

MAGYAR ÁLLAMVASUTAK ZRT.

**F. 2. sz.
FORGALMI UTASÍTÁS
FÜGGELÉKEI**

Hatálybalépés időpontja:

2008. év április hó 06. nap.

JÓVÁHAGYTA A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG
(85/6/2007. SZ. ALATT)

F.2.sz. Forgalmi Utasítás Függeléke
Kiadja a MÁV Zrt. Pályavasúti Üzemeltetési Főigazgatóság

PÓTLÉKOK ÉS MÓDOSÍTÁSOK ELŐJEGYZÉSE

Tétel- szám	A módosítás száma	MÁV Zrt. Ért. éve Száma	A módosítás tárgya pótlék száma

TARTALOMJEGYZÉK

1.sz. FÜGGELÉK.....	15
FŐVONALKÉNT ÜZEMELTETETT VASÚTVONALAK	
FELSOROLÁSA.....	15
2.sz. FÜGGELÉK.....	17
2.1. KIEGÉSZÍTŐ UTASÍTÁSOK JEGYZÉKE	17
2.2. SEGÉDKÖNYVEK JEGYZÉKE	18
Fenntartva.....	19
3.sz. FÜGGELÉK.....	21
CSAK A KESKENY NYOMTÁVOLSÁGÚ VONALAKRA	
ÉRVÉNYES ELŐÍRÁSOK.....	21
Forgalmi dolgozó	21
Anyaghalom és tárgyak elhelyezése a pálya mentén.....	21
A tolatás fedezése.....	21
Kapcsolás középütközös nem önműködő kapcsolókészülékkel	21
Kapcsolás merev kapcsolórúddal	22
A mozdonyok sebessége	22
Elegytömeg megállapítása.....	22
A vonatok összeállítása	22
Általános besorolási tilalom.....	22
Fékes kocsik elosztása a vonatokban	22
Merev kapcsolórúddal és csak rakománnyal összekapcsolt kocsik	23
Hóéke besorozása.....	23
A mozdonyokon szolgálatot végzők létszáma	23
A vonatok sebessége	23
Vonatindítás visszajelentés vétele előtt.....	23
Vonattalálkozás	23
Rakodás a nyílt vonalra kiállított kocsikba	23
4.sz. FÜGGELÉK.....	25
VÉGREHAJTÁSI UTASÍTÁSOK KÉSZÍTÉSÉRE VONATKOZÓ	
ELŐÍRÁSOK	25
Állomási Végrehajtási Utasítás	25
A pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége által készített Végrehajtási Utasítások.....	28
5.sz. FÜGGELÉK.....	31
KÖZPONTI FORGALOMIRÁNYÍTÁSRA ÉS KÖZPONTI	
FORGALOMELLENŐRZÉSRE BERENDEZETT VONALAKRA,	
VALAMINT A TÁVKEZELT, TÁVVEZÉRELT SZOLGÁLATI	
HELYEK FORGALOMSZABÁLYOZÁSÁRA VONATKOZÓ	
ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK	31
KÖFI és KÖFE vonalakra vonatkozó általános rendelkezések.....	31
A vonatforgalom lebonyolítása, a vonatszemélyzet kötelességei	34
A tolatás végrehajtása.....	36

Távkezelt, távvezérelt szolgálati helyek forgalomszabályozására vonatkozó általános rendelkezések	36
A vonatforgalom lebonyolítása, a vonatszemélyzet kötelességei.....	38
6.sz. FÜGGELÉK.....	41
MELLÉK- ÉS KESKENY NYOMTÁVOLSÁGÚ VONALAKRA, TOVÁBBÁ AZ EGYSZERŰSÍTETT FORGALMI SZOLGÁLAT ELLÁTÁSÁRA VONATKOZÓ ELTÉRŐ RENDELKEZÉSEK.....	41
6.1. Általános rendelkezések.....	41
A függelék hatálya.....	41
A függelék tartalma	41
Kiegészítő utasítások, segédkönyvek	41
Végrehajtási Utasítás	41
6.2. Fogalom meghatározások a Függelék rendelkezéseinek helyes értelmezése szempontjából	42
6.3. Az önálló szolgálatvégzés feltételei.....	43
A Végrehajtási Utasítás ismerete, vizsgakötelezettség.....	43
6.4. Szolgálati magatartás	43
Állomásbejárás	43
Ellenőrzési kötelezettség	44
Közlemények nyugtázása, előjegyzése	44
6.5. Létesítmények, berendezések	44
Jelző- és biztosítóberendezések.....	44
Értekező berendezések	45
Szolgálati helyiségek	46
Világítás, lámpagondozás.....	46
Szolgálati órák.....	46
6.6. Váltók, váltó- és vágányút ellenőrzés.....	46
Váltókörzetek kijelölése, őrzése.....	46
Váltógondozás	46
Vágányút beállítás, váltó- és vágányút ellenőrzés	46
A váltók használhatóságának ellenőrzése forgalmi szempontból	47
A váltók állítása, váltófelvágás.....	47
A váltók lezárása, felnyitása és feloldása	48
Állandóan zárva tartandó váltók.....	48
A váltózárkulcsok kezelése	48
Váltóellenőrzés központi állítású váltónál	49
6.7. Útsorompók, sorompókezelés a szolgálataszünetelés tartama alatt	49
Az útsorompók lezárása, felnyitása	49
6.8. Tolatószolgalat.....	49
Alapszabály	49
Vonatvédelem tolatás közben.....	49

6.9. Védekezés a járműmegfutamodások ellen	50
6.9.1. Védekezés a tolatás befejezése után, továbbá végállomásra vagy felosztató állomásra érkezett vonatoknál	50
6.9.2. Felelősség a megfutamodás elleni biztosításért.....	50
6.10. A vonatok összeállítása	50
Utánfutó (jármű).....	50
6.11. A vonatszemélyzet helye és létszáma a vonatokon	50
6.12. –	51
6.13. A vonatközlekedés lebonyolítása	51
6.13.1. Általános rendelkezések	51
Közlekedésszabályozó személyek.....	51
Értesítési kötelezettség	51
6.13.2. Követő vonat indítása térközi közlekedésre berendezett pályán	51
6.13.3. Vonattalálkozások lebonyolítása	51
Vonattalálkozás személyzet nélküli szolgálati helyeken.....	52
6.13.4. Engedélykérés. Engedélyadás	53
Használandó távközlő berendezés.....	53
Az engedélykérés- és adás szövege	53
Eljárás, ha az értekezés lehetetlen	53
6.13.5. A vonat számának és előrelátható indulási idejének közlése	54
6.13.6. Visszajelentés	54
A visszajelentés ideje	54
6.13.7. Rendelkezések közlése a vonatszeméllyel.....	55
Alapszabályok	55
6.13.8. A vonatok felhatalmazása indításra, áthaladásra.....	55
A mozdonyvezető teendői	55
A tényleges indulási idő közlése	55
6.13.9. A vonatok fogadása	55
Menetrend szerint áthaladó vonatok megállítása az állomáson	55
6.13.10. Közlekedés továbbhaladást tiltó jelzést adó főjelzők mellett	56
Teendők továbbhaladást tiltó főjelzők esetén	56
6.13.11. Munkavonatok, segélyvonatok, próbavonatok és 6000kg-nál könnyebb járművek közlekedésére vonatkozó különleges rendelkezések...	56
6.13.12. Rendkívüli események	56
6.14. A mellékvonali forgalomirányításra berendezett vonalakra vonatkozó előírások	57
6.14.1. Általános rendelkezések	57
6.14.2. A vonatforgalom lebonyolítása, a vonatszemélyzet kötelességei.....	59
6.14.3. A tolatás végrehajtása.....	62
6.14.4. Egyéb rendelkezések	63
7.sz. FÜGGELÉK.....	65
A) Közlemények nyugtázására, előjegyzésére vonatkozó előírások	65
B) Fejrovatos előjegyzési napló vezetése	67

8.sz. FÜGGELÉK.....	71
Létesítmények jelölése, anyaghalmok elhelyezése a vágányok mellett.....	71
Távbeszélő jelzése.....	71
A vágányok számozása.....	71
A váltók számozása.....	71
Jelzők jelölése.....	72
A sorompók jelölése.....	73
Kisiklasztósaruk és vágányzáró-sorompók jelölése.....	73
Helyszínrajz.....	73
Anyaghalmok és tárgyak elhelyezése a pálya mentén.....	74
9.sz. FÜGGELÉK.....	75
LEZÁRÁSI TÁBLÁZAT.....	75
10.sz. FÜGGELÉK.....	77
ELZÁRÁSI TÁBLÁZAT.....	77
11.sz. FÜGGELÉK.....	79
A VASÚTI ÚTÁTJÁRÓK LEZÁRÁSÁNAK, A FÉNYSOROPMPÓ	
BERENDEZÉSEK IDEIGLENES KIKAPCSOLÁSÁNAK ÉS AZ	
ÚTSOROMPÓ HIBA ELHÁRÍTÁSÁNAK SZABÁLYOZÁSA.....	79
Előre látható kikapcsolás és útátjáró lezárása.....	79
Előre nem látható kikapcsolás.....	80
Fenntartási és javítási munkák végzése.....	83
Egyéb rendelkezések.....	84
12.sz. FÜGGELÉK.....	85
GURÍTÁSI, SZALASZTÁSI TILALOM. ÓVATOSAN TOLATANDÓ	
JÁRMŰVEK FELSOROLÁSA.....	85
Szalasztási tilalom.....	85
Gurításból, szalasztásból kizárt járművek.....	86
Fokozott gonddal gurítandó, szalasztandó járművek.....	87
Gurítási tilalomra és óvatos tolatásra figyelmeztető bárcák.....	89
13.sz. FÜGGELÉK.....	91
VESZÉLYES ÁRUVAL RAKOTT KOCSIK VONATBA	
SOROZÁSÁRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK (VÉDŐKOCSIK	
ALKALMAZÁSA).....	91
Robbanásveszélyes bárcával ellátott rakott kocsik besorozása.....	91
Tűzveszélyességre utaló bárcával ellátott kocsik besorozása.....	91
Robbanásveszélyre és tűzveszélyességre utaló bárcával ellátott	
kocsik besorozása.....	92
Radioaktív anyagra utaló veszélyességi bárcával ellátott kocsik	
besorozása.....	92
Védőkocsi.....	92
RID veszélyességi bárcák.....	92
Narancssárga RID azonosító tábla.....	93
14.sz. FÜGGELÉK –.....	101

15.sz. FÜGGELÉK.....	101
SZOLGÁLATI MENETREND ÉS A MENETRENDI SEGÉDKÖNYV	
TÁBLÁZATAINAK FELSOROLÁSA ÉS ÉRTELMEZÉSE	101
A Menetrendi segédkönyv kiadása.....	101
Menetrendi segédkönyv tartalma	101
Szolgálati menetrend tartalma	102
16.sz. FÜGGELÉK.....	105
KIMUTATÁS a több szolgálati hellyel rendelkező állomásokról	
(pályaudvarokról), amelyekre a Szolgálati menetrendben	
megjelölt nem személyszállító vonatok külön értesítés nélkül	
bejáráthatók, illetve amelyekről indíthatók:	105
KIMUTATÁS az ütközőbakban végződő rendszeres vonatfogadásra	
használt vágányokkal rendelkező nem fejállomásokról:.....	105
Fenntartva.....	107
Fenntartva.....	109
17.sz. FÜGGELÉK.....	111
A vonatok számozási rendszere	111
Általános rendelkezések	111
Fenntartva.....	113
Fenntartva.....	115
Fenntartva.....	117
Fenntartva.....	119
Fenntartva.....	121
Fenntartva.....	123
Fenntartva.....	125
Fenntartva.....	127
18.sz. FÜGGELÉK.....	129
LEGKÉSŐBBI, LEGKORÁBBI INDULÁSI IDŐ KISZÁMÍTÁSA	129
Az érkezési idő kiszámításakor figyelembe veendő időelemek	129
Legkorábbi és legkésőbbi indulási idő	129
Figyelembe veendő időelemek	129
Vonat indítása térközi közlekedésre berendezett pályán.....	130
19.sz. FÜGGELÉK.....	133
19.1. TÉRKÖZI KÖZLEKEDÉSRE BERENDEZETT PÁLYÁN	
NYÍLTVONALI RAKODÁST VAGY TOLATÁST VÉGZŐ VONAT	
INDÍTÁSA	133
19.2. VONATKÖZLEKEDÉS NYÍLTVONALBÓL KIÁGAZÓ	
SAJÁTCELÚ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZAT KISZOLGÁLÁSA	
KÖZBEN.....	134
Fenntartva.....	135
Fenntartva.....	137
21.sz. FÜGGELÉK.....	139
KÖZLEKEDÉS TOLÓMOZDONNYAL.....	139
A vonatot követő tolómozdony	139
Visszatérő tolómozdony	139
A személyzet értesítése	140
Magatartás menet közben.....	140

Induló vonat megtolása állomáson	141
22. sz. FÜGGELÉK	143
22.1. ÍRÁSBELI RENDELKEZÉS SZÖVEGMINTÁK AZ	
IDEIGLENES LASSÚMENETEKSEL KAPCSOLATOS	
ÉRTESÍTÉSEKRŐL	143
22.2. ÍRÁSBELI RENDELKEZÉS SZÖVEGMINTÁK	
AZ F.1.SZ. JELZÉSI UTASÍTÁS, AZ F.2. SZ. FORGALMI	
UTASÍTÁS ÉS FÜGGELÉKEI VONATKOZÓ PONTJAIHOZ	
A VONATSZEMÉLYZET ÉRTESÍTÉSÉRE	145
Fenntartva	155
22.3. ETCS ÍRÁSBELI RENDELKEZÉS MINTÁK	
A MOZDONYSZEMÉLYZET ÉRTESÍTÉSÉRE.....	167
23. sz. FÜGGELÉK	173
23.1 BIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK ÉPÍTÉSI, ÁTALAKÍTÁSI	
ÉS FENNTARTÁSI MUNKÁK ENGEDÉLYEZÉSE ELŐTT	
ÉS VÉGBÉSE KÖZBEN	173
23.2. TERVEZÉSI, ENGEDÉLYEZÉSI IRÁNYELVEK,	
FORGALMI TECHNOLÓGIAI ÉS KOORDINÁCIÓS	
INTÉZKEDÉSI TERV KÉSZÍTÉSE, JÓVÁHAGYÁSA.....	174
Fenntartva	175
24.sz. FÜGGELÉK.....	177
A KÖZLEKEDÉSI HATÁROZMÁNYOK TÁBLÁZATAINAK	
TARTALMA	177
25.sz. FÜGGELÉK.....	179
ÖNMŰKÖDŐ KAPCSOLÓKÉSZÜLÉKKEL FELSZERELT,	
SZÉLES NYOMTÁVRÓL NORMÁL NYOMTÁVRA ÁTSZERELT	
KOCSIK TOVÁBBÍTÁSÁRA ÉS KEZELÉSÉRE VONATKOZÓ	
ELŐÍRÁSOK.....	179
26.sz. FÜGGELÉK.....	183
CSAK A GŐZMOZDONYOKRA ÉRVÉNYES ELŐÍRÁSOK.....	183
Fűtő	183
Fűtő jelenléte a tolatást végző mozdonyon	183
A mozdonyok sebessége.....	183
Poggyászkocsi besorozása	183
Robbanásveszélyes, tűzveszélyes bárcával ellátott kocsik besorozása .	183
Mozdonyok, szerkocsik besorozása	184
Vonali tolatásvezető helye a vonaton	184
Figyelési kötelezettség.....	184
27. sz. FÜGGELÉK	185
A PÁLYAHÁLÓZAT MŰKÖDTETŐ KÜLÖN ENGEDÉLYÉVEL	
FUVAROZHATÓ RENDKÍVÜLI KÜLDEMÉNYEK TOVÁBBÍTÁSA. 185	
27.1. Általános rendelkezések.....	185
Rendkívüli küldemény meghatározása, az engedélyek fajtái	185
27.2. Átvételi és továbbítási engedélyek kiadása, nyilvántartása.....	185
27.3. A rendkívüli küldemény előkészítése továbbításra	186
A továbbító vonat kiválasztása, vonatba sorozás, tolatás.....	186

Rendkívüli küldemények tényleges továbbításával kapcsolatos értesítések.....	187
27.4. Rendkívüli küldemények továbbítása	188
Rendkívüli küldemények továbbítása általános érvényű engedély (típusküldemény, valamint egyéb küldemény) alapján.....	189
Rendkívüli küldemények továbbítása egyedi érvényű engedély alapján.....	190
Rendkívüli küldemények továbbításával kapcsolatos egyéb rendelkezések.....	190
27.5. Engedélyezett tengelyterhelést meghaladó kocsik továbbítása.....	191
Fenntartva.....	193
28.sz. FÜGGELÉK.....	195
HIBAELOJEGYZÉSI KÖNYV VEZETÉSE	195
Hibaelőjegyzési könyv rendszerezítése, használata.....	195
A Hibaelőjegyzési könyv felfektetése	195
A hiba előjegyzése.....	196
A munkavégzés előjegyzése.....	197
Előjegyzés műszaki vizsgálatkor.....	198
Szolgáltatátadás	198
Ellenőrzések bejegyzése.....	198
Általános rendelkezések.....	199
29.sz. FÜGGELÉK.....	201
29.1. A PRÓBAVONATOK KÖZLEKEDTETÉSE ÉS ENGEDÉLYEZTETÉSE	201
Próbavonatok csoportosítása forgalmi szempontból.....	201
Próbavonatok csoportosítása rendeltetésük szerint	201
Különleges próbavonatok.....	202
Általános rendelkezések.....	202
Próbavonatok előkészítése	207
29.2. MÉRŐKOCSIVAL TÖRTÉNŐ MÉRÉSEK ENGEDÉLYEZTETÉSE, VÉGZÉSE	209
30.sz. FÜGGELÉK.....	211
A TOLATÓSZOLGÁLAT VÉGZÉSÉNEK SZABÁLYOZÁSA A GURÍTÓDOMBOS, VALAMINT A SÍKTOLATÁSRA BERENDEZETT RENDEZŐ- ILLETVE EGYÉB PÁLYAUDVAROKON	211
30.1. Általános rendelkezések és fogalom-meghatározások	211
30.2. A gurítás végrehajtása, a gurításban résztvevők teendői	216
Hátratulás	216
Gurítás vezetése.....	216
Rátolási sebesség, hatása, annak szabályozása.....	216
Adott közlemények a gurítás végrehajtása közben	217
A váltók állítása és azzal összefüggő egyéb teendők gurítás közben....	218

30.3. Fékezés.....	218
Fékezés kézfékkal	218
Fékezés féksaruval.....	219
A féksaru használata.....	219
A féksaruk karbantartása	222
Féksaruk és a szárazhomok tárolása.....	224
Sarukidobók karbantartása	224
Fékezés vágányfékkel.....	224
Gurítási korlátozások.....	225
30.4. A gurítással kapcsolatos egyéb teendők	225
Kocsik összetolása.....	225
30.5. Tolatási módszerek.....	226
Tolatás bejárással	226
Megállásos szalasztás, lökésenként egy kocsicsoporttal (Egyszerű szalasztás)	226
Megállásos szalasztás, lökésenként több kocsicsoporttal (Duplázás) ...	227
Megállás nélküli szalasztás, lökésorozattal	227
Megállás nélküli szalasztás, lökésenként több kocsicsoporttal	228
Csurgatás	229
Csurgatás visszatolás közben	229
Csurgatás kihúzás közben	229
1. sz. melléklet.....	231
2. sz. melléklet.....	233
31.sz. FÜGGELÉK.....	235
A MUNKAVONATOK (MUNKAGÉPEK) KÖZLEKEDÉSÉNEK SZABÁLYOZÁSA A VÁGÁNYZÁROLT ÉS ÉPÍTÉS ALATT LÉVŐ VÁGÁNYOKON.....	
31.1. Általános rendelkezések.....	235
31.2. Fogalom meghatározások	236
31.3. A közlekedés szabályozása	236
31.4. A munkavonatok, munkagépek tárolása	247
32.sz. FÜGGELÉK.....	249
A BITONSÁGI BETÉTEK ALKALMAZÁSA ZÁRSZERKEZETTEL ELLÁTOTT VÁLTÓKNÁL	
Az alkalmazás esetei	249
Biztonsági betét kampózáras váltókhoz	249
Biztonsági betét zárnyelves váltókhoz	249
A zárszerkezetek felszerelése	249
Készletben tartás.....	250
Lakatok, lakatkulcsok és lakat másodkulcsok kezelése	251
Az alkalmazás módjai	251
Oktatás.....	252

33.sz. FÜGGELÉK.....	253
A RO-LA FORGALOMRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK.....	253
33.1. Általános előírások.....	253
A függelék tartalma	253
A pályával szemben támasztott követelmények.....	253
33.2. A RO-LA vonatok összeállítása	254
33.3. A RO-LA vonatok közlekedésével (tolatási mozgásával) kapcsolatos forgalomszabályozási előírások.....	255
Fenntartva.....	259
Fenntartva.....	261
Fenntartva.....	263
Fenntartva.....	265
Fenntartva.....	267

1.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 1.1.1.1. sz. pontjához)

**FŐVONALKÉNT ÜZEMELTETETT VASÚTVONALAK
FELSOROLÁSA**

1.1. Budapest Keleti pu. - Győr - Hegyeshalom oh. és az ebből kiágazó vonalak:

- a) Szárligeti elágazás - Felsőgalla - Tatabányai elágazás;
- b) Komárom - Országhatár;
- c) Győr - Szombathely - Szentgotthárd oh.;
- d) Győr - Sopron oh.;
- e) Hegyeshalom - Rajka oh.;
- f) Hegyeshalom - Porpác.

1.2. Budapest Keleti pu. - Hatvan - Miskolc Tiszai pu. - Szerencs - Nyíregyháza és az ebből kiágazó vonalak:

- a) Rákos - Újszász - Szolnok;
- b) Hatvan - Somosköőjfalu oh.;
- c) Hatvan - Újszász;
- d) Nyékládháza - Tiszapalkonya-Erőmű;
- e) Miskolc-rendező pu. - Miskolc Gömöri pu.;
- f) Miskolc-rendező pu. - Miskolc Tiszai pu.;
- g) Miskolc Tiszai pu. - Bánréve oh.;
- h) Felsőzsolca - Hidasnémeti oh.;
- i) Mezőzombor - Sátoraljaújhely oh.

1.3. Budapest Nyugati pu. - Szob oh. vonal.

1.4. Budapest Nyugati pu. - Cegléd - Szolnok - Záhony oh. és az ebből kiágazó vonalak:

- a) Cegléd - Szeged;
- b) Szajol - Békéscsaba - Lőkösháza oh.;
- c) Püspökladány - Biharkeresztes oh.;
- d) Debrecen – Nyírábrány oh.

1.5. Budapest Ferencváros - Kelebia oh. és az ebből kiágazó vonalak:

- a) Kiskunhalas - Kiskunfélegyháza;
- b) Kiskunhalas - Bácsalmás - Baja - Bátaszék.

1.6. Budapest Déli pu. - Székesfehérvár - Murakeresztúr oh. és az ebből kiágazó vonalak:

- a) Székesfehérvár - Komárom;
- b) Székesfehérvár - Celldömölk;
- c) Balatonszentgyörgy – Tapolca;
- d) Murakeresztúr - Gyékényes.

1.7. Boba - Ukk - Zalaszentiván - Zalaegerszeg – Zalalövő - Bajánsenye oh. és az ebből kiágazó vonalak:

- a) Szabadbattyán - Tapolca - Ukk;

1.8. Budapest Kelenföld - Pusztaszabolcs - Gyékényes oh. és az ebből kiágazó vonalak:

- a) Érd elágazás - Tárnok;
- b) Pusztaszabolcs - Dunaújváros;
- c) Dombóvár - Szentlőrinc - Pécs - Magyarbóly oh.

1.9. Szombathely - Nagykanizsa.

1.10. Bánréve - Ózd.

1.11. Szeged - Békéscsaba - Kötegyán oh.

1.12. A budapesti körvasutak alábbi vonalrészei:

- a) Kőbánya felső pu. - Kőbánya kiágazás - Rákos elágazás - Budapest Angyalföldi elágazás - Rákosrendező;
- b) Budapest Angyalföldi elágazás - Rákospalota-Újpest;
- c) Rákos - Rákos elágazás.

1.13. A budapesti összekötő vágányok közül az alábbiak:

- a) Budapest Ferencváros - Kőbánya felső pu.;
- b) Budapest Ferencváros - Kőbánya-Kispest;
- c) Budapest Józsefváros - Kőbánya felső pu.;
- d) Budapest Józsefváros - Budapest Ferencváros;
- e) Budapest Józsefváros - Kőbánya elágazás - Budapest Ferencváros;
- f) Kőbánya teher pu. - Kőbánya felső pu.;
- g) Kőbánya felső pu. - Kőbánya kiágazás - Rákos;
- h) Rákosrendező - Városliget elágazás.

1.14. Valamennyi olyan deltavágány és egyéb összekötő vágány, amely fővonalat fővonallal, illetve fővonali állomással köt össze.

2.SZ. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 1.1.3.sz. pontjához)

2.1. KIEGÉSZÍTŐ UTASÍTÁSOK JEGYZÉKE

2.1.1. D.2.sz. Utasítás a vasúti munkagépeknek és munkavonatoknak közlekedtetésére és az ezekkel összefüggő műszaki előírásokra

2.1.2. D.4.sz. Utasítás a téli időjárás alkalmával követendő eljárásra

2.1.3. E.1.sz. Utasítás a vontatójármű személyzet részére I.- IV. Rész

2.1.4. E.2.sz. Fékutasítás

2.1.5. E.12.sz. Műszaki Kocsiszolgálati Utasítás

2.1.6. E.101.sz. Általános utasítás a normálnyomtávú villamosított vasútvonalak üzemére

2.1.7. F.1.sz. Jelzési Utasítás

2.1.8. F.3.sz. Utasítás az üzemirányítási és az operatív irányítási szolgálat ellátására

2.1.9. F.7.sz. Utasítás a vasúti jármű és vonatadatok kezelésére

2.1.10. F.10.sz. Utasítás a védett vezetők utazásainak és különleges szabályozást igénylő vonatok közlekedésének lebonyolítására

2.1.11. H.6.sz. Utasítás a rendkívüli küldemények kezelésére

2.1.12. O.1.sz. Oktatási (Képzési) Utasítás

2.1.13. TB.1.sz. Utasítás a biztosítóberendezések fenntartására

2.1.14. Műszaki Táblázatok I. (Gépészeti táblázatok)

2.1.15. Műszaki Táblázatok II. (Pályaadat táblázatok)

2.1.16. A vasúti pályahálózat-működtető Tűzvédelmi Szabályzata

2.1.17. Balesetvizsgálati Utasítás

2.1.18. Műszaki mentési és Segélynyújtási Utasítás

2.1.19. Állomási Végrehajtási Utasítások

2.1.20. Egyéb Végrehajtási Utasítások

2.1.21. A vasúti pályahálózat-működtető Munkavédelmi Szabályzata

2.1.22. Vagyonvédelmi Utasítás

2.1.23. E.102. sz. Utasítás a felsővezetékes villamos üzemi munka végzésére

2.2. SEGÉDKÖNYVEK JEGYZÉKE

2.2.1. Közlekedési Határozmányok.

2.2.2. Menetrendi segédkönyvek

2.2.3. A jelző-, biztosító- és távközlő berendezések Kezelési Szabályzata.

2.2.4. Útvonalkönyv

19 — 20. oldalig fenntartva

3.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 1.1.1.1.sz. pontjához)

**CSAK A KESKENY NYOMTÁVOLSÁGÚ VONALAKRA
ÉRVÉNYES ELŐÍRÁSOK****Forgalmi dolgozó**

3.1. A helyi viszonyok figyelembevételével a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati többsége határozza meg, hogy mely pályaelágazáson milyen vizsgálóval rendelkező forgalmi dolgozó szükséges a szolgálat ellátásához.

3.2. –**Anyaghalmot és tárgyak
elhelyezése
a pálya mentén**

3.3. Anyaghalmot és egyéb tárgyat a vágánytengelytől legalább 1650 mm távolságra kell elhelyezni.

A tolatás fedezése

3.4. Fővágányokon vagy fővágányok érintésével illetve metszésével végzett tolatás tartama alatt, ha van főjelző, akkor a tolatást ezzel kell fedezni. V-betűs jelző esetén az F.1. sz. Jelzési Utasítás vonatkozó előírásai szerint kell eljárni.

**Kapcsolás középütközős
nem önműködő
kapcsolókészülékkel**

3.5. Középütközős nem önműködő kapcsolókészülékkel felszerelt járművek kapcsolása kapcsolótaggal történik. Összekapcsoláskor az egyik járművön levő kapcsolótagot a másik jármű ütközőfejében kell elhelyezni és ott csapszeggel rögzíteni.

Csak álló járműveket szabad szétkapcsolni. Az összekapcsolás azonban történhet álló és mozgó járműveknél egyaránt. Álló járműre történő rájárást előtt a kapcsolótagot az ütközőfejből ki kell venni, majd rájárást és megállást után az ütközőfej lemezei között helyére kell csúsztatni és ott a csapszeggel rögzíteni.

Mozgás közben csak a lépésben haladó ember sebességénél lassabban haladó és egyenes pályarészen levő olyan járműveket szabad összekapcsolni, amelyeknél a kapcsolás felőli oldalon nincsen homlokgerendán túlerő fékállás, illetve rakomány. Ha a homlokgerendán túlerő fékállással felszerelt járművön hosszabbított kapcsolóberendezés van, akkor a jármű egyenes pályarészen mozgás közben is összekapcsolható.

Mozgó járművek összekapcsolásakor az egyik jármű ütközőfejében levő kapcsolótagot kapcsolóhoroggal vagy az ütközőfejben levő emelőlappal meg kell emelni, és a másik jármű ütközőfejébe irányítani.

Az ütközők érintkezésekor a csapszeget a furaton át kell dugni. Vonatszerelvények összekapcsolásakor — ha vannak — össze kell kapcsolni a biztonsági láncokat is. A nem használt biztonsági láncokat mindig a tartóhorogra kell akasztani.

Kapcsolás merev kapcsolórúddal

3.6. Merev kapcsolórudat kell alkalmazni abban az esetben, ha a járműveket nem lehet középütközös nem önműködő kapcsolókészülékkel összekapcsolni.

A mozdonyok sebessége

3.7. Hóékével felszerelt mozdonyok legfeljebb 30 km/h sebességgel közlekedhetnek.
--

Elegytömeg megállapítása

3.8. Poggyász mellék- és gyűjtőkocsinál rakománytömegként 2 tonnát kell számítani.

A vonatok összeállítása

3.9. A vonatok összeállításakor figyelembe kell venni, hogy: — a szemben lévő ütközők középvonalai között ne legyen 6 cm-nél nagyobb magasságkülönbség; — a két fékállás az ütközők teljes összenyomásakor se érintkezzék; — a mellgerendán túlérő fékállással felszerelt kocsikat csak akkor szabad fékállással szemben besorozni, ha legalább az egyik kocsinak nyújtott kapcsolókészüléke van.

Általános besorolási tilalom

3.10. Nem szabad vonatba sorozni olyan járműveket, amelyeknél 6 cm-nél nagyobb ütközőkülönbség van és a vonatonál részükre megfelelő hely nem található.

Fékes kocsik elosztása a vonatokban
--

3.11. Gyorsan működő légfékkel fékezett vonatonál 2 fékes kocsi között legfeljebb 5 vezetékes kocsi lehet, feltéve, hogy a vonat így is meg van fékezve.

Merev kapcsolórúddal és csak rakománnyal összekapcsolt kocsik	3.12. Merev kapcsolórúddal vagy csak rakománnyal összekapcsolt kocsikat egyaránt, legfeljebb 30 km/h sebességű vonatokkal szabad továbbítani.
Hóéke besorozása	3.13. Hóékét csak külön menetben szabad továbbítani.
A mozdonyokon szolgálatot végzők létszáma	3.14. A gőzmozdonyok kivételével a mozdonyvezető valamennyi mozdonyon és mozdonynak minősülő járművön egyedül végezhet szolgálatot. 3.14.1. Munka- és forgalombiztonsági szempontból a csak mozdonyvezetővel történő közlekedés, nem alkalmazható a sebességregisztráló berendezéssel fel nem szerelt, valamint a MÁV Zrt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasúton közlekedő mozdonyokkal továbbított szerelvényeknél.
A vonatok sebessége	3.15. Tolt vonatok legfeljebb 20 km/h sebességgel közlekedhetnek.
Vonatindítás visszajelentés vétele előtt	3.16. A pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége által kiadott Végrehajtási Utasításban szabályozott módon nappal a visszajelentés vétele előtt elindítható 1 vagy 2 egyedül vagy legfeljebb egy kocsival közlekedő mozdony is.
Vonattalálkozás	3.17. Bejáratí jelzővel nem rendelkező olyan állomáson, ahol a forgalmi szolgálattevő egyedül végez szolgálatot, a vonattalálkozás lebonyolításának előírásait a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége Végrehajtási Utasításban köteles szabályozni.
Rakodás a nyílt vonalra kiállított kocsikba	3.18. Állomásról és megálló-rakodóhelyről legfeljebb 75 tonna elegytömegnek megfelelő kocsimennyiséget szabad kiállítani.

4.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 1.1.4.1. — 1.1.4.2.sz. pontjaihoz)

**VÉGREHAJTÁSI UTASÍTÁSOK KÉSZÍTÉSÉRE VONATKOZÓ
ELŐÍRÁSOK**

Állomási Végrehajtási Utasítás

4.1. Az ÁVU-t az Utasítás 1.1.4.sz. pontjában foglaltaknak megfelelően kell elkészíteni.

4.1.1. Vázlatos helyszínrajzon — melyet a pályafenntartási szakaszmérnökség köteles kellő mennyiségben rendelkezésre bocsátani — közölni kell:

- az állomás és a szomszédos állomások határáig terjedő nyílt vonalak vágányzatát;
- a vágánykapcsolatokat;
- a vágányok és váltók számozását;
- a fővágányok megjelölését;
- a H.6.sz. Utasításban előírt vágánymegjelöléseket;
- a mellékvágányok száma után a vágányok közelebbi rendeltetését;
- az állomás területén és a nyílt vonalon, vonalakon levő helyhez kötött jelzőket;
- az útsorompókat;
- az útsorompóval fel nem szerelt útátjárókat;
- a közelebbi rendeltetésük feltüntetésével a forgalmi szempontból figyelembe veendő szolgálati épületeket;
- a vágányzáró sorompókat, kisiklasztó sarukat;
- az ütközőbakokat és földkúpokat;
- a magas-, oldal- és homlokrakodókat;
- a fordítókorongokat és tolópadokat;
- a rakodóterületeket;
- a vasúti jármű mérlegeket;
- a kiömlőcsövük rögzítési módjának feltüntetésével a vízdarukat;
- a bejáratí jelzők előjelzőjétől (a V-betűs jelzőktől) az állomás vágányainak lejtésviszonyait;
- a le nem zárható váltókat;
- az úrszelvényben lévő és úrszelvénybe nyúló létesítményeket;
- az állomás (szolgálati hely) és a társszolgálati ágak vágányzatának határát;

- a tűztisztító helyeket és a salakcsatornákat;
- a targoncák közlekedésére engedélyezett útvonalakat, továbbá
- a helyi ismeretekre vonatkozó, forgalmi szempontból figyelembe veendő adatokat, amelyek a dolgozók szolgálatának ellátásához szükséges.

A dolgozók a helyi ismereteket a helyszínrajz tanulmányozásával és ezzel párhuzamosan a terület bejárásával kötelesek megszerezni.

Az ÁVU mellékletét képező helyszínrajzon a létesítmények nevét, jelölését valamint a forgalmi szempontból figyelembeveendő egyéb adatokat fel kell tüntetni.

4.1.2. A lehető legrövidebb szöveggel kell szabályozni minden olyan munkavégzést:

- a) amelynek mikénti végzésére nem állnak rendelkezésre végrehajtási szabályok;
- b) amelynek végrehajtását az F.1. sz. Jelzési és az Utasítás és Függelékei rendelkezései szerint az ÁVU-ban kell szabályozni a helyi viszonyoknak leginkább megfelelő módon, figyelembe véve a pályahálózat működtető Munkavédelmi Szabályzatában foglaltakat is;
- c) amelynek mikénti végzésére az utasítások, segédkönyvek, más Végrehajtási Utasítások és a Kezelési Szabályzatok tartalmazzak ugyan végrehajtási szabályokat, de ezek a szolgálati hely különleges helyi viszonyai miatt nem hajthatók végre kiegészítő rendelkezés nélkül, vagy ha a helyi viszonyok előnyösebb végrehajtási megoldásokat tesznek lehetővé.

4.1.3. Az ÁVU-ban kell szabályozni:

- az egyes technológiákhoz szükséges minimális létszámot,
- a tolatási, vonatelőkészítési, járműkarbantartási munkák elsodrasi határon kívül történő végzésének helyi szabályait,
- a tolatási, vonatelőkészítési, járműkarbantartási munkák elsodrasi határon belül történő végzésének helyi szabályait (a vágányok felsorolásával),
- a rögzítősaruk és féksaruk felügyelet alatti tartásának helyét,
- a H.6.sz. Utasításban előírt, és az egyes rakszelvényen túlérő típusküldemények továbbítása esetén betartandó, az állomásra és a rendelkezési szakaszra — ahol az állomás fekszik, illetve amelyek az állomásból kiágaznak — vonatkozó korlátozásokat,

- hogy mely vágányokra nem szabad rakszelvényen túlérő küldeményt továbbító vonatot fogadni,
- az életvédelmi kerítésen — szolgálati célú közlekedés érdekében — létesített zárható átjáró használatának feltételeit.

4.1.4. Az Állomási Végrehajtási Utasítást az alábbi mellékletek egészítik ki:

- 1) sz. melléklet: A szolgálati hely(-ek) torzított helyszínrajza. (pályahálózat működtető pályafenntartási szakaszmérnökség köteles kellő mennyiségben rendelkezésre bocsátani).
- 2) sz. melléklet: A szolgálati hely villamos felsővezeték hálózatának kapcsolási rajza. (A pályahálózat működtető erősáramú szakasza köteles rendelkezésre bocsátani).
- 3) sz. melléklet: Rakodási- és munkaengedélyek kiadására jogosultak névjegyzéke. (A forgalmi szakág készíti el).
- 4) sz. melléklet: Az E.101. sz. Utasítás vonatkozó tudásanyagából vizsgát tett és kapcsolási művelet végrehajtására jogosult munkavállalók névjegyzéke. (A forgalmi szakág készíti el).
- 5) sz. melléklet: A villamos felsővezeteki berendezések működtetésével kapcsolatos utasítások kiadására jogosult erősáramú, alállomási és forgalmi munkavállalók névjegyzéke. (A pályahálózat működtető forgalmi szakága és erősáramú szakasza készíti el).
- 6) sz. melléklet: Az Állomási Végrehajtási Utasításból vizsgát (helyismereti vizsga) tett munkavállalók névjegyzéke.
- 7) sz. melléklet: A szolgálati hely biztosítóberendezésének Kezelési Szabályzata. (A biztosítóberendezési szakág készíti el).
- 8) sz. melléklet: A biztosítóberendezés kezeléséből és annak Kezelési Szabályzatából vizsgát tett munkavállalók névjegyzéke. (A forgalmi szakág készíti el).
- 9) sz. melléklet: A fékpróba megtartására kijelölt és kiképzett forgalmi munkavállalók névjegyzéke. (A forgalmi szakág készíti el).
- 10) sz. melléklet: Vagyonvédelmi Helyi Végrehajtási Utasítás. (A forgalmi szakág készíti el).
- 11) sz. melléklet: A szolgálati helyek térvilágítási rendje. (A forgalmi szakág készíti el).
- 12) sz. melléklet: Környezetvédelmi Helyi Végrehajtási Utasítás. (A forgalmi szakág készíti el).
- 13) sz. melléklet: Kimutatás a szolgálati hely rakodóterületein a fuvaroztató felek tulajdonában lévő, üzemeltetési engedéllyel rendelkező mobil rakodógépekről és berendezésekről. (A pályavasút készíti el).

