



Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság

**Vasúti Üzemeltetési Igazgatóság
Üzemeltetési Főosztály**

Villamos Üzemigazgatóság

VÉGÁLLOMÁSI VÉGREHAJTÁSI UTASÍTÁS

Mexikói út M villamos végállomás

Érvényes:

2019. október 1-től

Tartalomjegyzék

1.	Az utasítás személyi és területi hatálya.....	3
2.	A végállomás kialakítása	3
3.	A végállomáshoz tartozó váltók	3
4.	Közlekedési korlátozások.....	4
5.	A végállomás lejtviszonyai.....	4
6.	A végállomás jelző- és váltóállító berendezésének leírása, közlekedési rendje	4
6.1.	A végállomás jelző- és váltóállító berendezésének üzem módjai	5
6.2.	Általános rendelkezések.....	6
6.3.	Behaladás a I. sz. vágányra	6
6.4.	Behaladás a II. sz. vágányra	7
6.5.	Kihaladás az I. sz. vágányról.....	7
6.6.	Kihaladás a II. sz. vágányról	7
6.7.	Ki- és behaladás a II. sz. vágány végén található tárolóhelyre	7
6.8.	Bejárati vágányút módosítása	8
6.9.	Közlekedés a végállomáson a jelző- és váltóállító berendezés zavara esetén	8
7.	A végállomás területén elhelyezett Megállás helye jelzőtáblák szerepe.....	9
8.	Tárolási és félreállási lehetőség.....	9
9.	Az utasok le- és felszállása, a járművek indulása, az utastájékoztató berendezés kezelése	9
10.	A járművezetők feladatai	10
11.	A végállomás nyitása, zárása	10
12.	Eljárás rendkívüli események esetén	10
13.	Közlekedés az M1-es metró járműtelepének kiszolgálása esetén	11
14.	Végállomás elérhetősége	12
15.	Hatályon kívül helyezés	12
1.sz. melléklet:	A végállomás helyszínrajza.....	13
2.sz. melléklet:	Az utastájékoztató berendezés kezelő felületei.....	14

1. Az utasítás személyi és területi hatálya

Az utasítás személyi hatálya kiterjed a forgalmi feladatot ellátó munkakörben dolgozó munkavállalókra, továbbá azon dolgozókra, akiknek a tevékenysége a forgalom lebonyolításával, biztosításával összefügg, valamint az adott szakterületre érvényes rendelkezési, vasútüzemi zavarelhárítási- és intézkedési, illetve ellenőrzési joggal rendelkezőkre.

Az utasítás területi hatálya az M1-es metró járműtelepre vezető összekötő vágány K3100 számú kitérője előtt elhelyezett rádiófrekvenciás érzékelő huroktól a csonkavágányok végéig terjed.

2. A végállomás kialakítása

A villamos végállomás (továbbiakban: végállomás) a XIV. kerületben (Herminamezőn) a Mexikói út – Kacsóh Pongrác út kereszteződésénél, a közúti forgalomtól különválasztva lett kialakítva. Két csonkavágánnyal rendelkező, kettős vágánykapcsolattal ellátott fejevégállomás.

A végállomás fordítóhelyei üzemszerűen az I. és II. sz. vágányok, a tároló- és félreállóhelye a II. sz. vágány meghosszabbításában lévő tároló vágány.

A végállomás területén három megállóhely található, az I. és II. sz. vágányok mellett egy-egy le- és felszállóhely, az „A” főjelző előtt egy szükségleszállóhely.

A végállomás előtt található az M1-es metró járműtelepére vezető összekötő vágány kiágazása, amely nem része a végállomásnak, de mivel a V3 jelű váltóhoz tartozó rádiófrekvenciás érzékelő hurok az összekötő vágány kiágazásán túl került elhelyezésre, ezért a vágánykapcsolatra vonatkozó közlekedési szabályozásokat is ebben az utasításban írjuk elő.

A végállomás helyszínrajza az 1. számú mellékletben látható.

