltót kikapcsolták; és a csúcssínek rögzítését vagy a váltó elektromos kikapcsolását végző személy a járművezetőnek a továbbhaladásra szóbeli engedélyt, a továbbhaladás sebességéről pedig tájékoztatást adott.

Amennyiben a járművezetők úgy ítélik meg, hogy a hibás járművel csatoltan történő közlekedés, illetve a tolás vagy vontatás során bejárt útvonalon a biztonságos közlekedés feltételei nincsenek meg (pl. közúti fedezőjelzővel biztosított átjáró esetén a biztonságos előzárási idő vagy a behatási pont kellő távolsága, forgalomirányító fényjelző készülékkel ellátott kereszteződésnél az áthaladáshoz szükséges idő nem áll rendelkezésre), akkor a szerelvényvel meg kell állni. Értesíteni kell a járművezetők munkáját közvetlenül irányító személyt, a jármű fedezéséről történő intézkedés érdekében.

A hibás járművel csatoltan történő közlekedés, illetve a tolás vagy vontatás esetén

- a váltókon történő közlekedéskor minden párhuzamos, egyidejű menet tiltott;
- értesíteni kell az útvonalon a követő és szemből érkező járművek vezetőit is és fel kell hívni a figyelmüket az esetleges veszélyekre.

III.23. Az Utasítás 2. számú mellékletének kiegészítése (Közlekedés hegyipályán): Különleges közlekedési szabályozások

a) Közlekedés a farkasréti vonalon:

A XII. kerület, Nagyenyed utca – Alkotás utca kereszteződésétől a XII. kerület, Érdi út 14/a számig terjedő pályaszakaszt hegyipályának kell tekinteni, és ezen a szakaszon csak hegyipályás járművek közlekedhetnek.

A XI. kerület, Farkasrét, Márton Áron tér és a XII. kerület, Csörsz utca közötti lejtős pályaszakaszon a Csörsz utca irányába, valamint a Nagyenyed utcában az Alkotás utca irányába legfeljebb **40 km/h** sebességgel szabad közlekedni.

b) Közlekedés a XII. kerület, Alkotás utcában:

Az Alkotás utcában csak hegyipályás szerelvények közlekedhetnek. Ha az Alkotás utcában történő közlekedés során valamely fékberendezés üzemképtelenné válik, egy másik üzemképes járművel össze kell csatolni, és a tolásra vonatkozó szabályok szerint kell továbbközlekedni az Alkotás utca végéig (BAH csomópontig vagy a Déli pályaudvarig).

A Kiss János altábornagy utca és a Márvány utca közötti lejtős pályaszakaszon a Márvány utca irányába legfeljebb **30 km/h** sebességgel szabad közlekedni.

A Csörsz utca és a BAH csomópont közötti lejtős pályaszakaszon a BAH csomópont irányába legfeljebb **40 km/h** sebességgel szabad közlekedni.

c) Közlekedés a hűvösvölgyi vonalon:

A hűvösvölgyi vonalon II. Budagyöngye és Hűvösvölgy között a nem hegyipályás járművek csak akkor közlekedhetnek, ha minden fékberendezésük üzemképes, és villamos biztonsági fékkel vannak ellátva. Ha Budagyöngye és Hűvösvölgy között történő közlekedés során

valamely fékberendezés üzemképtelenné válik, egy másik üzemképes járművel vagy szerelvényel össze kell csatolni, és a tolásra vonatkozó szabályok szerint kell továbbközlekedni a hűvösvölgyi végállomásig vagy Budagyöngyéig.

III.24. Az Utasítás 5. számú mellékletének kiegészítése: Légfékes üzemi fékkel ellátott szerelvényekre vonatkozó külön szabályok

A jelen VÜVHU II.24. pontjában meghatározott lejtős pályaszakaszokon a légfékes üzemi fékkel rendelkező járműveknek az engedélyezett legnagyobb sebesség **20 km/h**. A megengedett legnagyobb sebességet villamosfék használatával kell tartani.

Hóseprő mozdonyok hóseprés közben csak a *Téli felkészülési tervben* előírt útvonalon közlekedhetnek. Ettől eltérni csak szükség esetén a BKV fődiszpécser utasítására lehet.