- 14) sz. melléklet: Üzemi technológiák (technológiai táblázatok, szöveges üzemi jellemzők, üzemi terv). (A forgalmi szakág készíti el).
- 15) sz. melléklet: Sajátcélú vasúti pályahálózatok Végrehajtási Utasítása. (A forgalmi szakág készíti el).
- 16) sz. melléklet: SZIR párbeszédek kezelésének helyi szabályozása. (A forgalmi szakág készíti el).
- 17) sz. melléklet: A Kollektív Szerződés Helyi Függelékei. (A forgalmi szakág készíti el).
- 18) sz. melléklet: PASS2 utasítás és kapcsolódó mellékletei.
- 19) sz. melléklet: Kimutatás az állomás technológiai folyamatairól a „Megállapodás”-sal nem rendelkező vállalkozó vasúti társaságok részére.

Az Üzemi Tervet a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége által a KH-ban kijelölt csatlakozó- és elágazó állomásokon kell készíteni, melyet a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége hagy jóvá.

4.1.5. Nem szabad az ÁVU-ban:

- a) alapfogalmakat magyarázni;
- b) olyan alapszabályokat ismertetni, amelyeket a dolgozóknak vizsgájukra való felkészülés során kell elsajátítaniuk;
- c) olyan végrehajtási eljárásokat idézni utasításokból, segédkönyvekből, más végrehajtási utasításokból és a kezelési szabályzatokból, amelyeket a szolgálati helyen változtatás nélkül végre lehet hajtani;
- d) olyan adatokat rögzíteni, amelyek nem állandó jellegűek.

4.1.6. A Forgalmi Csomópont köteles az illetékességi körébe tartozó ÁVU-kat felülvizsgálni, a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége pedig az Utasítás 1.1.4. — 1.1.4.2.sz. és ezen Függelék 4.1. — 4.1.5. sz. pontjainak figyelembevételével jóváhagyni.

A pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége által készítendő Végrehajtási Utasítások
--

4.2. A pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége az általa készítendő Végrehajtási Utasításban köteles szabályozni a szolgálat végzésének és az

Utasítás rendelkezéseinek végrehajtását:

- a) a KÖFI, MEFI és MERÁFI vonalakon, vonalszakaszokon; a távvezérelt, a távvezérelt szolgálati helyeken, vonalszakaszokon;
- b) az egyszerűsített forgalmi szolgálatra berendezett vonalakon;

- c) a pályaelágazásokon, pályaszinti vágánykeresztezéseknél és vágányfonódásoknál;
- d) a rakodóhelyeken, megálló-rakodóhelyeken;
- e) a határ- és csatlakozó állomásokon, valamint két határállomás között, figyelemmel a közös szolgálatra;
- f) a több vasút által közösen használt vonalakon;
- g) az ideiglenes üzemengedéllyel rendelkező, vasútüzemi célokat szolgáló vágányokon;
- h) a vasút és a közút által közösen használt hidakon;
- i) a nyíltvonalból és az állomás területéről kiágazó sajátcélú vasúti pályahálózatokon;
- j) a tolómozdonnyal történő közlekedés, közbesorozott mozdonnyal történő kiszolgálás alkalmával;
- k) ha a vágányon, vágányzaton, vagy a biztosító-, illetve a jelzőberendezésen átalakítást vagy olyan munkát (előrelátott vágányzár, berendezés kikapcsolás stb.) végeznek, amely miatt a szolgálatot eltérő módon kell végezni;
- l) ha a szolgálati helyeken, vonalrészeken, vonalakon a szolgálatot a helyi viszonyok miatt nem lehet különleges helyi intézkedések nélkül ellátni;
- m) keskeny nyomtávolságú vonalakon az 1 vagy 2 egység visszajelentés vétele előtti közlekedésének szabályozását, illetve a vonattalálkozás szabályozását bejáratí jelzővel nem rendelkező olyan állomáson, ahol a forgalmi szolgálattelvő egyedül végez szolgálatot.

Az a), c), e), f) g) és h) alpontokban felsorolt Végrehajtási Utasításokat jóváhagyás végett a pályahálózat működtető központi forgalmi szolgálati felsőbbségéhez kell felterjeszteni.

Távolról vezérelt deltakiágazások és pályaelágazások Végrehajtási Utasítását az ÁVU-ba kell bedolgozni.

5.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 1.2.53.—1.2.54. sz. pontjához)

**KÖZPONTI FORGALOMIRÁNYÍTÁSRA ÉS KÖZPONTI
FORGALOMELLENŐRZÉSRE BERENDEZETT VONALAKRA,
VALAMINT A TÁVKEZELT, TÁVVEZÉRELT SZOLGÁLATI
HELYEK FORGALOMSZABÁLYOZÁSÁRA VONATKOZÓ
ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK**

KÖFI és KÖFE vonalakra vonatkozó általános rendelkezések

5.1. A KÖFI, KÖFE vonalak forgalmát a központi forgalomirányítói és forgalmi vonalirányítói szolgálati helyről szabályozzák.

A KÖFI állomások különböző berendezéseinek (váltók, jelzők, vágányzáró sorompók, útsorompók stb.) vezérlése — meghatározott esetekben — helyi üzemmódban végrehajtható az állomások biztosítóberendezéseiről is.

A KÖFE vonalak forgalmát a központi forgalomirányítói és forgalmi vonalirányítói szolgálati helyről a berendezés visszajelentései alapján ellenőrzik.

5.1.1. Azokra a szolgálati helyekre, vonalrészekre vonatkozó előírásokat, ahol a vonatforgalom lebonyolítását a „Központi forgalomirányító” (továbbiakban: forgalomirányító) végzi, a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbsege Végrehajtási Utasításban köteles meghatározni.

A Végrehajtási Utasításban foglaltak szerint a forgalomirányító hatáskörébe tartozik a vonalrész kezdő és végállomásának a KÖFI vonal felé eső végein a vonatforgalom lebonyolításának szabályozása.

A forgalomirányító rendelkezéseit az állomási, a nyíltvonali és a vonatszemélyzet köteles tudomásul venni és végrehajtani.

5.1.2. A KÖFI vonalak, vonalrészek állomásain a Végrehajtási Utasításban szabályozottak szerint — ha a helyi viszonyok miatt szükséges — csak jelenlétes forgalmi szolgálattevő (továbbiakban: jelenlétes) teljesít szolgálatot.

A jelenlétesek vörös sapkát nem viselnek, a szolgálat megszakítás időtartamát kivéve vonatfogadási kötelezettségük van. Abban az esetben, ha a jelenlétesek a KÖFI berendezés használhatatlansága miatt a biztosítóberendezést helyi üzemmódban kezelik és forgalmi szolgálattevői feladatokat látnak el, akkor karszalagot kötelesek viselni.

A KÖFE állomások, illetve az elágazó állomások az elágazó vonal felé a forgalmi szolgálattevői tevékenységüket önállóan, a KÖFI vonalon pedig a Végrehajtási Utasításban előírtak szerint végzik.

5.1.3. A Központi Forgalomirányító berendezés használhatatlansága esetén a jelenlétes, a vonali tolatásvezető és a vezető jegyvizsgáló is részt vesz — a berendezés helyben történő vezérlésével — a vonatok forgalmának szabályozásában. Részletes teendőiket az adott Vonali Végrehajtási Utasítás tartalmazza.

5.1.4. A forgalomirányító és a vonatszemélyzet közötti értekezésre használható értekező berendezések: a mozdonyrádió, a mobil telefon, a pályatelefon, a szolgálati helyek helyhez kötött távbeszélő készülékei és a szolgálati helyek utasítást adó hangszórós berendezései.

5.1.5. KÖFI vonalon: mozdonyrádió és pályatelefon, vagy mobiltelefon és pályatelefon, vagy mozdonyrádió és mobiltelefon nélkül mozdony, vonatként közlekedő munkagép vagy vágánygépkocsi nem közlekedhet.

5.1.6. A mozdonyrádió, a pályatelefon és a mobiltelefon üzemképes állapotáról, a gépészeti telephelyről történő kijárással előtt meg kell győződni, ezért a mozdonyvezető a felelős.

5.1.7. A mozdonyvezető a KÖFI vonalra történő belépés, illetve a vonalon az indulás előtt a vonat kiindulási állomásáról mozdonyrádión, illetve mobil telefonon köteles bejelentkezni a forgalomirányítónál, kivéve, ha a vonalon és a mozdonyon is jól működő mozdonyrádiónak minősülő GSM-R berendezés üzemel. Mobil telefonon történő bejelentkezéskor közölni kell annak hívószámát is. A bejelentkezésre vonatkozó részletes előírásokat a Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

Abban az esetben, ha a vonatszemélyzet a rendelkezésére álló értekező berendezésen bármely ok miatt a forgalomirányítóval értekezik, akkor minden esetben köteles közölni a nevét, beosztását, honállomását, a vonat számát, valamint azt a helyet (állomás, jelző száma, illetve jele), ahonnan az értekezés történik. Az értekező berendezések használatára vonatkozó részletes rendelkezéseket a Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

5.1.8. Ha a forgalomirányítóval kell értekezni, azt mozdonyrádióval, mobil telefonnal a mozdonyvezető; pályatelefonnal, illetve helyhez kötött távbeszélővel, valamint utasítást adó hangszórós távbeszélővel a vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló, vonatkísérő nélkül történő közlekedés esetén a mozdonyvezető köteles lebonyolítani.

A mozdonyrádió, mobil telefon használhatatlansága esetén pályatelefonnal a vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló, mozdonyvezető köteles a forgalomirányítóval az értekezést lebonyolítani. Ilyenkor a pályatelefont a mozdonyvezető köteles a vonali tolatásvezetőnek, vezető jegyvizsgálónak átadni.

5.1.9. Mozdonyrádióval, mobil telefonnal és pályatelefonnal a forgalomirányítóval közvetlenül létesíthető összeköttetés.

Ha a vonatszemélyzet a rendelkezésére álló értekező berendezéseken nem tud közvetlen összeköttetést létesíteni a forgalomirányítóval, akkor a legközelebbi szolgálati hely utasítást adó hangszórós távbeszélő készülékén — ha az adott helyről lehetséges közvetlenül, ha ez nem lehetséges, de a szolgálati helyen jelenlétes teljesít szolgálatot, akkor a jelenlétes bevonásával közvetett módon — kell a forgalomirányítóval távbeszélő összeköttetést létesíteni.

5.1.10. A kapott rendelkezéseket minden esetben meg kell ismételni. A forgalomirányító értekező berendezéseit hangrögzítővel kell kiegészíteni.

A vonatszemélyzet a vonatok közlekedésével kapcsolatosan kapott rendelkezéseket köteles a menetokmány „Megjegyzések” című rovatába bejegyezni. A vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló által vett rendelkezések közül a mozdonyvezetőre vonatkozó rendelkezést kötelesek a mozdonyvezetővel is aláíratni.

5.1.11. A távközlő, továbbá a jelző-és biztosítóberendezés működésére vonatkozó részletes tudnivalókat a Kezelési Szabályzat tartalmazza.

5.1.12. A jelző-és biztosítóberendezés működésében észlelt üzemzavarról a forgalomirányítónak azonnal jelentést kell tenni.

5.1.13. Az érdekelt forgalomirányítói, állomási és vonatszemélyzetnek a Függelékben és a Végrehajtási Utasításban foglaltakból vizsgáznia kell.

5.1.14. Azokra az esetekre, amelyekre a Függelék nem tartalmaz eltérő előírásokat, az Utasítás valamint az F.1.sz. Jelzési Utasítás vonatkozó rendelkezései érvényesek.

**A vonatforgalom
lebonyolítása,
a vonatszemélyzet
kötelességei**

5.2. A vonatközlekedés lebonyolítása szempontjából a vonal KÖFI állomásait forgalmi szolgálattevővel nem rendelkező, nyíltvonali szolgálati helynek kell tekinteni

még akkor is, ha — átmeneti ideig — az állomási biztosítóberendezést a jelenlétes kezeli, aki indításra történő felhatalmazást ebben az esetben sem végez.

A KÖFE állomásokon a vonatok mozdonyvezetőit az Utasításban előírt módon kell indításra felhatalmazni.

5.2.1. KÖFI szolgálati helyeken — terelési lehetőség hiányában — a vonattalálkozás lebonyolítására vonatkozó eljárási rendet Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

A KÖFI állomásról induló, továbbá megállás után induló vonatkísérővel közlekedő nem személyszállító vonatok mozdonyvezetőit a vonali tolatásvezető, személyszállító vonatokat a vezető jegyvizsgáló köteles felhatalmazni az indításra az Utasításban előírt módon, ha a kijárat jelző továbbhaladást engedélyez, és kétséget kizáró módon meggyőződött arról, hogy a jelző az ő vonatára vonatkozik.

Ha a helyi viszonyok, vagy egyéb kizáró ok miatt a kijárat jelző állását nem személyszállító vonatnál a vonali tolatásvezető, személyszállító vonatnál a mozdonyvezető az általa elfoglalt helyről nem tudja megfigyelni, akkor a vonattal:

- személyszállító vonatoknál az utasok le-, felszállása, az ajtók becsukása és a vezető jegyvizsgáló Indulásra készen jelzése,
- nem személyszállító vonatnál a vonali tolatásvezető élőszóval adott rendelkezése

alapján, óvatosan előre kell húzni addig a helyig, ahonnan a kijárat jelző állása már biztosan megfigyelhető. Az előrehúzás sebessége mindenkor csak olyan lehet, hogy a továbbhaladást megtiltó főjelző vagy egyéb akadály előtt biztonsággal meg lehessen állni. A vonat az előző bekezdésben foglaltak szerint haladhat ki a szolgálati helyről.

Ilyen viszonyok mellett a vonatkísérő nélkül közlekedő helyből, továbbá megállás után induló vonat, valamint mozdonyvonat, illetve csak mozdonyvezetővel közlekedő nem személyszállító vonat mozdonyvezetője is hasonló módon köteles eljárni.

Részletes rendelkezéseket a Végrehajtási Utasítás tartalmaz.

5.2.2. KÖFI állomásokon a menetrend szerint megálló nem személyszállító vonat, valamint a csak forgalmi okból megálló személyszállító vonat a szolgálati helyen megállás nélkül (rendkívüli módon) áthaladhat akkor, ha:

- a megállásra és a tartózkodásra nincs szükség,
- a továbbhaladásnak egyéb szempontból nincs akadálya,
- a kijárat jelző jól működik és továbbhaladást engedélyez.

5.2.3. Használhatatlan, vagy nem kezelt bejárat, kijárat jelzőről a vonatszemélyzetet — ha arra lehetőség van és Hívójelzés nem vezérelhető ki — valamely előző szolgálati helyen Írásbeli rendelkezéssel, vagy — ha ez nem hajtható végre — a rendelkezésre álló értekező berendezésen értesíteni kell.

Ha a vonat Megállj! jelzést adó, vagy jelzést egyáltalán nem adó bejárat, kijárat jelzőhöz érkezik, akkor a mozdonyvezető, a vonali tolatásvezető, a vezető jegyvizsgáló a forgalomirányítótól (jelenlétestől) köteles továbbhaladásra engedélyt kérni.

5.2.4. Használhatatlan, vagy nem kezelt bejárat, kijárat jelzőtől történő továbbhaladásra Hívójelzéssel, mozdonyrádió, mobil telefonon, pályatelefonon, valamint távbeszélőn kap a vonatszemélyzet engedélyt.

A be- és kijárat jelzők mellett rendelkezés kérhető az állomás (szolgálati hely) utasítást adó hangszórós távbeszélőjének igénybevételevel is, ha a rendelkezésre álló értekező berendezések használhatatlanná váltak.

A jelzők használhatatlanságáról történő előzetes értesítés, illetve a továbbhaladásra — a rendelkezésre álló értekező berendezésen — kapott engedély alapján a vonat a jelzők mellett legfeljebb 15 km/h sebességgel megállás nélkül elhaladhat.

5.2.5. Használhatatlan vagy nem kezelt bejárat, kijárat jelző mellett — ha Hívójelzés sem vezérelhető ki — Szabad az elhaladás! jelzést nem kell adni, és annak elmaradásáról a vonatszemélyzetet értesíteni kell. A vonatszemélyzet értesítése történhet Írásbeli rendelkezéssel, a mozdonyon rendelkezésre álló értekező berendezésen, valamint utasítást adó hangszórós távbeszélőn élőszóval.

5.2.6. A forgalomirányító a Fejrovatos előjegyzési naplóba beírt Írásbeli rendelkezés szövegét lediktálhatja a jelenlétesnek (állomásfőnöknek), aki azt az Utasításban a forgalmi szolgálattevőkre előírt módon köteles kézbesíteni.

5.2.7. Ha a vonat a mozdony szolgálathéptelensége vagy bármely más ok miatt a nyíltvonalon megállt, akkor a mozdonyvezető a rendelkezésre álló értekező berendezésen köteles erről a forgalomirányítónak jelentést tenni és a továbbiakban a tőle kapott rendelkezés szerint eljárni. Ugyancsak köteles a mozdonyvezető bejelenteni a távolbalátás korlátozottságát a forgalomirányítónak azokon a vonalakon, ahol a KÖFI állomásokon jelenlétes forgalmi szolgálattevő nem teljesít szolgálatot.

A vonatok fedezését a vonatszemélyzet az Utasítás 16.3. alfejezetében előírt módon köteles elvégezni.

A tolatás végrehajtása

5.3. A tolatási mozgások végrehajtásához a forgalomirányítótól kell engedélyt kérni. A forgalomirányító a tolatás engedélyezését átruházhatja a jelenlétesre is.

A pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbisége Végrehajtási Utasításban köteles szabályozni:

- a tolatási mozgások engedélyezésére, végrehajtására, megszüntetésére, újbóli folytatására,
- az Írásbeli rendelkezés kiállítására, kézbesítésére,
- a tolatásvezető teendőire,
- a tolatási mozgások lebonyolításához szükséges váltók állítására,
- a Tolatási határjelzőn túl terjedő tolatási mozgások lebonyolítására,
- a vágányzáró sorompók, kisiklasztósaruk és egyéb védelmi berendezések kezelésére,
- tolatás alkalmával érintett útsorompók kezelésére,
- a tolatás befejezéséről, illetve a vonatforgalom miatt történő megszüntetéséről a forgalomirányítónak történő bejelentésére,
- az előírt fékpróba megtartásának a forgalomirányító részére történő bejelentésére,
- a feloszlató vagy végállomáson a menet- és a fuvarokmányok kezelésére

vonatkozó rendelkezéseket.

5.3.1. A KÖFI, KÖFE vonalak és szolgálati helyek felsorolását a Menetrendi segédkönyv 7. táblázata tartalmazza.

Távkezelt, távvezérelt szolgálati helyek forgalomszabályozására vonatkozó általános rendelkezések
--

5.4. A távkezelt, távvezérelt szolgálati helyek és a csatlakozó állomásközpontok forgalmát a forgalomszabályozó szolgálati helyre telepített biztosítóberendezéssel a forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevők vezérlik.

A távkezelt szolgálati helyek biztosítóberendezésének nincs kezelő-, állító- és visszajelentő készüléke.

A távvezérelt szolgálati helyek biztosítóberendezésének van kezelő-, állító- és visszajelentő készüléke.

5.4.1. A távkezelt, távvezérelt szolgálati helyeken a szolgálati hely Végrehajtási Utasításban, illetve a Vonali Végrehajtási Utasításban meghatározott esetekben vasúti dolgozó teljesíthet szolgálatot.

5.4.2. A forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevő és a vonatszemélyzet közötti értekezésre használható: a mozdonyrádió, a mobil telefon, a pályatelefon, a szolgálati helyek helyhez kötött távbeszélő készülékei és a szolgálati helyek utasítást adó hangszórós berendezései.

5.4.3. A mozdonyokat: mozdonyrádióval és pályatelefonnal, vagy mobil telefonnal és pályatelefonnal, vagy mozdonyrádióval és mobiltelefonnal kell ellátni.

A mozdonyrádió, a pályatelefon és a mobiltelefon üzemképes állapotáról, a telephelyről való kijárást megelőzően meg kell győződni, ezért a mozdonyvezető a felelős.

5.4.4. Mozdonyrádió és pályatelefon vagy mobil telefon és pályatelefon, vagy mozdonyrádió és mobiltelefon nélkül a vonalon mozdony, vonatként közlekedő munkagép vagy vágánygépkocsi nem közlekedhet.

5.4.5. A közlekedő vonatok, mozdonyok, vonatként közlekedő munkagépek és vágánygépkocsik mozdony- és járművezetői a távkezelt, távvezérelt szolgálati hely előtti utolsó szolgálati helyen, illetve a távkezelt, távvezérelt szolgálati helyről történő indulás előtt mozdonyrádióval vagy mobil telefonon, használhatatlanságuk esetén, pályatelefonon köteles bejelentkezni a forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevőnél, kivéve, ha a forgalomszabályozónál és a mozdonyon is jól működő mozdonyrádióval minősülő GSM-R berendezés üzemel. Mobil telefonon történő bejelentkezésről közölni kell annak hívószámát is. A bejelentkezésre vonatkozó részletes előírásokat a Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

Abban az esetben, ha a vonatszemélyzet a rendelkezésére álló értekező berendezésen bármely ok miatt a forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevővel értekezik, akkor minden esetben köteles közölni a nevét, beosztását, honállomását, a vonat számát, valamint azt a helyet (szolgálati hely, jelző száma, illetve jele, szelvényszám), ahonnan az értekezés történik.

Az értekező berendezések használatára vonatkozó részletes rendelkezéseket a Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

5.4.6. A pályatelefonnal, a forgalomszabályzó forgalmi szolgálattevővel közvetlenül létesíthető összeköttetés.

Ha a közlekedésben résztvevő személyzet a forgalomszabályzó forgalmi szolgálattevővel a rendelkezésre álló értekező berendezésen nem tud közvetlen kapcsolatot létesíteni, akkor a legközelebbi szolgálati hely, utasítást adó hangszórós készülékén a forgalmi szolgálattevővel — ha az adott helyről lehetséges a forgalomszabályzó forgalmi szolgálattevővel — kell távbeszélő összeköttetésbe lépni.

5.4.7. A kapott rendelkezéseket minden esetben meg kell ismételni. A forgalomszabályzó forgalmi szolgálattevő értekező berendezéseit hangrögzítővel kell kiegészíteni.

A vonatok közlekedésével kapcsolatos olyan rendelkezéseket, amelyeket a vonatszemélyzet a nyíltvonalon kapott, köteles a menetokmány „Megjegyzések” című rovatába bejegyezni. A vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló által vett rendelkezések közül a mozdonyvezetőre vonatkozó rendelkezést kötelesek a mozdonyvezetővel is aláírni.

5.4.8. A biztosítóberendezés használhatatlansága esetén a vonatok forgalmának szabályozását a Végrehajtási Utasításban és a Kezelési Szabályzatban előírtak szerint kell végezni.

5.4.9. Az érdekelt állomási és vonatszemélyzetnek a Függelékben és a Végrehajtási Utasításban foglaltakból vizsgáznia kell.

5.4.10. Azokra az esetekre, amelyekre a Függelék nem tartalmaz eltérő előírásokat, az Utasítás valamint az F.1.sz. Jelzési Utasítás vonatkozó rendelkezései érvényesek.

A vonatforgalom lebonyolítása, a vonatszemélyzet kötelességei
--

5.5. A vonatközlekedés lebonyolítása szempontjából a távkezelt, távvezérelt szolgálati helyeket forgalmi szolgálattevővel nem rendelkező nyíltvonali szolgálati helynek

kell tekinteni.

5.5.1. Távkezelt, távvezérelt szolgálati helyeken — terelési lehetőség hiányában — a vonattalálkozás lebonyolítására vonatkozó eljárási rendet Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

A távkezelt, távvezérelt állomásról induló, továbbá megállás után induló vonatkísérővel közlekedő nem személyszállító vonatok mozdonyvezetőit a vonali tolatásvezető, személyszállító vonatokat a vezető jegyvizsgáló köteles felhatalmazni az indításra az Utasításban előírt módon, ha a kijárat jelző továbbhaladást engedélyez, és kétséget kizáró módon meggyőződött arról, hogy a jelző az ő vonatára vonatkozik.

Ha a helyi viszonyok, vagy egyéb kizáró ok miatt a kijárat jelző állását nem személyszállító vonatnál a vonali tolatásvezető, személyszállító vonatnál a mozdonyvezető az általa elfoglalt helyről nem tudja megfigyelni, akkor a vonattal:

- személyszállító vonatknál az utasok le-, felszállása, az ajtók becsukása és a vezető jegyvizsgáló Indulásra készen jelzése,
- nem személyszállító vonatnál a vonali tolatásvezető élőszóval adott rendelkezése

alapján, óvatosan előre kell húzni addig a helyig, ahonnan a kijárat jelző állása már biztosan megfigyelhető. Az előrehúzás sebessége mindenkor csak olyan lehet, hogy a továbbhaladást megtiltó főjelző vagy egyéb akadály előtt biztonsággal meg lehessen állni. A vonat az előző bekezdésben foglaltak szerint haladhat ki a szolgálati helyről.

Ilyen viszonyok mellett a vonatkísérő nélkül közlekedő helyből, továbbá megállás után induló vonat, valamint mozdonyvonat, illetve csak mozdonyvezetővel közlekedő nem személyszállító vonat mozdonyvezetője is hasonló módon köteles eljárni.

Részletes rendelkezéseket a Végrehajtási Utasítás tartalmaz.

5.5.2. Távkezelt, távvezérelt állomásokon a menetrend szerint megálló nem személyszállító vonat, valamint csak forgalmi okból megálló személyszállító vonat a szolgálati helyen megállás nélkül (rendkívüli módon) áthaladhat akkor, ha:

- a megállásra és a tartózkodásra nincs szükség,
- a továbbhaladásnak egyéb szempontból nincs akadálya,
- a kijárat jelző jól működik, és továbbhaladást engedélyez.

5.5.3. Használhatatlan vagy nem kezelt bejárat, kijárat jelzőről abban az esetben, ha a Hívójelzés nem vezérelhető ki, a vonatszemélyzetet valamely előző szolgálati helyen Írásbeli rendelkezéssel kell értesíteni. Ha ez bármely ok miatt nem hajtható végre, akkor a forgalomszabályzó forgalmi szolgálattevő a rendelkezésre álló értekező berendezésen köteles a vonatszemélyzetet értesíteni.

Ha a vonat Megállj! jelzést adó, vagy jelzést egyáltalán nem adó bejárat, kijárat jelzőhöz érkezik, akkor a vonatszemélyzet köteles a forgalomszabályzó forgalmi szolgálattevőtől a továbbhaladásra engedélyt kérni.

5.5.4. A használhatatlan vagy nem kezelt be- és kijárat jelzőtől történő továbbhaladásra rendelkezés kérhető az állomás utasítást adó hangszórós távbeszélőjének igénybevételével is, ha a rendelkezésre álló értekező berendezések használhatatlanná váltak.

A használhatatlanságról történő előzetes értesítés, illetve a továbbhaladásra a rendelkezésre álló értekező berendezésen, valamint az utasítást adó hangszórós távbeszélőn kapott engedély alapján a vonat a jelző mellett legfeljebb 15 km/h sebességgel megállás nélkül elhaladhat.

5.5.5. Használhatatlan vagy nem kezelt bejárat, kijárat jelző mellett — ha Hívójelzés sem vezérelhető ki — Szabad az elhaladás! jelzést nem kell adni, melynek elmaradásáról a vonat személyzetet értesíteni kell. A vonatszemélyzet értesítése történhet Írásbeli rendelkezéssel, a mozdonyon rendelkezésre álló értekező berendezésen, valamint utasítást adó hangszórós távbeszélőn.

5.5.6. Ha a vonat a mozdony szolgálatképtelensége vagy bármely más ok miatt a távkezelt, távvezérelt szolgálati helyen illetve nyílt vonalon megállt, akkor a mozdonyvezető köteles erről a rendelkezésre álló értekező berendezésen a forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevőnek jelentést tenni és a továbbiakban a tőle kapott rendelkezés szerint eljárni. Ugyancsak köteles a mozdonyvezető a forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevőnek bejelenteni a távolbalátás korlátozottságát.

A vonatok védelmét fedezését a vonatszemélyzet az Utasításban előírt módon köteles elvégezni.

5.5.7. A Végrehajtási Utasításban kell szabályozni:

- a szolgálatot teljesítő vasúti dolgozó feladatait;
- az engedélykérés-engedélyadást;
- a vonat számának és előrelátható indulási idejének közlését;
- a 6000 kg-nál könnyebb járművek közlekedtetését;
- a tolatás lebonyolítását;
- a vonali és állomási biztosítóberendezés használhatatlansága esetén követendő eljárást;
- a váltó-, vágányút ellenőrzés megtartását.

5.5.8. A forgalomszabályzó és a hozzá tartozó távkezelt, távvezérelt szolgálati helyek felsorolását a Menetrendi segédkönyv 7. táblázata tartalmazza.

6.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 1.1.1.1.sz. pontjához)

MELLÉK- ÉS KESKENY NYOMTÁVOLSÁGÚ VONALAKRA, TOVÁBBÁ AZ EGYSZERŰSÍTETT FORGALMI SZOLGÁLAT ELLÁTÁSÁRA VONATKOZÓ ELTÉRŐ RENDELKEZÉSEK

6.1. Általános rendelkezések

A függelék hatálya

6.1.1. A Függelék hatálya kiterjed a pályahálózat működtető rendes és keskeny nyomtávolságú — az 1.sz. Függelékben fel nem sorolt — vonalaira.

A függelék tartalma

6.1.2. A Függelék tartalmazza 6.1.1. pontban felsorolt vonalakra vonatkozó eltérő előírásokat.

Az alap- és végrehajtási szabályok a megfelelő helyen tartalmazzák a szolgáltatban lévő dolgozók egészségvédelmének és testi épségének megővését szolgáló biztonsági előírásokat is.

**Kiegészítő utasítások,
segédkönyvek**

6.1.3. A Függelék rendelkezéseit kiegészítik a 2.sz. Függelékben felsorolt utasítások, Végrehajtási Utasítások és segédkönyvek szabályai.

Végrehajtási Utasítás

6.1.4. Az egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátását a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati többsége vonalanként Vonali Végrehajtási Utasításban köteles szabályozni.

A Vonali Végrehajtási Utasításhoz csatolni kell a vonal és az állomások legfontosabb adatait tartalmazó vázlatos rajzát is (4.sz. Függelék).

A Vonali Végrehajtási Utasítás tartalmazza a vonal állomásain, megálló-rakodóhelyein, rakodóhelyein a forgalmi szolgálat ellátásának szabályait is, ezért külön Állomási Végrehajtási Utasítás készítése csak ott szükséges, ahol a nap meghatározott időszakában forgalmi szolgálattevő végez szolgálatot.

A Vonali Végrehajtási Utasítással el kell látni a vonal valamennyi szolgálati helyét, a vonalon közlekedő utazószemélyzet hon- illetve telepállomásait, az illetékes pályamesteri, a távközlési és a blokkmesteri szakasz vezetőjét.

A Vonali Végrehajtási Utasítás mellett kell őrizni a vonalon lévő sajátcélú vasúti pályahálózatok Végrehajtási Utasításait is.

6.2. Fogalom meghatározások a Függelék rendelkezéseinek helyes értelmezése szempontjából

6.2.1. Mellékvonali forgalomirányító szolgálat (MEFI, MERÁFI)

A közlekedés lebonyolítása Mellékvonali Forgalomirányító, illetve Mellékvonali Rádiós Forgalomirányító egyszerűsített forgalmi szolgálatra berendezett vonalakon egyedi hívású rádió-berendezéssel, mobiltelefonnal, pályatelefonnal történik.

A forgalom lebonyolításában csökkentett létszámú állomási és pályaszemélyzet, a forgalomszabályozó állomás(ok) forgalmi szolgálattevője (szolgálattevői) és a közlekedő vonatok vonali tolatásvezetői, vezető jegyvizsgálói, — vonatkísérő nélkül közlekedő vonatokon — a mozdonyvezetői vesznek részt.

6.2.2. Egyszerűsített forgalmi szolgálat

A közlekedés lebonyolítása a Függelék 6.1.1. pontjának hatálya alá tartozó vonalakon csökkentett állomási és pályaszemélyzettel, a forgalomszabályozó állomás(ok) forgalmi szolgálattevőjének (szolgálattevőinek) és a közlekedő vonatok vonali tolatásvezetőinek, vezető jegyvizsgálóinak, — vonatkísérő nélkül közlekedő vonatokon — a mozdonyvezetőinek bevonásával.

A Függelék 6.1.1. pontjának hatálya alá tartozó vonalakon 80 km/h-nál nagyobb sebességű vonatok nem közlekedhetnek.

Az egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására a vasútvonalakat a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége jelöli ki. A kijelölt vonalak jegyzékét a pályahálózat működtető központi forgalmi szolgálati felsőbbbsége részére kell felterjeszteni. A kijelölt vonalak és szolgálati helyek felsorolását a Menetrendi segédkönyv 7. táblázata tartalmazza.

6.2.3. Forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevő

Mellékvonali forgalomirányításra, valamint egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett illetve kijelölt vonalak forgalomszabályozó állomásain forgalmi tevékenységet ellátó forgalmi szolgálattevő. A MEFI, MERÁFI vonalak Vonali Végrehajtási Utasításában előírtak szerint ellátja a MEFI, MERÁFI irányítói feladatokat is.

6.2.4. Forgalomszabályozó (rendelkező) állomás

Mellékvonali forgalomirányításra, valamint az egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett illetve kijelölt vonalakon a forgalom szabályozására kijelölt forgalomszabályozó (rendelkező) állomás. A pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége jelöli ki a vonal állomásai közül a forgalomszabályozó állomást (állomásokat).

6.2.5. MEFI, MERÁFI állomás

Vonattalálkozássra, továbbá személy-, és/vagy áruforgalomra berendezett rugós váltóval (váltókkal) felszerelt szolgálati hely, ahol a vonatközlekedés szabályozását a forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevő a közlekedő vonatok személyzetének bevonásával végzi.

6.2.6. MEFI, MERÁFI állomáskezelő

A mellékvonali forgalomirányításba bevont állomásokon, megálló-rakodóhelyeken, kereskedelmi, szükség esetén forgalmi feladatokat is ellátó munkavállaló.

6.3. Az önálló szolgálatvégzés feltételei

A Végrehajtási Utasítás ismerete, vizsgakötelezettség
--

6.3.1. Mellékvonali forgalomirányításra, valamint egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett, illetve kijelölt vonalon az érintett személyzetet a Kezelési Szabályzatokból, az Állomási- és a Vonali Végrehajtási Utasításból, a vonalon lévő sajátcélú vasúti pályahálózatok Végrehajtási Utasításaiból oktatni, és kimutathatóan vizsgáztatni kell. A vizsgát tett dolgozókról nyilvántartást kell vezetni, amelyet a Végrehajtási Utasítások mellett kell megőrizni. Szolgálatra csak érvényes vizsgával rendelkező dolgozó osztható be.

6.4. Szolgálati magatartás

Állomásbejárás

6.4.1. Mellékvonalakon csak azokon a szolgálati helyeken kell állomásbejárást tartani, ahol forgalmi szolgálattevő végez szolgálatot.

A mellékvonali forgalomirányításra, valamint az egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett, illetve kijelölt vonalak állomásain, továbbá megálló-rakodóhelyein csak akkor kell állomásbejárást végezni, ha a szolgálati helyen állomáskezelő végez szolgálatot és a szolgálati hely áruforgalomra megnyitott.

Ellenőrzési kötelezettség

6.4.2. A mellékvonali forgalomirányításra, valamint az egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett illetve kijelölt vonalakon tartandó ellenőrzéseket a Vonali Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

**Közlemények
nyugtázása, előjegyzése**

6.4.3. A mellékvonali forgalomirányításra, valamint az egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett, illetve kijelölt vonalakon a forgalomszabályozó forgalmi szolgálattelvő az általa adott rendelkezéseket köteles a Fejrovtos előjegyzési naplóba előjegyezni. A vonal forgalmáról — több állomásköz esetén — a Vonali Végrehajtási Utasításban előírt olyan nyilvántartást (kézzel vagy számítógéppel rajzolt út-idő grafikont) kell vezetni, amelyről a mindenkori forgalmi helyzet áttekinthető. Az adott és vett közlemények közül, csak azokat a közleményeket kell előjegyezni, amelyre a Vonali Végrehajtási Utasítás rendelkezik.

6.5. Létesítmények, berendezések

**Jelző- és
biztosítóberendezések**

6.5.1. Az egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett illetve kijelölt vonalakon a jelzőberendezésekkel szemben támasztott követelmények:

- a) azokon a személyzet nélküli szolgálati helyeken, ahol a vonattalálkozás nem engedélyezett, a lezárt váltók kulcsait a berendezés rögzítse. A jelzők szabványos állása — az esetleges útátjáró biztosításától, illetve annak kialakításától függően — továbbhaladást engedélyező állás legyen;
- b) az a) alpontban foglaltak alkalmazhatók olyan szolgálati helyen is, ahol a szolgálat a nap meghatározott időszakában szünetel és ezen idő alatt a vonattalálkozás nem engedélyezett;
- c) olyan személyzet nélküli szolgálati helyen, ahol a szolgálatszünetelés alatt a vonattalálkozás is engedélyezett, a jelzők kezelését a Vonali Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

6.5.1.1. A vonalon azonos típusú főkulcsot kell alkalmazni.

A vonatszemélyzet részére a főkulcsokat a nyíltvonali váltózár kulcsok kezelésére vonatkozó előírás szerint kell átadni illetve visszavenni.

Más szolgálati ágak dolgozói részére a főkulcsok átadásának, visszavételének rendjét a Vonali Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

Tartalék főkulcsot a forgalomszabályozó állomás köteles őrizni, a tartalék váltózár kulcsokra előírt módon.

Értekező berendezések

6.5.2. Mellékvonali forgalomirányításra, valamint egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett, illetve kijelölt vonalon két, egymástól független értekezési rendszert kell működtetni. Az egyik értekezési lehetőség a rádió, a mobil telefon, a közcélú, vagy vasútüzemi telefon, a másik az állomásközi távbeszélő illetve a pályatelefon is lehet.

A közlekedő vonatok mozdonyait mobil telefontal is el kell látni.

A rádió, a mobil telefon és a pályatelefon üzemképes állapotáról a gépzeti telephelyről történő kijárást elött a Kezelési Szabályzatban foglaltak szerint meg kell győződni, ezért a mozdonyvezető a felelős.

A mozdonyvezető a mellékvonali forgalomirányításra, valamint az egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett, illetve kijelölt vonalra történő belépés, illetve a vonalon történő indulás elött a vonat belépési (kiindulási) állomásáról mozdonyrádió, illetve mobil telefonon köteles bejelentkezni a forgalomirányítónál. Mobil telefonon történő bejelentkezéskor közölni kell a mobil telefon hívószámát is. A bejelentkezésre vonatkozó részletes előírásokat a Vonali Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

A forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevővel, távbeszélőn történő értekezés esetén a vonatszemélyzetnek minden esetben közölni kell az értekezést folytató személy nevét, beosztását, honállomását, a vonat számát, valamint azt a helyet, (állomás, jelző száma, illetve jele) ahonnan az értekezés történik.

6.5.2.1. Az értekezési rendszerbe be kell kapcsolni valamennyi, a forgalom lebonyolítása szempontjából szükséges szolgálati helyet.

A szolgálati helyek külső falára szükség esetén erős hangú csengőt kell szerelni.

6.5.2.2. A forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevő valamennyi vonatforgalmat szabályozó értekező berendezésére és a Vonali Végrehajtási Utasításban meghatározott távbeszélő összeköttetésekre hangrögzítőt kell csatlakoztatni.

A Vonali Végrehajtási Utasításban kell meghatározni, hogy mely szolgálati helyek érkező berendezése mellett szükséges Fejrovas előjegyzési naplót valamint Írásbeli rendelkezés tömböt elhelyezni.

Szolgálati helyiségek

6.5.3. A személyzet nélküli szolgálati hely helyiségeinek bejáratí ajtajait lehetőség szerint azonos kulccsal nyitható biztonsági zárrakkal kell ellátni.

Világítás, lámpagondozás

6.5.4. A mellékvonali forgalomirányításra, valamint az egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett illetve kijelölt vonalon a váltójelzőket nem kell kivilágítani. Az alak fő- és előjelzőket, valamint a Vonali Végrehajtási Utasításban kijelölt váltójelzőket fényvisszaverővel kell ellátni.