3. A végállomáshoz tartozó váltók

A végállomáshoz négy váltó tartozik:

- **V1 (K3101)** végállásellenőrzéssel rendelkező, hidraulikusan csillapított, visszacsapó váltó, ahol a speciális váltóhajtómű a váltó hasítása után a csúcssíneket egyenes állásba állítja vissza;
- **V2 (K3102)** végállásellenőrzéssel rendelkező, hidraulikusan csillapított, visszacsapó váltó, ahol a speciális váltóhajtómű a váltó hasítása után a csúcssíneket egyenes állásba állítja vissza.

- **V3 (K3103)** távvezérlésű, mechanikus csúcspárvezető szerkezettel ellátott váltó, amelynek vezérlését a berendezés üzemmódjaitól függően:
 - a végállomási jelzőberendezés gépi úton, emberi beavatkozás nélkül végzi;
 - a járművezető szánszerkezet vagy rádiófrekvenciás jeladó segítségével végzi;
 - a berendezés kezelésére beosztott dolgozó (továbbiakban: tabulátorkezelő) végzi.A váltó egyenes védőállással rendelkezik, a váltó ráfutási pályaszakaszában aláváltást gátló járműérzékelő elem van kiépítve.
- **V4 (K3104)** hidraulikusan csillapított, hasítható váltó

4. Közlekedési korlátozások

A végállomás területén rendszeresen legfeljebb 35 méter hosszú járművekkel szabad közlekedni.

Rendkívüli esetben lehetséges a II. sz. vágányra legfeljebb 70 méter hosszú járművel behaladni, de ez a jelzőberendezés zavarát okozza.

5. A végállomás lejtviszonyai

A végállomás az ütközőbak felé 2,6-6,7‰ emelkedésben fekszik. A szükségleszállóhely a végállomás felé 4‰ lejtésű pályaszakaszon került elhelyezésre.

6. A végállomás jelző- és váltóállító berendezésének leírása, közlekedési rendje

A végállomáson a forgalmat 1 db háromfogalmú („A” jelű) és 4 db kétfogalmú („B”, „C”, „D” és „E” jelű) főjelző szabályozza. A „D” főjelző szabványos állása a *„Szabad a továbbhaladás!”* jelzés, a többi főjelző szabványos állása a *„Tilos a továbbhaladás!”* jelzés. Szabványos állás alatt a főjelzők közlekedésmentes időre meghatározott jelzését értjük.

A berendezést chipkulcsos utastájékoztató berendezés egészíti ki, amely a járművek végállomási indulására, a berendezés automata üzemmódjában pedig a „B” és „C” jelzőkön a szabad a továbbhaladás jelzés megkérésére, az „A” főjelzőnél a bejáratú vágányút módosítására, illetve a II. vágányon belüli mozgások szabályozására is szolgál. A berendezés állandó kapcsolatban van a FUTÁR rendszerrel.

A végállomási jelzőberendezés járműérzékelő elemei – a szánszerkezet és az azt követő HON-kontakt kivételével – a pályába építettek, nem az áramszedőt érzékelik.

A V3 jelű váltóhoz két, keresztcsodronyon elhelyezett váltójelző tartozik, az egyik a váltóállítás helyét követő keresztcsodronynál, a másik pedig a V3 jelű váltónál.

6.1. A végállomás jelző- és váltóállító berendezésének üzem módjai

A jelző- és váltóállító berendezés háromféle üzemmódban működtethető.