Két hóseprő mozdony találkozása esetén mindkettő köteles megállni, és a járművek személyzetéből egy személy a talajon állva kell, hogy figyelje és ellenőrizze az egymás melletti biztonságos elhaladást.

IV. Rendelkező rész

1.) Jelen VÜVHU-t az Utasítás részeként kell kezelni.

Jelen VÜVHU-ban foglaltakat kimutathatóan az érintett munkavállalók tudomására kell hozni, továbbá saját példánnyal kell a munkavállalókat ellátni, melynek átvételét aláírásukkal igazolni kötelesek.

Határidő: a hatályba lépést követően folyamatosan

Felelős: az érintett szakterületek vezetői

2.) A jelen VÜVHU 1. számú melléklete szerinti írásbeli rendelkezés kétpéldányos, önindigós, tőpéldányos, nyomdai úton történő sokszorosításáig a jelen VÜVHU 1. számú mellékletben szereplő nyomtatványt kell alkalmanként két példányban kitölteni. A két példányt azonos sorszámmal kell ellátni, amely a rendelkezés kiadó személy intézkedési igazolványának sorszámból / a kiadott rendelkezés sorozatszámából áll (Pl. 011857/1 vagy 2515/2). A két példány közül az egyik a rendelkezés kiadójánál marad, a másik példányt át kell adni a járművezető részére.

Határidő: a hatályba lépést követően folyamatosan

Felelős: az érintett szakterületek vezetői

Jelen VÜVHU a Társaság intranet oldalán történő közzététel napján lép hatályba, ezzel egyidejűleg hatályát veszti a 3/VFFR/2012. számú és a 1/VFFR/2017. számú rendelkezés, valamint a 1/VÜVHU/2017. számú utasítás.

Jelen VÜVHU a Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság, Villamos Üzemigazgatóság, Villamos Forgalmi Főmérnökség gondozásában jelenik meg.

A VÜVHU-val kapcsolatban felvilágosítást ad a villamos forgalmi előkészítő csoportvezető a +36-20-444-8197-es telefonszámon.

Budapest, 2023. március „30.”. napja

Dr. Takács Péter
vezérigazgató-helyettes

4.

ÍRÁSBELI RENDELKEZÉS*Járművezetői példány*

A járművezetőhöz került példány a forgalmi számhoz tartozik, átadás-átvétel tárgyát képezi. Telephelyen a forgalmi munkalappal együtt leadandó!

Sorszám: AA 000001

Időpont: _____ év _____ hónap _____ nap _____ óra _____ perc

Helyszín: _____

Menetirány: _____

Viszonylat: _____ Forgalmi szám: _____ Pályaszám: _____

Tárgya:

- Engedély a _____ jelű főjelző vörös jelzés ellenére történő meghaladására.
- Engedély a _____ jelű, forgalmi szempontból használhatatlan váltón történő áthaladásra.
- A _____ jelű váltó forgalmi szempontból használható, a hozzá tartozó irányfény / reteszfény* használhatatlan. A jármű ezen váltón legfeljebb _____ km/h sebességgel áthaladhat. A járművezetőnek a váltó használhatóságának forgalmi feltételeiről olyan mértékben kell meggyőződnie, amely a váltón történő áthaladás közben a vezetőállásról végrehajtható.
- A _____ pályaszakaszban vágánykivetődés / sintörés* van, azon _____ km/h sebességgel át szabad haladni.

Egyéb: _____

*A megfelelő négyzetbe X jelet kell tenni, egy lappon egy rendelkezés rendelhető el. *: a megfelelő kifejezés aláhúzendő.*

Hatálya:

- Egyszeri alkalom
- Az időpontban megjelölt nap 24 óráig
- Visszavonásig

A megfelelő négyzetbe X jelet kell tenni.

Kiadó _____ (azonosító) _____ (aláírás)

Átvevő _____ (törzsszám) _____ (aláírás)

Az írásbeli rendelkezés visszavonásának kiadója**: _____, időpontja**: _____

Az írásbeli rendelkezés visszavonását vette (név, törzsszám)**: _____

** A járművezető tölti ki.

Az írásbeli rendelkezések kiadásának megkezdésénél a BKV földszépítését, a visszavonásról a BKV földszépítését és minden érintett járművezetőt értesíteni kell!