Az utas- és előterek, a szolgálati helyiségek kivilágítását a helyi viszonyoknak megfelelően a Vonali Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

Szolgálati órák

6.5.5. Állomáson és megálló-rakodóhelyen szükség szerint legalább egy jól járó órát kell elhelyezni.

6.6. Váltók, váltó- és vágányút ellenőrzés

Váltókörzetek kijelölése, őrzése

6.6.1. A váltók helyszíni őrzés nélkül hagyhatók, ha a szolgálati helyre más ok miatt nem szükséges dolgozó, vagy ha a szolgálati helyen a szolgálat a nap meghatározott szakában szünetel.

A KH-ban fel kell sorolni azokat a vonalakat és szolgálati helyeket, ahol helyszíni őrzés alatt nem álló váltók vannak.

Váltógondozás

6.6.2. A személyzet nélküli szolgálati helyek váltóinak tisztítását, műszaki karbantartását, vizsgálatát, a fenntartást végző szakszolgálat köteles végrehajtani.

Vágányút beállítás, váltó- és vágányút ellenőrzés

6.6.3. Az egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett, illetve kijelölt vonalak állomásain szolgálatot végző dolgozók a vonatközlekedés előtt akkor kötelesek a vágányutat áttekintéssel megvizsgálni, ha a forgalom szabályozásában közvetlenül részt vesznek.

6.6.3.1. Vonattalálkozás csak olyan szolgálati helyen tervezhető, ahol váltókezelő, vagy olyan dolgozó teljesít szolgálatot, akit váltókezeléssel is megbíztak. Személyzet nélküli szolgálati helyen vonattalálkozás csak akkor tervezhető, ha a közlekedő vonatok közül legalább az egyik vonaton vonatkísérő személyzet is teljesít szolgálatot.

Az egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett illetve kijelölt olyan vonalon (vonalszámon, szolgálati helyen), ahol váltókezelő teljesít szolgálatot vagy a szolgálatot teljesítő dolgozót váltókezeléssel is megbízták, a vágányút beállítására, ellenőrzésére, bejelentésére vonatkozó előírásokat a Vonali Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

Az érkező, az induló és a megállás után induló vonatok részére történő vágányút beállítására, ellenőrzésére, bejelentésére — a Vonali Végrehajtási Utasításban előírtak szerint — a közlekedő vonatok személyzete is igénybe vehető. Ebben az esetben a szolgálati helyre menetrend szerinti vonattalálkozás nem tervezhető.

A személyzet nélküli szolgálati helyekre mindig a vonatkísérő személyzettel rendelkező vonatot kell elsőnek bejáratni.

Rendkívüli esetben, ha egyik vonaton sincs vonatkísérő személyzet, akkor a vonatok behaladási sorrendjét Írásbeli rendelkezéssel kell meghatározni.

Az elsőnek behaladó vonat személyzete köteles a második vonat részére szükséges feladatokat végrehajtani a Vonali Végrehajtási Utasításban előírtak szerint.

6.6.3.2. Vonali Végrehajtási Utasításban kell szabályozni a szolgálati helyen szolgálatban lévő dolgozónak, illetve a vonatszemélyzetnek a jelző(k), váltó(k) és a berendezés kezelésével kapcsolatos vonattalálkozás lebonyolítása utáni teendőit.

**A váltók
használhatóságának
ellenőrzése forgalmi
szempontból**

6.6.4. A helyszíni őrzés alatt nem álló váltók használhatóságáról a váltóvizsgálatot illetve a vonalbejárást végző munkavállalók kötelesek meggyőződni.

**A váltók állítása,
váltófelvágás**

6.6.5. A rugós váltó gyökkel szemben haladó jármű kerekeivel történő üzemszerű átállítása (felvágása) az Utasítás értelmezése szempontjából nem minősül váltófelvágásnak.

6.6.5.1. Mellékvonalak személyzet nélküli szolgálati helyein, az egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett illetve kijelölt továbbá a mellékvonali forgalomirányításra berendezett vonalon:

- a váltófelvágást,
- a váltó- vagy váltózár rongálódását, használhatatlanná válását,
- a kulcsok elveszését,
- egyéb rendkívüli eseményt

a forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevőnek, illetve a szomszéd állomásnak haladéktalanul jelenteni kell, és a szolgálat ellátás mikénti lebonyolítására rendelkezést kell kérni.

**A váltók lezárása,
felfnyitása és feloldása**

6.6.6. Szolgálatszünetelés tartamára a váltókat a nyílt vonal felől az átmenő fővágányra vezető, ha az valamilyen okból nem járható, akkor az erre legalkalmasabb más szabad vágányra vezető állásban állandóan zárva kell tartani.

**Állandóan zárva
tartandó váltók**

6.6.7. Egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett illetve kijelölt vonalon állandóan zárva kell tartani:

- a) a személyzet nélküli állomások fővágányaiban fekvő valamennyi váltót a Vonali Végrehajtási Utasításban kijelölt állásban;
- b) a rakodóvágányok terelő csonkavágányaiban fekvő váltókat a terelő csonkavágányra vezető állásban;
- c) a terelő csonkavágánnyal nem rendelkező rakodóvágányok vágányzáró sorompóival (kisiklasztó saruival) függésben lévő váltókat;
- d) a vágányzáró sorompóval (kisiklasztó saruval) függésben lévő sajátcélú vasúti pályahálózat kiágazási váltóját;
- e) megálló-rakodóhelyeken, rakodóhelyeken, nyíltvonali sajátcélú vasúti pályahálózat-kiágazásokon a nyílt vonal egyenes folytatását képező állásban.

**A váltózárkulcsok
kezelése**

6.6.8. A váltózárkulcsokat a berendezésben elzárva kell tartani.

A szolgálati hely valamennyi tartalék váltózárkulcsát a tartalék kulcsok kezelésére, őrzésére előírt módon kell a kijelölt forgalomszabályozó állomás forgalmi irodájában vagy a szolgálati hely forgalmi irodájában tárolni (Függelék 6.5.1.1. p.).

Váltóellenőrzés központi állítású váltónál

6.6.9. A mellékvonalak állomásain a vonóvezetékkel állított központi állítású váltók helyes állásáról, ha a forgalmi irodában nincs ellenőrző berendezés, vagy ha van, de használhatatlan, és az állítóközpontban a váltókezelő egyedül végez szolgálatot, a váltókezelő egyedül köteles meggyőződni a váltók helyes állásáról.

6.7. Útsorompók, sorompókezelés a szolgálatszünetelés tartama alatt**Az útsorompók lezárása, felnyitása**

6.7.1. A szolgálatszünetelés tartama alatt közlekedtetett vonat személyzetét Írásbeli rendelkezéssel kell utasítani az állomási útsorompó helyszíni kezelésére vagy az útátjáró fedezésére. Azokat az útátjárókat, ahol az útsorompók kezelésére illetve fedezésére kell a vonatszemélyzetnek intézkednie, az egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett vonalakon a Vonali Végrehajtási Utasításban, egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására be nem rendezett vonalakon a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati többsége által kiadott utasításban kell szabályozni, melyet az ÁVU mellett kell megőrizni.

6.8. Tolatószolgalat**Alapszabály**

6.8.1. Személyzet nélküli szolgálati helyen a tolatást a forgalomszabályozó forgalmi szolgálattelvő engedélyezi, aki Írásbeli rendelkezéssel köteles közölni az elvégzendő munkát, az esetleges tolatási korlátozásokat, a tolatás megkezdésének, beszüntetésének és befejezésének idejét is.

Vonatvédelem tolatás közben

6.8.2. Vonattalálkozás esetén a tolatást az érkező vonat előre látható érkezési ideje előtt legalább 10 perccel kell beszüntetni, erre Írásbeli rendelkezéssel is utasítást kell adni. A tolatást folytatni csak a vonattalálkozás lebonyolítása után szabad.

6.9. Védekezés a járműmegfutamodások ellen

6.9.1. Védekezés a tolatás befejezése után, továbbá végállomásra vagy feloszlató állomásra érkezett vonatoknál

6.9.1.1. Személyzet nélküli szolgálati helyen járművet csak a Vonali Végrehajtási Utasításban kijelölt vágányon szabad visszahagyni, azokat kulccsal lezárható kocsifogó alátéttel kell biztosítani megfutamodás ellen.

6.9.1.2. Ha személyzet nélküli szolgálati helyen a vágányzáró sorompó használhatatlanná vált, akkor a vágányzáró sorompó által védett vágányon kocsit tárolni és visszahagyni csak akkor szabad, ha a kocs(k) járműmegfutamodás ellen kulccsal lezárható kocsifogó alátéttel biztosítva van(nak).

6.9.1.3. A tolatás befejezése után a váltókat, védelmi berendezéseket a Kezelési Szabályzatban előírt módon kell kezelni.

6.9.2. Felelősség a megfutamodás elleni biztosításért

6.9.2.1. A szolgálati helyen maradó járművek megfutamodás elleni biztosításáért a vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló, mozdony esetén a mozdonyvezető és az ott szolgálatot végző dolgozó a felelős.

6.10. A vonatok összeállítása

Utánfutó (jármű)

6.10.1. Vonattal egy teljesen üzemképes üres vagy rakott légvezetékes kocs(i) is továbbítható utánfutóként. A kocsit, az útját fővonalon kezdő vagy folytató vonat is továbbíthatja.

6.11. A vonatszemélyzet helye és létszáma a vonatokon

6.11.1. Egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett, illetve kijelölt vonalon a személyszállító vonat csak központi ajtóműködtetés esetén közlekedhet vonatkísérő nélkül.

6.12. –**6.12.1. –****6.13. A vonatközlekedés lebonyolítása****6.13.1. Általános rendelkezések**

Közlekedésszabályozó személyek

6.13.1.1. A mellékvonali forgalomirányításra, továbbá az egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett illetve kijelölt vonalakon a közlekedés szabályozásában a vonatszemélyzet is részt vesz.

Értesítési kötelezettség

6.13.1.2. A mellékvonali forgalomirányításra, továbbá az egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett illetve kijelölt vonalakon, ha a vonat előre nem látott ok miatt 10 percnél többet késik, akkor a mozdonyvezető mozdonyrádión, mobil telefonon, vagy a vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló a legelső szolgálati helyről köteles ezt a körülményt, továbbá a késés okát a forgalomszabályozónak bejelenteni, és rendelkezést kérni.

**6.13.2. Követő vonat indítása
térközi közlekedésre berendezett pályán**

6.13.2.1. Térközi közlekedésre berendezett pályán állomástávolságban kell közlekedtetni térközöri vagy vonatjelentőöri szolgálati helyen engedélyezett szolgálatszünetelés alatt minden vonatot.

6.13.3. Vonattalálkozások lebonyolítása**6.13.3.1. –**

Vonattalálkozás személyzet nélküli szolgálati helyeken

6.13.3.2. Személyzet nélküli szolgálati helyre — ha sorompókezelés miatt nem kell megállni — a vonat megállás nélkül

behaladhat, ha a bejáratirány a Szolgálati menetrendben vagy a kapott Írásbeli rendelkezésen közölt iránynyal megegyezik.

A vonat a váltóhoz legfeljebb 15 km/h sebességgel közeledhet. Ha a váltó nem az Írásbeli rendelkezésen közölt irányban áll, akkor előtte meg kell állni, és gondoskodni kell az átállításáról.

6.13.3.2.1. Vonattalálkozás esetén a később érkező vonat részére a váltót az előbb érkező vonat személyzete állítja, és kezeli a jelzőt, vagy a bejáratirányi váltónál Közeledj felém! jelzést ad. A visszajelentést a mozdonyvezetők, a vonali tolatásvezetők, a vezető jegyvizsgálók adják a forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevőnek, és tőle kérnek felhatalmazást az indulásra.

6.13.3.2.2. Vonat részére megtartott váltó- és vágányút ellenőrzés után a vonali tolatásvezető, a vezető jegyvizsgáló, vonatkísérő nélkül közlekedő vonatnál a mozdonyvezető a váltózárkulcsokat a berendezésben elhelyezi, vagy a vonat leközeledéséig a váltózárkulcsot(kat) magánál tartja. A vonat behaladása után a váltót átállítja, lezárja és a kulcsot(kat) az elzárási helyére visszateszi.

Vonatát csak akkor hatalmazhatja fel indításra, illetve indíthatja, ha a forgalomszabályozótól erre engedélyt kapott.

6.13.3.2.3. Ha a menetrendtől eltérő vonattalálkozást (keresztezést, vonatmegelőzést) kell végrehajtani, akkor erről és az elvégzendő feladatokról a vonatszemélyzetet Írásbeli rendelkezéssel értesíteni kell.

6.13.3.2.4. A vonatmegelőzést is a vonatkeresztezésre előírt módon kell lebonyolítani. A vonatmegelőzés helyéről előzőleg a vonatszemélyzetet értesíteni kell. Az előzendő vonat teljes beérkezésének megállapítása után a mozdonyvezető, a vonali tolatásvezető, a vezető jegyvizsgáló visszajelentést ad a forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevőnek, aki a követő vonat mozdonyvezetőjét, vonali tolatásvezetőjét, vezető jegyvizsgálóját felhatalmazza az indulásra.

6.13.4. Engedélykérés. Engedélyadás

6.13.4.1. Vonat indítása, illetve áthaladása előtt a forgalmi szolgálattevő az indításra engedélyt, hozzájárulást szolgálatszünetelés esetén a szolgálatban lévő következő forgalmi szolgálattevőtől köteles kérni.

6.13.4.1.1. Személyzet nélküli állomásról a vonat indítása előtt mozdonyrádión, mobil telefonon a mozdonyvezető, amennyiben ez nem lehetséges, akkor a mozdonyvezető felhatalmazása alapján a rendelkezésre álló alkalmas értekező berendezésen a vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló a forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevőtől köteles engedélyt kérni. A kapott engedélyt a menetokmányba be kell jegyezni.

Használandó távközlő berendezés
--

6.13.4.2. Mellékvonali forgalomirányításra, továbbá az egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett illetve kijelölt vonalakon az engedély kérhető rádión, mobil telefonon és szükség esetén közcélú távbeszélőn is.

Az engedélykérés- és adás szövege
--

6.13.4.3. Engedélyt a forgalmi szolgálattevő szolgálat megszakítása esetén az alábbiakban előírt szöveggel kell kérni és adni:

„Utolsó vonat asz. vonat. Mehet-e kb. ... ó ... p-kor.... méterrel asz. vonat (szolg.hely neve)-ra. Név.”

„Vonatot nem indítok. Asz. vonat ... ó ... p-kor (szolg.hely neve)-ra megérkezett, a sz. vonat (szolg.hely neve)-ra jöhet. Név.”

Eljárás, ha az értekezés lehetetlen
--

6.13.4.4. Mellékvonali forgalomirányításra, továbbá egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett, illetve kijelölt vonalon az értekezés lehetetlensége esetén vonat nem indítható.

6.13.5. A vonat számának és előrelátható indulási idejének közlése

6.13.5.1. Mellékvonali forgalomirányításra, valamint az egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett illetve kijelölt vonalon a forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevő, illetve személyzet nélküli szolgálati helyről történő induláskor a vonatkísérővel közlekedő vonatoknál a vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló, a csak mozdonyvezetővel közlekedő vonatoknál a mozdonyvezető köteles közölni az előrelátható indulási időt a forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevővel.

6.13.6. Visszajelentés

A visszajelentés ideje

6.13.6.1. Mellékvonali forgalomirányító, valamint egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett illetve kijelölt vonalon a szolgálati helyre megérkezett vonatról visszajelentést kell adni. Ha a vonalon csak egy vonat közlekedik, a visszajelentés adását a Vonali Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

Személyzet nélküli szolgálati helyen történő vonattalálkozás alkalmával mindkét vonat vonali tolatásvezetője, vezető jegyvizsgálója, vonatkísérő nélkül közlekedő vonatnál a mozdonyvezető köteles meggyőződni arról, hogy a vonat vége a bejáratí vágány biztonsági határjelzőjén belül áll-e, és a forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevőnek a vonatról köteles visszajelentést adni.

Vonatmegelőzés esetén az előzendő vonat teljes beérkezésének megállapítása után a mozdonyvezető visszajelentést ad a forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevőnek, aki a követő vonat mozdonyvezetőjét (vonali tolatásvezetőjét, vezető jegyvizsgálóját,) felhatalmazza az indulásra.

6.13.6.1.1. A szolgálat megszakítás megkezdése előtti utolsó vonatról a szolgálat újbóli megkezdése után is adható visszajelentés.

Ha a szolgálat megszakítás tartama alatt vonatot kell közlekedtetni, akkor a vonatot indító forgalmi szolgálattevő engedélykéreskor (6.13.4.3. p.) köteles a pálya szabad voltát tisztázni.

A szolgálat megszakítás befejezése után a szolgálatba lépők a kialakult forgalmi helyzetről kötelesek tájékozódni.

6.13.7. Rendelkezések közlése a vonatszeméllyel

Alapszabályok

6.13.7.1. A mellékvonali forgalomirányításra, valamint az egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett, illetve kijelölt vonalak szolgálati helyein a vonatforgalommal kapcsolatos rendelkezéseket és értesítéseket az alábbiak szerint kell közölni:

- a) forgalmi szolgálattevővel rendelkező szolgálati helyeken a rendelkezések és az értesítések adása Írásbeli rendelkezéssel történik;
- b) a mozdonyvezető a mobil telefonon vagy rádión (pályatelefonon) kapott rendelkezés szövegét csak a menetokmányba köteles előjegyezni;
- c) személyzet nélküli szolgálati helyen, a távbeszélőn kapott rendelkezéseket a vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló az Írásbeli rendelkezésre köteles leírni, visszaolvasni és kézbesíteni.

6.13.8. A vonatok felhatalmazása indításra, áthaladásra

**A mozdonyvezető
teendői**

6.13.8.1. Központi ajtóműködtetésű, vonatkísérő nélkül közlekedő vonatnál a mozdonyvezető az ajtók bezárása előtt — különösen távolbalátás korlátozottsága esetén — köteles fokozott figyelmet fordítani az utasok tényleges le- és felszállásának ellenőrzésére, és ennek befejeződéséről történő tényleges meggyőződésre. Szükség esetén köteles a vezetőállásról leszállni, és a le- és felszállás befejezéséről a helyszínen meggyőződni.

**A tényleges indulási idő
közlése**

6.13.8.2. A forgalmi szolgálattevők a vonatok tényleges indulási (áthaladási) idejét kötelesek közvetlenül az indulás (áthaladás) után közölni a következő állomás forgalmi szolgálattevőjével és az érdekelt két vagy több állomás között lévő pályaelágazásokon és megálló-rakodóhelyen dolgozókkal.

6.13.9. A vonatok fogadása

**Menetrend szerint
áthaladó vonatok
megállítása az állomáson**

6.13.9.1. V-betűs jelzővel rendelkező szolgálati helyeken a menetrend szerint áthaladó vonatokat az F.1.sz. Jelzési Utasítás előírásai szerint kell megállítani és a megállás okáról értesíteni.

6.13.10. Közlekedés továbbhaladást tiltó jelzést adó főjelzők mellett

Teendők továbbhaladást tiltó főjelzők esetén

6.13.10.1. Ha szolgálataszünetelés alkalmával a főjelzőket nem kezelik, vagy használhatatlanok, akkor a közlekedtetendő vonat személyzetét értesíteni kell arról, hogy a főjelző(k) használhatatlan(ok) vagy nem kezelt(ek), mellettük és a főjelző(k) utáni váltón (váltókon) legfeljebb 15 km/h sebességgel haladhatnak.

Mellékvonali állomások be- és kijáratí jelzői mellett azok használhatatlansága illetve kezeletlensége esetén a vonatok részére a Vonali Végrehajtási Utasításban meghatározott helyeken és alkalommal nem kell Szabad az elhaladás! jelzést adni.

6.13.11. Munkavonatok, segélyvonatok, próbavonatok és 6000kg-nál könnyebb járművek közlekedésére vonatkozó különleges rendelkezések

6.13.11.1. Mellékvonali forgalomirányításra, valamint egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett illetve kijelölt vonalon a munkavonatok közlekedését Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

6.13.11.2. Személyzet nélküli szolgálati helyről induló 6000 kg-nál könnyebb járművek közlekedésére a forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevőtől kell engedélyt kérni, és a kapott rendelkezés szerint eljárni.

6.13.12. Rendkívüli események

6.13.12.1. Forgalmi személyzet nélküli szolgálati helyen bekövetkezett baleset, rendkívüli esemény alkalmával a mozdonyvezető, vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló köteles a szükséges intézkedéseket megtenni, az eseményt a forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevőnek bejelenteni, és a továbbiakban az ő rendelkezései szerint kell eljárni. Baleset esetén a további bejelentéseket, értesítéseket a forgalomszabályozó köteles a Balesetvizsgálati Utasításban, valamint a Műszaki mentési és Segélynyújtási Utasításban előírtak szerint megtenni.

6.14. A mellékvonali forgalomirányításra berendezett vonalakra vonatkozó előírások

6.14.1. Általános rendelkezések

6.14.1.1. A pályahálózat működtető központi szolgálati felsőbbisége által kijelölt vonalakon (vonalrészeken) Mellékvonali Rádiós Forgalomirányítási rendszer (továbbiakban: MERÁFI) vagy Mellékvonali Forgalom Irányítási rendszer (továbbiakban: MEFI) üzemeltethető.

6.14.1.2. A MEFI, MERÁFI vonal (vonalrész) forgalmát a kijelölt forgalomszabályozó állomáson szolgálatot teljesítő forgalomszabályozó forgalmi szolgálattelvő, mint MEFI, MERÁFI irányító és a vonatszemélyzet szabályozza.

6.14.1.3. A forgalomirányító rendelkezéseit az állomási, a nyíltvonali és a vonatszemélyzet köteles tudomásul venni és végrehajtani.

6.14.1.4. A vonalrész (vonali) állomásain — a forgalomszabályozó állomás kivételével — forgalmi szolgálattelvő nem teljesít szolgálatot. Nappal a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbisége által, a MEFI, MERÁFI Vonali Végrehajtási Utasításban meghatározott szolgálati helyeken MEFI, MERÁFI állomáskezelő teljesíthet szolgálatot.

A forgalomszabályozó állomások más csatlakozó, elágazó vonalak felé a forgalmi szolgálattelvői tevékenységet önállóan, míg a MEFI, MERÁFI vonalon a Vonali Végrehajtási Utasítás szerint végzik.

6.14.1.5. A forgalomszabályozás állomási ellenőrző és vonali biztosítóberendezései:

- nyíltvonali útátjárókat biztosító, vonatszemélyzet által ellenőrzött önműködő sorompó berendezések;
- vonattalálkozássra kijelölt állomásokon állomásvégeként egy-egy rugós visszaállító szerkezettel ellátott váltó (rugós váltó);
- állomások előtt a bejárat oldalán — a rugós váltó végállásának, váltók és vágányzáró szerkezetek szabványos állásba való rögzítésének, lezárásának, továbbá az útátjárót biztosító fénysorompó (ha van) működésének ellenőrzésére — elhelyezett bejárat irányú ellenőrző jelző;
- az állomások kijárat oldalán — a kijárat oldalán lévő útátjárót biztosító fénysorompó működésének ellenőrzésére — elhelyezett kijárat irányú ellenőrző jelző.

A vonalon (vonatrészen) és az állomásokon telepített biztosítóberendezések felett a vonatszemélyzet gyakorol felügyeletet. Kezelésükre vonatkozó részletes rendelkezéseket a Kezelési Szabályzat tartalmazza.

6.14.1.6. A forgalomirányító és a vonatszemélyzet közötti értekezésre használható:

- a mozdonyrádió,
- a mobil telefon,
- a pályatelefon és
- a szolgálati helyek helyhez kötött távbeszélő készülékei.

6.14.1.7. A mozdonyokat MERÁFI vonalon mozdonyrádióval és pályatelefonnal, vagy mobil telefonnal és pályatelefonnal, MEFI vonalon mobil telefonnal és pályatelefonnal kell ellátni.

A mozdonyrádió és a pályatelefon üzemképes állapotáról a vontatási telepről való kijárást megelőzően a Kezelési Szabályzatban foglaltak szerint meg kell győződni, ezért a mozdonyvezető a felelős.

6.14.1.8. Mozdonyrádió és pályatelefon vagy mobil telefon és pályatelefon nélkül a vonalon sem mozdony, sem vonatként közlekedő munkagép vagy vágánygépkocsi nem közlekedhet.

A mozdonyvezető a MEFI, MERÁFI vonalra történő belépés, illetve a vonalon az indulás előtt a vonat kiindulási állomásáról mozdonyrádióval vagy mobil telefonon köteles bejelentkezni a MEFI, MERÁFI irányítónál. Mobil telefonon történő bejelentkezéskor közölni kell annak hívószámát is. A bejelentkezésre vonatkozó részletes előírásokat a Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

Abban az esetben, ha a vonatszemélyzet a rendelkezésére álló értekező berendezésen bármely ok miatt a MEFI, MERÁFI irányítóval értekezik, akkor minden esetben köteles közölni a nevét, beosztását, honállomását, a vonat számát, valamint azt a helyet (állomás, jelző száma, illetve jele, szelvényszám), ahonnan az értekezés történik. Az értekező berendezések használatára vonatkozó részletes rendelkezéseket a Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

6.14.1.9. A pályatelefonnal a MEFI, illetve a MERÁFI irányítóval közvetlenül létesíthető összeköttetés.

Ha a közlekedésben résztvevő személyzet a MEFI, illetve a MERÁFI irányítóval mozdonyrádión, mobil telefonon vagy pályatelefonon nem tud közvetlen kapcsolatot létesíteni, akkor a legközelebbi szolgálati hely helyhez kötött távbeszélő készülékén kell távbeszélő összeköttetést létesíteni.

6.14.1.10. A kapott rendelkezéseket minden esetben meg kell ismételni. A forgalomirányító értekező berendezéseit hangrögzítővel kell kiegészíteni.

A vonatok közlekedésével, valamint a tolatási mozgások lebonyolításával kapcsolatos rendelkezéseket, amelyeket a vonatszemélyzet kapott, köteles a „Vonatadatlapon”, a MEFI, MERÁFI irányító pedig a munkagrafikonon a Végrehajtási Utasításban szabályozottak szerint előjegyezni. A Vonatadatlapra történt bejegyzésekről a vonatszemélyzetet élőszóval és a kitöltött Vonatadatlap átadásával kell értesíteni. Az értesítés megtörténtét a vonatszemélyzet a Vonatadatlapon történő aláírásával köteles elismerni.

6.14.1.11. A távközlő, továbbá a jelző-és biztosítóberendezés működésére vonatkozó részletes tudnivalókat a Kezelési Szabályzat tartalmazza.

6.14.1.12. A jelző-és biztosítóberendezés valamint a rugós váltók működésében észlelt üzemzavarról a MEFI, MERÁFI irányítónak azonnal jelentést kell tenni.

6.14.1.13. Az érdekelt állomási és vonatszemélyzetnek a Vonali Végrehajtási Utasításban foglaltakból vizsgáznia kell.

6.14.1.14. Azokra az esetekre, amelyekre a Függelék nem tartalmaz eltérő előírásokat, az Utasítás valamint az F.1.sz. Jelzési Utasítás vonatkozó rendelkezései érvényesek.

6.14.2. A vonatforgalom lebonyolítása, a vonatszemélyzet kötelelességei

6.14.2.1. A vonatközlekedés lebonyolítása szempontjából a vonal állomásait — a forgalomszabályozó állomás kivételével — forgalmi szolgálattevővel nem rendelkező, nyíltvonali szolgálati helynek kell tekinteni.

6.14.2.2. A vonalrészen (vonalon) közlekedő vonatok részére engedély (menetengedély) adható az állomásba történő behaladásra, illetve az állomás bejárat oldalán levő bejárat irányú ellenőrző jelzőig. Az engedélykérés, engedélyadás, visszajelentés mikénti lebonyolítását a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbsege Vonali Végrehajtási Utasításban köteles szabályozni.

6.14.2.3. Személyszállító vonatoknál a vezető jegyvizsgáló vagy az utolsó jegyvizsgáló, tehervonatoknál a vonali tolatásvezető, vonatkísérő nélkül történő közlekedésnél a mozdonyvezető köteles meggyőződni a vonat megérkezéséről, melyről jelentést kell tenni a MEFI, MERÁFI irányítónak is.

Vonatkísérő nélkül motorkocsival, motorvonattal, ingavonatként közlekedő személyszállító- vagy szerelvényvonattal, vagy legfeljebb 10 kocsiból álló vonattal történő közlekedés esetén a vonat megérkezéséről való meggyőződés végezhető a járművek tényleges megszámlálásával is.

6.14.2.4. Az állomásról induló továbbá megállás után induló vonali tolatásvezetővel közlekedő nem személyszállító vonatok mozdonyvezetőit a vonali tolatásvezető, személyszállító vonatok mozdonyvezetőit a vezető jegyvizsgáló köteles felhatalmazni, csak mozdonyvezetővel történő közlekedés esetén pedig a mozdonyvezető a vonatot elindítani — a MEFI, MERÁFI irányítótól (a mozdonyvezető útján) kapott engedély vétele és nyugtázása után — az Utasításban előírt módon, ha a kijárat irányú ellenőrző jelző — ha ilyen van — továbbhaladást engedélyez.

Ha a helyi viszonyok, vagy egyéb kizáró ok miatt a kijárat irányú ellenőrző jelző állását nem személyszállító vonatnál a vonali tolatásvezető, személyszállító vonatnál a mozdonyvezető az általa elfoglalt helyről nem tudja megfigyelni, akkor a vonattal:

- személyszállító vonatoknál az utasok le-, felszállása, az ajtók becsukása és a vezető jegyvizsgáló Indulásra készen jelzése,
- nem személyszállító vonatnál a vonali tolatásvezető előszóval adott rendelkezése

alapján óvatosan előre kell húzni addig a helyig, ahonnan a kijárat irányú ellenőrző jelző állása már biztosan megfigyelhető. Az előrehúzás sebessége mindenkor csak olyan lehet, hogy a továbbhaladást megtiltó kijárat irányú ellenőrző jelző vagy egyéb akadály előtt biztonsággal meg lehessen állni. A vonat az előző bekezdésben foglaltak szerint haladhat ki a szolgálati helyről.

6.14.2.5. A vonat csak a rugós váltók által kijelölt vonatfogadó vágányra érkezhet, illetve indulhat, kivéve a Vonali Végrehajtási Utasításban meghatározott feltételeket és eseteket.

6.14.2.6. Állomásokon a menetrend szerint megálló nem személyszállító vonat, rendkívüli módon a MEFI, MERÁFI irányító engedélyével áthaladhat akkor, ha:

- megállásra és a tartózkodásra nincs szükség,
- a továbbhaladásnak egyéb szempontból nincs akadálya,
- a kijáraton nincsen útátjáró (kijáraton irányú ellenőrző jelző),
- a vonali tolatásvezetővel közlekedő vonatnál a mozdonyvezetőt élőszóval felhatalmazták.

6.14.2.7. Vonatközlekedés és tolatás közben kerülni kell a rugós váltón történő megállást, ha ez elkerülhetetlen, akkor a mozgást az eredeti irányban kell folytatni.

Vonattalálkozások lebonyolítását a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbsege a Vonali Végrehajtási Utasításban köteles szabályozni.

6.14.2.8. Ha a vonat csak a bejáraton irányú ellenőrző jelzőig kapott engedélyt, akkor a vonat megállása után azonnal jelenteni kell a MEFI, MERÁFI irányítónak a bejáraton irányú ellenőrző jelzőnél történő megállás tényét, és mindaddig ott várakozni, amíg a vonat az állomásra történő behaladásra az engedélyt megkapja.

6.14.2.9. Használhatatlan Mellékvonalon ellenőrző jelzőről a vonatszemélyzetet valamely előző szolgálati helyen írásbeli rendelkezéssel, ha ez nem hajtható végre, akkor a rendelkezésre álló értekező berendezésen értesíteni kell. A Mellékvonalon ellenőrző jelző mellett Szabad az elhaladás! jelzést nem kell adni.

Ha a vonat Megállj! jelzést adó, vagy jelzést egyáltalán nem adó bejáraton irányú ellenőrző jelzőhöz érkezik, akkor a mozdonyvezető, vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló köteles erről a MEFI, MERÁFI irányítónak jelentést tenni. A továbbiakban a MEFI, MERÁFI irányító rendelkezésének megfelelően kell eljárni a következők szerint:

- a vonat a MEFI, MERÁFI irányító engedélyével a Megállj! jelzést adó, vagy jelzést egyáltalán nem adó bejáraton irányú ellenőrző jelző mellett lépésben elhaladhat a rugós váltóig. A váltó előtt köteles megállni, majd megállás után a vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló, vonatkísérő nélkül közlekedő vonatnál a mozdonyvezető az Utasításban előírtak szerint köteles meggyőződni a váltó használhatóságáról;

— a használhatósági ellenőrzés megtartásáról jelentést kell tenni a MEFI, MERÁFI irányítónak, aki engedélyt ad a szolgálati helyre történő behaladásra.

Ha a vonat Hívójelzést adó Mellékvonali ellenőrző jelzőhöz érkezik, akkor a jelző utáni útátjáróhoz a látási viszonyoknak megfelelő, de legfeljebb 15 km/h sebességgel érkezhet és a mozdonyvezető az útátjáróhoz való közeledéskor Figyelj! jelzést köteles adni. A Hívójelzésről a mozdonyvezető köteles a MEFI, MERÁFI irányítónak jelentést tenni.

6.14.2.10. A használhatatlan Mellékvonali ellenőrző jelzőtől történő továbbhaladásra, csak mozdonyrádión, mobil telefonon illetve pályatelefonon kap a vonatszemélyzet értesítést.

A használhatatlanságról történő előzetes értesítés és a behaladásra mozdonyrádión, mobil telefonon kapott engedély alapján a vonat a jelző mellett legfeljebb 15 km/h sebességgel megállás nélkül elhaladhat.

6.14.2.11. A MEFI, MERÁFI irányító a Vonatadatlapra ráírt Írásbeli rendelkezés szövegét lediktálhatja a MEFI, MERÁFI állomáskezelőnek, aki azt az Utasításban előírt módon köteles kézbesíteni.

6.14.2.12. Ha a mozdony szolgálatképtelensége vagy bármilyen más ok miatt a vonat a nyíltvonalon megállt, akkor a mozdonyvezető illetve a vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló köteles erről a MEFI, MERÁFI irányítónak jelentést tenni, és a továbbiakban a tőle kapott rendelkezés szerint eljárni.

6.14.3. A tolatás végrehajtása

6.14.3.1. Tolatás végrehajtásához a MEFI, MERÁFI irányítótól engedélyt kell kérni.

A tolatások végzésére a vonali tolatásvezetőt, vezető jegyvizsgálót a Vonali Végrehajtási Utasításban foglaltak szerint kell felhatalmazni. A tolatásvezetői teendőket a vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló, egyetlen vonatkísérővel közlekedő vonatnál a kocsirendezői teendőket a vonali tolatásvezető köteles ellátni.

6.14.3.2. A tolatásvezetővel közölni kell a tolatás megkezdésének és — ha lehetséges — a tolatás megszüntetésének idejét, az esetleges tolatási korlátozásokat. Ha a MEFI, MERÁFI irányító előzetesen nem közölte a tolatás megszüntetésének idejét: erről, esetről-esetre köteles intézkedni.

6.14.3.3. Mozgás megkezdése előtt a váltók állításához a MEFI, MERÁFI irányítótól engedélyt kell kérni.

6.14.3.4. A bejáratí irányú ellenőrző jelzőn túl terjedő tolatáshoz engedélyt kell kérni a MEFI, MERÁFI irányítótól. Engedélyezéskor közölni kell azt az időtartamot, amíg a tolatás a bejáratí irányú ellenőrző jelzőn túl végezhető.

6.14.3.5. A vágányzáró sorompók, kisiklasztósaruk kezelését, a rugós váltók kézi állítását, a berendezés Kezelési Szabályzat szerinti kezelését a MEFI, MERÁFI irányító rendelkezéseinek megfelelően a Vonali Végrehajtási Utasításban szabályozott esetekben a MEFI, MERÁFI állomáskezelőnek, egyébként a vonatszemélyzetnek kell végezni.

6.14.3.6. A tolatás alkalmával érintett útsorompókat a tolatószemélyzet köteles kezelni.

6.14.3.7. A tolatás megkezdése előtt a tolatásvezető köteles meggyőződni arról, hogy az útsorompók lezárása — az útsorompóknál elhelyezett kulcsszekrényben — megtörtént-e.

6.14.3.8. A tolatás befejezéséről, illetve a vonatforgalom miatt történő megszüntetéséről a MEFI, MERÁFI irányítónak jelentést kell tenni.

6.14.4. Egyéb rendelkezések

6.14.4.1. Az egységes menetrend szerinti alaptechnológia biztosítása érdekében a személyszállító vonatoknak a szolgálati helyeken egy menetrendi időszakra meghatározott bejáratí vágányt kell kijelölni.

6.14.4.2. A MEFI és MERÁFI állomásokon terelési lehetőség nélkül ellenkező irányból érkező személyszállító vonatok más-más vágányra történő egyidejű behaladását az alábbi különleges feltételek mellett szabad lebonyolítani:

- a) a távolbalátás nem korlátozott;
- b) mind a két vonat menetrend szerint megáll;
- c) az érkező vonatok által használt vágánynak jól működő bejáratí irányú ellenőrző jelzője van, amely a behaladásra „Szabad” jelzési képpel ad engedélyt (F.1. Ut. 5.1.6.1.);
- d) a bejáratí irányú ellenőrző jelző és a vonat megállási helye között a vágányutakban sehol nincs 5‰-nél nagyobb esés;

- e) a megállás helye és az utána következő csatlakozási vagy metszési pont biztonsági határjelzője között mind a két vonatnál legalább 100 m távolság biztosítható;
- f) a megállás helyén Megállás helye-jelző van kitűzve.

6.14.4.3. A menet- és a fuvarokmányokat a Vonali Végrehajtási Utasításban előírtak szerint kell kezelni.

7.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 1.4.17.1.sz. pontjához.)

A) Közlemények nyugtázására, előjegyzésére vonatkozó előírások

7.1. Közlekedéssel és tolatással kapcsolatos távbeszélőn, visszamondásra alkalmas értekező berendezésen, mobil telefonon vagy rádión adott közlemények közül az adó és a vevő dolgozó egyaránt köteles szóról szóra leírni:

- a vonat vágányútjának beállítására vonatkozó utasítást;
- a vonat vágányút beállításának bejelentését;
- a tolatás megszüntetésének bejelentését akkor, ha a forgalmi szolgálattevő a tolatás beszüntetését nem vonatközlekedés miatt rendelte el;
- az engedélyadás és megtagadás szövegét;
- a fővágánynak járművel (járművekkel) történő elfoglalására, továbbá elfoglalt fővágány felszabadulására vonatkozó közleményeket;
- a visszajelentést;
- az állomásközre vonatkozó követési rend ideiglenes megváltoztatására vonatkozó közleményt (pl.: önműködő térközről állomástávolságra stb.);
- a helytelen vágányon történő közlekedésről szóló értesítést (bejegyezhető csak rövidítéssel, pl.: H = helytelen vágány);
- az előrelátható indulási idő, a legnagyobb sebesség, továbbá a tényleges indulási idő közlését;
- a foglalt vágányra történő bejárásról szóló értesítést (bejegyezhető rövidítéssel, pl.: F = foglalt vágány);
- a tolt vonatok közlekedéséről és tolómozdonnyal történő közlekedésről szóló értesítést (az utóbbi bejegyezhető rövidítve is, pl.: t = tolómozdony);
- a hordozható rádió vagy egyéni kijárat jelző hiányában a vonat felhatalmazására vonatkozó rendelkezést;
- a nyílt vonalon lévő vonat személyzetének adott rendelkezést (pl.: megállítására, továbbindítására adott közleményt);
- a távolbalátás korlátozottságáról és annak megszűnéséről szóló jelentést;
- a nyíltvonal rakodásról és a vágányzárról, valamint ezek befejezéséről szóló értesítést;
- a szolgálataszünetelés- és megszakítás megkezdését, illetve befejezését;

- a vonatszemélyzet értesítésére történő felkérés szövegét a felkérő és a felkért forgalmi szolgálattevő Fejrovatos előjegyzési naplójában (amennyiben nem zárt csoportú e-mailen keresztül történik a felkérés);
- engedélykéréskor a rendkívüli küldemények továbbításának tényét, az Rk engedély számát, illetve az általános érvényű engedéllyel továbbítható küldemény kódszámát, RO-LA vonatok esetén a RO-LA megjelölést;
- az engedélykéréskor közölt utolsó vonat számát a 14. rovatba;
- az engedélykéréskor közölt nem csak mozdonyvezetővel való közlekedést, mely a Fejrovatos előjegyzési napló 20. rovatába írt 2. számmal is előjegyezhető;
- az értekezés lehetetlenségének tényét, illetve ha az értekezés ismét lehetőségessé vált;
- a nyíltvonalon munkavégzés megkezdésére, lemondására vonatkozó bejelentéseket, előjegyzéseket;
- nyíltvonali váltózárkulcs, védelmi berendezés zárkulcs kiadását illetve visszavételét;
- a vonatvizsgálat és a fékpróba megkezdéséről és befejezéséről szóló értesítést;
- bejelentést a körzetbejárásról;
- váltógondozás megkezdését és befejezését;
- vonali fénysorompó berendezés zavarát, használhatatlanságát;
- engedélykérésbe bevont tanú nevét;
- sérült pályarésről történt értesítést, bejelentést a járhatatlanságról;
- hibaelhárítási tevékenység bejegyzését;
- fénysorompó kikapcsolását és visszakapcsolását;
- útátjáró fedezésére vonatkozó előírást;
- MRN engedélykérést és adást, visszajelentést;
- váltó biztonsági betéttel történő lezárását, felnyitását.