- **Automata üzem**, ebben az esetben:
 - A végállomás főjelzőinek fényei világítanak.
 - A V3 jelű váltó állítását a végállomási épületben elhelyezett számítógép emberi beavatkozás nélkül végzi. A végállomás felé közeledő járművet a sínáramkörök érzékelik, és a számítógép a szabad – vagy mindkét vágány foglaltsága esetén a következőnek szabaddá váló – csonkavágány irányába állítja a V3 jelű váltót. Ha mindkét fordítóvágány szabad, akkor a berendezés az érkező jármű részére a vágányutat az I. sz. vágányra állítja be.
 - A V3 jelű váltó szánszerkezet segítségével nem állítható, ezzel összefüggésben a hozzá tartozó mindkét váltójelző sötét, a járművezető által távvezérléssel történő váltóállítás helyére figyelmeztető kék színű fényjelzés sötét.
 - A V3 jelű váltó váltóvassal történő helyszíni kézi állítása a jelzőberendezés zavarállapotba kerülését okozza.
 - A fordítóhelyek valamelyikére történő behaladást követően a járművezetőnek a chipkulcs segítségével be kell jelentkeznie a berendezésbe. Ezzel működteti az utastájékoztató rendszert, valamint a jelzőberendezést annak érdekében, hogy a „B” vagy „C” főjelzőn az indulási idő elérésekor megjelenjen a *„Szabad a továbbhaladás”* jelzés.
 - A tárolóhelyre történő behaladást követően a járművezetőnek akkor kell a chipkulcs segítségével bejelentkeznie a berendezésbe, ha előre kíván haladni a fordítóhelyre, annak érdekében, hogy az „E” főjelzőn a feltételek fennállása esetén megjelenjen a *„Szabad a továbbhaladás”* jelzés.
 - A járművezetőnek lehetősége van az „A” főjelző alatt elhelyezett chipkulcsos kezelő felület segítségével a bejáratú vágányút módosítására.
- **Csökkentett biztonsági szintű üzem**, ebben az esetben:
 - A jelzőberendezés kikapcsolt állapota vagy zavara miatt a végállomás főjelzőinek fényei nem világítanak.
 - A V3 jelű váltó a járművezető által, szánszerkezet segítségével állítható, ezzel összefüggésben a hozzá tartozó mindkét váltójelző jelzést ad, a járművezető által távvezérléssel történő váltóállítás helyére figyelmeztető kék színű fényjelzés világít.
 - A V3 jelű váltó váltóvassal történő helyszíni kézi állítása megengedett.

- A fordítóhelyek valamelyikére történő behaladást követően a járművezetőnek a chipkulcs segítségével be kell jelentkeznie a berendezésbe. Ezzel működteti az utastájékoztató rendszert. Nem forgalmi járással közlekedve egyéb teendője nincs.
- **Kézi üzem**, ebben az esetben:
 - A végállomás főjelzőinek fényei világítanak.
 - V3 jelű váltó, valamint az „A”, „B”, „C”, és „E” jelű főjelzők kezelését – vágányút beállításával – a tabulátorkezelő végzi.
 - A V3 jelű váltó szánszerkezet segítségével nem állítható, ezzel összefüggésben a hozzá tartozó mindkét váltójelző sötét, a járművezető által távvezérléssel történő váltóállítás helyére figyelmeztető kék színű fényjelzés sötét.
 - A V3 jelű váltó váltóvassal történő helyszíni kézi állítása a jelzőberendezés zavarállapotba kerülését okozza.
 - A fordítóhelyek vagy tárolóhelyek valamelyikére történő behaladást követően a járművezetőnek egyéb teendője nincs.

6.2. Általános rendelkezések

A végállomási jelzőberendezés be- és kikapcsolására, valamint működtetésére az a személy jogosult, aki a berendezés érvényben lévő kezelési szabályzatából és jelen végállomási végrehajtási utasításából kimutathatóan oktatásban részesült és sikeres vizsgát tett.

Alapesetben a végállomási jelző- és váltóállító berendezés automata üzemmódban működik.

6.3. Behaladás a I. sz. vágányra

Üzemelő végállomási jelzőberendezés esetén a jármű az „A” főjelző *„Szabad a továbbhaladás egyenes irányban!”* jelzésképére a V3-as távvezérlésű váltó egyenes állása mellett, a V1-es visszacsapó váltót felhasítva halad be az I. sz. vágányra.

Amennyiben a berendezés nem, vagy csökkentett biztonsági szinten üzemel, akkor a V3-as váltót a járművezető a M1-es metró járműtelep üzemi összekötő vágánya előtt elhelyezett rádiófrekvenciás érzékelő hurok, vagy az üzemi összekötő vágány után elhelyezett szánszerkezet segítségével tudja állítani. A főjelzők lámpái ebben az esetben nem világítanak.

6.4. Behaladás a II. sz. vágányra

Üzemelő végállomási jelzőberendezés esetén a jármű az „A” főjelző *„Szabad a továbbhaladás kitérő irányban!”* jelzéseképére a V3-as távvezérlésű váltó kitérő állása mellett a V2-es visszacsapó váltót felhasítva halad be a II. sz. vágányra.

Amennyiben a berendezés nem vagy csökkentett biztonsági szinten üzemel, akkor a V3-as váltót a járművezető a M1-es metró járműtelep üzemi összekötő vágánya előtt elhelyezett rádiófrekvenciás érzékelő hurok, vagy az üzemi összekötő vágány után elhelyezett szánszerkezet segítségével tudja állítani. A főjelzők lámpái ebben az esetben nem világítanak.

6.5. Kihaladás az I. sz. vágányról

A villamos üzemelő végállomási jelzőberendezés esetén a „B” főjelző *„Szabad a továbbhaladás!”* jelzéseképére indulhat, a V1-es váltó egyenes állásán, majd a V4-es váltón keresztül kihalad a végállomásról.

Amennyiben a berendezés nem, vagy csökkentett biztonsági szinten üzemel a járművezető menetrendi indulás időpontjában, önindítós jelleggel, az indulási ideig hátralévő időt mutató utastájékoztató kijelzőn megjelenő 0:00 érték esetén indulhat. A főjelzők lámpái ebben az esetben nem világítanak.

6.6. Kihaladás a II. sz. vágányról

A villamos üzemelő végállomási jelzőberendezés esetén a „C” főjelző *„Szabad a továbbhaladás!”* jelzéseképére indulhat, a V2-es váltó egyenes állásán, majd a V4-es váltón keresztül kihalad a végállomásról.

Amennyiben a berendezés nem, vagy csökkentett biztonsági szinten üzemel a járművezető menetrendi indulás időpontjában, önindítós jelleggel, az indulási ideig hátralévő időt mutató utastájékoztató kijelzőn megjelenő 0:00 érték esetén indulhat. A főjelzők lámpái ebben az esetben nem világítanak.

6.7. Ki- és behaladás a II. sz. vágány végén található tárolóhelyre

A II. sz. vágány folytatásaként tárolóhelyet alakítottak ki. A tárolóhely legfeljebb 35 méter hosszú járművet képes fogadni és a „D” jelű főjelző fedezi. Berendezés automata üzemében a „D” jelző alapállása *„Szabad a továbbhaladás!”* jelzésekép. Amennyiben egy jármű behaladt a félreállóhelyre, a „D” jelző *„Tilos a továbbhaladás!”* jelzést mutat, mindaddig ameddig a tárolóhely foglalt. Kihaladáskor a járművezető chipkulcs segítségével tud szabad jelzést kérni a „E” jelzőre. A *„Szabad a továbbhaladás!”* jelzés megjelenése után állhat ki a felszállóhelyre.

Rövid tengelytávú jármű (hóseprő mozdony, tehermozdony, kéttengelyes nosztalgia villamos, stb.) a tárolóhelyen a járműérzékelő elemek kiépítettsége miatt nem járhat teljesen az ütközőbakra, hanem az előtt legalább öt méterrel meg kell állnia.

Amennyiben a berendezés nem, vagy csökkentett biztonsági szinten üzemel, akkor a tárolóhelyre történő behaladáskor a használhatatlan jelzőkre vonatkozó szabályozás alapján kell közlekedni. A tárolóhelyről kihaladni akkor szabad, ha a végállomás felé nem közeledik másik jármű, vagy az „A” főjelző előtt megállt, vagy ha a járművet kihaladáskor fedezik.