A fel nem sorolt közleményeket nem szó szerint kell előjegyezni.

A felsoroltak közül nem kell szóról szóra leírni azokat a közleményeket, amelyek részére a Fejrovatos előjegyzési napló rovatot tartalmaz. Ilyen esetben a vonatszámot kívül csak a közlés időpontját kell a megfelelő rovatba beírni.

Ha a Fejrovatos előjegyzési napló valamely közlemény rövid előjegyzésére nem tartalmaz rovatot, akkor valamelyik nem használt rovat, a megfelelő átírás után felhasználható.

Ha a távbeszélő használhatatlan, vagy ha a váltókezelő állandó tartózkodási helye nem a váltókezelői szolgálati helyiségben vagy nem a forgalmi irodában van, akkor a vágányút-beállítással kapcsolatos ténykedést az ÁVU-ban kell szabályozni.

Ha a váltókezelő állandó tartózkodási helye a forgalmi iroda, akkor a vágányút beállításának elrendelésére a forgalmi szolgálattevő Fejrovatos előjegyzési naplóját kell felhasználni.

B) Fejrovatos előjegyzési napló vezetése

7.2. A forgalmi szolgálattevők részére készült Fejrovatos előjegyzési napló sorszám szerint tartalmazza:

1. A vonat iránya.
2. A vonat száma.
3. Az engedély megtagadás ideje óra perc.
4. Az engedélyadás ideje óra perc.
5. A vágányút beállítás elrendelése óra perc.
6. A vágányút beállítás elrendelése vágányra (-ról), helytelen vágányra (-ról), foglalt vágányra. (Az ÁVU-ban kell szabályozni, hogy a vágányszámot betűvel, vagy arab számmal kell jelölni.)
7. A vágányút beállítás bejelentése óra perc. (Egyközpontos szolgálati helyeken a vonat részére történt jelzőkezelés időpontja)
8. A vágányút beállítás után egyeztetett váltózárculcsok jele, száma.
9. Előrelátható indulási idő közlésének időpontja óra perc.
10. Előrelátható indulási idő óra perc.
11. Felhatalmazásra adott rendelkezés óra perc.
12. Fővágányok elfoglalása.... óra perc.
13. Fővágányok felszabadulása óra perc.
14. Engedélykéréskor közölt utolsó vonat száma.
15. Érkezés óra perc.
16. Indulás (áthaladás) óra perc.
17. Indulási idő közlésének időpontja óra perc.
18. Vonathossz.
19. Késésigazolás.
20. Váltókezelőnek visszaadott kulcsok száma; jele és az átvétel elismerése. Tanú neve. Egyéb megjegyzés.
21. Visszajelentés óra perc.

A Fejrovatos előjegyzési naplót a Függelék 7.2. sz. pontjában meghatározott rovatoknak megfelelően, kék színnel író golyóstollal, olvashatóan, az események időrendjében kell vezetni. A téves adatot egy vonallal történő áthúzással és a helyes időadat beírásával kell módosítani. Hibajavító festék alkalmazása szigorúan tilos.

Elektronikus Fejrovatos előjegyzési naplót kell vezetni azokon a szolgálati helyeken, ahová azt rendszeresítették. Rovatai, és vezetése megegyezik a hagyományos papíralapú Fejrovatos előjegyzési naplóéval. Az elektronikus Fejrovatos napló rovatait a pályavasúti informatikai rendszer automatikusan, illetve a naplót vezető munkavállaló „begépeléssel” tölti ki. Az elektronikus Fejrovatos előjegyzési naplóban is biztosítani kell a közlemények következő (külön) sorban történő előjegyzésének lehetőségét.

Abban az esetben, ha az elektronikus Fejrovatos előjegyzési napló nem működik, vagy ha az Utasítás előírásai értelmében valamely tevékenységet aláírással kell igazolni vagy elismerni (pl. váltózár- és védelmi berendezések kulcsainak átadása-, visszavétele, rögzítősaru visszavétele, hiba kijavításának elmaradása, munkavégzésre adott engedély elismertetése, a munka megkezdésének engedélyezése stb.), azt a hagyományos papíralapú Fejrovatos előjegyzési naplóban kell megtenni.

Fejrovatos előjegyzési naplót kötelesek vezetni a váltókezelők, sorompókezelők, jelzőőrök, megálló-rakodóhelyek állomáskezelői, térköz- és vonatjelentőőrök. A fenti munkakörökben foglalkoztatott munkavállalók részére készült Fejrovatos előjegyzési naplók kitöltésére vonatkozó előírásokat a napló borítójának belső oldala tartalmazza. A kitöltésre vonatkozó eltéréseket Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

7.2.1. A Fejrovatos előjegyzési naplót a dátum (év, hó, nap) és az időjárás változásának bejegyzése vonatkozásában az alábbiak szerint kell vezetni:

- a) 0 óra 00 perckor a Fejrovatos előjegyzési napló következő sorában kell előjegyezni a dátumot (év, hó, nap);
- b) az időjárási viszonyokban bekövetkezett változásokat (távolbalátás korlátozottsága, erős szél, hó, homokvihar, hófúvás stb.) a Fejrovatos előjegyzési napló következő sorában kell előjegyezni.

7.2.2. A Fejrovatos előjegyzési napló alábbi rovataiba nem kell bejegyzést tenni:

- a) ellenmenetet kizáró biztosítóberendezés esetén, vagy ha az értekezésre használt távbeszélő jól működő hangrögzítő berendezéssel van kiegészítve, a 20. sorszámú rovatba a tanú nevét;
- b) egyállítóközpontos vágányfoglaltságot jelző biztosítóberendezés esetén, ha a berendezés üzemszerűen működik, a 7., 12., és 13. rovatokba;

- c) hangrögzítő (magnetofon) berendezéssel kiegészített távközlő berendezés esetén: a 7., 8., 9., 10., 11., 14. sorszámú rovatokba.
Az ÁVU-ban közölni kell, hogy mely szolgálati helyek közötti beszélgetést rögzíti a hangrögzítő.

7.2.3. A Fejrovatos előjegyzési napló 12. és 13. sorszámú rovatának vezetése:

- a) a fővágány elfoglalását csak akkor kell előjegyezni, ha a fővágányt járművel vagy járművekkel tolatási mozgásként foglalták el, valamint, ha az induló vonat után a vágány foglalt marad;
- b) a fővágány felszabadulását csak akkor kell előjegyezni, ha a vágány felszabadítása tolatási mozgásként történt.

A Fejrovatos előjegyzési naplókat évente eggyel kezdődően sorszámozni kell.

8.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 1.5.1.sz. pontjához.)

Létesítmények jelölése, anyaghalmok elhelyezése a vágányok mellett

Távbeszélő jelzése

8.1. Távbeszélővel vagy távbeszélő-csatlakozóval felszerelt nyíltvonali szolgálati helyiségeket, illetve pályamenti berendezéseket **T** betűvel, azokat a nyíltvonali szolgálati helyiségeket ahonnan útsorompót kezelnek, **S** betűvel kell megjelölni.

A vágányok számozása

8.2. A vágányok számozása állomásokon és megálló-rakodóhelyeken általában a felvételi épület előtt fekvő első vágánynál római egyes számmal kezdődik, és ezzel párhuzamos vágányokon folytatólagosan halad, majd folytatódik a szolgálati hely más elhelyezkedésű vágányain.

A kijelölt állomásokon a vágányok arab számmal is számozhatók. Új létesítményeknél a peronok A,B,C betűkkel, a vágányok arab számokkal is számozhatók.

8.2.1. Fejállomások, különleges elrendezésű személy-, teher- és rendező-pályaudvarok, gépészeti telephelyek, műhelyek, sajátcélú vasúti pályahálózatok vágányait, továbbá a szolgálati helyeken lévő széles vagy keskeny nyomtávolságú vágányokat a pályahálózat működtető központi forgalmi szolgálati felsőbbbsége a helyi viszonyoknak megfelelően más módon is jelölheti.

A váltók számozása

8.3. A váltókat állomásokon és megálló-rakodóhelyeken a kezdőpont felőli oldalon arab kettes, a végpont felőli oldalon arab egyes számtól kezdve páros illetve páratlan számokkal folytatólagosan kell számozni. Határvonal az állomás területének középvonala.

8.3.1. Elágazó állomásokon a váltók számozása szempontjából annak a vonalnak a kezdő-, illetve végpontját kell figyelembe venni, amelyiken az állomás fekszik.

8.3.2. Átszelési váltók száma mellett „a” betű jelzi a váltó váltószámozás kezdete felé, „b” betű pedig az ellenkező irány felé eső végét.

8.3.3. Fejállomások, átrakó-, kereskedelmi és pályafenntartási telepek váltóit, továbbá a széles vagy keskeny nyomtávolságú vágányokban fekvő váltókat a pályahálózat működtető központi forgalmi szolgálati felsőbbbsége számozhatja a helyi viszonyoknak megfelelő módon.

8.3.4. Nyíltvonali rakodóhelyek, pályaelágazások és sajátcélú vasúti pályahálózatok kiágazási váltóit állomásközönként külön-külön, az abc folytatólagos nagybetűivel és mellettük mindig arab 1-es számmal kell megjelölni.

Állomásközönként a kezdőponttól a végpont felé haladva az első nyíltvonali kiágazási váltó A/1, a második B/1, a harmadik C/1 jelet kap és a megjelölés betűrendben folytatódik a következő állomás határáig.

A deltavágányok kiágazási váltóit azonban megkülönböztetésül X/1, Y/1, V/1 vagy Z/1 jellel kell megjelölni.

Csatlakozó vasúti pályából kiágazó sajátcélú vasúti pályahálózat vagy sajátcélú vasúti pályahálózat-összekötő vágány kiágazási váltóin nagybetű helyett folytatólagosan I/1, II/1 stb. jelet kell alkalmazni.

A kiágazási váltók után lévő váltókon a kiágazási váltón alkalmazott betű, illetve római szám mellett az arab számokat folytatólagosan kell alkalmazni (Pl. A/2, A/3, I/2, I/3, X/2.)

8.3.5. Állomás területén kiágazó sajátcélú vasúti pályahálózat kiágazási váltója után következő váltók számozása a kiágazási váltók száma mellett folytatólagosan alkalmazott arab számokkal történik. (Pl. 2/1, 2/2. stb.)

8.3.6. A gépészeti telephelyen lévő váltók számozása 201-es, a műhelyek területén lévő 301-es, a rendező pályaudvarok területén lévőké pedig 401-es számmal kezdődik és folytatólagosan halad az utolsó váltóig.

Jelzők jelölése

8.4. A bejáratí jelzőket [a második (további) bejáratí jelzőket] a kezdőpont felől kezdve az abc folytatólagos nagybetűivel kell jelölni.

A kijáratí jelzőket a kezdőpont, illetve a végpont szavak nagy kezdőbetűivel (K, V) és az érintett vágány arab számával kell jelölni (Pl. K1, K2, V1, V2).

A második (további) kijáratí jelzők jelét még az abc folytatólagos kisbetűivel is ki kell egészíteni (Pl. K2b, V2a).

A fedezőjelzőket az abc folytatólagos nagybetűivel kell jelölni és a jelölést ki kell egészíteni kis „f” betűvel.

Az Útsorompót ellenőrző fedezőjelzőket az útsorompó számával kell megjelölni (AS268).

A térközjelzőket a lekerekített szelvény számmal kell jelölni. Kétvágányú pályán a lekerekített szelvény szám után a helyes vágány mellett „a”, a helytelen vágány mellett „b” betűt kell a jelzőárbcra feliratozni. A lekerekített szelvény szám alatt a menetirány szerinti, utoljára érintett szelvény számot kell érteni.

A pályaelágazások bejáratú jelzőit az abc folytatólagos nagybetűivel kell jelölni.

A közös kijáratú jelzőket, az állomásköz- és útsorompó fedezőjelzőket a kezdőponti oldalon „K”, a végponti oldalon „V” betűvel kell megjelölni.

A csoport kijáratú jelzőket a kezdőponti oldalon „Kcs”, a végponti oldalon „Vcs” betűvel kell megjelölni.

Az alak és fény előjelzőket valamint az ismétlőjelzőket a hozzá tartozó főjelző betűjelével és „Ej”, illetve „Ism” rövidítéssel kell megjelölni (Pl. AEj, BIsM).

A nem biztosított tolatásjelzőket „T” betűvel és folytatólagos arab számmal kell megjelölni, a kezdő- és végponti oldalnak megfelelően.

Biztosított tolatásjelzőket azzal a váltószámmal és a váltóhoz viszonyított helyzetét jelölő „E”, „J” vagy „B” betűvel kell jelölni, amely váltó mellett állnak. Az „E” betű a váltó csúcsa előtt, a „J” betű a váltó jobbra terelő vágánya, a „B” a váltó balra terelő vágánya mellett való elhelyezkedésre utal.

A gurításjelzőket „G” betűvel és arab számmal kell jelölni a gurítódombtól kezdődően.

A Fénysorompó ellenőrző útátjáró jelzőt a sorompó-berendezés számával és utána a kezdőpont felől „K”, a végpont felől „V” betűvel kell megjelölni.

A sorompók jelölése

8.5. A teljes sorompót nyílt vonalon „S” betűvel és a szelvény számmal, állomáson „Sr” betűkkel és páros vagy páratlan arab számmal, a kezdőpontnak, illetve a végpontnak megfelelően kell megjelölni (Pl. S 968, Sr1, Sr2,).

A fénysorompó, illetve félsorompóval kiegészített fénysorompó jelölése nyílt vonalon „AS” betűkkel és szelvény számmal, állomáson „SR” betűkkel és páros vagy páratlan arab számmal a kezdőpontnak, illetve a végpontnak megfelelően kell megjelölni. A felhívásos útsorompót „FS” betűkkel és szelvény számmal, a helyből kezelt útsorompókat „HS” betűkkel és szelvény számmal kell megjelölni.

Kisiklasztósaruk és vágányzáró-sorompók jelölése

8.6. A kisiklasztósarukat „KS”, a vágányzáró-sorompókat „VS” betűkkel és a kezdő-, illetve végpontnak megfelelő arab számmal kell megjelölni.

Helyszínrajz

8.7. A torzított helyszínrajzot az igényelt formában és példányszámban, az illetékes pályafenntartási szakaszmérnökség köteles elkészíteni (4.sz. Függelék).

Az ÁVU mellékletét képező torzított helyszínrajzot a forgalmi irodában is ki kell függeszteni.

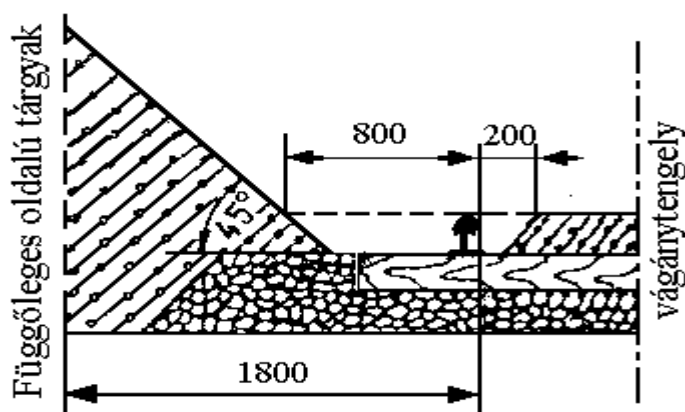
**Anyaghalmok és tárgyak
elhelyezése a pálya mentén**

8.8. Anyaghalmot a vágány sínszálain belül úgy kell elhelyezni, hogy a halom széle és a sínfej belső széle között legalább 200 mm-es távolság legyen és az anyaghalom, ne emelkedjék a sínfej fölé.

A vágány sínszálain kívül levő anyaghalom és a sínfej belső széle között legalább 800 mm távolságnak kell lennie.

Az anyaghalom bármilyen magasságú, de lejtése a vágány felé — anyagféleségtől függően — legfeljebb 45 fok lehet.

Anyaghalmot a vágány sínszálain kívül csak a vágány egyik oldalán szabad lerakni.



1. ábra

8.8.1. A berakásra előkészített vagy kirakott árudarabokat, a vasúti targoncákat, illetve egyéb tárgyakat a vágány sínszálain kívül, szolgálati helyeken a sínfej belső szélétől legalább 1500 mm-re, a nyílt pályán pedig legalább 1800 mm-re kell elhelyezni.

8.8.2. A vasútüzemi célt szolgáló anyagok és tárgyak szabályszerű lerakásáért a lerakást végzők, az árudarabok lerakásáért a lerakó állomási vagy vonatkísérő dolgozó, a targoncák elhelyezéséért a kezelőjük a felelős.

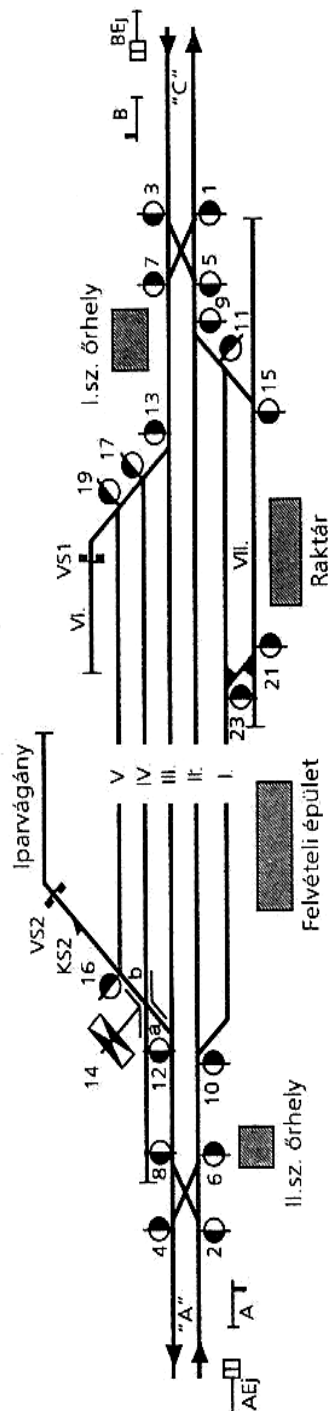
8.8.3. A fuvaroztató felek anyagainak és tárgyainak vágány mellett történő elhelyezésére vonatkozó részletes rendelkezéseket a vállalkozó vasúti társaságok üzletszabályzatai, illetve a szerződések tartalmazzák.

9.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 2.10.4.sz. pontjához)

LEZÁRÁSI TÁBLÁZAT

AZ ÁLLOMÁS LEZÁRÁSI TÁBLÁZATA



Menet viszonylat	Vágány-tól	II. sz. őrhely váltói										Forg. iroda	Forg. iroda	I. sz. őrhely váltói										Vágány-tól	Menet viszonylat
Bejárat "A" felől a helyes vágányról, kijárat "A" felől a helytelen vágányra	I.	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36	38	40	42	44	I.	Bejárat "C" felől a helyes vágányról, kijárat "C" felől a helytelen vágányra
Kijárat "A" felől a helyes vágányra, bejárat "A" felől a helytelen vágányról	II.	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	II.	Kijárat "C" felől a helyes vágányra, bejárat "C" felől a helytelen vágányról
Bejárat "A" felől a helyes vágányról, kijárat "A" felől a helytelen vágányra	III.	K	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	III.	Bejárat "C" felől a helyes vágányról, kijárat "C" felől a helytelen vágányra
Kijárat "A" felől a helyes vágányra, bejárat "A" felől a helytelen vágányról	IV.	K	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	IV.	Kijárat "C" felől a helyes vágányra, bejárat "C" felől a helytelen vágányról
Bejárat "A" felől a helyes vágányról, kijárat "A" felől a helytelen vágányra	V.	K	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	V.	Bejárat "C" felől a helyes vágányról, kijárat "C" felől a helytelen vágányra
Kijárat "A" felől a helyes vágányra, bejárat "A" felől a helytelen vágányról	I.	E	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	I.	Kijárat "C" felől a helyes vágányra, bejárat "C" felől a helytelen vágányról
Bejárat "A" felől a helyes vágányról, kijárat "A" felől a helytelen vágányra	II.	E	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	II.	Bejárat "C" felől a helyes vágányra, kijárat "C" felől a helytelen vágányra
Kijárat "A" felől a helyes vágányra, bejárat "A" felől a helytelen vágányról	III.	E	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	III.	Kijárat "C" felől a helyes vágányra, bejárat "C" felől a helytelen vágányról
Bejárat "A" felől a helyes vágányról, kijárat "A" felől a helytelen vágányra	IV.	E	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	IV.	Bejárat "C" felől a helyes vágányra, kijárat "C" felől a helytelen vágányra
Kijárat "A" felől a helyes vágányra, bejárat "A" felől a helytelen vágányról	V.	E	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	K	V.	Kijárat "C" felől a helyes vágányra, bejárat "C" felől a helytelen vágányról

A 15 és 21 sz. váltót egyenes, a 16 és 19 sz. váltót kitérő állásban zárva kell tartani.

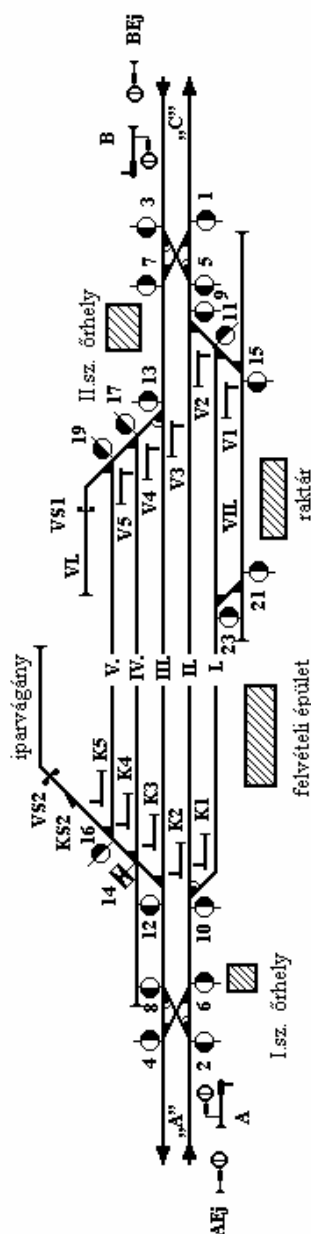
A vágányzáró sorompókat és a kisiklasztó sarukat, valamint azok zárókulcsát a váltók páros, illetőleg páratlan számával azonosan, páros vagy páratlan arab számmal kell megjelölni és az arab szám előtt a vágányzáró sorompónál "VS", a kisiklasztó saruknál "KS" megjelölést kell alkalmazni.

10.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 2.10.4.sz. pontjához)

ELZÁRÁSI TÁBLÁZAT

AZ ÁLLOMÁS ELZÁRÁSI TÁBLÁZATA



		II. sz. Állítóközpont					I. sz. Állítóközpont				
		Forgalmi iroda									
Bejárat	I. vág.	II. vág.	III. vág.	IV. vág.	V. vág.	„A” felől I.-V.-re „C” felől I.-re 21, 23	V. vág. 13,19 VS1 1,3,3r,5 7,17 B2 BEjk	IV. vág. 13,17 VS1 1,3,3r,5 7,13,13r B2 BEjk	III. vág. VS1 1,3,3r,5 7,13,13r B2 BEjk	II. vág. 3,5 VS1 1,7,9,15 B2 BEjk	I. vág. 3,5,9,11 VS1 1,7,15 B2 BEjk
	10 2,2r,4,6 8 A2, AEjk A	2,2r,4,6 8,10,10r A2, AEjk A	2,8 4,6,12 14b A2, AEjk A2, AEjk	2,8,12 14b, KS2 4,6,14a	2,8,12,14a 4,6 A2, AEjk						
Kijárat	I. vág.	II. vág.	III. vág.	IV. vág.	V. vág.	„A” felől I.-II.-ről „C” felől I.-ről 21, 23	V. vág. 1,7,13,19 VS1 3,5,15 17 V5	IV. vág. 1,7,13 17, VS1 3,5,15 V4	III. vág. 1,7 VS1 3,5,13 15 V3	II. vág. 9,11 1,3,5,5r 7,15 V2	I. vág. 9,11 1,3,5,5r 7,15 V1
	4,6,10 K1	4,6 2,8,10 14b K2	2,4,6,8 8r,12,14b K3	12,14 KS2 2,4,6,8 K4	12,14a,14b 16, KS2 2,4,6,8 8r K5						

A vízszintes osztás felső részébe a kitérőbe - felső emeltyűállásba -, alsó részébe az egyenesbe - alsó emeltyűállásba - állítandó váltók számát kell bejegyezni. Az alsó osztásban a váltószámok alatt az állandó be-, illetőleg kijárat jelző jelét is fel kell tüntetni. A bejárat jelző jele mellett szám a jelző egy vagy két karal történő állítására, az előjelző mellett lévő „e” vagy „k” betű az egyenes vagy kitérő bejáratnak megfelelő állásra utal.

A függésben lévő vágányzáró sorompó vagy kisiklasztó saru zárókulcsának a megfelelő kulcsnyílásba helyezésére vonatkozó utasítást az érdekeltektől vágányúthoz tartozó mezőbe kell felírni.

Az elzárási táblázatot a biztosítóberendezési szakszolgálat készíti el és szereli fel.

11.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 3.8. sz. pontjához)

A VASÚTI ÚTÁTJÁRÓK LEZÁRÁSÁNAK, A FÉNYSOROMPÓ BERENDEZÉSEK IDEIGLENES KIKAPCSOLÁSÁNAK ÉS AZ ÚTSOROMPÓ HIBA ELHÁRÍTÁSÁNAK SZABÁLYOZÁSA

Előre látható kikapcsolás és útátjáró lezárása

11.1. Előre látható kikapcsolás történik akkor, ha a tervezett vágányzári, biztosítóberendezési munkák miatt nem lehet a berendezést biztonságosan üzemben tartani a vonatforgalom alatt. Minden ilyen esetben a szolgálat ellátását és a szükséges intézkedéseket a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége által kiadott vágányzári vagy Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

11.1.1. Vágányzár esetén az állomásközből minden olyan fénysorompó berendezést ki kell kapcsolni, melynél a munkavégzés, vagy a vasúti járművek munkahelyre történő kivonulása zavart idézhet elő. Kétvágányú pályán csak az elzárt vágány vonatkozásában szabad a vonatérzékelő elemeket kikapcsolni.

Helyszíni nyomógombos vezérlés lehetőségét kell biztosítani:

- két- és többvágányú, valamint párhuzamos egyvágányú pályán valamennyi;
- egyvágányú pályán a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége által a vágányzári vagy Végrehajtási Utasításban kijelölt, minden jelentős forgalmú úton lévő fénysorompóval biztosított útátjárónál.

Vasúti járművek csak az Utasításban, illetve a Felépítmény Karbantartó Géplánc Technológiai Utasításában előírtak betartása (a helyszíni nyomógombos kezeléssel történt lezárás, illetve jelzőörrel történt biztosítás) után haladhatnak át az útátjárón.

11.1.2. Ha az útátjáró felbontása, vagy a fénysorompó berendezés műszaki átalakítása, cseréje válik szükségessé, akkor az út kezelőjétől engedélyt kell kérni az út lezárására, illetve terelő út kijelölésére.

Az útátjáró lezárása történhet teljes vagy félszélességben, vagy a szintbeni kereszteződés mellett az út nyomvonalának ideiglenes változtatásával.

11.1.3. Az útatjáró teljes szélességben engedélyezett lezárása esetén — az út kezelője által meghatározott feltételek teljesítése után — a fénysorompó berendezést ki kell kapcsolni, vagy a fénysorompó optikáit le kell takarni. Az út lezárását csak a sorompó-berendezés ismételt visszakapcsolása, illetve a fénysorompó optikák takarásának eltávolítása után szabad megszüntetni.

11.1.4. Ha az útatjáró a felbontási munkák miatt csak fél szélességben zárható le, akkor a fénysorompót üzemben kell tartani és az út kezelőjének hozzájárulása alapján gondoskodni kell a közúti forgalom irányításáról és a jelzőőr kirendeléséről.

11.1.5. Az út kezelőjének engedélye alapján az útatjáró melletti kereszteződésen átvezető útszakasz nyomvonalának ideiglenes megváltoztatásával kell a közúti forgalom részére az áthaladást lehetővé tenni, ha az útatjáró felbontási munkáinak idejére, terelőút kijelölésére nincs lehetőség. Ilyen esetben a fénysorompó berendezést ki kell kapcsolni és az útatjárót, jelzőőrrel kell biztosítani.

11.1.6. Ha a fénysorompó berendezést műszaki átalakítása, cseréje stb. miatt szükséges kikapcsolni és az út lezárására, illetve a terelőút kijelölésére az út kezelője engedélyt nem adott, az útatjárót jelzőőrrel kell biztosítani.

11.1.7. A fénysorompó kikapcsolását, valamint a munkák befejezése után a visszakapcsolást a munka vezetőjének be kell jegyeznie a berendezés Műszaki naplójába, továbbá be kell jelentenie annak az állomásnak a forgalmi szolgálattevőjének, ahová a sorompó távvi sszajelentését kiépítették, aki köteles a Fejrovatos előjegyzési naplójába és a Hibaelőjegyzési könyvébe előjegyezni és a szomszéd állomás forgalmi szolgálattevőjét értesíteni.

Távvi sszajelentés nélküli, csak ellenőrző jelzővel ellátott fénysorompó esetén a munka vezetője a ki- és visszakapcsolást a kezdőpont felőli állomás forgalmi szolgálattevője részére köteles bejelenteni.

Előre nem látható kikapcsolás
--

11.2. A fénysorompó berendezést ki kell kapcsolni, ha a meghibásodást, rongálást a javításhoz, illetve a hiba elhárításához érkezett dolgozó a helyszínen megszüntetni nem tudja.

11.2.1. A műszaki hibáról, illetve rongálásról a hibát, rongálást felfedező az észlelést követően köteles azonnal értesíteni a biztosítóberendezési szolgálatot. Amennyiben a hibát, rongálást a vonatszemélyzet észleli, a rendelkezésre álló értekező berendezésen köteles azonnal a forgalmi személyzettel (forgalmi vonalirányító, forgalmi szolgálattevő) közölni. Az értesítettek kötelesek intézkedni az elhárításra.

11.2.2. A fénysorompó meghibásodását, rongálását legkésőbb:

- automatikai, energiai ellátási hiba, valamint fénysorompó optika rongálódása esetén, 12 órán belül;
- a vasúti pályával összefüggő hiba esetén, 48 órán belül meg kell szüntetni, illetve el kell hárítani.

11.2.3. Félisorompó csapórúd törését, hajtómű megrongálódását 12 órán belül kell megjavítani. Ha a javítás a helyszínen nem végezhető el, gondoskodni kell:

- az épen maradt csapórúd leszereléséről és
- a berendezés fénysorompóinak üzemben tartásáról.

A jelzőberendezés félisorompó nélkül csak fénysorompóként legfeljebb 72 óráig tartható üzemben.

Amennyiben az útátjárót olyan félisorompóval kiegészített fénysorompó biztosítja, amelynél az út baloldalán — késleltetett működésű — ismétlő félisorompó hajtómű is üzemel, úgy annak megrongálása esetén csak az útátjáró másik oldalán lévő baloldali sorompórúdat kell leszerelni. Az útátjáró mindkét oldalán az út jobb oldalán lévő hajtóműveket továbbra is üzemben kell tartani. Ilyen esetben az út jobb oldalán működő félisorompókkal a berendezés teljes értékűen 72 óráig tartható üzemben.

Az út jobb oldalán elhelyezett félisorompó hajtómű megrongálása esetén az épen maradt három csapórúd leszerelésére kell intézkedni.

11.2.4. A fénysorompó berendezés szekrényének, jelzőjének kidöntése, összetörése, a félisorompó hajtómű, vagy a földkábelek súlyos megrongálása esetén is a helyreállítást 72 órán belül kell végrehajtani. A fénysorompó jelző kidöntése esetén — annak végleges helyreállításáig — a Vasúti átjáró kezdete jelzőket, ha azok hiányoznak vagy sérültek, 24 órán belül pótolni kell (F.2. Ut. 3.13.).

11.2.5. A teljes sorompó műszaki hibájáról, megrongálásáról a sorompó karbantartására, illetve a hiba elhárítására kötelezett biztosítóberendezési szakszolgálatot kell értesíteni. A javításra, helyreállításra az állagban tartó műszaki szakszolgálat haladéktalanul intézkedni köteles és azt 6 órán belül be kell fejezni.

A javítási, helyreállítási munkák megkezdéséig a vonatszemélyzet értesítésére, valamint az útátjáró jelzőőrrel történő biztosítására az Utasítás rendelkezéseit kell alkalmazni.

11.2.6. Fénysorompó esetén, ha a hiba, rongálódás elhárítása a Függelék 11.2.2. — 11.2.4. pontjaiban előírt időt meghaladja, a jelzőőr kirendelését biztosítani kell.

Teljes sorompó esetén haladéktalanul intézkedni kell az útátjáró jelzőőrrel történő biztosításáról. A Függelék 11.2.5. pontjában meghatározott javítási időn belüli késedelem is csak a kezelés helyétől távoli — nyíltvonali — sorompó esetén olyan rendkívüli esetben alkalmazható, amikor erre alkalmas kiképzett személy kirendelésére haladéktalanul nincs lehetőség.

11.2.7. A műszaki hiba, illetve rongálás elhárítására kirendelt személy, a hibát (rongálást) megjavítani nem tudja, akkor annak okát és késedelmét, valamint „Dátumóraperctől a-..... állomások között (..... állomáson) a ...sz. szelvényben lévő útátjáró fedezéséről gondoskodni kell” szöveget köteles bejegyezni azon szolgálati hely Hibaelőjegyzési könyvébe és Fejrovatos előjegyzési naplójába, ahová a sorompó kezelését, illetve távviasszajelentését kiépítették. Távviasszajelentés nélküli fénysorompó esetén azon szolgálati helyen kell a fentieket bejegyezni, ahová a meghibásodást bejegyezték. Mellékvonali forgalomirányított vonalon az irányító köteles a hiba elhárítását végző kérésére ezt előjegyezni.

A műszaki hiba, illetve rongálás elhárítására kirendelt személy által a Hibaelőjegyzési könyvbe bejegyzendő „Dátumóraperctől az útátjáró fedezéséről gondoskodni kell” szövegrészhez az időpontot az alábbiak szerint kell kiszámítani és bejegyezni:

A meghibásodás kezdete időponthoz hozzá kell adni:

- a) teljes sorompónál 6 órát,
- b) fény-, illetve félsorompó automatikájának meghibásodása esetén 12 órát,
- c) pályaeredetű meghibásodás esetén 48 órát,
- d) súlyos rongálás megállapítása esetén 72 órát

A meghibásodás kezdeti időpontján a felfedezés időpontját kell érteni.

A hiba okát, az azonnali javítás elmaradását és a bejegyzés megtörténtét az illetékes biztosítóberendezési diszpécsernek be kell jelenteni, aki ezt köteles a Hibanaplóba bejegyezni és a szükséges intézkedéseket megtenni.

11.2.8. Nem kell az útátjárót jelzőőrrel biztosítani, ha a területi közlekedési hatóság a kereszteződés ideiglenes lezárását engedélyezte és az elhárítási időn belül az útátjáró lezárása megtörtént. (Ilyen engedélyt a területi közlekedési hatóság legfeljebb 120 óra időtartamra adhat, ha a forgalom más útátjáróba irányítható.)

11.2.9. A hiba elhárításáról és a fénysorompó berendezés visszakapcsolásáról a javítást végző dolgozónak értesítenie kell azon állomás forgalmi szolgálattevőjét, ahová a visszajelentést kiépítették, aki ezt a Fejrovatos előjegyzési naplóba és a Hibaelőjegyzési könyvbe köteles előjegyezni. A hiba elhárításáról és a fénysorompó berendezés visszakapcsolásáról a szomszéd állomást a forgalmi szolgálattevő köteles értesíteni.

A fénysorompó berendezés ki- és visszakapcsolását minden esetben a berendezés Műszaki naplójába (időpont és az értesítést vevő forgalmi szolgálattevő nevének feltüntetésével) elő kell jegyezni a ki-, illetve visszakapcsolást végzőnek.

Fenntartási és javítási munkák végzése

11.3. A fenntartási munkák megkezdéséről és befejezéséről azon állomás forgalmi szolgálattevőjét kell értesíteni, ahová a visszajelentést kiépítették.

11.3.1. Ha a fenntartási vagy hibaelhárítási munkák szükségessé teszik a fénysorompó zavarállapotát, vagy tartósan villogó piros jelzését, akkor ezt, csak vonatmentes időben szabad végezni és a fenntartást, illetve hibaelhárítást végző dolgozónak engedélyt kell kérnie azon állomás forgalmi szolgálattevőjétől, ahová a visszajelentést kiépítették. Az engedély megadását a forgalmi szolgálattevőnek a Fejrovatos előjegyzési naplóba, a munkát végzőnek a Műszaki naplóba elő kell jegyezni és a szomszéd állomást is, értesíteni kell.

11.3.2. Előre nem látott vágányzárban (vagy vonatmentes időben) végzett pályafenntartási, felsővezetéki javítási munka esetén, ha az önműködő fénysorompó berendezés működésében zavart idézhet elő, akkor a munkavezető előzetesen — a munka megkezdése előtt — köteles a blokkmesteri szakasz művezetőjét értesíteni.

A blokkmesteri szakasz művezetője (megbízottja) ilyen esetben is a Függelék 11.3.1. pontjában szabályozottak megtartása mellett intézkedhet a berendezés ideiglenes kikapcsolására. Vonatot indítani csak akkor szabad, ha a fénysorompót visszakapcsolták és erről, az érdekelteket értesítették.

11.3.3. A közúti forgalmat a fénysorompó villogó piros jelzésével tartósan zavaró munkavégzés esetén — vonatmentes időben — a piros fényű optikát, vagy azok izzóit le kell takarni. A letakarást vonatközlekedés miatti munkavégzés megszakítása esetén, valamint a munka befejezése után meg kell szüntetni és a berendezést ki kell próbálni.

Egyéb rendelkezések

11.4. A fénysorompó berendezés súlyos rongálása, illetve a Függelék 11.2.2.—11.2.4. pontjaiban meghatározott időn túl elhárítható hibák esetén a helyreállításra tett intézkedéseket az illetékes blokkmesteri szakasz, illetve a pályafenntartási szakaszmérnökség vezetőmérnöke ellenőrizni köteles.

11.4.1. A közúton közlekedőket a közút kezelőjén keresztül tájékoztatni kell minden olyan előre látható kikapcsolásról, útátjáró lezárásáról, mely a 3 órát meghaladja és az útátjáróban a vasúti pályát közforgalmú szilárd burkolatú út keresztezi. Az értesítésnek tartalmaznia kell az útátjáró pontos helyét (állomás, állomásköz, út száma vagy megnevezése, utcanév), a kikapcsolás illetve az útátjáró lezárás időpontját és várható időtartamát.