6.8. Bejáratú vágányút módosítása

Amennyiben a jelzőberendezés olyan vágányra ad szabad jelzést, amely a behaladni szándékozó jármű számára nem megfelelő – pl. a végállomás tároló- és félreállóhelyét kívánja igénybe venni –, úgy a berendezés automata üzemmódjában lehetőség van a már kiadott szabad jelzést törölni, és új vágányt választani. A kezelést a járművezető a chipkulcs segítségével, az „A” főjelző oszlopán elhelyezett készülék segítségével tudja elvégezni.

Az új vágány kijelölési menete:

1. Az „A” főjelzőhöz érkezve, amennyiben indokoltan nem a jelzőberendezés által beállított vágányra szeretne a járművezető behaladni, a szabad jelzést mielőbb vissza kell venni, mert addig a végállomás területéről másik villamos nem tud kihaladni. A vágányút kényszeroldása és a szabad jelzés törlése érdekében a chipkulcsot addig kell hozzáérinteni a „Törlés” foglalathoz, amíg az „A” főjelző „*Tilos a továbbhaladás!*” jelzésre nem vált.
2. A járművezető 5 másodperc múlva megkérheti magának az új vágányutat. Ennek elfogadását az adott vágányhoz tartozó led felvillanása jelzi.
3. **Ezt követően 30 másodpercig a kényszeroldás időzítése fut. Ez idő alatt a chipkulcs további használatát kerülni kell, mert akkor a kényszeroldás 30 másodperces időzítése újra fog indulni.**
4. A 30 másodperc letelte után, ha a feltételek fennállnak (például: szabad vágány, megtörtént az esetleges váltóállítás), akkor a berendezés a bejáratú jelzőre a behaladás vágányának megfelelő szabad jelzést vezérel ki. Amennyiben a kiválasztott vágány foglalt a berendezés először a kihaladó villamos számára fogja a szabad jelzést megadni, addig a behaladási kérelem tárolásra kerül.

6.9. Közlekedés a végállomáson a jelző- és váltóállító berendezés zavara esetén

A jelzőberendezés kikapcsolt vagy zavar állapota esetén a főjelzőket használhatatlannak kell minősíteni, és továbbiakban az F.1–F.2. számú jelzési és forgalmi utasítás 3.5.3 és 11.15. pontjában foglaltak szerint kell eljárni.

Működő jelzőberendezés esetén (kézi üzemben) a V3 jelű váltó váltóvassal történő állítása a jelzőberendezés zavarállapotba kerülését okozza, ezért váltóvassal történő helyszíni kézi állítása nem megengedett.

A jelzőberendezés zavarállapotát eredményezheti a főjelzők zavara, a végállás ellenőrzéssel ellátott V1, V2 és V3 jelű váltók végállás vesztese, foglaltsági zavar, hosszan fennálló áramellátási zavar. Foglaltsági zavart okozhat a bekapcsolás folyamata alatt történő járműmozgás.

A jelzőberendezés zavara esetén a főjelzők használhatatlanságát a járművezetőnek jelentenie kell a munkáját közvetlenül irányító személy részére. A váltó állításával megbízott munkavállaló felelős a váltó használhatóságának eldöntéséért és szabályos állításáért.

7. A végállomás területén elhelyezett Megállás helye jelzőtáblák szerepe

A végállomás területén egy „*Megállás helye*” jelzőtábla került elhelyezésre:

- Mexikói út M végállomáson a szükségesszállóhely előtt:
Amennyiben a végállomási főjelzők üzemelnek (a szánszerkezet helyét jelölő kék fény és a váltójelző fényei nem világítanak), és a szükségesszállóhelyen jármű tartózkodik, a Megállás helye jelző síkjában meg kell állni. A szükségesszállóhelyre csak akkor szabad behaladni, ha az előző jármű vagy szerelvény vége az "A" jelű főjelzőt meghaladta.

8. Tárolási és félreállási lehetőség

Járművet félreállítani vagy tárolni a II. sz. vágány folytatását képző tárolóhelyen lehet. Rendkívüli esetben az I. vagy II. sz. vágányon is félreállítható, de ezek közül az egyik vágányszakaszt mindenképpen szabadon kell hagyni. Ebben az esetben a végállomás egyvágányú fejevégállomásként üzemeltethető.

9. Az utasok le- és felszállása, a járművek indulása, az utastájékoztató berendezés kezelése

Az I. és a II. számú vágányok mellett kialakított peron közös le- és felszállóhely. A beérkezett járművek a megfelelő oldalra – I. vágányról balra, II. vágányról jobbra – nyithatnak ajtót. Az „A” főjelző előtt szükségesszállóhely van kialakítva.

Amennyiben a végállomási jelzőberendezés üzemel, a járművek indítása az I. vágányról a „B”, a II. vágányról a „C” kétfogalmú főjelző segítségével történik. A főjelzőkre a szabad jelzést a berendezés automata üzemében a járművezetők chipkulccsal tudják megkérni:

- menetrendi közlekedés esetén a chipkulcsot a kezelőfelületen elhelyezett „Menetrendi”,

- azonnali indítás esetén pedig az „Azonnali” felirat melletti foglalathoz kell érinteni;
- téves működtetés esetén pedig a kérelem a „Törlés” felirat melletti foglalathoz használatával visszavonható.

A chipkulcsos parancs vételét az érintőfelület melletti led felvillanása jelzi. Amennyiben a „Menetrendi” felirat melletti led villog, akkor a berendezésbe nincs érvényes menetrend feltöltve, ilyenkor „Azonnali” indulást kell kérni az indulás előtt 30 másodperccel. Az indításig hátralévő időt a peronon elhelyezett visszaszámlálók jelzik, a következő induló villamos vágánya felé pedig egy fehér színű nyílhegy világít.

Amennyiben a jelzőberendezés nem működik, az utastájékoztató berendezés üzemel, a chipkulcsok segítségével kivezélhető az indulásig hátralévő idő.

A chipkulcsos felületet kiegészíti a járművezetői tartózkodóban elhelyezett kezelőfelület is, amelyen át a törlés funkciót kivéve valamennyi művelet végrehajtható nyomógombok segítségével. Amennyiben a tárolóhelyről kiálló jármű utasokkal indul a végállomásról, akkor az utasok felszállását a „C” és „E” jelzők közötti pályaszakaszon kell biztosítani. Amennyiben a tárolóhelyről induló jármű utasokat nem szállít, akkor a tárolóhelyen a chipkulcsot először a „Felszállóhelyre” foglalathoz, majd a led felvillanása után az „Azonnali” foglalathoz kell érinteni, így a berendezés a kihaladó jármű részére a végállomás elhagyásáig beállítja a vágányutatót.

10. A járművezetők feladatai

A végállomáson elhelyezett leltári tárgyakért a viszonylatokra beosztott járművezetők felelnek. A végállomásra reggeli kezdéskor elsőnek érkező járművezető köteles a végállomáson elhelyezett leltári tárgyak meglétéről meggyőződni. Az észlelt hiányt, rongálást vagy rongálódást, rendellenességet a telephelyi diszpécsernek (Száva kocsiszín tel: 25213), az egyéb meghibásodásokat az illetékes szakszolgálatnak jelenteni köteles.

11. A végállomás nyitása, zárása

A végállomási tartózkodóhoz a járművezetők kulccsal rendelkeznek, amely a járműkulccsal együtt kerül átadásra a kocsiszínben.

12. Eljárás rendkívüli események esetén

Rendkívüli helyzetben konkrét előírások hiányában is köteles minden munkavállaló elvégezni a munkáját a kialakult szakmai szokásoknak, fogásoknak megfelelően úgy, ahogy az megítélése szerint az adott körülmények között a legbiztonságosabb.

A rendkívüli eseményt a járművezetőnek a munkáját közvetlenül irányító személynek jelentenie kell, és a továbbiakban a kapott utasítás szerint kell eljárnia.