Előre látható kikapcsolás vagy útátjáró lezárás esetén a munkát végző, illetve végeztető szakszolgálat köteles a közleményt a közút kezelője részére leadni.

12.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 4.1.13. - 4.1.13.1., 4.3.4.1., 4.3.5.2., 6.7.1.sz. pontjaihoz)

**GURÍTÁSI, SZALASZTÁSI TILALOM.
ÓVATOSAN TOLATANDÓ JÁRMŰVEK FELSOROLÁSA**

Szalasztási tilalom

12.1. Nem szabad szalasztani:

- a) több mozdonnyal (távvezérelt mozdonyok egy mozdonynak minősülnek);
- b) sorompóval le nem zárt, továbbá jelzőőr (jelzőőrök) által nem fedezett útátjárón át;
- c) tolópadra, fordítókorongra, továbbá vágánymegszakításos vasúti járműmérlegre;
- d) javító-, mosó- és tisztítóvágányra, ha azon jármű van;
- e) át nem tekinthető, továbbá 150 m-nél kisebb sugarú ívben fekvő vágányra;
- f) a vágányok között vagy a vágányok mellett tartózkodó utasok felé;
- g) olyan vágányra, melynek sínszálai között, a vágány mellett, a vágány közelében vagy a vágány fölött előzetes engedéllyel munkát végeznek;
- h) gurítódombos, emelt kihúzóvágányos, továbbá síktolatasra berendezett rendező-pályaudvarok irányvágányait kivéve 2,5‰-nél nagyobb lejtőben fekvő vágányra az esés iránya felé akkor, ha a vágány szabad.
Ha az esés 5‰-nél nem nagyobb és a vágányon megfutamodás ellen kézfékkal biztosított jármű (járműcsoport) áll, akkor az ott álló járművekre szalasztani szabad.
- i) 2,5‰-nél nagyobb lejtőben fekvő vágányra az emelkedés felé akkor, ha a szalasztott jármű (járműcsoport) visszagördülése kellő mennyiségű kézfékkal nem akadályozható meg;
- j) olyan vágányra, amelyen a járművet (járműcsoportot) csak rögzítősarukkal vagy lezárható kocsifogó alátéttel biztosították megfutamodás ellen;
- k) olyan vágányra, amelyről nem távolították el a vágányzáró sorompót, illetve a kisiklasztósarut és ugyanakkor a vágányon nincsen kézfék meghúzásával megfutamodás ellen biztosított kocsi (kocsics csoport);

- l) olyan vágányra, amelyen szalasztásból kizárt vagy óvatosan tolatandó jármű van és a szalasztott jármű (járműcsoport) ütközésmentes megállítása nem biztosítható;
- m) csak középütközővel felszerelt kocsit olyan kocsira, amelyen csak oldalütköző van;
- n) csak oldalütközővel felszerelt kocsit olyan kocsira, amelyen csak középütköző van.

Gurításból, szalasztásból kizárt járművek
--

12.2. A gurításból és szalasztásból kizárt járművek között két csoportot különböztetünk meg aszerint, hogy gurítás esetén a kisorozásuk még felhúzás előtt kötelező, illetve legkésőbb a felhúzás után a kitevő csonkavágányra is elvégezhető.

12.2.1. Gurítódombra fel nem húzhatók, szalasztásból kizártak:

- a merev kapcsolórúddal kapcsolt kocsik;
- a „Radioaktív” feliratú bárcával megbárcázott kocsik;
- a gázzal töltött tartály- és tankkonténerrel rakott kocsik;
- az olyan kocsik, amelyeknél a küldemény 100 tonnánál nagyobb tömegű árudarabot tartalmaz;
- a katonai szállítmányt képező kocsik, amelyek veszélyességi bárcával (13.sz. Függelék) vannak ellátva;
- a vasút külön engedélyével fuvarozható áruval rakott kocsik akkor, ha a továbbítási engedély kiadásakor megtiltották gurításukat, szalasztásukat;
- az ütköző nélküli vagy ütköző hiányos kocsik;
- a téglavörös színű, közepén fehér pontos bárcával ellátott veszélyesen sérült kocsik;
- az olyan kocsik, amelyek rakománya több kocsira van rakva, tekintet nélkül a kapcsolásra.

Az ilyen kocsikat „Gurítódombra vinni tilos!” bárcával kell ellátni.

12.2.2. Nem guríthatók, nem szalaszthatók:

- a gurító-, illetve tolatószemélyzethez nem tartozó személyekkel elfoglalt kocsik;
- az élőállatokkal megrakott kocsik;
- a robbanásveszélyes anyagokra utaló RID veszélyességi bárcával és a szalasztási, gurítási tilalomra utaló bárcával megbárcázott kocsik;

- géppel, valamint a közúti, vízi és légi járművekkel megrakott kocsik;
- hideg mozdony, termes-, vezérlő- és motorkocsi, motorvonat;
- kisiklott, törött-, vagy aláékelte hordrugós, továbbá szakadt vonókészülékes kocsik;
- gépi- és mérőberendezéssel felszerelt „Y” fősorozatú kocsik;
- a jármű hossztartóján, vagy más alkatrészén gurítási vagy szalasztási tilalomra utaló állandó feliratozással (felfestéssel) ellátott kocsik;
- az automatizált (gépesített) gurítódombokon a 14 méternél nagyobb belső-tengelytávú forgóvázak kocsik, automatikus üzemmódban;
- gyúlékony, folyékony (tűzveszélyes) áruval töltött tartálykocsikat és tankkonténereket szállító kocsikat, amelyek szállítótartályai folynak, vagy csöpögnek;
- egyéb olyan kocsik, amelyek „Szalasztani, gurítani, csurgatni tilos!” bárcával vannak ellátva.

Az ilyen kocsikon „Szalasztani, gurítani és csurgatni tilos!” bárcát kell elhelyezni.

Fokozott gonddal gurítandó, szalasztandó járművek
--

12.3. A fokozott gonddal gurítandó, szalasztandó járművek gurítás közbeni megfékezésük módja szerint két csoportba

sorolhatók.

12.3.1. Kézifékkal guríthatók, illetve óvatosan szalaszthatók:

- a folyadékkal töltött üvegekkel, ballonokkal és hordókkal megrakott kocsik, továbbá folyadékkal töltött beépített hordós és edénykocsik;
- a kézifékkal ellátott folyadékkal töltött tartálykocsik, a tankkonténerrel rakott kocsik és kazánkocsik, ha egyidejűleg nincs rajtuk szalasztási, vagy gurítási tilalomra utaló állandó feliratozás (felfestés), vagy veszélyességi bárca (13.sz. Függelék);
- a középütközővel felszerelt (rendes nyomtávolságú), továbbá kísérleti-, mérő-, daru-, étkező-, bisztró-, háló- és postakocsik;
- a nagy értékű áruval rakott kocsik, ha nincsen rajtuk szalasztási, vagy gurítási tilalomra utaló állandó feliratozás (felfestés) vagy nincsen rajtuk veszélyességi bárca (13.sz. Függelék);
- egyéb olyan kocsik, amelyek „Különösen óvatosan tolatni!” bárcával vannak ellátva.

Az ilyen kocsikat „Különösen óvatosan tolatni!” bárcával kell ellátni.

12.3.2. Óvatosan guríthatók és óvatosan szalaszthatók:

- a beton, vasbeton áruval rakott kocsik;
- a csavarkapoccsal kapcsolt, de egy kocsi hosszát meghaladó tárggyal (tárgyakkal) rakott kocsik, továbbá telített gömbfával rakott kocsik;
- a kézifék nélküli, vagy használhatatlan kézifékű folyadékkal töltött tartálykocsik, a tankkonténerrel rakott kocsik, a kazán-, vagy edénykocsik, ha nincsen rajtuk gurítási vagy szalasztási tilalomra utaló állandó feliratozás (felfestés), vagy nincsen rajtuk veszélyességi bárca. A kézifék nélküli gyúlékony, folyékony (tűzveszélyes) áruval töltött tartálykocsik és a tankkonténerrel rakott kocsik csak egyesével guríthatók;
- a 20 tonnánál nagyobb, de 100 tonnánál kisebb tömegű tárgyakat tartalmazó kocsik;
- a kazánokkal rakott kocsik;
- a közép- és nagyméretű konténerekkel rakott kocsik;
- a laktanya-, lakó- és üres személyszállító kocsik;
- a törékeny áruval rakott kocsik.
- egyéb olyan kocsik, amelyek „Óvatosan tolatni!” bárcával vannak ellátva.

Az ilyen kocsikat „Óvatosan tolatni!” bárcával kell ellátni.

12.3.3. Sebesség szabályzó fékelemekkel felszerelt vágányokra a csak kézifékekkel gurítható kocsik az óvatosan gurítható kocsikra vonatkozó előírások szerint guríthatók, melyet az ÁVU-ban rögzíteni kell.

**Gurítási tilalomra és
óvatos tolatásra
figyelmeztető bárcák**

12.4. A gurítási tilalomra, valamint az óvatos tolatásra a következő bárcák figyelmeztetnek:

Gurítási tilalomra figyelmeztető bárcák

Gurítódombra vinni tilos



Szalasztani, gurítani és
csurgatni tilos

Óvatos tolatásra figyelmeztető bárcák

Különösen óvatosan
tolatni!



Óvatosan tolatni!

13.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 4.3.5.2., 11.12.sz. pontjaihoz)

VESZÉLYES ÁRUVAL RAKOTT KOCSIK VONATBA SOROZÁSÁRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK (VÉDŐKOCSIK ALKALMAZÁSA)

Robbanásveszélyes bárcával ellátott rakott kocsik besorozása	13.1. Robbanásveszélyes áruval (RID 1. osztály) rakott kocsikat, vagy konténereket szállító vasúti kocsikat, amelyek narancssárga színű RID 1, 1.4, 1.5, 1.6, sz. veszélyességi bárcákkal vannak ellátva, legalább: a) a személyek által elfoglalt kocsiktól 6 b) a fűtőkazánkocsiktól, kályhával fűtött kocsiktól 3 c) a villamosmozdonytól 3 védőkocsival kell elválasztani. Az ilyen kocsik után — ha közvetlenül mögöttük nincsen tolómozdony — legalább 2 védőkocsit kell besorozni.
Tűzveszélyességre utaló bárcával ellátott kocsik besorozása	13.2. Tűzveszélyességre utaló bárcával ellátott kocsikat, tartálykocsikat, konténereket vagy tankkonténereket szállító vasúti kocsikat, amelyek a RID 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2 sz. veszélyességi bárcákkal vannak ellátva, legalább: a) a személyek által elfoglalt kocsiktól 2 b) a fűtőkazánkocsiktól, kályhával fűtött kocsiktól — ponyvával le nem takart, nyitott kocsi 10 — ponyvával letakart, nyitott kocsi 6 — fedett kocsi, nagykonténer 2 — fedett kocsi, ha a nyílászárók (ajtó, ablak stb.) nem zárnak megfelelően 6 — tartálykocsi, vagy tankkonténert szállító kocsi (rakott, tisztítatlan, üres) 2 c) villamosmozdonytól bármilyen kocsitípus esetén 1 védőkocsival kell elválasztani.

13.3. A veszélyes árut szállító tartálykocsik dómfedelét, központi szelepét, valamint a lefejtő szelepeket zárt állapotban kell rögzíteni és az érintett vállalkozó vasúti társaság által alkalmazott zárral kell ellátni. A lefejtő szelep csőcsatlakozására a zársapkát jól tömítve kell felcsavarozni. A szállítás közben keletkezett tömítési hibákat azonnal meg kell szüntetni, ha pedig bármely ok miatt ez nem lehetséges, a kocsit ki kell sorozni.

13.4. Robbanásveszélyre és tűzveszélyességre utaló RID veszélyességi bárcákkal ellátott kocsik fékállásán nem szabad dohányozni, nyílt lángot használni és gyúlékony anyagot elhelyezni.

**Robbanásveszélyre és
tűzveszélyességre utaló
bárcával ellátott kocsik
besorozása**

13.5. A robbanásveszélyes áruval rakott kocsikat, amelyek az 1, 1.4, 1.5, 1.6 sz. RID veszélyességi bárcával vannak ellátva, valamint az ilyen bárcával ellátott konténereket szállító vasúti kocsikat a tűzveszélyes árut tartalmazó kocsiktól (a 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 vagy 5.2 sz. RID veszélyességi bárcával ellátott) 2 db 2 tengelyű, vagy 1 db 4- vagy többtengelyű védőkocsival kell egymástól elválasztani. A robbanásveszélyes áruval rakott kocsikat a tűzveszélyes bárcával ellátott kocsik elé kell sorozni.

**Radioaktív anyagra
utaló veszélyességi
bárcával ellátott kocsik
besorozása**

13.6. Radioaktív anyagra utaló veszélyességi bárcával ellátott kocsit a személyek által elfoglalt kocsiktól, valamint az élő állatokkal megrakott kocsiktól legalább 1 védőkocsival kell elválasztani. A kocsin szállítás közben senki sem (vonatkísérő sem) tartózkodhat. A kocsi közelében 2 méteren belül nem szabad huzamosabb ideig tartózkodni.

Védőkocsi

13.7. Védőkocsiként mindig csak olyan kocsit szabad használni, amely védelmet nem igényel (nem veszélyes áruval rakott, amelyen nincs a RID 1-9 sz. veszélyességi bárca egyike sem). Védőkocsiként felhasználható a vonalainkon közlekedő tengelyátszerelt kocsik közvetítő kocsija is.

RID veszélyességi bárcák

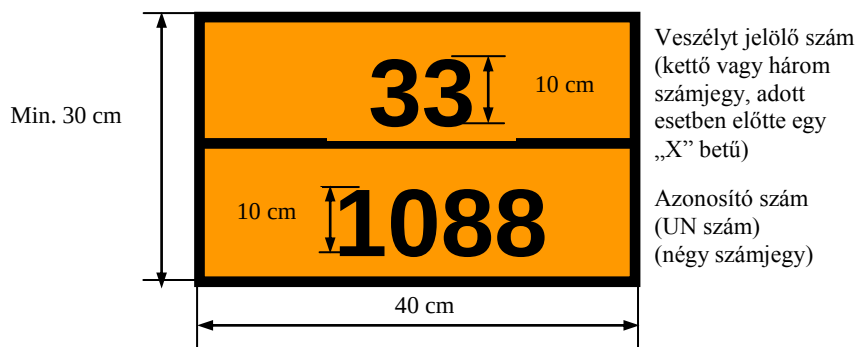
13.8. A veszélyes áruk nemzetközi vasúti fuvarozásáról szóló szabályzat (RID) a belföldi vasúti fuvarozásban is kötelező érvényű. A RID a fuvarozás megkezdése előtt a veszélyes árut tartalmazó küldeménydarabok és szállítóeszközök jelölését írja elő. A jelöléshez narancssárga RID azonosító tábla és veszélyességi bárca szolgál.

A különböző veszélyek jelölésére a következő bárcák szolgálnak:

**Narancssárga RID
azonosító tábla**

13.9. A RID azonosító tábla felső száma a veszély jellegére és mértékére utal, az alsó szám az anyag azonosító száma.

Narancssárga RID azonosító tábla



VESZÉLYESSÉGI BÁRCÁK**Robbanásveszélyes anyagok
(Robbanóanyagok és tárgyak)**

(1.sz. bárca)

1.1, 1.2 és 1.3 alosztályba tartozó anyagok



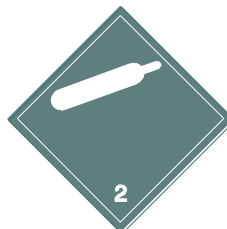
(1.4.sz. bárca)

1.4 alosztályba tartozó
anyag

(1.5.sz. bárca)

1.5 alosztályba tartozó
anyag

(1.6.sz. bárca)

1.6 alosztályba tartozó
anyag**Gázok**

(2.2.sz. bárca)

Nem gyúlékony, nem mérgező gázok



(2.3.sz. bárca)

Mérgező gázok

TŰZVESZÉLY



(2.1.sz. bárca)
Gyúlékony gázok



(3.sz. bárca)
Gyúlékony folyékony anyagok



(4.1.sz. bárca)
Gyúlékony szilárd anyagok
(önreaktív anyagok és szilárd,
érzéketlenített robbanóanyagok)



(4.2.sz. bárca)
Öngyulladásra hajlamos anyagok



(4.3.sz. bárca)
Vízzel érintkezve gyúlékony gázokat fejlesztő anyagok



(5.1.sz. bárca)
Gyújtó hatású (oxidáló) anyagok



(5.2.sz. bárca)
Szerves peroxidok

Radioaktív anyagok



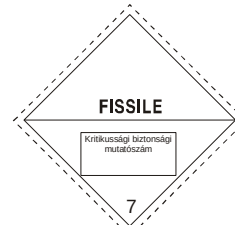
(7.A sz. bárca)



(7.B sz. bárca)



(7.C sz. bárca)



(7.E sz. bárca)

Hasadóanyag

Egyéb veszélyek



(6.1.sz. bárca)
Mérgező anyag
veszélyes

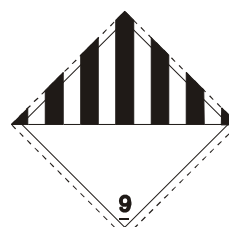


(6.2.sz. bárca)
Fertőző anyag

(sérülés vagy szabadba jutás esetén azonnal értesíteni az egészségügyi hatóságokat)



(8.sz. bárca)
Maró anyag



(9.sz. bárca)
Különféle
anyagok és tárgyak

14.sz. FÜGGELÉK –**15.sz. FÜGGELÉK**

(Az Utasítás 13.3. sz. pontjához.)

**SZOLGÁLATI MENETREND ÉS A MENETRENDI
SEGÉDKÖNYV TÁBLÁZATAINAK FELSOROLÁSA ÉS
ÉRTELMEZÉSE**

A Menetrendi segédkönyv kiadása	15.1. A Menetrendi segédkönyv vonalcsopontonként I.—III. kötetben kerül kiadásra.
Menetrendi segédkönyv tartalma	15.2. A Menetrendi segédkönyv az alábbiakban felsorolt sorszámozott táblázatokat tartalmazza:

Tartalomjegyzék

Állandó fejezetcímeket, esetleges alcímeket tartalmazza.

1. Jelmagyarázat

- 1.A. A vonatközlekedés lebonyolítására vonatkozó jelek.
- 1.B. A vonatok közlekedési időszakára vonatkozó jelek.
- 1.C. A vonatnemek rövidítése.

3. Követési rend és távolságok

Tartalmazza az adott vonalon lévő szolgálati helyek megnevezését, kódszámát, szelvényszámát, kezdő vagy végponttól való távolságát, a vonalra (vonalrészekre) vonatkozó pályasebességet, követési rendet, kétvágányú pályarészek megjelölését.

A pályasebesség rovatban a sebességváltozás határán alkalmazott fekete háromszög — hegyével rámutatva — határozza meg az állomás átmenő fővágányán (-ain) alkalmazható pályasebességet.

Ha a motorkocsikra, motorvonatokra eltérő pályasebességet állapítanak meg, azt a pályasebesség rovatban tört alakban kell jelölni. A nevező a motorkocsikra, motorvonatokra érvényes, a számláló a más mozdonnyal továbbított vonatokra érvényes pályasebességet jelöli.

4. A vonalon alkalmazandó fékszázalékok

Vonalanként (vonalrészenként) tartalmazza az általános fékúttávolságot, a legnagyobb, valamint a fékszázalék megállapításához mérvadó lejtőt, továbbá az állvatartási fékszázalék és sebességi csoportonként a teljes vonattömegből fékezendő százalék számszerű értékét tört alakban, számlálóban a lassan, nevezőben a gyorsan működő fékekre.

6. Menetidő- és fékszázalék-táblázat több pályán, vagy több pályaudvarra közlekedtethető vonatok részére

Sebességi csoportonként a szolgálati helyek közötti távolságot, menetidőt és fékszázalékot tartalmazza.

7. A vonatforgalom lebonyolításával kapcsolatos külön előírások

Tartalma:

- kétvágányú pályák (pályarészek), ahol nem szabad célszerűségi ok miatt helytelen vágányon közlekedni,
- 2,5‰-nél nagyobb lejtőben fekvő állomások és megálló-rakodóhelyek,
- KÖFI, KÖFE vonalak felsorolása,
- egyszerűsített forgalmi szolgálatra berendezett szolgálati helyek,
- távkezelt és távvezérelt szolgálati helyek felsorolása,
- szolgálati helyek és időpontok meghatározása, amely időpontokban a szolgálati helyen kapcsolásra kötelezhető pályavasúti munkavállaló teljesít szolgálatot.

7.A. Kitűzés nélküli állandó sebességkorlátozások egyes mozdonysorozatokra állomási vágányokon

A szolgálati helyek vágányainak feltüntetésével mozdonysorozatonként tartalmazza az alkalmazható sebességet.

Szolgálati menetrend tartalma
--

15.3. A vonat szolgálati menetrendje az alábbiakat tartalmazza:

- a vonat számát;
- a vonat nevét;
- a vonat típusát;
- a vonat közlekedési viszonylatát;
- a kapacitáselosztó szervezet által kiadott engedélyszámot;
- a vonatok menetét zavaró, vagy egyéb különleges intézkedéseket;

- helytelen vágányon közlekedés,
- eltérő vagy rendkívüli megállás,
- egyidejű közlekedés szabályozása;
- szerelvény- és mozdonyvonatoknál a fordulóra való utalást;
- az állvatartási fékszázalékot, fékszázalékokat;
- a vonat által érintett szolgálati helyeket, azok egymástól való km távolságát egytizedes pontossággal;
- követési rendet;
- a bejárat előírt jelölését;
- az alapsebességnek megfelelő menetidőt;
- érkezési időt (áthaladó vonatnál üres);
- indulási időt;
- sebességi csoportot tört alakban, számlálóban az alap-, nevezőben a legnagyobb sebességgel;
- Jelmagyarázatot:
 - a vonatközlekedés lebonyolítására vonatkozó jeleket,
 - a vonatok közlekedési időszakára vonatkozó jeleket,
 - a vonatnemek rövidítését,
 - az alkalmazott vonatnemeket.

16.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 1.2.1., 1.2.24., 15.1.6.2., 15.18.4.6. sz.
pontjaihoz)

KIMUTATÁS

**a több szolgálati hellyel rendelkező állomásokról (pályaudvarokról),
amelyekre a Szolgálati menetrendben megjelölt nem személyszállító
vonatok külön értesítés nélkül bejárathatók, illetve amelyekről
indíthatók:**

1. Celldömölk;
2. Fényeslitke;
3. Ferencváros;
4. Győr;
5. Hatvan;
6. Komárom;
7. Miskolc;
8. Siófok;
9. Sopron;
10. Szeged;
11. Szolnok;
12. Szombathely;
13. Záhony;

KIMUTATÁS

**az ütközőbakban végződő rendszeres vonatfogadásra használt
vágányokkal rendelkező nem fejállomásokról:**

1. Balatonszentgyörgy;
2. Cegléd;
3. Csorna;
4. Dombóvár;
5. Fonyód;
6. Gyoma;
7. Hatvan;
8. Kál-Kápolna;
9. Kaposvár;
10. Kisterenye;

- 11. Kőbánya-Kispest;
- 12. Monor;
- 13. Nagykanizsa;
- 14. Pápa;
- 15. Pécs;
- 16. Siófok;
- 17. Sopron;
- 18. Szombathely;
- 19. Tatabánya;
- 20. Vác
- 21. Vámosgyörk;
- 22. Veszprém;

107 — 110. oldalig fenntartva

17.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 15.1.8.sz. pontjához)

A vonatok számozási rendszere**Általános rendelkezések**

17.1. A vonatok számozása számcsoporthoz osztott rendszerben történik. A vonatszámok általában kifejezik a vonatok nemét, viszonylatát és a közlekedés irányát. A vonatok a teljes útvonalon általában azonos vonatszámokban közlekednek.

17.1.1. A számrendszerben 5 főcsoport van:

- fővonali személyszállító vonatok 00001 — 13999-ig, 15000 — 19999-ig,
- fővonali egyéb vonatok (próba-, szerelvény-, mozdony- és szolgálati vonatok) 20000 — 29999-ig;
- fővonali tartalék vonatszám 14000 — 14999-ig;
- mellék- és keskeny nyomközű vonalakon személyszállító- és egyéb vonatok 30000 — 39999-ig;
- tehervonatok 40000 — 99999-ig.

A vonatszámok legfeljebb 5 számjegyből állnak. A főcsoportok számozási rendszere egymástól eltérő.

17.1.2. A vonatszámozási rendszer kezdőpontja a fővárosból kiinduló vonalakon Budapest, más vonalakon általában a Budapesthez közelebb eső állomás.

A vonatok közlekedési irányát a vonatszám utolsó számjegye jelzi:

- a páros számú vonatok a kezdőpont felől a végpont felé;
- a páratlan számú vonatok a végpont felől a kezdőpont felé, közlekednek.

17.1.3. Egyes nemzetközi és belföldi vonatok az egységes számozási sajátosságok miatt a rendszeres páros, vagy páratlan számú iránnyal ellentétes irányban is közlekedhetnek. Ezeket az eseteket a vonatszám után az Irányszám a következők szerint jelzi:

-	1
---	---

 = a páros számú vonat páratlan irányban közlekedik.

-	2
---	---

 = a páratlan számú vonat, páros irányban közlekedik.

Az Irányszám a vonatszámhoz tartozik, ezért minden szóbeli, vagy írásbeli rendelkezésnél, illetve közleménynél feltétlenül használni kell.

17.1.4. A nemzetközi személyszállító és tehervonatok számozását nemzetközi megállapodások határozzák meg. A nemzetközi és belföldi vonatok számozási rendszere egymástól eltérő. A vonatok számtani sorrend szerinti elosztását a Menetrendi Utasítás tartalmazza.

113 — 128. oldalig fenntartva.

18.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 15.2.2.sz. pontjához)

LEGKÉSŐBBI, LEGKORÁBBI INDULÁSI IDŐ KISZÁMÍTÁSA**Az érkezési idő
kiszámításakor
figyelembe veendő
időelemek**

18.1. Az érkezési idő kiszámításakor a legnagyobb sebességnek megfelelő menetidőt kell számításba venni valamennyi késett vonatnál, továbbá az olyan rendes vagy

korábban közlekedő vonatnál, amelynél a forgalmi szolgálattevő, illetve a forgalmi vonalirányító elrendelte a legnagyobb sebességnek megfelelő menetidő alkalmazását. Valamennyi más vonatnál az alapsebességnek megfelelő menetidőt kell számításba venni.

A menetidőn kívül figyelembe kell venni a nyíltvonali tartózkodási időket, továbbá az ideiglenes lassúmeneteknek megfelelő idővesztéseget (Műszaki Táblázatok) is.

18.1.1. Ha a vonat az előző szolgálati helyen rendkívüli módon áthaladt, akkor a figyelembe jövő menetidőt 2 perccel csökkentve, ha a menetrendtől eltérően megállt, akkor 2 perccel növelve kell számításba venni.

**Legkorábbi és
legkésőbbi indulási idő**

18.2. Késett vagy korábban közlekedő azonos irányú vonatok közlekedésének szabályozásakor a forgalmi szolgálattevő köteles kiszámítani a követő vonat legkorábbi indulási idejét, azaz azt az időpontot, amikor a követő vonat már elindítható; az elől haladó vonatnak, pedig a legkésőbbi indulási idejét, azaz azt az időpontot, amikor az elől haladó vonat még elindítható úgy, hogy a követő vonatot a két állomás között ne kelljen főjelzővel feltartóztatni.

**Figyelembe veendő
időelemek**

18.3. A legkorábbi indulási idő kiszámításakor az elől haladó vonat indulási idejéből, a legkésőbbi indulási idő kiszámításakor pedig a követő vonat indulási idejéből kell kiindulni, és a menetidőket, a tartózkodási időket, a leghosszabb, illetve a legkedvezőtlenebb térközjáthaladáshoz szükséges időt, a visszajelentéshez szükséges időt, és végül az ideiglenes lassúmeneteknek megfelelő idővesztéseget az alábbiak szerint kell számításba venni:

- a) Alapsebességnek megfelelő menetidőt kell számítani, az elől haladó vonathoz mindenkor, a rendes vagy korábban közlekedő követő vonathoz pedig akkor, ha a forgalmi szolgálattevő, forgalmi vonalirányító nem rendelte el a legnagyobb sebesség alkalmazását.
- b) Legnagyobb sebességnek megfelelő menetidőt kell számítani minden későbbi követő vonathoz; a rendes vagy korábban közlekedő követő vonathoz pedig akkor, ha a forgalmi szolgálattevő, forgalmi vonalirányító elrendelte a legnagyobb sebesség alkalmazását.
- c) Rendkívüli áthaladás esetén a figyelembe jövő menetidőt 2 perccel csökkentve, ha a vonat menetrendtől eltérően megállt, akkor 2 perccel növelve kell számításba venni.
- d) A nyíltvonalon tartózkodási idők közül az elől haladó vonathoz, továbbá a rendes vagy a korábban közlekedő követő vonathoz számításba kell venni a menetrendben és az Írásbeli rendelkezésben előírt tartózkodási időket. Későbbi követő vonathoz nem szabad a nyíltvonalon tartózkodási időket figyelembe venni.
- e) Az elől haladó vonatról adandó visszajelentésre állomástávolságú közlekedés esetén — tekintet nélkül arra, hogy az állomástávolságú közlekedés állomástávolságú közlekedésre vagy térségi közlekedésre berendezett pályán történik — 2 percet kell számításba venni.

Térségi közlekedés esetén csak akkor kell visszajelentésre időt számítani, ha a térségbiztosító berendezés használhatatlan és emiatt a visszajelentést távbeszélőn adják. Ilyenkor a visszajelentésre 2 percet kell számítani. Ha a térségbiztosító berendezés jól működik, továbbá vonatjelentőőri közlekedésre berendezett pályán a visszajelentésre nem kell időt számítani, mert ezt az időt figyelembe vették a leghosszabb, illetve a legkedvezőtlenebb térségi-áthaladási időelemek megállapításakor.
- f) Valamennyi vonathoz a számításba vett menetidőhöz, illetve térségi-áthaladási időhöz hozzá kell adni az ideiglenes lassúmenetekre számítandó, egész percre felkerekített idővesztést is. Ezt az időt a Műszaki Táblázatokból kell megállapítani.

Vonat indítása térségi közlekedésre berendezett pályán

18.4. Térségi közlekedésre berendezett pályán az elől haladó vonathoz mérten:

- a) a lassabban haladó követő vonatot az elől haladó vonat visszajelentése után;
- b) azonos sebességgel haladó követő vonatot 2 perccel a visszajelentés vétele után;

- c) gyorsabban haladó követő vonatot úgy kell indítani, hogy a két vonat a következő állomásra annyi időkülönbséggel érkezzen, amennyi a követő gyorsabban haladó vonatnál a két állomás között levő leghosszabb, illetve legkedvezőtlenebb térköz áthaladásához szükséges. Az időkülönbség azonban nem lehet 5 percnél kevesebb. A pályahálózat működtető központi forgalmi szolgálati felsőbbbsége által kijelölt önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt vonalakon a gyorsabban haladó követő vonatok indíthatók az egyes állomásközökre előre megállapított követési idők alapján.

Lassabban haladónak kell minősíteni a követő vonatot akkor, ha a menettartama a két állomás között hosszabb, mint az elől haladó vonaté, gyorsabban haladónak akkor, ha a menettartama a két állomás között rövidebb, mint az elől haladó vonaté, és azonos sebességűnek akkor, ha a menettartama a két állomás között az elől haladó vonatével azonos.

18.4.1. A Függelék 18.4. pontjában foglalt rendelkezések határozzák meg azt, hogy mikor kell az elől haladó, és mikor kell a követő vonatnál figyelembe venni a leghosszabb illetve legkedvezőtlenebb térköz áthaladásához szükséges időt. Ezt az időt — a rendes menetidőnek megfelelő alapsebesség figyelembe vételével — a KH-ból kell megállapítani.

18.5. –

19.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 15.6.1.sz. pontjához)

**19.1. TÉRKÖZI KÖZLEKEDÉSRE BERENDEZETT PÁLYÁN
NYÍLTVONALI RAKODÁST
VAGY TOLATÁST VÉGZŐ VONAT INDÍTÁSA**

19.1.1. Térközi közlekedésre berendezett pályán nyíltvonali rakodást vagy tolatást végző vonatot az alábbiak figyelembevételével szabad indítani.

19.1.2. A forgalmi szolgálattevő köteles:

- a) a nyíltvonali rakodás vagy tolatás időtartamát a vonali tolatásvezetővel illetve a munkavezetővel megbeszélni, és a munka végzésére elég időt biztosítani;
- b) a legkésőbbi és a legkorábbi indulási időt a nyíltvonali tartózkodási idők figyelembevételével kiszámítani. A követő vonatot azonban csak akkor szabad elindítani, ha a vonali tolatásvezető a munka befejezését és a berendezés szabályszerű kezelését, illetve a kiágazási váltónak a nyílt vonal folytatásának megfelelő állásba történő lezárását jelentette;
- c) a vonatszeméllyel írásbeli rendelkezésen, a következő állomás forgalmi szolgálattevőjével és a pályaszeméllyel távbeszélőn közölni a rakodás illetve a tolatás helyét, továbbá azt, hogy mikor kell a nyílt pályáról elindulni;
- d) ha kétvágányú pályán a nyílt pálya két vágánya a rakodás, tolatás helyszínén össze van kötve, a másik vágányon egyidejűleg más vonatot közlekedtetni csak akkor szabad, ha a szolgálati hely biztosítóberendezése kizárja a váltóknak a másik vágányra való állítását.

19.1.3. A rakodást illetve a tolatást végző vonat vonali tolatásvezetője köteles:

- a) a munkát az előírt időben befejezni, a váltókat lezárni, a berendezést szabályszerűen kezelni és a vonatot legkésőbb az írásbeli rendelkezésen előírt időben elindítani;
- b) indulás előtt meggyőződni arról, hogy a berendezés főkulcsa illetve a váltózárkulcs nála van-e;
- c) indulás előtt jelenteni a mögöttes állomás forgalmi szolgálattevőjének a berendezés szabályszerű kezelését, illetve a kiágazási váltóknak a nyílt pálya folytatásának megfelelő állásba történő lezárását.

19.2. VONATKÖZLEKEDÉS NYÍLTVONALBÓL KIÁGAZÓ SAJÁTCÉLÚ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZAT KISZOLGÁLÁSA KÖZBEN

19.2.1. Ha az értekezés lehetséges, a nyílt vonali sajátcélnú vasúti pályahálózat kiágazást lehetőleg az állomásra visszatérő kiszolgáló vonattal kell kiszolgálni. A kiszolgálás tartama alatt más vonat csak akkor közlekedhet, ha a kiszolgáló vonatnál az alábbi rendelkezéseket betartották:

- a vonali tolatásvezető a sajátcélnú vasúti pályahálózat kiágazási váltóján való áthaladásról, a kiágazásnál levő berendezés kezeléséről és a kiágazási váltónak a nyílt vonal folytatásának megfelelő állásba való lezárásáról a két szomszéd állomás forgalmi szolgálattevőjének távbeszélőn jelentést tett;
- ha a kiágazási váltót a forgalmi szolgálattevő távolról vezérli, akkor a vonali tolatásvezető a kiágazási váltó előtti megállást követően köteles a forgalmi szolgálattevőtől távbeszélőn a váltó állítását kérni, majd a váltón való áthaladás után erről jelentést tenni, és kérni a váltó nyílt vonal folytatásának megfelelő állásba való állítását.

19.2.2. A vonali tolatásvezető a kiszolgálás befejezése után a két szomszéd állomás forgalmi szolgálattevőjétől a visszaindulásra engedélyt köteles kérni. A visszatérő kiszolgáló vonat a fedezőjelző illetve a kiágazási váltó előtt köteles megállni, majd a vonali tolatásvezető távbeszélőn köteles kérni a váltó állítását vagy engedélyt a berendezés kezeléséhez. A kiágazási váltón való áthaladást követően a kiszolgáló vonat vonali tolatásvezetője köteles a berendezést a nyílt vonalra vezető szabványos helyzetébe kezelni vagy kérni a berendezés kezelését.

Ha mindez megtörtént, akkor a két forgalmi szolgálattevőnek köteles jelentést tenni a berendezés szabályszerű kezeléséről, továbbá arról, hogy a váltózárkulcs illetve a berendezés főkulcsa nála van.

19.2.3. A pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbisége a kiszolgálás helyi viszonyoknak megfelelő módját Végrehajtási Utasításban köteles szabályozni.

19.2.4. A kiszolgáló vonatot indító forgalmi szolgálattevő a teendőkről a vonatszemélyzetet írásbeli rendelkezéssel köteles értesíteni.

19.2.5. A fentiekkel azonos módon végezhető az olyan megálló-rakodóhely, rakodóhely, munkavágány kiszolgálása is, amelyet az állomásra visszatérő vonattal szolgálnak ki.

135 — 138. oldalig fenntartva

21.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 15.20.1.2.sz. pontjához)

KÖZLEKEDÉS TOLÓMOZDONNYAL**A vonatot követő
tolómozdony**

21.1. Tolás befejezése után a vonatot követő tolómozdony vezetője a vonatot legfeljebb 200 m-re közelítheti meg. Ha a bejáratí jelző a tolómozdony odaérkezésekor behaladást engedélyez, akkor a tolómozdony behaladhat, ha azonban továbbhaladást tiltó jelzést ad, akkor a tolómozdonyt a jelző előtt meg kell állítani, és onnan csak akkor indulhat el, ha a jelzőn továbbhaladást engedélyező jelzés vagy Hívójelzés jelenik meg, vagy ha előszóval kap engedélyt a behaladásra.

21.1.1. A vonatot követő tolómozdony bejárátható az általa tolt vonat bejáratí vágányára is. A mozdonyvezetőnek behaladás közben mindenkor azzal kell számolnia, hogy foglalt vágányra jár be, ezért az első bejáratí váltótól csak legfeljebb 15 km/h sebességgel haladhat be, és mozdonyát köteles a vágányon álló jármű előtt megállítani.

Visszatérő tolómozdony

21.2. A nyílt vonal meghatározott pontjáról visszatérő tolómozdony részére a térköz- és fedezőjelzőket nem szabad kezelni. Önműködő biztosított térközjelzőkkel fel nem szerelt pályán a térköz- és fedezőjelzők mellett — ha a továbbhaladásnak nincs akadálya — Szabad az elhaladás! jelzést kell adni. A bejáratí jelzőt — ha lehetséges — kezelni kell. Ha nem kezelhető, a behaladásra Hívójelzést, illetve Szabad az elhaladás! jelzést kell adni. A behaladó mozdony részére — ha lehetséges — a vágányutat le kell zárni.

21.2.1. A visszatérő tolómozdonnyal a bejáratí váltótól legfeljebb 15 km/h sebességgel, a foglalt vágányra történő bejárásra vonatkozó előírásoknak megfelelően úgy szabad behaladni, hogy a vágányon álló jármű előtt, biztonságosan meg lehessen állni.

21.2.2. A tolómozdony visszaérkezése előtt, az általa használt vágányra, a szomszédos állomások vonatát nem indíthatnak.

21.2.3. Önműködő térközbiztosító berendezéssel felszerelt pályán a nyílt vonalról visszatérő tolómozdony esetén a berendezés kezelésével és a tolómozdony közlekedésével kapcsolatos teendőket Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

A személyzet értesítése

21.3. Tolómozdony alkalmazásáról az állomási, a pálya- és a vonatszemélyzetet értesíteni kell.

Közölni kell, hogy:

- a mozdony kapcsoltan, vagy kapcsolatlanul közlekedik;
- a következő állomásig vagy meghatározott távolabbi állomásig tolja-e a vonatot;
- a nyílt vonal mely pontjáig tolja a vonatot és onnan visszatér-e, vagy követi a vonatot a következő állomásig.

A tolómozdonyt az önműködő fénysorompók működéséről Végrehajtási Utasításban foglaltaknak megfelelően kell értesíteni.