A fent szabályozottaktól eltérő járműmozgások csak rendkívüli esetben, a tabulátorkezelő utasítása alapján, abban az időszakban, amikor tabulátorkezelő nem teljesít szolgálatot csak helyszíni felügyelettel hajthatók végre.

Amennyiben a végállomáson tabulátorkezelő teljesít szolgálatot, zavar esetén a végállomási térre ki kell tekinteni és tájékozódni kell a rendellenesség okáról. Meg nem szűnő váltózavar esetén a váltón próbaállítást kell végezni és meg kell győződni a váltó használhatóságának forgalmi feltételeiről.

Meg nem szűnő zavar esetén értesíteni kell a zavarbejelentések kezelésével foglalkozó szervezeti egységet.

12.1. Közlekedés jármű tolása, illetve vontatása esetén

Tolt, illetve vontatott szerelvényel az „A” főjelző továbbhaladást engedélyező jelzéseképét csak akkor lehet meghaladni, ha a járművezető egyértelműen meg tud győződni arról, hogy a teljes szerelvényel be tud haladni arra a vágányra, amelyre a főjelző szabad jelzést mutat. A berendezés kikapcsolt állapota esetén a járművezető csak olyan vágányra haladhat be, amelyen a szerelvény elfér. Szükség esetén a szerelvényt a végállomás előtt szét kell csatolni.

A csatolt, vagy 35 méternél hosszabb járművel történő közlekedés a berendezés zavarát okozza. Ebben az esetben a hibát a járművezetők kötelesek jelezni a munkájukat közvetlenül irányító személy részére.

13. Közlekedés az M1-es metró járműtelepének kiszolgálása esetén

A Mexikói út végállomási jelzőberendezésének nem része az M1-es metró járműtelepének kiágazása. Az M1-es metró járműtelepére csak olyan járművel szabad behaladni, amely alkalmas a járműtelepi vágányhálózaton történő közlekedésre.

A járműtelep összekötő vágánya a telephely kapuja és a K3100-as váltó között nincs villamosítva. A telephelyről a továbbítandó járművet kézi vagy gépi erővel addig kell elmozdítani, hogy a közúti vasúti járműre történő felcsatolása lehetséges legyen. Leccsatolásakor a csak felsővezetékes áramellátás útján üzemeltethető járművekkel úgy kell megállni, hogy az ne haladjon ki a felsővezeték alól.

Az M1-es metró járműtelepére történő mozgásoknál a járműveket fedezni kell az Erzsébet királyné útja aluljáró megállóhelynél. Amennyiben a mozgás rádiófrekvenciás váltóállító berendezéssel felszerelt járművel történik, akkor a K3100-as kitérő előtt elhelyezett rádiófrekvenciás váltóállítási pont hatókörébe nem szabad addig behaladni, ameddig a végállomás V3-as váltóján, vagy az előtt másik jármű tartózkodik, kivéve, ha az ott

tartózkodó jármű a metrószerelvény mozgásában vesz részt, és a V3-as váltóra nem halad rá.

A K3100-as számú kitérő egyenes alapállással rendelkezik, a váltót kitérő irányba állítani csak a járműtelep kiszolgálásának idején, illetve karbantartás céljából szabad.

14. Végállomás elérhetősége

A végállomási tartózkodó helyiségben vezetékes telefon van elhelyezve, mely a **255-53** számú melléken érhető el.

15. Hatályon kívül helyezés

Ezen Végállomási Végrehajtási Utasítás életbe lépésével egyidőben a 2009. február 4-én kiadott korábbi Végállomási Végrehajtási Utasítást hatályát veszti.

Budapest, 2019. szeptember 18.