A visszatérő tolómozdony vezetőjét arról is értesíteni kell, hogy visszatérés alkalmával a térköz- és fedezőjelzőket nem kezelik, a jelzők mellett az önműködő biztosított térközjelzőkkel fel nem szerelt pályán a továbbhaladást kézijelzéssel szabályozzák, és kezelik-e részére a bejáratí jelzőt vagy nem.

Magatartás menet közben

21.4. A vonómozdony vezetője a nyílt vonalon az előírt hangjelzésekkel köteles a tolómozdony vezetőjét utasítani a tolás megszüntetésére. A tolómozdony vezetője az előírt hangjelzések megismétlése után köteles a felhívásnak eleget tenni.

21.4.1. Ha a vonómozdony mozdonyvezetője a vonat sebességének csökkentését vagy a vonat megállítást tartja szükségesnek, akkor A féket húzd meg! jelzést köteles adni, melyet a tolómozdony mozdonyvezetője köteles megismételni, a tolást megszüntetni, és a tolómozdonyt megfékezni. A vonatkísérők a tolómozdony mozdonyvezetője által megismételt jelzés hallatára kézfékes vonatnál a kézféket kötelesek meghúzni. Légfékkel közlekedő vonatnál a vonómozdony mozdonyvezetője a légféket csak A féket húzd meg! jelzésnek a tolómozdony mozdonyvezetője által történt megismétlése után kezelheti.

21.4.2. Ha a vonat megállítását a tolómozdony mozdonyvezetője tartja szükségesnek, akkor kapcsolatlan tolómozdony esetén vagy akkor is, ha a tolómozdony a vonattól elvált és menet közben nem tud veszély nélkül a vonathoz csatlakozni, köteles A féket húzd meg! jelzést adni és:

- kapcsolt tolómozdony esetén a tolást megszüntetni,
- kapcsolatlan tolómozdony esetén pedig a tolómozdonyt megállítani.

A vonómozdony mozdonyvezetője a A féket húzd meg! jelzést köteles megismételni, és légfékezéssel közlekedő vonatnál a vonatot megállítani.

Kézifékezéssel közlekedő vonaton a vonatkísérők kötelesek a kéziféket már a tolómozdony mozdonyvezetője által adott A féket húzd meg! jelzés után meghúzni.

21.4.3. Ha a vonat megállítását a vonatkísérők tartják szükségesnek, akkor mind a két mozdony felé, lehetőleg először a tolómozdony felé Megállj! jelzést kötelesek adni.

21.4.4. Tolómozdonnyal közlekedő vonatnál, ha a két mozdonyvezető között távközlési kapcsolat van, akkor nem kell hangjelzéseket adni.

Induló vonat megtolása állomáson

21.5. Induló vonat megtolásáról az állomási személyzetet távbeszélőn vagy élőszóval, a tolómozdony személyzetét élőszóval, a vonat személyzetét Írásbeli rendelkezéssel kell értesíteni.

Vonatot indítás megkönnyítése végett csak az állomás területén szabad megtolni.

21.5.1. Ha olyan vonatot kell megtolni, amelynek második felében üres kocsik vannak, akkor a toló- és a vonómozdony személyzetét valamint a vonatkísérő személyzetét figyelmeztetni kell arra, hogy az indítást, a tolás megkezdését és megszüntetését óvatosan végezzék.

21.5.2. Nem szabad olyan vonatot megtolni, amelyben rakománnyal vagy merev kapcsolórúddal összekapcsolt kocsik vannak, vagy ha a vonat utolsó kocsiján ütközőhiány vagy sérült ütköző van.

21.5.3. A tolómozdony és a vonat utolsó kocsija között jármű nem lehet.

22.sz. FÜGGELÉK

(az Utasítás 18.1.5.sz. pontjához)

**22.1. ÍRÁSBELI RENDELKEZÉS SZÖVEGMINTÁK
AZ IDEIGLENES LASSÚMENETEKSEL KAPCSOLATOS
ÉRTESÍTÉSEKRŐL**

22.1.1. A nyílt vonalra és az állomás fővágányaira elrendelt állandó és ideiglenes lassúmenetekről az érdekelteket az Utasításban szabályozottak szerint értesíteni kell (Utasítás 18.1.5. p.).

A vonatszemélyzet értesíthető a vonalanként, vonalszakaszonként kiadott lassúmenet kimutatással, illetve Írásbeli rendelkezéssel.

22.1.2. Az Írásbeli rendelkezéssel történő értesítést az alábbi szövegminták alapján kell végezni:

22.1.2.1. —(állomások) között a — szelvények között legfeljebb...km/h sebességgel közlekedhet! (F. 1. sz. Jelzési Utasítás 2. sz. Függelék 2., 3., 5., 7. sz. ábra)

22.1.2.2. —(állomások) között a bal vágányon a — szelvények között legfeljebb 100 km/h, a jobb vágányon — szelvények között legfeljebb 40 km/h sebességgel közlekedhet! (F. 1. sz. Jelzési Utasítás 2. sz. Függelék 3., 7. sz. ábra)

22.1.2.3. —(állomások) között a — szelvények között legfeljebb 80 km/h, a — szelvények között pedig legfeljebb 20 km/h sebességgel közlekedhet! (F. 1. sz. Jelzési Utasítás 2. sz. Függelék 5. sz. ábra)

22.1.2.4. —(állomások) között a — szelvények között legfeljebb 40 km/h (30 km/h) sebességgel közlekedhet! A lassúmenet előjelző és a lassan bejárandó pályarész eleje jelző között csak m távolság van!

22.1.2.5.(állomás) átmenő fővágányán legfeljebb 20 km/h (30 km/h) (10 km/h) sebességgel közlekedhet! (F. 1. sz. Jelzési Utasítás 2. sz. Függelék 1., 12., 15. sz. ábra).

22.1.2.6.(állomás)-n a jobb átmenő fővágányon legfeljebb 30 km/h sebességgel közlekedhet! (F. 1. sz. Jelzési Utasítás 2. sz. Függelék 12. sz. ábra)

22.1.2.7.(állomás) ... sz. fővágányán (fővágányain) legfeljebb 10 km/h (20 km/h) (40 km/h) sebességgel közlekedhet! (F. 1. sz. Jelzési Utasítás 2. sz. Függelék 6., 7., 15. sz. ábra)

22.1.2.8.(állomás) átmenő fővágányán (fővágányain) és a sz. fővágányán (fővágányain) legfeljebb 20 km/h sebességgel közlekedhet! (F. 1. sz. Jelzési Utasítás 2. sz. Függelék 7. sz. ábra)

22.1.2.9.(állomás) valamennyi fővágányán legfeljebb 20 km/h sebességgel közlekedhet! (F. 1. sz. Jelzési Utasítás 2. sz. Függelék 7. sz. ábra)

22.1.2.10.(állomás) átmenő fővágányán 60 km/h, valamennyi többi fővágányán legfeljebb 20 km/h sebességgel közlekedhet!

22.1.2.11.(állomás) átmenő fővágányában fekvősz. váltón legfeljebb 20 km/h (10 km/h) (40 km/h) sebességgel közlekedhet! (F. 1. sz. Jelzési Utasítás 2. sz. Függelék 7., 9., 13. sz. ábra)

22.1.2.12.(állomás) ... sz. fővágányában fekvősz. váltón legfeljebb 10 km/h sebességgel közlekedhet! (F. 1. sz. Jelzési Utasítás 2. sz. Függelék 10. sz. ábra)

22.1.2.13.(állomás) kezdőpont (végpont) felőli oldalán a bejárat jelző és a váltók között legfeljebb 30 km/h sebességgel közlekedhet! (F. 1. sz. Jelzési Utasítás 2. sz. Függelék 4. sz. ábra)

22.1.2.14. A naponta váltakozó munkahelyen folyó fenntartási munkák esetén alkalmazható: — állomások és a — sz. szelvények között, váltakozó munkahelyen kitűzés szerint legfeljebb... km/h sebességgel közlekedhet! (F. 1. sz. Jelzési Utasítás 2. sz. Függelék 16. sz. ábra)

22.1.2.15.(állomás) átmenő fővágányán kitűzés szerint legfeljebb... km/h sebességgel közlekedhet! (F. 1. sz. Jelzési Utasítás 2. sz. Függelék 12. sz. ábra)

22.1.2.16.(állomás) átmenő fővágányában fekvősz. váltón kitérő irányban legfeljebb 10 km/h sebességgel közlekedhet! (F. 1. sz. Jelzési Utasítás 2. sz. Függelék 17., 18.sz. ábra)

22.1.2.17.(állomás)-n a jobb és a bal átmenő fővágányban fekvő ... sz. váltón kitérő irányban legfeljebb 10 km/h sebességgel közlekedhet! (F. 1. sz. Jelzési Utasítás 2. sz. Függelék 18. sz. ábra)

22.1.2.18.(állomás) átmenő fővágányán legfeljebb 40 km/h sebességgel! Átmenő fővágányában fekvősz. váltón kitérő irányban legfeljebb 10 km/h sebességgel közlekedhet! (F. 1. sz. Jelzési Utasítás 2. sz. Függelék 13. sz. ábra)

22.1.2.19. —(állomások) között a — szelvények között (egyéb vonatok részére) legfeljebb 20 km/h sebességgel közlekedhet! (F. 1. sz. Jelzési Utasítás 2. sz. Függelék 11. sz. ábra)

22.1.2.20. —(állomások) között a — szelvények között (motorvonatok részére) legfeljebb 40 km/h sebességgel közlekedhet! (F. 1. sz. Jelzési Utasítás 2. sz. Függelék 11. sz. ábra)

22.2. ÍRÁSBELI RENDELKEZÉS SZÖVEGMINTÁK AZ F.1.SZ. JELZÉSI UTASÍTÁS, AZ F.2. SZ. FORGALMI UTASÍTÁS ÉS FÜGGELÉKEI VONATKOZÓ PONTJAIHOZ A VONATSZEMÉLYZET ÉRTESÍTÉSÉRE

22.2.1. A váltókra engedélyezettnél bármely ok miatt kisebb sebességgel való áthaladásra (Utasítás 2.4.1., 16.2.8. p., F.1. sz. Jelzési Utasítás 5.15.1., 5.15.6.7., 5.15.6.9. p., 2. sz. Függelék):

a) Ha a váltó egyvágányú pálya állomásán az átmenő fővágányban van:

..... (állomás) átmenő fővágányában lévősz. váltón legfeljebb km/h sebességgel közlekedhet!

b) Ha a váltó kétvágányú pálya állomásán valamelyik átmenő fővágányban van:

..... (állomás) jobb (bal) átmenő fővágányában fekvősz. váltón legfeljebb km/h sebességgel közlekedhet!

c) Ha a váltó egy-, vagy kétvágányú pálya állomásán nem az átmenő fővágányban hanem más fővágányban van:

..... (állomás) ... sz. fővágányában fekvősz. váltón legfeljebb km/h sebességgel közlekedhet!

- d) Ha a váltó egyvágányú pálya állomásán az átmenő fővágányban van és a sebességkorlátozás csak a váltó kitérő irányára vonatkozik:

..... (állomás) átmenő fővágányában lévősz. váltón kitérő irányban legfeljebb km/h sebességgel közlekedhet!

- e) Ha a váltó kétvágányú pálya állomásán valamelyik átmenő fővágányban van és a sebességkorlátozás csak a váltó kitérő irányára vonatkozik:

..... (állomás) a jobb (bal) átmenő fővágányában lévősz. váltón kitérő irányban legfeljebb km/h sebességgel közlekedhet!

Ha a Lassúmenet-jelzők nincsenek kitűzve, akkor a fenti rendelkezések szövegét ki kell egészíteni:

A sebességkorlátozásra vonatkozó jelzőeszköz kitűzve nincs szöveggel.

22.2.2. Felvágott váltónak a biztosítóberendezésből történt kikapcsolásáról, továbbá a váltóra elrendelt sebességkorlátozásról (Utasítás 2.9.4.5. p.):

- a) Ha a felvágott váltó egyvágányú pálya állomásán az átmenő fővágányban van:

..... (állomás) átmenő fővágányában fekvősz. felvágott váltót a biztosítóberendezésből kikapcsolták, a váltón legfeljebb 5 km/h sebességgel közlekedhet!

- b) Ha a felvágott váltó kétvágányú pálya állomásán valamelyik átmenő fővágányban van:

..... (állomás) a jobb (bal) átmenő fővágányában fekvősz. felvágott váltót a biztosítóberendezésből kikapcsolták, a váltón legfeljebb 5 km/h sebességgel közlekedhet!

- c) Ha a felvágott váltó egy-, vagy kétvágányú pálya állomásán nem az átmenő fővágányban, hanem más fővágányban van:

..... (állomás)sz. fővágányában fekvősz. felvágott váltót a biztosítóberendezésből kikapcsolták, a váltón legfeljebb 5 km/h sebességgel közlekedhet!

Eredetileg a biztosítóberendezésbe be nem kapcsolt váltóknál a kikapcsolásra vonatkozó „váltót a biztosítóberendezésből kikapcsolták” szöveg értelemszerűen elmarad.

Ha a Lassúmenet-jelzők nincsenek kitűzve, akkor a fenti rendelkezések szövegét ki kell egészíteni:

„A sebességkorlátozás kitűzve nincs” szöveggel.

22.2.3. A nyíltvonali rakodóhelyek és sajátcélú vasúti pályahálózatok váltózárkulcsainak átadása a kiszolgáló vonat vonali tolatásvezetőjének (Utasítás 2.11.4.1. p.):

..... — állomások közötti rakodóhely (sajátcélú vasúti pályahálózat) számú, ... jelű váltózárkulcsa(i) (főkulcsa) átadva.

22.2.4. A nyíltvonali fénysorompó használhatatlansága esetén (Utasítás 3.6.2. p.):

..... — állomások között asz. szelvényben lévő fénysorompó használhatatlan.

22.2.5. Ha a nyíltvonali fénysorompón a kézi kezelés ellenére a villogó fehér fény nem szüntethető meg (Utasítás 3.6.3. p.):

..... — állomások között aszámú szelvényben lévő fénysorompó használhatatlan, a közút felé villogó fehér jelzést ad, az útátjáró előtt meg kell állni, ha a vonat áthaladásával a közúti forgalmat veszélyezteti.

22.2.6. Az állomási fénysorompó használhatatlan, a kijáró vonat részére (Utasítás 3.7. p.):

..... állomásonsz. szelvényben lévő SR fénysorompó használhatatlan.

22.2.6.1. Ha az állomási fénysorompón a kézi kezelés ellenére a villogó fehér fény nem szüntethető meg (Utasítás 3.7.1. p.):

..... állomáson az SR fénysorompó használhatatlan, a közút felé villogó fehér jelzést ad, az útátjáró előtt meg kell állni, ha a vonat áthaladásával a közúti forgalmat veszélyezteti.

22.2.7. A teljes sorompó használhatatlansága esetén a jelzőőr kiérkezéséig (Utasítás 3.1.6., 3.9.1. p.):

..... — állomások között (..... állomáson) asz. szelvényben lévő teljes sorompó használhatatlan, a sorompórudak nyitott állapotban vannak, az útátjáró előtt meg kell állni, ha a vonat áthaladásával a közúti forgalmat veszélyezteti.

22.2.8. Nyílt pályán vagy nyíltvonalai szolgálati helyen, továbbá a sajátcélú vasúti pályahálózaton vonattal végzendő tolatás engedélyezéséről (Utasítás 4.1.3., 4.1.3.4., 4.1.4., 4.4.2., 5.2.2.p., Függelék 19.1.2. c) alpont):

1) — állomások között asz. szelvényben (..... mrh.-n, rakodóhelyen, sajátcélú vasúti pályahálózaton) tolatást végez.

2) (elvégzendő feladatok).

3) A tolatást megkezdhető óra perc (megkezdésére engedélyt köteles kérni stb.), be kell fejezni (be kell szüntetni) óra perc. (Beszüntetés után a tolatás folytatásához újabb engedélyt kell kérni, befejezést be kell jelenteni.) Köteles legkésőbb elindulni (visszaindulni) óra perckor.

4) (esetleges tolatási korlátozások).

5) (esetlegesen más szolgálati ág, vagy a vasúttal szerződéses viszonyban álló munkáltatók dolgozóinak munkavégzése).

6) (esetlegesen átadott nyíltvonalai rakodóhelyek és sajátcélú vasúti pályahálózatok váltóinak váltózárkulcsai).

7) (esetlegesen átadott lezárható kocsifogó alátétek kulcsainak kezelése).

8) Tolatás befejezése után a kocsikat megfutamodás ellen biztosítani kell.

Az „esetleges” szövegrésszel kiegészített pontok rendelkezéseit értelemszerűen csak a felmerülésük esetén kell adni.

22.2.9. Túlhosszú vonat közlekedésekor (Utasítás 10.2.3. p.):

..... állomástól állomásig túlhosszú vonattal közlekedik. A vonat hossza az engedélyezett vonathosszt méterrel meghaladja.

22.2.10. A Műszaki Táblázatokban a kocsikra és mozdonyokra vonatkozó tengelyterhelés, sérülés, merev kapcsolórúddal kapcsolás, csak rakománnyal kapcsolás és utánfutóként történő továbbítás miatti sebességkorlátozásokról (Utasítás 11.1.1., 11.11., 11.14., 11.14.1., 11.15.1., 11.16., 11.18., 11.21.2., 11.21.3. p.):

..... — állomások között (.....sz. szelvényben pl. hídon stb.) asz. kocsi(k) (..... sor. mozdony(ok) tengelyterhelése (sérülés, merev kapcsolórúddal kapcsolás, csak rakománnyal kapcsolás, utánfutóként történő továbbítása) miatt legfeljebb km/h sebességgel közlekedhet!

22.2.11. –

22.2.12. –

22.2.13. –

22.2.14. Közlekedő vonatok számának az útvonal valamelyik állomásán történő megváltoztatása (Utasítás 14.4. p.):

..... állomástólsz. vonatként közlekedik.

22.2.15. A Szolgálati menetrendben meg nem jelölt más pályán közlekedő vonatok értesítése az eltérő pályán történő közlekedésről (Utasítás 15.1.6.)

..... — állomások között vágányon (pályán) közlekedik sz. vonatként.

22.2.16. Az Utasítás 16.sz. Függelékében fel nem sorolt, valamint a Szolgálati menetrendben meg nem jelölt több szolgálati hellyel rendelkező állomásokon (pályaudvarokon) a menetrendtől eltérően más szolgálati helyre történő közlekedésről (Utasítás 15.1.6.2. p.):

A menetrendtől eltérően szolgálati helyre (-ről) jár be (ki).

22.2.17. Állomástávolságú közlekedésre berendezett pályán követő vonat (személy-vágánygépkocsi, munkagép, továbbá egyedül vagy pótkocsikkal közlekedő tehervágány-gépkocsi) indítása a visszajelentés vétele előtt (Utasítás 15.3.2.4. p.):

..... — állomások között visszajelentés vétele előtt asz. vonatot követi.

22.2.18. Ha önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán az önműködő térközbiztosító berendezés használhatatlan, az első, beállított menetiránnyal szemben állomástávolságú követési rendben közlekedő vonat (Utasítás 3.3.3., 15.4.2.1., 15.4.2.2. p.):

- a) — állomások között az önműködő térközbiztosító berendezés használhatatlan, állomástávolságban közlekedik.
- b) A vonathál alkalmazható legnagyobb sebesség legfeljebb 40 km/h.
- c) Az állomásközben aszámú szelvényben(-ekben) lévő nyíltvonalai fénysorompók használhatatlanok, a közút felé villogó fehér jelzést ad, az útátjáró előtt meg kell állni, ha a vonat áthaladásával a közúti forgalmat veszélyeztet.
- d) — állomások között az önműködő térközjelzőket és azok jelzéseit a vonatközlekedés lebonyolítása során köteles figyelmen kívül hagyni. Ha az állomásközben lévő fehér árbocú térközjelző egy fedezőjelzőre, vagy bejárat jelzőre előjelzést is adó jelző egyben, akkor a térközjelzőtől úgy közlekedhet tovább, mintha az Megállj! állásra utaló előjelzést adott volna.
- e) — állomások között asz. szelvényben lévő.....jelű.....(nyíltvonalai bejárat-, fedező-) jelző használhatatlan, mellette megállás nélkül elhaladhat.

22.2.18.1. Ha önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán az önműködő térközbiztosító berendezés használhatatlan (Utasítás 15.4.2.1., 15.4.2.2. p.):

- a) — állomások között az önműködő térközbiztosító berendezés használhatatlan, állomástávolságban közlekedik.
- b) A vonathál alkalmazható legnagyobb sebesség legfeljebb 40 km/h.
- c) Az állomásközben aszámú szelvényben(-ekben) lévő nyíltvonalai fénysorompók használhatatlanok.
- d) — állomások között az önműködő térközjelzőket és azok jelzéseit a vonatközlekedés lebonyolítása során köteles figyelmen kívül hagyni. Ha az állomásközben lévő fehér árbocú térközjelző egy fedezőjelzőre, vagy bejárat jelzőre előjelzést is adó jelző egyben, akkor a térközjelzőtől úgy közlekedhet tovább, mintha az Megállj! állásra utaló előjelzést adott volna.

- e) — állomások között asz. szelvényben lévő.....jelű.....(nyíltvonali bejárati-, fedező-) jelző használhatatlan, mellette megállás nélkül elhaladhat.

22.2.19. Az E.12. sz. Utasításban meghatározott esetekben, ha a vonat kocsivizsgálóval nem rendelkező állomásról indult (Utasítás 15.8.5.12.p.):

A vonatot állomáson műszaki kocsivizsgálat céljából meg kell állítani.

22.2.20. –

22.2.21. –

22.2.22. A vonat számát és előrelátható indulási idejét nem lehetett közölni valamelyik nyíltvonali vagy sajátcélú vasúti pályahálózaton szolgálatot végző sorompókezelővel illetve jelzőőrrel (Utasítás 15.9.4. p.):

..... — állomások között asz. szelvényben lévő útsorompó kezelőjét (útátjáró jelzőőrt) nem lehetett értesíteni a vonat előrelátható indulási idejéről.

22.2.23. A vonatforgalmat érintő, nem vágányzár keretében az elsodrési határon belül végzett munkáknál akkor, ha a munkavégzés időtartamára technológiai és/vagy munkabiztonsági sebességkorlátozást vezettek be, a munkavégzés időtartama alatt közlekedő valamennyi vonat részére (Utasítás 18.3.1.3. p.):

..... — állomások közöttsz. szelvényben (.....sz. szelvénytőlsz. szelvényig) a pályán az elsodrési határon belül munkát végeznek, ezért asz. szelvényben (.....sz. szelvénytőlsz. szelvényig) legfeljebbkm/h sebességgel közlekedhet.

22.2.24. A vonatforgalmat érintő, nem vágányzár keretében az elsodrési határon belül végzett munkáknál akkor, ha a munkavégzés időtartamára technológiai és/vagy munkabiztonsági sebességkorlátozást vezettek be, de a munka befejezését a közölt időre nem jelentették be, valamennyi közlekedő valamennyi vonat részére (Utasítás 18.3.1.5. p.):

..... — állomások közöttsz. szelvényben (.....sz. szelvénytőlsz. szelvényig) a pályán az elsodrési határon belül munkát végeznek, ezért asz. szelvényben (.....sz. szelvénytőlsz. szelvényig) legfeljebbkm/h sebességgel közlekedhet.

22.2.25. Alagútban — ahol félre álló hely van biztosítva — nem vágányzár keretében, az elsodrési határon belül munkát végeznek, az alagútban munkát végzők biztonsága érdekében valamennyi indítandó vonat részére (Utasítás 18.3.1.6. p.):

.....állomáson, vagy — állomások közöttsz. szelvényben (.....sz. szelvénytőlsz. szelvényig) az alagútban, az elsodrési határon belül munkát végeznek, ezért a munkahely megközelítése fokozott figyelemmel olyan sebességgel — legfeljebb 15 km/h-val — történhet, hogy a vonat a jelentkező akadály előtt megállítható legyen.

22.2.26. Érvényes lassújel kimutatás hiányában a valamennyi érvényes lassújelekről, illetve lassújel kimutatásban nem szereplő lassújelekről történő értesítés (Utasítás 16.2.8., 18.1.7. p., F.1. sz. Jelzési Utasítás 5.15.1., 5.15.6.7., 2.sz. Függelék):

a) Lassan bejárandó pályarész van egyvágányú pályán a nyílt vonalon:

..... — állomások között a — sz. szelvények között legfeljebb km/h sebességgel közlekedhet!

b) Lassan bejárandó pályarész van kétvágányú pályán a nyílt vonalon:

..... — állomások között a jobb (bal) vágányon a — sz. szelvények között legfeljebb km/h sebességgel közlekedhet!

c) Egymás után több lassan bejárandó pályarész van egyvágányú pályán a nyílt vonalon:

..... — állomások között a — sz. szelvények között legfeljebb km/h, a — sz. szelvények között legfeljebb km/h sebességgel közlekedhet!

d) Lassan bejárandó pályarész van egyvágányú pályán a nyílt vonalon, a lassúmenet előjelző és a lassan bejárandó pályarész eleje jelző között nincs meg az általános fékúttávolság:

..... — állomások között a — sz. szelvények között legfeljebb km/h sebességgel közlekedhet! A lassúmenet előjelző és a lassan bejárandó pályarész eleje jelző között csak m távolság van!

e) Lassan bejárandó pályarész van naponként váltakozó munkahelyen egyvágányú pályán a nyílt vonalon:

..... — állomások és a — sz. szelvények között, váltakozó munkahelyen kitűzés szerint legfeljebb km/h sebességgel közlekedhet!

f) Lassan bejárandó pályarész van egyvágányú pálya állomásán a biztonsági határjelzőn belül az átmenő fővágányon:

..... (állomás) átmenő fővágányán legfeljebb km/h sebességgel közlekedhet!

g) Lassan bejárandó pályarész van egyvágányú pálya állomásán a biztonsági határjelzőn belül az átmenő fővágányon rövid hosszban:

..... (állomás) átmenő fővágányán a — szelvények között legfeljebb km/h sebességgel közlekedhet!

h) Lassan bejárandó pályarész van a biztonsági határjelzőn belül kétvágányú pálya állomásán az átmenő fővágányon:

..... (állomás) a jobb (bal) átmenő fővágányán legfeljebb km/h sebességgel közlekedhet!

i) Lassan bejárandó pályarész van a biztonsági határjelzőn belül állomáson a nem átmenő fővágányon(-okon):

..... (állomás) sz. fővágányán (fővágányain) legfeljebb km/h sebességgel közlekedhet!

j) Lassan bejárandó pályarész van a biztonsági határjelzőn belül állomáson, az átmenő fővágányon és ugyanakkor más fővágányon(okon) is:

..... (állomás) átmenő és a sz. fővágányán (fővágányain) legfeljebb km/h sebességgel közlekedhet!

k) Lassan bejárandó pályarész van állomáson valamennyi fővágányon a biztonsági határjelzőn belül:

..... (állomás) valamennyi fővágányán legfeljebb km/h sebességgel közlekedhet!

l) Lassan bejárandó pályarész van a biztonsági határjelzőn belül állomáson valamennyi fővágányon, de az átmenő fővágányon más sebességkorlátozás van, mint a többi fővágányon:

..... (állomás) átmenő fővágányán legfeljebb km/h, valamennyi többi fővágányán legfeljebb km/h sebességgel közlekedhet!

m) Lassan bejárandó pályarész van állomáson a bejáratú jelző és az első bejáratú váltó között:

..... (állomás) (kezdőpont, végpont) felőli oldalán a bejáratú jelző és az első bejáratú váltó közötti hibás pályarész miatt a kitűzött jelzőeszközökkel megjelölt helyen legfeljebb km/h sebességgel közlekedhet!

Ha a Lassúmenet-jelzők nincsenek kitűzve, akkor a fenti rendelkezések szövegét ki kell egészíteni:

„A sebességkorlátozás kitűzve nincs.” szöveggel.

n) Lassúmenetek jelzésére szolgáló jelzők kitűzésének hiánya felfedezése esetén a jelzők hiányáról:

..... — állomások és a — sz. szelvények között (..... (állomás stb.) elrendelt km/h sebességkorlátozásnál (lassúmenet előjelző, lassúmenet eleje jelző, lassúmenet vége jelző) kitűzve nincs.

A szövegben a lassúmenet helyének meghatározásakor értelemszerűen kell alkalmazni az a) — m) alpontokban és a Függelék 22.1.sz. pontjában foglaltakat.

22.2.27. Az ideiglenes lassúmenetekben a kimutatás érvénytartamán belül történt változásokról (korlátozás mérve, kimutatásban szereplő lassúmenet érvénytartamának meghosszabbítása, tervezettnél előbbi megszűnése stb.) történő értesítés (Utasítás 18.1.11. p.):

a) A korlátozás mérvének változása esetén:

..... — állomások között a — szelvények között az érvényes lassújel kimutatástól eltérően legfeljebb km/h sebességgel közlekedhet!

b) A korlátozás tervezettnél előbbi megszűnése esetén:

..... — állomások között a — szelvények között az érvényes lassújel kimutatásban feltüntetett lassújel megszűnt!

22.2.28. Felhatalmazás forgalmi szolgálattevővel nem rendelkező állomáson, megállóhelyen, megálló-rakodóhelyen történő rendkívüli áthaladásra (Utasítás 15.17.10.2. p.):

..... állomáson (megállóhelyen, megálló-rakodóhelyen) rendkívüli módon áthaladhat.

155 — 156. oldalig fenntartva

22.2.29. Ha a szolgálati helyen nincs kijáratí jelző, vagy ha van, de nincs előjelzője, illetve a bejáratí jelző nem ad előjelzést a kijáratí jelzőre és a bejáratí oldalon a bejáratí váltóknál az érkező vonat felé Felhívás az áthaladásra! jelzés adására a szolgálatí helyen igénybe vehető dolgozó nincs, az előrelátható áthaladásról történő értesítés (Utasítás 15.17.10.4. p.):

..... állomáson rendkívüli módon áthalad, a bejáratí váltóknál az érkező vonat felé Felhívás az áthaladásra! jelzést nem adnak.

22.2.30. Ha a biztosított szolgálatí helyről a vonat olyan vágányúton halad ki, amely vágányút mellett nincs egyéni-, csoport vagy közös kijáratí jelző (Utasítás 15.17.12. p.):

A vágányút mellett nincs kijáratí jelző. Ha nincs jól működő vonatbefolyásoló berendezés, az első térközjelzőig legfeljebb 15 km/h sebességgel közlekedhet.

22.2.31. Nem biztosított állomáson a bejáratí irány megváltoztatása (Utasítás 15.18.3. p.):

..... állomáson (kitérő, egyenes) irányba jár be.

22.2.32. Foglalt vágányra történő bejáratás (Utasítás 15.18.4.1., 15.18.4.2. p.):

..... állomáson foglalt vágányra jár be. A járható vágányrész hossza méter.

22.2.33. Ha valamely vonatot a meghatározott megállási helytől eltérő helyen kell megállítani (Utasítás 15.18.5.6. p.):

..... állomáson a kijelölttől eltérő helyen (..... sz. szelvényben, biztonsági határjelző előtt, kijáratí jelző előtt, forgalmi iroda előtt, kitűzött Megállj! jelzővel megjelölt helyen stb.) kell megállni.

22.2.34. Menetrend szerint áthaladó vonatok megállítása az állomáson, ha az állomáson nincs külön előjelzővel rendelkező kijáratí jelző, vagy pedig nincs a kijáratí jelzőre előjelzést is adó bejáratí jelző (Utasítás 15.18.7. p.):

..... állomáson (forgalmi okból, utasok le- és/vagy felszállása céljából stb.) megáll.

22.2.35. Fehér-vörös árbocú főjelző Megállj! jelzése melletti megállás nélküli elhaladásról történő értesítés (Utasítás 15.19.1.1. p.):

a) A jelző mellett Szabad az elhaladás! jelzést adnak:

..... — állomások között (..... állomáson, mrh.-n)sz. szelvényben lévő jelű (bejárat-, kijárat-, fedező-, térköz-, kezdő térköz-) jelző használhatatlan, mellette történő elhaladásra a Szabad az elhaladás! jelzés a mérvadó.

b) A jelző mellett Szabad az elhaladás! jelzést nem adnak:

..... állomás, megálló-rakodóhely kezdő-/végpont felőli oldalán a (kijárat-, fedező-, kezdő térközjelző) használhatatlan, mellette Szabad az elhaladás! jelzést nem adnak.

c) Önműködő biztosított térközjelzővel felszerelt pályán a nyíltvonali bejárat vagy fedezőjelző szerepét is betöltő jelző mellett engedély az elhaladásra:

..... — állomások közöttsz. szelvényben lévő jelű (nyíltvonali bejárat-, fedező-) jelző használhatatlan, mellette megállás nélkül elhaladhat.

22.2.36. Vonatindítás önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt kétvágányú pálya helytelen vágányára Hívójelzéssel. (Utasítás 15.19.1.5. p.):

..... — állomások között a helytelen vágányon közlekedik.

22.2.37. Kétvágányú vagy párhuzamos két egyvágányú pályán, valamint többvágányú pályán vonatközlekedést veszélyeztető körülményről vagy rendkívüli megállásról kapott értesítés alapján, ha a helyzet nem tisztázható (Utasítás 15.19.1.7. p.):

..... — állomások közöttsz. szelvénybensz. vonat vágányon rendkívüli okból megállt (vonatközlekedést veszélyeztető körülmény van). A helyzetről tegyen jelentést.

22.2.38. Ha önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán a kijárat jelzőn nem jelenik meg továbbhaladást engedélyező jelzés, és jól működő vonatbefolyásoló berendezés van (Utasítás 15.19.1.8.1. p.):

Lásd a Függelék 22.2.35.sz. pontját.

22.2.39. Ha önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán a kijáratí jelzőn nem jelenik meg továbbhaladást engedélyező jelzés, és nincs jól működő vonatbefolyásoló berendezés (Utasítás 15.19.1.8.2. p.):

1) (kijáratí jelző használhatatlanságára vonatkozó esetleges értesítés Függelék 22.2.35.sz. pont).

2) Az első térközjelzőig, legfeljebb 15 km/h sebességgel szabad haladni úgy, hogy a vonatot a jelentkező akadály előtt bármikor meg lehessen állítani.”

22.2.40. Munkavonat részére kiállítandó Írásbeli rendelkezés (Utasítás 15.21.2.3., 15.21.2.11. p., Függelék 31.3.13. p.):

1)
(A kirendelt műszaki irányító által közölt, a közlekedés közben figyelembe veendő különleges biztonsági és közlekedésszabályozási rendelkezések.)

2) — állomások között asz. szelvényig (megállás és a rakodás, illetve az egyéb munka helye) közlekedik. A munka végzésére engedélyezett időtartam: perc.

3) A munka befejeztével állomásra visszatér (..... állomásra továbbhalad).

4) A nyílt pályáról köteles óra perckor elindulni.

5) (a helyhez kötött jelzők kezeletlenségére és mellettük való elhaladásra vonatkozó értesítést).

6) Az alkalmazandó sebesség odaútban húzva (tolva) legfeljebb km/h, visszaútban húzva (tolva) legfeljebb km/h.

(Ha az a menetrendtől eltér, vagy ha a vonat menetrend nélkül közlekedik.)

7)sz. térközőrhelyet (vonatjelentő-őrhelyet) nem lehetett értesíteni a menetrendnélküli munkavonat közlekedéséről, ezért értesítés céljából meg kell állni.

8) A bejáratí jelzőt nem kezelik, a bejáratí (V-betűs) jelző előtt meg kell állni.

(Csak tolt menetben visszatérő munkavonat részére.)

9)
(A körülményeknek megfelelő egyéb rendelkezések.)”

Két állomás között egyidejűleg több munkavonat közlekedésénél és az FKG-nál figyelembe kell venni még a kiadott Végrehajtási Utasítás rendelkezéseit is.

22.2.41. A segélyvonat, illetve segélymozdony személyzetének értesítése (Utasítás 15.21.3.3.,15.21.3.4. p.):

- 1) — állomások között asz. szelvényben állósz. segélyre szoruló vonatig közlekedik.
 - 2) A segélyvonattal (segélymozdonnyal) a segélyre szoruló vonat előtt 1000 méteren belül fokozott óvatossággal, legfeljebb 15 km/h sebességgel szabad közlekedni, úgy hogy a jelentkező akadály előtt meg lehessen állni.
(Csak a távolbalátás korlátozottsága esetén.)
 - 3) A segélyre szoruló vonat az eredeti iránynak megfelelően vontatja be (eredeti irányával ellenkezőleg továbbítja) állomásra.
 - 4)
(A helyhez kötött jelzők kezeletlenségére és mellettük való elhaladásra vonatkozó értesítés.)
 - 5) Az alkalmazandó sebesség odaútban húzva (tolva) legfeljebb km/h, visszaútban húzva (tolva) legfeljebb km/h.
(Ha az a menetrendtől eltér, vagy ha a vonat menetrend nélkül közlekedik.)
 - 6)sz. térközhelyet (vonatjelentő-örhelyet) nem lehetett értesíteni a menetrend nélküli munkavonat közlekedéséről, ezért értesítés céljából meg kell állni.
 - 7) A bejárat (V-betűs) jelző előtt meg kell állni.
(Csak tolt menetben visszatérő vonat részére.)
 - 8)
(A körülményeknek megfelelő egyéb rendelkezések.)
- A fentieket értelemszerűen a helyzettől függően kell alkalmazni.

22.2.42. 6000 kg-nál könnyebb járművek közlekedtetése önműködő biztosított térközhelyekkel felszerelt pályán (Utasítás 15.21.4. p.):

- 1) állomásra óra perckor kell beérkezni (visszaérkezni). (Akkor nem kell, ha a jármű a következő állomásig megállás nélkül közlekedik.)
 - 2) A bejárat jelzőt nem kezelik. A behaladásra Hívójelzést, Szabad az elhaladás! jelzést adnak, vagy előszóval kap értesítést. (Csak a nyílt pályáról az ódaútban használt vágányon visszatérő jármű részére.)
- A fentieket ki kell egészíteni értelem szerint a munkavonatokra vonatkozó rendelkezésekkel.

22.2.43. A nyílt pálya meghatározott pontjáig közlekedő és onnan az állomásra visszatoló vonat értesítése a visszatolásról és annak előrelátható indulási idejéről (Utasítás 16.2.10. p.):

A munkavonatra vonatkozóan a Függelék 22.2.42.sz. pontjában leírtak értelemszerű alkalmazása.

22.2.44. A lassan bejárandó pályarészek helyéről és az azokon alkalmazható sebességről a vonatok személyzetének értesítése (Utasítás 18.1.5. p.):

A lassújelekre vonatkozóan a Függelék 22.1., 22.2.sz. pontjaiban leírtak értelemszerű alkalmazása.

22.2.45. A vágányzár idejében közlekedő vonatok személyzetének értesítése a vágányzárról (Utasítás 18.4.9.1., 18.4.9.2., 18.4.9.3., 18.4.7.3. p.):

a) Egyvágányú pályán:

..... — állomások között óra perctől óra perccig vágányzár.

b) Kétvágányú pályán:

..... — állomások között óra perctől óra perccig (jobb, bal) vágányon vágányzár.

22.2.46. A vágányzárról értesített vonatok személyzetének értesítése a vágányzárás korábbi befejezéséről (Utasítás 18.4.10.2., 18.4.7.3. p.):

a) Egyvágányú pályán:

..... — állomások között óra perctől óra perccig tervezett vágányzár óra perckor korábban befejezve.

b) Kétvágányú pályán:

..... — állomások között óra perctől óra perccig (jobb, bal) vágányon tervezett vágányzár óra perckor korábban befejezve.

22.2.47. Az új, bővített vagy átalakított, továbbá hozzáépítés miatt megváltoztatott vágányzatról, illetve jelző- és biztosítóberendezések valamint újonnan épített vagy átalakítás során megváltoztatott felsővezetéki berendezés üzembe helyezéséről történő értesítés (18.4.11. p.):

A pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbsege által előírtak szerint.

22.2.48. Értesítés megálló-rakodóhelyeken és rakodóhelyeken, továbbá megállóhelyeken sűrű havazás vagy hófúvás alkalmával rendkívüli áthaladtatásról, ahol az indítás a pályaviszonyok miatt rendes körülmények között is nehéz (Utasítás 19.2.4. p.):

..... — állomások között (mrh., rh., mh.)-en sűrű havazás (hófúvás) miatt rendkívüli módon áthalad.

22.2.49. Hótorlaszban elakadt vonat kiszabadítása céljából közlekedő segélymenet értesítése (Utasítás 19.3. p.):

1) — állomások között szelvényben lévő hótorlaszban elakadt sz. vonat kiszabadítása céljából MRN közlekedik.

2) szolgálati helyen (helyeken) tájékozódás céljából meg kell állni.

22.2.50. Kémszemle menet értesítése (Utasítás 20.2.1. p.):

..... — állomások között a pálya megvizsgálása céljából kémszemle menetként MRN közlekedik.

22.2.51. KÖFI vonalon a használhatatlan vagy nem kezelt bejárat és kijárat jelzőről történő értesítés, ha a Hívójelzés nem vezérelhető ki vagy ha a főjelző Hívójelzést adó berendezéssel nincs felszerelve (Függelék 5.2.3., 5.2.5. p.):

..... állomáson jelű bejárat (kijárat) jelző használhatatlan (nem kezelhető), a jelzőnél Szabad az elhaladás! jelzést nem adnak, mellette történő elhaladásra a forgalomirányítótól engedélyt kell kérni.

22.2.52. Mellékvonalon és egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett, illetve kijelölt vonalon szolgálat szünetelés tartama alatt közlekedtetendő rendkívüli vonat személyzetének adott utasítás az útsorompó lezárására, illetve az útátjáró fedezésére (Függelék 6.7.1. p.):

A pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége által kiadott Végrehajtási Utasítás szerint.

22.2.53. Személyzet nélküli szolgálati helyen történő tolatás engedélyezése (Függelék 6.8.1., 6.8.2. p.):

Lásd a Függelék 22.2.8.sz. pontját.

22.2.54. Mellékvonalon és egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett illetve kijelölt vonalon menetrendtől eltérő vonattalálkozás esetén történő értesítés (Függelék 6.13.7.1. p.):

a) Vonatkeresztezés esetén:

Menetrendtől eltérően a sz. vonattal szolgálati helyen keresztezik.

b) Vonatmegelőzés esetén:

Menetrendtől eltérően a sz. vonatot szolgálati helyen megelőzi.

Egyebekről a Végrehajtási Utasításban előírtak szerint.

22.2.55. Mellékvonalon és egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett illetve kijelölt vonalon szolgálatszünetelés esetén közlekedő rendkívüli vonat értesítése a félig önműködő jelzők használhatatlanságáról, kezeletlenségéről (Függelék 6.13.10.1. p.):

..... — állomások között a jelű jelző használhatatlan (kezeletlen), mellette és a jelző utáni váltókon legfeljebb 15km/h sebességgel haladhat.

22.2.56. MEFI, MERÁFI vonalon a használhatatlan bejárat és kijárat ellenőrző jelzőről történő értesítés (Függelék 6.14.2.9. p.):

..... állomáson jelű bejárat (kijárat) ellenőrző jelző használhatatlan (nem kezelhető), a jelzőnél Szabad az elhaladás! jelzést nem adnak, mellette történő elhaladásra a forgalomirányítótól engedélyt kell kérni.

22.2.57. –

22.2.58. Tolómozdonnyal történő közlekedés esetén (Függelék 21.3. p.):

a) Kapcsolt tolómozdony esetén:

Tolómozdony személyzetét:

..... állomástól állomásig kapcsolt tolómozdonyként közlekedik.

Vonatszámjelzetet (vonómozdony személyzetét):

..... állomástól állomásig kapcsolt tolómozdonnyal közlekedik.

b) Kapcsolatlan tolómozdony esetén:

Tolómozdony személyzetét:

1) — állomások között (.....sz. szelvényig) kapcsolatlan tolómozdonyként közlekedik.

2) állomásig tolja a vonatot.

(Ha állomásig tolja a vonatot)

3) sz. szelvényig tolja a vonatot. A tolás befejezése utánig (....sz. szelvényig, következő állomásig) követi a vonatot, vagyállomásra visszatér).

(Ha csak a nyílt pálya egy pontjáig tolja a vonatot)

4)

.....
(Önműködő fénysorompók működése a VU-ban előírtak szerint.)

5) Visszaútban a térköz- és fedezőjelzőket nem kezelik, a jelzők mellett történő elhaladásra (csak önműködő térközbiztosító berendezéssel fel nem szerelt pályán) kézijelzés a mérvadó.

(Vagy visszaútban irányváltás után a jelzők jelzései szerint közlekedik).

6) Visszaútban a bejáratí jelzőt kezelik (nem kezelik és a behaladásra Hívójelzés vagy kézi jelzés a mérvadó).

A tolómozdony személyzetét a helyzettől függően kell a fentieknek megfelelően értelemszerűen értesíteni.

Vonatszélyzetet (vonómozdony személyzetét):

..... állomástól állomásig (..... sz. szelvényig) kapcsolatlan tolómozdonnyal közlekedik.

22.2.59. Induló vonat megtolása állomáson (Függelék 21.5. p.):

A vonatot (feszültségmentesítés miatt, az indítás megkönnyítése végett) az állomás területén a sz. szelvényig kapcsolatlan tolómozdony tolja.

22.2.60. Ha önműködő középütközős kocsicsoport valamely kocsija futásképtelenné válik és a kocsicsoportból kisorozásra kerül (Függelék 25.3. p.):

..... állomáson a típusú (...../200.. sz. Rk.) engedéllyel továbbított önműködő középütközős kocsicsoportból a sz. koci futásképtelenné válás miatt kisorozásra került.

22.2.61. Rendkívüli küldemény(ek) továbbítása (Függelék 27.3.8.):

a) Általános érvényű továbbítási engedéllyel:

1) — állomások között (..... állomáson felveszi) típus méretre, valamint az egyéb küldeményre vonatkozó engedély alapján rendkívüli küldeményt(-eket) továbbít.

2)
(A H.6.sz. Utasítás 4. sz. mellékletében közölt, a rendelkezési szakasz állomásaira, állomásközeire vonatkozó különleges továbbítási előírások, korlátozások a haladás sorrendjében, pl.: sebesség, kísérés, szomszédos vágányon a közlekedés korlátozása stb.).

b) Egyedi továbbítási engedéllyel:

1) — állomások között (..... állomáson felveszi)/20... sz. Rk. engedély alapján rendkívüli küldeményt(-eket) továbbít.

2)
(Az egyedi továbbítási engedélyben előírt, a vonal útvonalán fekvő állomásokra, állomásközökre vonatkozó különleges továbbítási előírások, korlátozások a haladás sorrendjében, pl.: sebességkorlátozás, kísérés, szomszédos vágányon a közlekedés korlátozása, tengelyterhelés stb.).

22.2.62. Útsorompóval fel nem szerelt útátjáróknál a közút mellett elhelyezett „Vasúti átjáró kezdete”, illetve „Két- vagy több vágányú vasúti átjáró kezdete” (András kereszt) jelzők, továbbá a vasúti pálya mellett elhelyezett útátjáró jelző hiánya esetén (Utasítás 3.13. p.):

a) Útsorompóval fel nem szerelt útátjáróknál a közút mellett elhelyezett „Vasúti átjáró kezdete”, illetve „Két- vagy több vágányú vasúti átjáró kezdete” (András kereszt) jelzők hiánya esetén:

..... — állomások között sz. szelvényben lévő útátjáróhoz legfeljebb 15 km/h sebességgel érkezhetsz, és az útátjáróhoz történő közeledéskor Figyelj! jelzést köteles adni a „Vasúti átjáró kezdete” jelző hiánya miatt.

b) A vasúti pálya mellett elhelyezett útátjáró jelző hiánya esetén:

..... — állomások között sz. szelvényben lévő útátjáróhoz tartozó útátjáró jelző asz. szelvényből hiányzik.

22.2.63. Valamely főjelző, előjelző, vagy ismétlőjelző érvénytelenségéről értesítés (F.1. sz. Jelzési Utasítás 8.4.1. p.):

..... állomáson (..... — állomások között)
.....sz. szelvényben lévő jelű (főjelző, előjelző, ismétlőjelző megnevezése) jelző érvénytelen.

22.2.64. Valamely alak főjelző továbbhaladást megtiltó állásban vált használhatatlanná (F.1. sz. Jelzési Utasítás 8.6.1. p.):

..... állomáson (..... — állomások között)
.....sz. szelvényben lévő jelű (főjelző megnevezése) jelző használhatatlan, mellette történő elhaladásra a Szabad az elhaladás! jelzés a mérvadó.

22.2.65. Valamely alak főjelző továbbhaladást engedélyező, vagy feles állásban, alak előjelző továbbhaladást engedélyező jelzésre utaló állásban, vagy feles állásban vált használhatatlanná (F.1. sz. Jelzési Utasítás 8.6.2. p.):

a) Alak főjelző használhatatlanságáról:

..... állomáson (..... — állomások között)
.....sz. szelvényben lévő jelű (főjelző megnevezése) jelző továbbhaladást engedélyező (feles) állásban használhatatlan, mellette történő elhaladásra a Szabad az elhaladás! jelzés a mérvadó.

b) Alak előjelző használhatatlanságáról:

..... — állomások közöttsz. szelvényben lévő
..... jelű (előjelző megnevezése) jelző a főjelzőn továbbhaladást engedélyező jelzésre utaló (feles) állásban használhatatlan.

22.2.66. –

22.3. ETCS ÍRÁSBELI RENDELKEZÉS MINTÁK A MOZDONYSZEMÉLYZET ÉRTESÍTÉSÉRE

22.3.1.

1.sz. ETCS Írásbeli rendelkezés

Engedély az EOA meghaladására

Szolgálati hely: Dátum:...év.....hó... ..nap Idő:...óra....perc

.....

Vonatszám:.....

Hely:..... Vágányon:.....
(szelvényszám/ szolgálati hely)

1 ☐ Meghaladhatja az EOA-t.....
(szelvény/szolgálati hely)

2 ☐ Az alábbi maximális sebességgel közlekedhet:

.....km/h.....tól.....ig
(szelvény/szolgálati hely) (szelvény/szolgálati hely)

.....km/h.....tól.....ig
(szelvény/szolgálati hely) (szelvény/szolgálati hely)

.....km/h.....tól.....ig
(szelvény/szolgálati hely) (szelvény/szolgálati hely)

3 ☐ Mentessül a látra közlekedés alól

4 ☐ Állítsa az SR üzemmódban a sebességet.....km/h-ra

5 ☐ Állítsa az SR üzemmódban a távolságot.....méterre

6 ☐ További utasítások.....

Felhatalmazási szám:.....

Jelölje „X”-el azt a négyzetet, amely rendelkezése hatályos!

Az érvényesített rendelkezésnél töltsse ki a pontozott vonalakat!

Érvénytelenítse a nem érvényes szövegeket (pl.: szelvényszám/szolgálati hely)!

22.3.2.

2. sz. ETCS Írásbeli rendelkezés**Engedély a menet folytatására, miután a vonatot az ETCS megállította****Szolgálati hely: Dátum: ...év.....hó... ..nap Idő: ...óra....perc**

.....

Vonatszám:.....**Hely:..... Vágányon:.....**
(szelvénytérkép/ szolgálati hely)1 ☐ Ha nincs menetengedély, engedélyezett az SR üzemmódban történő indulás2 ☐ Válassza a tolatási üzemmódot3 ☐ Az alábbi maximális sebességgel közlekedhet:.....km/h.....tól.....ig
(szelvénytérkép/ szolgálati hely) (szelvénytérkép/ szolgálati hely).....km/h.....tól.....ig
(szelvénytérkép/ szolgálati hely) (szelvénytérkép/ szolgálati hely)4 ☐ Mentessül a látra történő közlekedés alól5 ☐ Ellenőrizze a vonalat az alábbi ok miatt:.....6 ☐ Jelentse a tapasztaltakat.....-nak/-nek7 ☐ Állítsa az SR üzemmódban a sebességet.....km/h-ra8 ☐ Állítsa az SR üzemmódban a távolságot.....méterre9 ☐ További utasítások.....

Felhatalmazási szám:.....

Jelölje „X”-el azt a négyzetet, amely rendelkezése hatályos!

Az érvényesített rendelkezésnél töltsen ki a pontozott vonalakat!

Érvénytelenítse a nem érvényes szövegeket (pl.: szelvénytérkép/ szolgálati hely)!

22.3.3.

3. sz. ETCS Írásbeli rendelkezés**Kötelező állvatartás elrendelése****Szolgálati hely: Dátum:...**év.....**hó...** ...**nap Idő:...**óra....perc

.....

Vonatszám:.....**Hely:..... Vágányon:.....**
(szelvényszám/ szolgálati hely)1 ☐ Maradjon állva a jelenlegi pozícióban2 ☐ További utasítások.....

Felhatalmazási szám:.....

Jelölje „X”-el azt a négyzetet, amely rendelkezése hatályos!

Az érvényesített rendelkezésnél töltsse ki a pontozott vonalakat!

Érvénytelenítse a nem érvényes szövegeket (pl.: szelvényszám/~~szolgálati hely~~)!

22.3.4.

4. sz. ETCS Írásbeli rendelkezés**A 3. sz. ETCS Írásbeli rendelkezés visszavonása****Szolgálati hely: Dátum: ...év.....hó... ..nap Idő: ...óra....perc**

.....

Vonatszám:.....**Hely:..... Vágányon:.....**
(szelvénytérkép/ szolgálati hely)1 ☐ A 3. sz. ETCS Írásbeli rendelkezés a következő felhatalmazási számmal (azonosítóval) visszavonva2 ☐ További utasítások.....

Felhatalmazási szám:.....

Jelölje „X”-el azt a négyzetet, amely rendelkezése hatályos!

Az érvényesített rendelkezésnél töltsse ki a pontozott vonalakat!

Érvénytelenítse a nem érvényes szövegeket (pl.: szelvénytérkép/szolgálati hely)!

22.3.5.

5. sz. Írásbeli rendelkezés**Kötelező korlátozások alatti menet****Szolgálati hely: Dátum:...**év.....**hó...** ...nap **Idő:...**óra....perc

.....

Vonatszám:.....**Hely:..... Vágányon:.....**
(szelvényszám/ szolgálati hely)1 ☐ Közlekedjen látra km/h.....tól.....ig
(szelvény/szolgálati hely) (szelvény/szolgálati hely)2 ☐ Az alábbi maximális sebességgel közlekedhet:.....km/h.....tól.....ig
(szelvény/szolgálati hely) (szelvény/szolgálati hely).....km/h.....tól.....ig
(szelvény/szolgálati hely) (szelvény/szolgálati hely).....km/h.....tól.....ig
(szelvény/szolgálati hely) (szelvény/szolgálati hely)3 ☐ Ellenőrizze a vonatot az alábbi ok miatt:.....4 ☐ Jelentse a tapasztaltakat.....-nak/-nek5 ☐ További utasítások.....

Felhatalmazási szám:.....

Jelölje „X”-el azt a négyzetet, amely rendelkezése hatályos!

Az érvényesített rendelkezésnél töltsse ki a pontozott vonalakat!

Érvénytelenítse a nem érvényes szövegeket (pl.: szelvényszám/szolgálati hely)!

22.3.6.

6. sz. Írásbeli rendelkezés**Tartalék**

22.3.7.

7. sz. ETCS Írásbeli rendelkezés**Engedély az SR üzemmódban való közlekedésre a mozgás
előkészítése után****Szolgálati hely: Dátum:...év.....hó... ..nap Idő:...óra....perc**

.....

Vonatszám:.....**Hely:..... Vágányon:.....**
(szelvényszám/ szolgálati hely)1 ☐ Elindulhat SR üzemmódban2 ☐ Meghaladhatja az EOA-t.....
(szelvény/szolgálati hely)3 ☐ Az alábbi maximális sebességgel közlekedhet:.....km/h.....tól.....ig
(szelvény/szolgálati hely) (szelvény/szolgálati hely).....km/h.....tól.....ig
(szelvény/szolgálati hely) (szelvény/szolgálati hely).....km/h.....tól.....ig
(szelvény/szolgálati hely) (szelvény/szolgálati hely)4 ☐ Mentesül a látra közlekedés alól5 ☐ Állítsa az SR üzemmódban a sebességet.....km/h-ra6 ☐ Állítsa az SR üzemmódban a távolságot.....méterre7 ☐ További utasítások.....

Felhatalmazási szám:.....

Jelölje „X”-el azt a négyzetet, amely rendelkezése hatályos!

Az érvényesített rendelkezésnél töltsse ki a pontozott vonalakat!

Érvénytelenítse a nem érvényes szövegeket (pl.: szelvényszám/szolgálati hely)!

23.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 18. Fejezetéhez)

**23.1 BIZTONSÁGI INTÉZKEDÉSEK ÉPÍTÉSI, ÁTALAKÍTÁSI
ÉS FENNTARTÁSI MUNKÁK ENGEDÉLYEZÉSE ELŐTT
ÉS VÉGZÉSE KÖZBEN**

23.1.1. A pályán, a vágányzaton és tartozékain, a felsővezetéki hálózaton, továbbá a jelző- és biztosítóberendezésen végzendő építési, átalakítási és fenntartási munkák engedélyezése előtt a Területi Vágányzári Bizottság valamennyi érdekelt szolgálati ág bevonásával köteles megvizsgálni, hogy az engedélyezendő munka hol, milyen mértékben érinti:

- a) az irányító és a végrehajtó forgalmi szolgálatot;
- b) a pálya, a vágányzat és tartozékai, a felsővezetéki hálózat, továbbá a jelző- és biztosítóberendezés rendes használatát, illetve kezelését, valamint
- c) az állomási, a pálya- és vonatszemélyzetnek az utasításokban, a Kezelési Szabályzatokban, a Végrehajtási Utasításokban és a rendeletekben szabályozott szolgálatát.

Meg kell vizsgálni, hogy hol, milyen szervezési, végrehajtási, kezelési és biztonsági intézkedésekre van szükség.

23.1.1.1. Ha a munka tartama alatt vagy a munka befejezése után a szolgálatot nem lehet az érvényes utasításokban, a Kezelési Szabályzatokban és a Végrehajtási Utasításokban korábban szabályozott módon végezni, akkor a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbsege a munka engedélyezésével egy időben valamennyi érdekelt szolgálati ág bevonásával, köteles az irányító és a végrehajtó szolgálatot minden részletre kiterjedően Végrehajtási Utasításban (Utasítás 1.1.4.p.) szabályozni.

Végrehajtási Utasítást kell készíteni és kiadni akkor is, ha a munkát a vágányzár keretében végzik, és emiatt még Vágányzári Utasítást is kell kiadni. A Végrehajtási Utasítást és a Vágányzári Utasítást nem szabad összevonni.

A Végrehajtási Utasításban részletesen közölni kell:

- a) hol, kik, milyen intézkedéseket kötelesek tenni a munka megkezdése előtt;
- b) hol, milyen vágány-, berendezési- vagy jelzési helyzet alakul ki a munka tartama alatt és a munka befejezése után;

- c) hogyan kell az állomási, a pálya-, a vonat- és más érdekelt személyzetet értesíteni a munka tartama alatti és a munka befejezése utáni helyzetről;
- d) hogyan kell a pályát, a vágányzatot, a jelző- és biztosítóberendezéseket használni illetve kezelni;
- e) mely állomások forgalmi szolgálattevői, milyen szöveggel és miről kötelesek értesíteni a vonatok személyzetét.

23.1.1.2. A pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége a Végrehajtási Utasítást köteles megküldeni valamennyi érdekelt szolgálati főnökségnek, és a munkában résztvevő külső vállalkozásoknak, a munka megkezdésére csak a nyugtázások (Utasítás 18.4.5.p.) beérkezése és a szükséges intézkedések végrehajtásának ellenőrzése után adhat engedélyt.

23.2. TERVEZÉSI, ENGEDÉLYEZÉSI IRÁNYELVEK, FORGALMI TECHNOLÓGIA ÉS KOORDINÁCIÓS INTÉZKEDÉSI TERV KÉSZÍTÉSE, JÓVÁHAGYÁSA

A pályaműködtetői kapacitásigény tervezési irányelveire, tervezésének vasútüzemi és műszaki feltételeire, az engedélyezési, jóváhagyási folyamatokra, típusaira és az azokra vonatkozó igénylési határidőkre, forgalmi technológia és koordinációs intézkedési terv készítésével kapcsolatos eljárásra vonatkozó részletes szabályokat mindenkor a pályahálózat működtető által kiadott, hatályos ***„Utasítás kapacitáskorlátozást eredményező karbantartási, fejlesztési és felújítási tevékenységek tervezéséről és üzemviteli feltételeiről”*** című utasítás tartalmazza.

175 — 176. oldalig fenntartva.

24.sz. FÜGGELÉK

A KÖZLEKEDÉSI HATÁROZMÁNYOK TÁBLÁZATAINAK TARTALMA

1. táblázat:

A pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége szakmai irányítása alá tartozó vonalak, továbbá az egyszerűsített forgalmi szolgálat ellátására berendezett illetve kijelölt vonalak jegyzéke.

2. táblázat:

Rendelkezési szakaszok és rendelkező állomások felsorolása.

3. táblázat:

A Műszaki Táblázatokban nem szereplő sajátcélú vasúti pályahálózatokra vonatkozó adatok.

a) 150 méternél kisebb ívsugarú sajátcélú vasúti pályahálózatok.

4. táblázat:

A leghosszabb, illetve a legkedvezőtlenebb térközök áthaladásához szükséges idők.

5. táblázat:

Állomásokra, forgalmi kitérőkre, megálló-rakodóhelyekre és pályaelágazásokra vonatkozó adatok.

a) Kimutatás azokról az állomásokról, ahol féksaru használható.

b) Az Utasítás és Függelékei alapján a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége hatáskörébe tartozó szabályozások:

— A sűrű forgalmú vonalak azon állomásai, ahol az elől haladó vonat zárjelző tárcsájának megtekintése pótolhatja a vonat vágányútjának ellenőrzéséhez szükséges tényleges bejárást (Utasítás 2.7.4. p.).

— Állomások felsorolása, ahol Vágányfoglaltsági naplót kell vezetni (Utasítás 2.7.5.1. p.).

— Vonat összeállító szolgálati helyek felsorolása, ahol átállás, vagy összetolás közben a vágány túlsó végén egyidejű tolatás végezhető (Utasítás 4.1.11.1. p.).

— Vonalak és állomásközök felsorolása, ahol a mozdonyok kialakítása miatt a jelzőkre történő előírt rálátási távolság a mozdony vezetőállásának menetirány szerinti jobb oldaláról nem biztosított a vonaton szolgálatot teljesítő vezető jegyvizsgáló (jegyvizsgáló) köteles a vonatató járművön figyelő szolgálatot ellátni (Utasítás 12.4.2. p.).

- Csatlakozó- és elágazó állomások felsorolása, ahol Üzemi Tervet kell készíteni (Függeléke 4.1.4. p.).
- Váltókezelővel nem rendelkező szolgálati helyek felsorolása, ahol a helyszíni állítású váltókat tolatás részére a vonatkísérők, illetve a tolatószemélyzet köteles állítani (Utasítás 2.9.2.1. pont).
- Szolgálati helyek felsorolása, ahol járműmegfutamodás vagy illetéktelen személyek által végzett tolatások megakadályozására kulccsal lezárható kocsifogó alátétet kell alkalmazni (Utasítás 5.2.2. pont).

6. táblázat:

A pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége által kijelölt állomások felsorolása, ahol a kijárat jelző, fedező-, és a kezdő térközjelző használhatatlansága vagy kezelésének tilalma esetén nem kell kézjelzést adni a használhatatlan vagy nem kezelt főjelző mellett.

7. táblázat:

Helyhez kötött jelzők felállítási helye, megjelölése és rendeltetése.

- a) Az általános fékúttávolságon belül elhelyezett jelzők felsorolása.
- b) Kimutatás a nyíltvonali őrizetlen váltókról.

8. táblázat:

A vonatfogadásra kötelezettek vonatfogadási helye.

- a) Pályaszintben lévő útátjárókra, továbbá Megállás helye-jelzőkre (F.1. sz. Jelzési Utasítás 5.7.3.3. p.) vonatkozó adatok.
- b) Kimutatás a V-betűs jelzővel rendelkező szolgálati helyekről (F.1. sz. Jelzési Utasítás 5.10.7. p.).

9. táblázat:

Világítási naptár.

10. táblázat:

Tolószolgálatra vonatkozó végrehajtási utasítások.

11. táblázat:

Állomásbejárásokra, ellenőrzésekre és éjszakai ellenőrzésekre vonatkozó külön rendelkezések.

12. táblázat:

A Forgalmi Csomópontok állomásfőnökségei és csatolt szolgálati helyeik.

25.sz. FÜGGELÉK

ÖNMŰKÖDŐ KAPCSOLÓKÉSZÜLÉKKEL FELSZERELT, SZÉLES NYOMTÁVRÓL NORMÁL NYOMTÁVRA ÁTSZERELT KOCSIK TOVÁBBÍTÁSÁRA ÉS KEZELÉSÉRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

25.1. Határállomásainkon, a vonalainkra belépő vagy Záhony körzetben átszerelt normál nyomtávolságú futóművel felszerelt széles teher- és tartálykocsik az érvényes nemzetközi egyezmények, illetve a külön kiadott szabályozások alapján vehetők át. Ezeket a kocsikat átrakás nélkül kell a belföldi rendeltetési, illetve az átmenő forgalomban a határátmeneti állomásainkra továbbítani.

Rakszelvényen túlrő küldeményként kell kezelni MC-0 és MC-1 jellel ellátott, illetve rendkívüli küldeményként az MC jellel ellátott kocsikat abban az esetben, ha azok az engedélyezett tengelyterhelést túllépik.

25.2. Az egy vagy több kocsiból álló, de azonos rendeltetési állomásra feladott küldemények átvehetők, ha az egy kocsiból álló küldeménynél a kocsi mindkét végére, több kocsiból álló azonos rendeltetésű küldeménynél pedig a kocsicsoport két szélső kocsijának végére szerelnek oldalütközőket és csavarkapcsokat, és a kocsikat — többi kocsinál — középütközős önműködő kapcsolókészülékkel kapcsolják össze.

Ha a kocsi (kocsicsoport) két végére nem szereltek oldalütközőket és csavarkapcsokat, akkor a küldeményt továbbítás előtt ki kell egészíteni a határállomásainkon rendelkezésre álló — az egyik végén középütközővel, illetve középütközős önműködő kapcsolókészülékkel, a másik végén pedig oldalütközőkkel és csavarkapcsokkal felszerelt — saját kocsikkal (közvetítő védőkocsikkal a továbbiakban: közvetítő kocsi), amelyek a széles kocsikat a rendeltetési helyükig, illetve visszaútban a kilépésükig kísérik.

Ha a normál nyomtávra átszerelt belföldi kocsirakományú küldemények Záhony rendeltetéssel kerültek feladásra, és itt azokat végleges rendeltetési állomásra újra feladják, a közvetítő kocsi felhasználásával rendeltetési állomásonként kell egymástól független kocsicsoportokat képezni.

25.3. Több kocsi (kocsicsoport) továbbítása esetén a középütközős önműködő kapcsolókészülékeket csak elkerülhetetlen esetben szabad szétkapcsolni. Ha a középütközős kocsicsoport valamely kocsija futásképtelenné válik, akkor azt jelenteni kell a hálózati főüzemirányítónak, aki rendelkezik az egész kocsicsoport, vagy a futásképtelenné vált kocsi kisorozásáról.

Kisorozás esetén sürgősen intézkedni kell a kisorozott kocsi helyreállítására és a két közvetítő kocsi kisorozó állomásra történő utánküldésére, melyre az érintett vállalkozó vasúti társaság rendelkezik. A kisorozásról a vonat személyzetét, a rendelkezési szakasz még hátralevő állomásait és a rendeltetési állomást, illetve a kilépő határállomást értesíteni kell.

Helyreállítás után a továbbítást, az engedélyben foglaltaknak megfelelően kell végrehajtani.

A rendeltetési helyen szétkapcsolt, középütközős kocsicsoportokat, az eredeti állapotnak megfelelően kell összeállítani és vonatba sorozni.

25.4. Középütközős önműködő kapcsolókészülékkel ellátott kocsik (kocsicsoportok) óvatosan guríthatók és szalaszthatók, ha egyébként az érvényes szabályok értelmében nem esnek más szempontból, gurítási vagy szalasztási korlátozás alá, illetve a továbbítási engedélyben nem tiltották meg a gurításukat vagy szalasztásukat.

Oldalütközővel felszerelt széles kocsinak rendes nyomtávolságú kocsival történő össze- és szétkapcsolása céljából csak akkor szabad a kocsik közé lépni, ha azok már állnak, és az ütközők érintkeznek.

25.5. A lefejtő állomás a kocsik kiürítése után, illetve a belépő határállomás az átvétel után az üres tartálykocsikat lebárcázva, kísérlével ellátva — a töltő, valamint a leeresztő nyílásokat kocsizárral lezárva — haladéktalanul Eperjeske állomásra, illetve a kocsiiintézőség intézkedése alapján meghatározott állomásra köteles küldeni.

25.6. A határállomás, illetve a feladási állomás kereskedelmi dolgozója a szabványos szelvényének megfelelő széles kocsik kivételével, a széles kocsikat, illetve a fuvarokmányt vagy a kísérlő levelet bárcával (H.6.sz. Utasítás U-minta) köteles ellátni. Egyebekben a H.6.sz. Utasításban foglaltak szerint kell eljárni.

25.7. A műszaki és kereskedelmi szolgálat dolgozói felelősek azért, hogy a rendkívüli küldemények fuvarokmányai csak a továbbítási feltételek feltüntetése és az alkalmazott bárcán (H.6.sz. Utasítás U-minta) történő előjegyzés, illetve a bárca megfelelő részének a fuvarokmányra történő felragasztása után kerüljenek a végrehajtó szolgálat dolgozói kezébe.

26.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 4.3.2., 8.2.1.sz. pontjához)

CSAK A GŐZMOZDONYOKRA ÉRVÉNYES ELŐÍRÁSOK**Fűtő**

26.1. Gőzmozdonyon a mozdonyvezető mellett szolgálatot végző műszaki dolgozó. Műszaki utasítások szabályozzák, hogy mikor kell kettő fűtőnek szolgálatot teljesíteni.

Fűtő jelenléte a tolatást végző mozdonyon

26.2. A mozdonyvezető tolatás közben nem végezhet egyedül szolgálatot. A fűtő tolatási szünetekben a tolatásvezető útján, a forgalmi szolgálattevőtől kért engedéllyel távozhat el a mozdonytól, ha az eltávozást a műszaki utasítások is megengedik.

A mozdonyok sebessége

26.3. Fordított állású szerkocsis gőzmozdonyok legfeljebb 50 km/h sebességgel közlekedhetnek. Fordított állású szertartályos mozdonyokra nincs sebességkorlátozás.

26.3.1. Hideg gőzmozdonyt a megrendelő által közölt, —legfeljebb azonban 50 km/h sebességű — tehervonattal szabad továbbítani.

Poggyázkocsi besorozása

26.4. Poggyázkocsit kell besorozni gőzmozdonyal továbbított tolató tehervonatra.

Vonatkísérővel közlekedő tehervonatra — poggyázkocsi hiányában — az első 10 kocsi közé fékállással (fékbódéval), kézifékkal, légfékkal és vészfékváltóval is felszerelt kocsit kell besorozni.

Robbanásveszélyes, tűzveszélyes bárcával ellátott kocsik besorozása

26.5. Robbanásveszélyes bárcával ellátott rakott kocsit a vonaton levő széntüzelésű mozdonyoktól legalább 6, olajtüzelésű gőzmozdonyoktól legalább 3 védőkocsival kell elválasztani.

26.5.1. Tűzveszélyes bárcával ellátott nyitott, ponyvával le nem takart kocsit a gőzmozdonytól legalább 10 védőkocsival kell elválasztani.

26.5.2. Gőzmozdonyal vontatott egész vonatot kitevő tűzveszélyes folyadékkal töltött vagy töltve volt tartálykocsik továbbításakor elegendő 2 védőkocsi.

**Mozdonyok, szerkocsik
besorozása**

26.6. Gőzmozdonyokat és a kapcsolás felőli végén ütközőkkel el nem látott szerkocsikat, különmenetben kell továbbítani az arra kiadott utasítások szerint. Mindkét végén ütközőkkel és kapcsolókészülékkel ellátott szerkocsi teher- és vegyesvonal bármely részében továbbítható. A szállított szerkocsin menet közben nem szabad tartózkodni.

**Vonali tolatásvezető helye
a vonaton**

26.7. A vonali tolatásvezető a gőzmozdonnyal továbbított, nem személyszállító vonaton, a legelső fékállással (fékbódéval) rendelkező kocsin köteles szolgálatot teljesíteni.

Figyelési kötelezettség

26.8. A fűtők műszaki és figyelő szolgálatát a mozdonyvezető köteles szabályozni.

27. sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 11.23. sz. pontjához)

**A PÁLYAHÁLÓZAT MŰKÖDTETŐ KÜLÖN ENGEDÉLYÉVEL
FUVAROZHATÓ RENDKÍVÜLI KÜLDEMÉNYEK
TOVÁBBÍTÁSA****27.1. Általános rendelkezések**

Rendkívüli küldemény meghatározása, az engedélyek fajtái

27.1.1. Rendkívülinek kell minősíteni a küldeményt, ha a rakomány külső méretei, tömege, kialakítása vagy egyéb tulajdonságai miatt – vasúti berendezésekre, vagy a járművekre tekintettel – továbbítása a pályahálózatot működtető vasúti társaság hálózatán különös nehézséget okoz, ezért közlekedtetése csak különleges műszaki és forgalmi intézkedések megtétele mellett engedhető meg.

27.1.2. A pályahálózatot működtető vasúti társaság külön engedélyével fuvarozható küldemények továbbítása történhet:

- általános érvényű (típusküldemény, valamint egyéb küldemény),
- egyedi engedély alapján.

27.2. Átvételi és továbbítási engedélyek kiadása, nyilvántartása

27.2.1. Rendkívüli küldemények fuvarozását a vállalkozó vasúti társaságok csak a pályahálózatot működtető vasúti társaság által kiadott átvételi engedély birtokában vállalhatják el.

Az átvételi engedélyt az Üzemirányító Központ a rendelkezésre álló pályavasúti informatikai rendszerben jeleníti meg. Az átvételi engedélyt az Üzemirányító Központ a vállalkozó vasúti társaság részére eljuttatja.

27.2.2. Általános érvényű engedéllyel továbbítható rendkívüli küldemény esetén az átvételi engedély egyben továbbítási engedély is.

Egyedi engedéllyel továbbítható rendkívüli küldemény esetén az átvételi engedélyen kívül a küldemény tényleges berakását (átvételét) követően az Üzemirányító Központ külön továbbítási engedélyt ad ki.

27.2.3. Az egyedi továbbítási engedélyt az Üzemirányító Központ adja ki a vállalkozó vasúti társaság kérésére a rendelkezésre álló pályavasúti informatikai rendszeren keresztül a továbbítási útvonalon érintett valamennyi szolgálati helyre, és az érintett pályavasúti szakszolgálatoknak.

Az egyedi továbbítási engedélyt az Üzemirányító Központ a vállalkozó vasúti társaság részére eljuttatja.

Az egyedi továbbítási engedélyekről külön erre a célra felfektetett nyilvántartást kell vezetni azokon az állomásokon, ahol pályavasúti informatikai rendszer nem áll rendelkezésre. A továbbítási engedély érvényességi idejének lejártá után a nyilvántartásban a vonatkozó adatokat érvényteleníteni kell.

27.3. A rendkívüli küldemény előkészítése továbbításra

A továbbító vonat kiválasztása, vonatba sorozás, tolatás

27.3.1. Rendkívüli küldemény — kivéve az annak minősülő személyszállító kocsit — személyszállító vonattal nem továbbítható.

27.3.2. Azon rendkívüli küldeményekből, amelyek továbbításánál műszaki, vagy pályavasúti, megfigyelésre kötelezett dolgozó jelenléte szükséges, vonatonként 4–4 kocsit, a mozdony után legfeljebb ötödikként lehet besorozni. Ezen korlátozás alá nem eső küldemények vonatba sorozására az F.2. sz. Forgalmi Utasítás előírásai érvényesek.

27.3.3. A vonatba sorozáskor az alábbiakat kell figyelembe venni:

- a külön honvédségi kísérelével továbbított szállítmányok bármilyen mennyiségben, bárhova besorozhatók a vonatba;
- az engedélyezett tengelyterhelést meghaladó kocsik bármilyen mennyiségben, bárhova besorozhatók a vonatba, ha műszaki dolgozó jelenléte nem szükséges;
- a küldeményt műszaki okok miatt (pl. merev kapcsolórúddal vagy csak rakománnyal összekapcsolt kocsik) csak a vonat végére sorozva (jelzőkocsi előtt) szabad továbbítani;
- a kiadott engedélyben foglaltakat.

27.3.4. A rendkívüli küldeménnyel csak olyan sebességgel szabad tolatni, hogy az esetleges akadályt jelentő eszközök, épületek, műtárgyak előtt meg lehessen állni. A tolatásvezető köteles a jelentkező akadály mellett az elhaladás lehetőségét megvizsgálni és a mozgás megkezdésére csak ezt követően adhat engedélyt.

**Rendkívüli küldemények
tényleges továbbításával
kapcsolatos értesítések**

27.3.5. Általános érvényű engedéllyel továbbítható rendkívüli küldemény esetében a küldemény tényleges vonatba sorozása után — a vonatfelvételt követően — a rendkívüli küldeményt továbbító vonatot indító állomás forgalmi szolgálattevője köteles a rendelkezésre álló pályavasúti informatikai rendszeren keresztül értesíteni a továbbítás útvonalában fekvő valamennyi informatikai rendszerrel ellátott rendelkező állomást.

Egyedi engedéllyel továbbítható rendkívüli küldemény esetében a küldemény tényleges vonatba sorozása után — a vonatfelvételt követően — a rendkívüli küldeményt továbbító vonatot indító állomás forgalmi szolgálattevője köteles a rendelkezésre álló pályavasúti informatikai rendszeren keresztül értesíteni a továbbítás útvonalában fekvő valamennyi informatikai rendszerrel ellátott szolgálati helyet.

27.3.5.1. Az általános érvényű engedély alapján közlekedő vonatról érkezett értesítést a Fejrovatos előjegyzési naplóban előjegyezni, külön nyilvántartást erről vezetni nem kell, az értesítésekhez a hozzáférést a pályavasúti informatikai rendszerben kell biztosítani. Az értesítésekről a pályavasúti informatikai rendszerrel nem rendelkező helyeken nyilvántartást vezetni nem kell.

27.3.5.2. Az egyedi engedély alapján közlekedő vonatról értesített forgalmi szolgálattevő az értesítést köteles előjegyezni a nyilvántartásba (27.2.3.). Amennyiben az értesítéshez történő folyamatos hozzáférést a pályavasúti informatikai rendszer biztosítja, a nyilvántartásban az értesítést előjegyezni nem kell.

Az értesített forgalmi szolgálattevő köteles az egyedi engedély alapján közlekedő vonatról értesíteni:

- a (kommunikációs) körzetéhez tartozó, pályavasúti informatikai rendszerrel nem rendelkező állomások forgalmi szolgálattevőit, akik a 27.2.3. pontban foglalt nyilvántartást kötelesek kiegészíteni a vonatazonosítóval (vonatszám, közlekedési dátum),
- az állomási személyzetet,
- a vonatfogadásra kötelezett pályaszemélyzetet az ÁVU-ban (VU-ban) előírtak szerint.

Az adott értesítésben közölni kell a forgalombiztonsági feltételeket is.

27.3.6. Egyedi engedéllyel továbbítható rendkívüli küldeményt továbbító vonat tényleges közlekedéséről az indító állomás forgalmi szolgálattevője köteles értesíteni a területileg illetékes forgalmi vonalirányítót. Ha a küldemény továbbítási útvonala több vonalirányítói szakaszt érint, akkor a forgalmi vonalirányítók kötelesek a szomszédos forgalmi vonalirányítókat értesíteni. Az értesítéseket lehetőség szerint a pályavasúti informatikai rendszeren keresztül kell megtenni. Az értesítéseknek tartalmazniuk kell a szállítás napját, az engedély számát, a korlátozási kódot, és a továbbító vonat számát, valamint a pályafenntartási műszaki munkavállaló és a felsővezetéki korlátozások szükségességét.