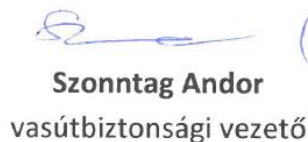


Dr. Tóth Péter
főosztályvezető



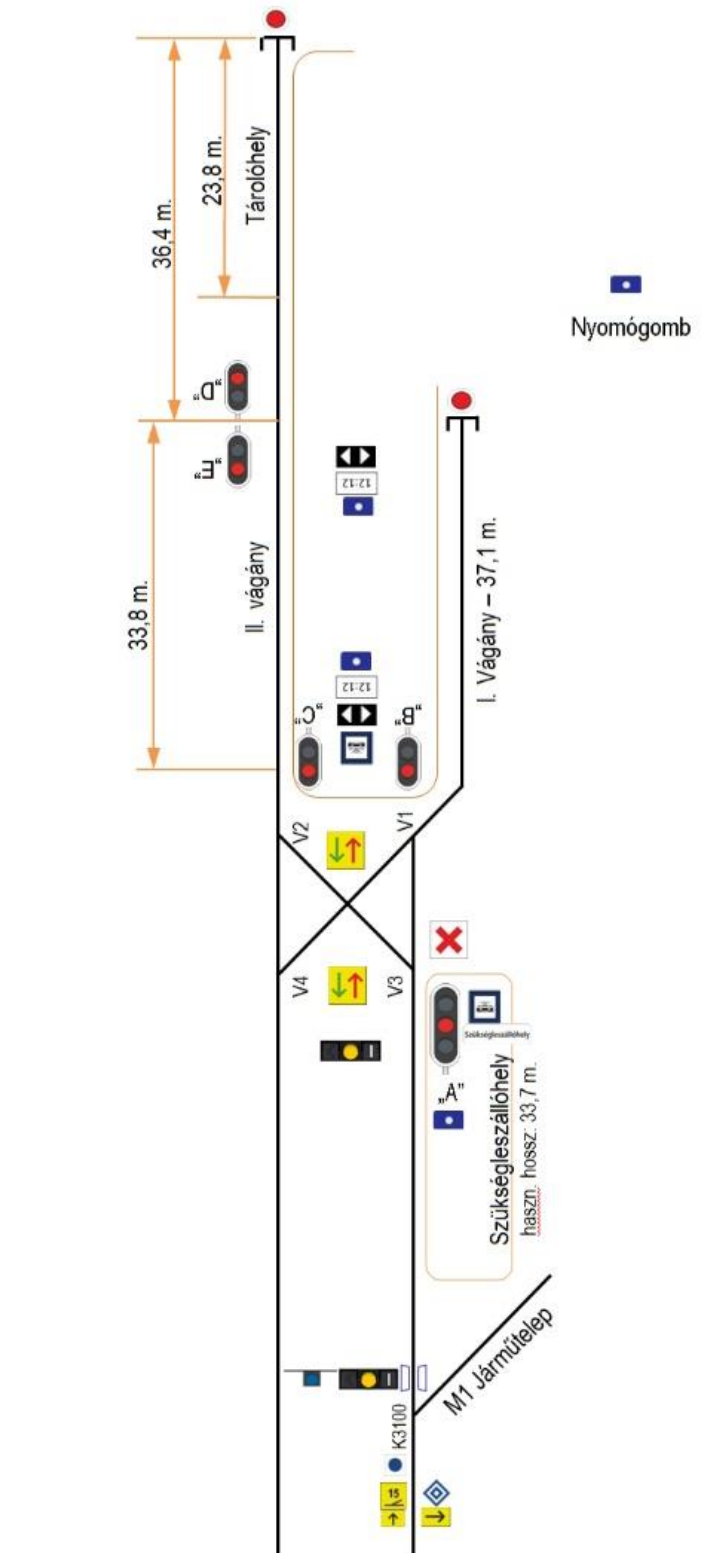
Borbás Péter Dániel
üzemigazgató

Egyetértek:



Szonntag Andor
vasútbiztonsági vezető

1.sz. melléklet: A végállomás helyszínrajza



2.sz. melléklet: Az utastájékoztató berendezés kezelő felületei



Kezelőfelület a tartózkodóban



Kezelőfelület az „A” főjelzőnél



Kezelőfelület a peronon