Amennyiben a rendkívüli küldemény továbbításánál az állomásokon vagy a nyílt vonalon pályafenntartási műszaki munkavállaló jelenléte is szükséges, akkor a forgalmi vonalirányító a rendkívüli küldeményt továbbító vonat várható közlekedésének időpontjáról értesíti a területi pályagazdálkodási diszpécser, aki köteles intézkedni a pályafenntartási műszaki munkavállaló folyamatos biztosításáról.

27.3.7. Amennyiben a rendkívüli küldemény továbbítása villamosított vonalakon történik és felsővezeték feszültségmentesítése szükséges, akkor a forgalmi szolgálattevő köteles ezt a körülményt (a rendkívüli küldeményt továbbító vonat várható közlekedésének időpontját, Rk-sorszámát és az engedélyben foglalt korlátozását) előre bejelenteni a villamos üzemi diszpécsernek, aki köteles intézkedni a felsővezeték feszültségmentesítéséről, földeléséről, illetve a továbbítási engedélyben kiadott feltételek biztosításáról.

27.3.8. A rendkívüli küldeményt továbbító vonatot indító, valamint az érintett rendelkező állomás forgalmi szolgálattevője a vonat személyzetét a rendkívüli küldeményről csak akkor köteles az F.2. sz. Forgalmi Utasítás 15.16.2. pontjában foglaltak szerint Írásbeli rendelkezéssel értesíteni, ha a továbbítás forgalomszabályozási, különleges forgalombiztonsági intézkedéseket követel (sebességkorlátozás, vonattalálkozás tilalma, kísérés stb.)

27.4. Rendkívüli küldemények továbbítása

27.4.1. Tilos a rendkívüli küldemények továbbítása — a kiadott engedély birtokában is — a következő esetekben:

- a) ha az üzemirányító szolgálat ilyen rendelkezést adott;

- b) rendkívüli események esetén (Utasítás 1.2.82., 1.2.88. p.) addig, amíg a pályamester, felsővezetékes szolgálat meg nem vizsgálta, hogy nincs-e a pálya mellett vagy felett úrszelvénybe nyúló akadály;
- c) ha a Fejrovas előjegyzési naplóba ilyen tartalmú bejegyzés történt.

A tilalmakról az érintett állomás forgalmi szolgálattevője köteles a küldemény tervezett útvonala szerinti rendelkező és szomszéd forgalomszabályozó állomás forgalmi szolgálattevőjét értesíteni. A rendkívüli küldeményt továbbító vonatot a tilalom alá eső érintett szolgálati hely előtti állomáson meg kell állítani, és azok csak külön engedély után továbbíthatók.

Rendkívüli küldemények továbbítása általános érvényű engedély (típusküldemény, valamint egyéb küldemény) alapján

27.4.2. Az általános érvényű átvételi engedéllyel továbbítandó küldemények esetében az engedély a betartandó különleges forgalombiztonsági feltételek megnevezése, felsorolása helyett csak a rá vonatkozó

korlátozás kódot tartalmazza.

Az általános érvényű engedéllyel továbbítható rakszelvényen túlérő típusküldemények méreteit és azok jelölését a H.6. sz. Utasítás tartalmazza.

Az egyes típusméretekhez tartozó korlátozó előírások a H.6. sz. Utasításban állomások, vonalak, illetve rendelkezési szakaszok szerint vannak kidolgozva.

27.4.3. Az általános érvényű engedéllyel továbbítható, nem rakszelvényen túlérő, egyéb küldemények megjelölése a következő:

- a) azok a nemzetközi küldemények, melyeket a belföldi vonalakon nem kell rendkívüli küldeményként kezelni (00);
- b) saját kerekein továbbított jármű (vonó/vontatott), melynek futásjóságát Futási Bizonylattal kell igazolni (06);
- c) nem rakszelvényen túlérő egyéb küldemény (pl. hosszú) (07);
- d) nem rakszelvényen túlérő tengelyterhelés túllépés (08);
(Műszaki Táblázatok II. 6.sz. Táblázat szerint engedélyezett)
- e) nem rakszelvényen túlérő tengelyterhelés túllépés (65);
(Műszaki Táblázatok II 6.sz. Táblázat vonalosztály oszlopában megadott határértékig, csak 2 és 4 tengelyes vasúti kocsikra).
- f) a küldemény a teljes útvonalon legfeljebb 60 km/h sebességgel továbbítható (01);
- g) a küldemény a teljes útvonalon legfeljebb 80 km/h sebességgel továbbítható (02);

27.4.4. Valamennyi ÁVU-ba be kell dolgozni az egyes típusküldemények továbbítása esetén betartandó, az állomásra és a rendelkezési szakaszra — ahol az állomás fekszik, illetve amelyek az állomásból kiágaznak — vonatkozó korlátozásokat.

A 27.4.3. sz. pontban a) – d) pontig vonatkozó küldemények esetében az F.2.sz. Utasításban foglaltakon túl egyéb általános korlátozás nincs.

Valamennyi ÁVU-ba be kell dolgozni a 27.4.3. sz. pontban e) pontra vonatkozó küldemény esetén a 27.5.3. pontban foglaltakat is.

27.4.5. A forgalmi szolgálattevők az egyes típusméreteknél, valamint a 27.4.3. sz. pontban felsorolt egyéb küldeményekre vonatkozó korlátozásokat az ÁVU-ból kötelesek megállapítani.

Rendkívüli küldemények továbbítása egyedi érvényű engedély alapján

27.4.6. Az egyedi érvényű engedéllyel továbbítandó küldemények esetében az engedély a rá vonatkozó korlátozás kódját, valamint a betartandó különleges forgalombiztonsági feltételeket tartalmazza.

A forgalmi szolgálattevők a továbbítási engedélyben rögzített állomási vágánycsoportra vonatkozó korlátozást az ÁVU-ból kötelesek megállapítani.

Rendkívüli küldemények továbbításával kapcsolatos egyéb rendelkezések

27.4.7. Valamennyi ÁVU-ba be kell dolgozni a H. 6. sz. Utasítás állomási vágányok rendkívüli küldemények továbbítása szempontjából történő csoportba sorolására vonatkozó (K,A,B,C,D,E,F) megjelölést.

27.4.8. A széles nyomtávra átszerelt fedett és tartály – illetve a kiadott engedélyben külön szabályozott – egyéb kocsik visszaútban az eredeti engedélyszámmal (Rk) és az általános érvényű továbbítási engedélyben lévő korlátozással továbbíthatók.

27.4.9. Az átvételi és továbbítási engedéllyel kapcsolatos részletes szabályokat a rendkívüli küldeményekre vonatkozóan a H. 6. sz. Utasítás tartalmazza.

27.4.10. Rendkívüli küldeményt továbbító vonat behaladása előtt a vágányok között és a vágányok közelében tartózkodókat távozásra, a szomszédos vágányon álló vonat személyzetét pedig fokozott figyelemre kell utasítani.

27.4.11. A vonatfogadásra kötelezett dolgozók fokozott gonddal kötelesek a küldeményt megfigyelni, a vonatkísérők és az érintett kocsivizsgálók pedig tartózkodás közben megvizsgálni.

27.4.12. A pályavasúti informatikai rendszer, valamint az átvételi és továbbítási engedélyek kezelésére vonatkozó előírásokat külön utasítás tartalmazza.

27.5. Engedélyezett tengelyterhelést meghaladó kocsik továbbítása

27.5.1. A túlterheléses kocsikra vonatkozó általános rendelkezések:

- a túlterheléses kocsikat gurítódombra felhúzni tilos, azok rendezését csak síktolatással szabad végezni. A tolatási sebesség az ilyen kocsikkal a 20 km/h-t nem haladhatja meg;
- az ilyen küldeményt továbbító vonat az állomások fővágányain — az átmenő és a közvetlen mellettük fekvő fővágányok kivételével — legfeljebb 20 km/h sebességgel közlekedhet;
- váltókon, kitérő irányban a megengedett legnagyobb sebesség 20 km/h;
- az ideiglenes provizóriumokon a túlterheléses járművek a kitűzött sebességkorlátozási érték felével közlekedhetnek.

27.5.2. A nyíltvonali, és az állomási vonatfogadó vágányokra vonatkozó korlátozásokat az éves vonalengedélyek tartalmazzák.

27.5.3. Valamennyi ÁVU-ba be kell dolgozni a túlsúlyos küldemények továbbítása esetén az állomás nem vonatfogadó vágányaira vonatkozó korlátozásokat.

192 — 194. oldalig fenntartva

28.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 1.5.2.sz. pontjához)

HIBAELOJEGYZÉSI KÖNYV VEZETÉSE**Hibaelőjegyzési könyv
rendszeresítése, használata**

28.1. Minden olyan szolgálati helyen Hibaelőjegyzési könyvet kell rendszeresíteni, ahol:

- jelző- vagy biztosítóberendezés van,
- az állomási vagy pályaszemélyzet értekező berendezést használ,
- vágányzatot, váltót, jelzőt, sorompót, védelmi berendezést stb. tartanak felügyelet alatt.

28.1.1. Azokon a szolgálati helyeken, ahol a biztosítóberendezés több számláló készülékkel rendelkezik, az A/4- es méretű nyomtatványt, a többi szolgálati helyen az A/5-ös méretű nyomtatványt kell alkalmazni.

**A Hibaelőjegyzési könyv
felfektetése**

28.2. A Hibaelőjegyzési könyv előlapján fel kell tüntetni a szolgálati hely nevét, számát, betűjelét, a megkezdés időpontját és az előlapot el kell látni a szolgálati hely bélyegzőjével.

28.2.1. A belső lapon fel kell sorolni valamennyi olyan értesítendő személyt vagy szolgálati helyet, amelyek részére a Függelék 28.1. pontjában felsorolt berendezések hibáit be kell jelenteni. Amennyiben szükséges, meg kell különböztetni a munkaidő alatt és a munkaidőn kívüli értesítendők körét.

28.2.2. A távközlő- és biztosítóberendezések meghibásodása esetén az illetékes területi távközlési- vagy biztosítóberendezési diszpécserrel kell értesíteni.

Abban az esetben, ha a diszpécser nem érhető el, akkor értesíthető:

- a helyszínen fenntartást végző dolgozó,
- a területileg illetékes távközlő- illetve blokkmester,

28.2.3. Más szakszolgálathoz tartozó berendezések meghibásodásait a Függelék 28.2.1. pontjában meghatározott személyeknek vagy szolgálati helyeknek kell bejelenteni.

28.2.4. Villamos állítású váltó végállás ellenőrzési hibája esetén, a biztosítóberendezési szakszolgálattal egy időben a pályafenntartási szakszolgálatot is értesíteni kell.

28.2.5. Az A/4 nyomtatvány belső lapjaira fel kell írni azon kezelőelemek vagy nyomógombok jeleit, melyekhez számlálókészülékek tartoznak.

A hiba előjegyzése

28.3. A kódszám rovatot csak biztosítóberendezési hibák esetén kell kitölteni, a hiba bejelentése után. A kódszámot az illetékes területi biztosítóberendezési diszpécser adja:

- Ha a hibajelentés közvetlenül az illetékes területi diszpécser részére történik, akkor a kódszámot a hiba bejelentésekor azonnal bemondja a diszpécser. Ez a kódszám a hiba sorszáma, melyet a diszpécser naplójában havonta 1-től kell kezdeni, és a bejelentések sorrendjében növelni;
- Ha a hibabejelentés a biztosítóberendezési készenlétes vagy a művezetőség részére történik, akkor a kódszámot a hiba elhárításakor kell megkérni az illetékes területi biztosítóberendezési diszpécsertől. A hiba diszpécser részére történő bejelentéséért a hibaelhárító, közvetett jelentés esetén a közvetítésben résztvevők is egyetemlegesen felelősek. Közvetett hibajelentés esetén az illetékes területi biztosítóberendezési diszpécser köteles bemondani a szolgálati hely számára a kódszámot, a bejelentést követő 24 órán belül.

28.3.1. A hiba kezdete rovatba a hiba bekövetkezésének, illetve közlésének időpontját kell bejegyezni hónap, nap, óra, perc pontossággal.

28.3.2. A Megállapítás rovatba az Utasítás 1.5.2. pontjában rögzítetteken felül elő kell jegyezni a megállapított hiba, illetve zavar miatt késve közlekedő vonatok közlekedési idejét, számát és az okozott késési időt percekben.

Ide kell előjegyezni azt, ha számlált kezelés oka forgalmi ok (pl.:sz. vonat nem indul, stb.). Egy hibát csak egyszer kell előjegyezni még akkor is, ha az több vonat közlekedését is érinti.

Az A/5-ös nyomtatvány használatakor ide kell előjegyezni a hiba kezdetének vagy bejelentésének időpontját és a kezelt számlálókészülék állásának változásait.

28.3.3. Az Intézkedés rovatba kell előjegyezni:

- az illetékes műszaki dolgozók értesítésének módját, időpontját (óra, perc), az értesítést vevő beosztását és nevét, pl.: Értesítve: 15 óra 20 perc távbeszélőnnév műszerész, 15 óra 21 perc.....név pályamester,
- a számlálókészülékkel ellátott nyomógombok kezelését,
- az ólomlevételt,
- a biztosítékok kivételét,
- a váltó helyszíni állításúra történő átszerelését,

28.3.4. A számlálókészülékek rovataiba — egy rovatba egy számlálókészülékkel ellátott nyomógomb — a kezelés utáni számlálókészülék állást kell bejegyezni.

Ha a szolgálati hely valamely szolgálati helyiségében több számlálókészülék van, mint ahány rovatot a nyomtatvány tartalmaz, akkor két Hibaelőjegyzési könyvet kell egy időben alkalmazni. Ha a szolgálati hely valamely szolgálati helyiségében egy időben két kezelő kezeli a berendezést, akkor kezelőnként kell egy-egy Hibaelőjegyzési könyvet kell felfektetni.

Ha a szolgálati hely valamely szolgálati helyiségében egy kezelő kezeli a berendezést, akkor egy Hibaelőjegyzési könyvet kell felfektetni.

Az A/5-ös nyomtatvány használatakor a számlálók állását az Intézkedés rovatba, a tett intézkedés beírása után kell bejegyezni.

Számlálókészülékkel ellátott nyomógomb kezelésénél a számláló állását az Intézkedés rovatban előjegyzett kezelés okával (pl.: vonatszám, tolatási mozgás elmaradása stb.) egyvonalban kell beírni.

28.3.5. A Helyreállítás rovatba kell beírni:

- az elhárítás kezdetének időpontját (óra, perc),
- az elhárítás befejezésének időpontját (óra, perc),
- a helyreállítás tényét,
- a hiba rövid leírását,
- egységcserét, biztosítékcserét, izzócserét stb.,
- az elhárítás jogtalannak ítélt akadályoztatását.

A munkavégzés előjegyzése

28.4. Valamennyi biztosítóberendezésen végzett munka kezdetét és befejezését elő kell jegyezni. A bejegyzésnél utalni kell a munkavégzéssel érintett berendezés részre, illetve helyre, valamint a bekövetkező szolgáltatás csökkenésre is.

28.4.1. Ilyenkor a Hibaelőjegyzési könyv valamennyi rovatát, a munkát irányító dolgozó tölti ki. pl.:

Megállapítás: váltóhajtómű csere.

Intézkedés: 6.sz. váltó biztosítóberendezésből kikapcsolva.

Helyreállítás: 6.sz. váltó működése ellenőrizve, átadva, 18.ó. 40.p.
Aláírás.

28.4.2. Más szakszolgálatoknak a saját utasításukban előírt bejegyzést kell előjegyezniük.

Előjegyzés műszaki vizsgálatkor
--

28.5. Műszaki vizsgálatkor, ha az berendezés-szolgáltatás csökkenést, vagy számláló felhasználást okoz, a munkavégzés előjegyzéséhez (Függelék 28.4. — 28.4.2. pontok) hasonlóan kell eljárni.

28.5.1. Amennyiben a vizsgálat hibát állapít meg, a Megállapítás rovatot a műszaki dolgozó tölti ki, és ő gondoskodik az elhárításról.

Szolgáltatátadás

28.6. A Hibaelőjegyzési könyv átadása az A/4-es nyomtatvány esetén:

- a Hiba kezdete rovatba az átadás időpontját,
- a Megállapítás rovatba szolgáltatátadás tényét,
- a számlálók előjegyzésére szolgáló rovatokba a számlálók állását,
- a Helyreállítás rovatba az átadó és átvevő aláírását
elő kell jegyezni.

28.6.1. Az A/5-ös nyomtatvány esetén csak akkor kell írásban átadni, illetve átvenni a Hibaelőjegyzési könyvet, ha az átadáskor helyre nem állított hiba van.

Ellenőrzések bejegyzése

28.7. Az ellenőrzéseket, amennyiben terjedelmes megállapításokat nem tartalmaznak, egy sorban kell végigírni és aláírni.

28.7.1. Az állomásfőnök vagy megbízottja ellenőrzéseit a Hibaelőjegyzési könyvben az alábbiak szerint előjegyezni:

- azokban a szolgálati helyiségekben, ahol A/4-es nyomtatvány van felfektetve, ellenőrzés alkalmával minden esetben,
- azokban a szolgálati helyiségekben, ahol A/5-ös nyomtatvány van felfektetve, ellenőrzés alkalmával csak abban az esetben, ha a Hibaelőjegyzési könyvbe bejegyzés történt.

28.7.2. Az ellenőrzéseket és megállapításokat:

- a forgalmi csomópont forgalmi ellenőrzésre a KH-ban felhatalmazott dolgozói, az állomásfőnök vagy megbízottja piros,
- a mérnöki-, blokkmesteri-, távközlési szakaszok, a felsővezetékes szolgálat, a pályahálózat működtető területi szolgálati felsőbbbsége, a Biztonsági Igazgatóság területi szervezeti egységeinek ellenőrzést végző dolgozói fekete,
- a pályahálózat működtető központi szolgálati felsőbbbsége, a Biztonsági Igazgatóság, valamint a vezérigazgatóság ellenőrzést végző dolgozói zöld színű tollal vagy golyóstollal kötelesek megtenni.

28.7.3. A zöld színnel beírt hiányosságok megszüntetését a pályahálózat működtető központi távközlő, erősáramú, biztosítóberendezési szolgálati felsőbbbségének soron kívül jelenteni kell.

28.7.4. Az ellenőrzést végzők — az állomásfőnök vagy megbízottja kivételével — az aláírásuk mellett a nevüket olvashatóan és telefonszámukat is fel kell tüntetni.

Általános rendelkezések **28.8.** A Hibaelőjegyzési könyv felfektetését és a bejegyzéseket — az ellenőrzések kivételével — kék színnel író tollal vagy golyóstollal kell végezni.

A bejegyzéseket olvashatóan kell megtenni és minden bejegyzést aláhúzással kell lezárni.

28.8.1. Azokon a szolgálati helyeken, ahol a biztosítóberendezés vagy a biztosítóberendezéshez tartozó kódos kezelő, számláló-kiíró, KÖFE, KÖFI berendezés elektronikus úton rögzíti a biztosítóberendezési zavarokat és a számlált kezeléseket, a Hibaelőjegyzési könyvet, ezen függelék szerint kell felfektetni, azonban a biztosítóberendezési hibák bejelentésénél és bejegyzésénél az adott kódos kezelő, számláló-kiíró, KÖFE, KÖFI berendezés Kezelési Szabályzatában foglaltak szerint kell eljárni.

Minden más bejegyzést (a kódos kezelő, KÖFE, KÖFI berendezés üzemképtelensége esetén a hibák bejelentését és bejegyzését) is e függelék szerint kell megtenni.

29.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 15.21.3.7.sz. pontjához)

**29.1. A PRÓBAVONATOK KÖZLEKEDTETÉSE
ÉS ENGEDÉLYEZTETÉSE****Próbavonatok
csoportosítása forgalmi
szempontból**

29.1.1. Egyszerű próbavonat az olyan vonat, amelynél az előírt sebesség nem nagyobb a továbbított járművekre, illetve a pályára engedélyezett legnagyobb sebességnél és egyéb különleges előírások nincsenek.

29.1.1.1. Különleges próbavonat az olyan vonat, amely a nagy sebesség vagy más ok miatt az általános szabályozástól eltérő, külön engedélyezési feltételekkel közlekedtethető, továbbá amely a vonat menetrendjében előírt sebességgel, vagy áthaladással történő közlekedéssel biztosítja a próba sikerét.

**Próbavonatok
csoportosítása
rendeltetésük szerint**

29.1.2. Hatósági próbavonat az olyan vonat, amelyet a hatóság rendelkezésének megfelelően a vasúti járművek üzembe helyezése, engedélyezése céljából közlekedtetnek.

29.1.2.1. Gyártási próbavonat az olyan vonat, amelyet vasúti járművek bejáratása, beszabályozása vagy üzemi vizsgálata céljából közlekedtetnek.

29.1.2.2. Átadási próbavonat az olyan vonat, amelyet új vasúti járművek átadása céljából közlekedtetnek.

29.1.2.3. Javítási próbavonat az olyan vonat, amelyet a vasúti járművek bejáratása és javítása utáni átvétele céljából közlekedtetnek.

29.1.2.4. Kísérleti próbavonat az olyan vonat, amelyet a próbavonat egy vagy több járműve, a vasúti pálya, a villamos felsővezetéki berendezés meghatározott műszaki jellemzőinek, illetve ezek környezettel kapcsolatos kölcsönhatásainak vizsgálata, mérése illetve meghatározása céljából közlekedtetnek.

29.1.2.5. Egyéb próbavonat az olyan vonat, amelyet az előbb fel nem sorolt egyéb különleges rendeltetés miatt közlekedtetnek.

Különleges próbavonatok

29.1.3. Különleges próbavonatnak minősül, ha:

- a) a próba csak a Jelzési Utasítás, a Forgalmi Utasítás Függeléke vagy a műszaki utasítások egy vagy több rendelkezésének a próbavonatokra vonatkozó módosításával bonyolítható le;
- b) a próbavonat sebessége nagyobb, mint a pályára illetve a próbában résztvevő járművekre megengedett legnagyobb sebesség;
- c) a próbavonat közlekedése a biztosítóberendezések vagy távközlő-berendezések üzemszerű működését befolyásolja;
- d) a próbavonatnál fékkísérletek miatt az érvényes előírások nem minden vonatkozásban tarthatók be;
- e) a próbavonatot menetközben a nyílt vonalon megosztják;
- f) a próbavonat fékmozdonnyal (fékjárművel) közlekedik, amely visszatáplálás útján biztosíthatja a vizsgálandó vonatterhelést;
- g) a próbavonat hátul működő mozdonnyal vezérlőkocsi nélkül, csak távközlési kapcsolattal közlekedik. Az egyszerűsített vezetőállással ellátott mérőkocsi ebből a szempontból vezérlőkocsinak minősül;
- h) a próbavonat vasúti járművek üzembehelyezési engedélyezése céljából közlekedik;
- i) a próbavonatban közlekedő új típusú illetve kísérleti járművek valamelyikére futástechnikai vizsgálatokkal még nincs meghatározva az engedélyezett legnagyobb sebesség;
- j) a próbavonat közlekedtetését engedélyező szervezeti egység azt különleges próbavonatnak minősíti, mert a kiadott szabályozáson túlmenő különleges, esetleg helyszíni intézkedések is szükségesek a közlekedtetésre.

Általános rendelkezések

29.1.4. A próbavonatot úgy kell engedélyezni és közlekedtetni, hogy legalább a próbamenet célját képező pályaszakaszon a kérelemben meghatározott időszakban közlekedjék. Különlegesen indokolt esetben ettől eltérő közlekedés is lehetséges.

29.1.4.1. A próbavonatokat műszaki vezetővel kell közlekedtetni. Ha a körülmények indokoltá teszik, a próbavonat műszaki vezetőjén kívül még forgalmi-, pályafenntartási-, villamos felsővezetékes és biztosítóberendezési kísérőnek kell a próbavonaton szolgálatot teljesíteni.

29.1.4.2. A próbavonat műszaki vezetője felelős a végzett megfigyelések, mérések, kísérletek eredményességéért és a társszolgálatokkal történő egyeztetésekért.

29.1.4.3. A próbavonatokat az engedélyben szabályozott módon meghatározott útvonalon és menetrendben kell közlekedtetni.

Az engedélyben közölni kell, hogy a próba engedélyezése milyen utasítási előírások alól ad felmentést.

A próbavonat útvonalának meghosszabbítása, illetve az engedélyben előírt program bővítése a helyszínen csak akkor lehetséges, ha ehhez az engedélyező szervezeti egység rövid úton — táviratilag vagy faxon — hozzájárul.

Az engedély előírhatja, hogy a próbának az engedélyben megadott helyszínén a részletes próbaprogramot helyszíni rendelkezés formájában a próba műszaki vezetője adja meg a forgalmi és üzemi viszonyok figyelembevételével, írásban. Ilyen esetben a próbavonat műszaki vezetőjének azt is közölnie kell, hogy a próba engedélyezése milyen utasítási előírások alól ad felmentést.

Az engedélyezett próbamenetek programját az Üzemirányító Központ hálózati főüzemirányítója közlekedésbiztonsági szempontokra való hivatkozással módosíthatja.

29.1.4.4. Ha a próbavonat műszaki vezetője a pályahálózat működtető dolgozója, és legalább felsőfokú vasúti szakképzettséggel és megfelelő gyakorlattal rendelkezik, akkor az érvényes utasítások és a próba engedélyezési rendelkezés keretein belül a próba ügyében utasításokat adhat:

- a mozdonyvezetőnek,
- a mozdonyvezető mellett figyelő szolgálatot ellátó dolgozónak,
- a próbavonaton jelen lévő más műszaki dolgozónak és személynek, (a forgalmi, pályafenntartási, biztosítóberendezési és villamos felsővezetéki kísérő kivételével).

Más személy számára (pl. vezető jegyvizsgáló, különböző szakszolgálati kísérők) a próba műszaki vezetője rendelkezéseket nem adhat, a próbamenettel összefüggő igényeit velük egyeztetni köteles, melyeket azonban teljesíteni csak akkor kell, ha nem ütközik érvényes utasításbeli előírásokba, vagy nem okoz egyéb üzemi nehézményt.

29.1.4.5. Ha a próbavonat engedélyében előírtak az érvényben lévő utasításoktól eltérő módon szabályozzák a próbavonat menetét, akkor az eltérő szabályozás miatt a próbavonat közlekedtetésével kapcsolatos engedélyt az érintett állomások részére meg kell küldeni.

29.1.4.6. Egyszerű próbavonatokhoz szükséges vonatkísérő személyzetet a próbavonatot megrendelő vasúti társaság köteles biztosítani, illetve megrendelni.

29.1.4.7. Olyan egyszerű próbavonatoknál, melyekhez sem műszaki, sem forgalmi kísérő nincs kirendelve, továbbá vezető jegyvizsgáló kirendelése sem szükséges, a vezető jegyvizsgáló és a műszaki kísérő teendőit a mozdonyvezető látja el. Ha a próbavonat műszaki vezetője nem rendelkezik forgalmi szakvizsgával, nyílt vonalon forgalmi ügyekben is a mozdonyvezető rendelkezéseit kell betartani.

29.1.4.8. Különleges próbavonathoz az Üzemirányító Központ által kiadott engedélyben meghatározott esetekben szükséges forgalmi kísérő kirendelése.

A forgalmi kísérő feladata a forgalmi szolgálattal történő kapcsolattartás és a próba során felmerülő forgalmi (menetrend, menetrendtől eltérő közlekedés, forgalomszabályozást érintő változások stb.) kérdések tisztázása és megoldása.

29.1.4.9. Különleges próbavonatokhoz az alábbi esetekben kell kísérőt kirendelni, ha:

- a próbavonat megfékezettsége az adott vonal fékezési előírásait alapul véve kisebb mértékben biztosított,
- a próbavonatot menet közben nyílt vonalon megosztják,
- a próbavonat engedélyezési eljárása során egyéb okból szükséges,
- a próbavonat műszaki vezetője nem országos közforgalmú vasúti alkalmazott.

29.1.4.10. Különleges próbavonatokhoz abban az esetben kell pályafenntartási kísérőt kirendelni, ha:

- a próbavonat az adott vonalra — a próbavonat járműveinek figyelembevételével — megengedett sebességnél nagyobb sebességgel közlekedik,
- a próbavonatba besorozott bármelyik jármű a rakszelvényen túlnyúlik, vagy tengelyterhelése a vonalra engedélyezett legnagyobb tengelyterhelés mértékét meghaladja,
- a kísérés valamilyen különleges szempont miatt indokolt.

A próbavonat közlekedtetése során a pályafenntartási kísérő saját szakterületén adott helyszíni rendelkezéseit akkor is be kell tartani, ha azok esetleg a próbát engedélyező rendeleten illetve az érvényes utasításokon túlmenő korlátozások.

Az ideiglenes lassúmenetekre előírt sebességértékek csak a pályagazdálkodási kísérő engedélyével változtathatók.

29.1.4.11. Különleges esetekben egyéb szakszolgálat kísérőjének kirendelésére is sor kerülhet, ha a próba engedélyezése során ez szükséges. Az ilyen kísérő jogaira és felelősségére vonatkozóan a kirendelés során kell rendelkezni.

29.1.4.12. A mozdonyvezető által elfoglalt vezetőálláson — a mozdonyszemélyzetet is beszámítva — a mozdonyszemélyzet szolgálatának zavartalan végzése szempontjából megengedhető (legfeljebb 6) személy tartózkodhat. A próbavonat műszaki vezetője köteles a mozdonyvezető kérésére a vezetőálláson utazók létszámát szabályozni.

29.1.4.13. A próbavonat mozdonyának hátsó vezetőállásán tartózkodó személyek számára az Utasítás rendelkezései az irányadók.

29.1.4.14. A próbavonaton utazó nem pályahálózat működtető dolgozók általános munkavédelmi, balesetelhárítási oktatását a küldő szerv végzi.

Minden próbamenet alkalmával a próbavonat műszaki vezetője köteles a konkrét próba megtartásával kapcsolatos tudnivalókat a próba megkezdése előtt a próbán résztvevőkkel ismertetni.

29.1.4.15. A próbavonatba kizárólag kifogástalan műszaki állapotú jármű sorolható. A vasúti társaságok RIV, RIC jellel nem rendelkező vagy újonnan gyártott, de még a gyártó cég tulajdonát képező jármű a próbamenet időpontjára és körülményeire érvényes futási bizonylat alapján sorolható próbavonatba.

29.1.4.16. Amennyiben a próbamenet bármely résztvevője olyan jelenséget vagy hibát észlel, mely a biztonságot veszélyeztet, vagy a próba járműveinek károsodási veszélyére utal, akkor ezt azonnal jelentenie kell a próbavonat műszaki vezetőjének, aki ennek alapján — ha ezt szükségesnek tartja — intézkedni köteles.

29.1.4.17. A mozdonyok és vontatott járművek próbameneteit csak abban az esetben szabad együtt tartani, ha a próbát engedélyező rendelkezése azt megengedi. Egyéb esetben a próbavonatok műszaki vezetőinek közös hozzájárulásával lehet több próbamenetet összevonni.

29.1.4.18. Terhelési próbameneteket lehetőleg külön kiadott menetrend szerint különvonatként kell tartani. Gyártási, átvételi, javítási vagy kísérleti próbamenetek személyszállító vonattal nem végezhetők.

29.1.4.19. Ha a próbavonat sebessége 160 km/h-nál nagyobb, a szomszédos vágányokon közlekedő vonattal vagy egyéb vasúti járművel nem találkozhat.

29.1.4.20. Nem szabad próbavonatot közlekedtetni sűrű havazás vagy hófúvás alkalmával, különleges próbavonatot ezen kívül még akkor sem, ha a távolbalátás korlátozott.

29.1.4.21. Próbavonatot csak a vonat műszaki vezetőjével egyetértve szabad felosztatni. Felosztatás alkalmával a műszaki vezető köteles a forgalmi szolgálattevővel írásban közölni, hogy mi történjék a felosztatott vonat járműveivel, felhasználhatók-e vagy helyben kell őket tartani, illetve más vonattal műhely állomásra (vagy kijelölt telephelyre) kell továbbítani.

29.1.4.22. Ha az egyszerű próbavonat a kiindulási állomásról bármely ok miatt nem indítható el menetrend szerint illetve a megrendelő által kért időben, akkor a próbavonatot a vonat műszaki vezetőjével történt megbeszélés után később, de olyan időben kell közlekedtetni, amikor a vonatforgalom sebességcsökkentés nélküli közlekedést tesz lehetővé. Ellenkező esetben a vonatot közös megegyezés után le kell mondani.

29.1.4.23. Ha a próbavonatnál műszaki ok miatt a tartózkodást meg kell hosszabbítani, vagy ha a vonattal a menetrendtől eltérő helyen meg kell állni, akkor a próbavonat műszaki vezetője köteles a megállás, illetve a túltartózkodás igazolását a menetokmányon aláírni.

29.1.4.24. Az engedélyezési eljárásokra (a próbavonatok közlekedtetésének engedélyezéséhez szükséges adatok, körülmények közlése stb.) valamint a különleges próbavonatoknál alkalmazandó műszaki előírásokra és a próbavonatok közlekedésénél szükséges bizonylatokra („Nyilatkozat”, „Felelősség átvállaló nyilatkozat”, jelenléti ív stb.) vonatkozó előírásokat külön utasítás szabályozza.

Próbavonatok előkészítése

29.1.5. A próbavonatok közlekedését a pályahálózat működtető engedélyezi.

29.1.5.1. Egyszerű próbavonatok bevezetését 3 naptári nappal a próba megkezdése előtt az Üzemirányító Központtól kell igényelni.

29.1.5.2. Különleges próbavonat bevezetését legalább 6 naptári nappal annak tervezett megkezdése előtt kell kérni az Üzemirányító Központtól.

29.1.5.3. A társaságok RIV, RIC jellel nem rendelkező járművei esetében az igényléshez mellékelni kell a tervezett próba idejére és körülményeire érvényes futási bizonylatot (Függelék 29.1.4.15.p.).

29.1.5.4. Különleges próbavonat közlekedésekor az alábbiakat is figyelembe kell venni:

- a) a vonat közlekedéséről az állomási és pályaszemélyzetet részletesen és idejében értesíteni kell;
- b) a vonat részére — ha szükséges — meg kell állapítani a sebességnek megfelelő fékutat, azt az érdekeltekkel közölni kell;
- c) a vonat menetrendjét és a közlekedésre vonatkozó részletes rendelkezéseket az érdekelt szolgálati főnökségeknek a különleges próba közlekedését megelőző 48 órával korábban kell megküldeni. Ha a vonat sebessége szükségessé teszi, valamennyi érdekelttel közölni kell a menetidőket az állomástól a teljes sorompóval felszerelt illetve a jelzőörökkel fedezett útátjárókig is;
- d) a vonatot legalább 12 órával a menetrendszerű indulási ideje előtt forgalomba kell helyezni;

- e) ha a pályasebességnél nagyobb sebességgel közlekedő vonatot kényszerítő szükség esetén a bejáratí jelző előtt meg kell állítani, akkor a vonatot — ha lehetséges — már a bejáratí jelző előtt levő térközjelzővel fel kell tartóztatni, és intézkedni kell, hogy onnan csak a bejáratí jelző továbbhaladást engedélyező állásba történő állítása után induljon el;
- f) az önműködő útsorompókat pályasebességnél nagyobb sebességgel közlekedő próbavonat esetén a kijáratí vágányút beállítása előtt kézikézíléssel le kell zárni, illetve a szomszéd állomás forgalmi szolgálattevéjével le kell zárítani. Az útsorompókat felnyitni csak akkor szabad, ha a vonat a következő állomásra megérkezett, vagy ha a forgalmi szolgálattevé egyértelműen meggyőződött arról, hogy a különleges próbavonat az útátjárót meghaladta;
- g) teljes sorompókat a várható érkezési idő előtt legalább 10 perccel kell lezárni, a jelzőór 10 perccel a várható érkezési idő előtt köteles a helyét elfoglalni, és a közúti közlekedést leállítani;
- h) biztosítani kell a vonatnak az átmenő fővágányra történő fogadását és érkezése előtt legalább 10 perccel meg kell szüntetni a vágányutat érintő, illetve veszélyeztető tolatásokat;
- i) ha a vonatot rendkívüli ok miatt kitűzött Megállj-jelzővel vagy kézi jelzéssel kell megállítani, akkor a jelzést a vonat részére megállapított fékúttávolságtól számított 200 m-rel megnövelt távolságban kell adni;
- j) az állomásfőnökök — a próba engedélyében meghatározott esetekben — kötelesek ügyeleti szolgálatot tartani és a próbavonat zavartalan közlekedését jelenlétükkel, a szolgálat ellenőrzésével biztosítani, és a fokozott utasvédelemhez szükséges intézkedéseket megtenni.

29.2. MÉRŐKOCSIVAL TÖRTÉNŐ MÉRÉSEK ENGEDÉLYEZTETÉSE, VÉGZÉSE

29.2.1. Menetrend szerint közlekedő vonattal végzett mérés, amikor a mérőkocsiban végzett mérések a vonat közlekedését nem befolyásolják. A vonatba sorozott mérőkocsit (mérőkocsikat) a vonat egy, vagy több járműve, a vasúti pálya vagy a villamos felsővezeteki berendezés bizonyos műszaki jellemzőinek, illetve ezek környezettel kapcsolatos kölcsönhatásainak mérése, illetve meghatározása céljából közlekedtetik.

29.2.2. Mérőkocsival történő mérések — kivéve a leakasztásos fékútmérések — korlátozás nélkül, napszaktól függetlenül végezhetők.

29.2.3. A próbavonatba sorolt mérőkocsiknak saját, külön Végrehajtási Utasítással kell rendelkezniük.

29.2.4. Mérőkocsik és a kísérletre előkészített, mérőberendezéssel felszerelt közforgalmú kocsik, melyek a biztonságos közlekedés feltételeinek megfelelnek — amennyiben a próba bevezetési rendelkezés azt előírja — a kísérlet színhelyére és vissza menetrend szerinti személyszállító vonattal is továbbíthatók, ha az adott vonatba sorolhatóság feltételeinek megfelelnek.

29.2.5. Mérőkocsik a mozdonyvontatású vonatok elejére illetve végére sorozhatók.

Ingavonatként közlekedő személyszállító- vagy szerelvényvonat esetén:

- vontatva közlekedő ingavonat végére,
- tolvá közlekedő ingavonat végére (a mozdony után, ha erre feltétlenül szükség van),
- megfelelő távvezérlési kapcsolattal a mozdony és a szerelvény közé.

Motorvonatok esetén:

- önműködő kapcsolókészülékkel felszerelt motorvonat végére szükségkapcsolattal, ha az a vonat sebességét nem korlátozza,
- MD motorvonat végén.

Mérőkocsit külön mozdonnyal is lehet továbbítani.

29.2.6. Mérőkocsi menetrend szerint közlekedő vonattal történő továbbítását, valamint átállítását 2 munkanappal a tervezett közlekedés előtt kell igényelni az Üzemirányító Központtól

Mérőkocsi mérővonatként történő bevezetését 5 naptári nappal a mérés megkezdése előtt az Üzemirányító Központtól kell igényelni.

29.2.7. A felsővezeték mérőkocsi áramszedőjének használata:

- a közlekedtetendő mérőkocsinál közölni kell, hogy a mérés során a kocsi mely szakaszon közlekedik feleresztett áramszedővel,
- villamos felsővezeték nélküli vágányra, illetve feszültségmentes vezeték alá történő járatásnál az E.101.sz. és az E.102.sz. Utasításban előírtakat kell alkalmazni,
- fázishatárnál az E.1.sz. Utasításban előírtakat kell alkalmazni.

A feleresztett áramszedőjű mérőkocsit villamos mozdonynak kell tekinteni.

29.2.8. Áramszedős mérések tartama alatt a mozdonyvezető által elfoglalt vezetőállás és a mérőkocsi között kétoldalú rádiókapcsolatnak kell lenni.

29.2.9. A mérőkocsik meghatározott vágányutat mérnek, ezért azokat a bevezető rendeletben megadott vágányúton kell közlekedtetni. Ha forgalmi okból nem lehetséges a közlekedtetés lebonyolítása, akkor a mérőkocsit a szolgálati helyen meg kell állítani, és a legrövidebb időn belül biztosítani kell a megadott vágányúton való leközlekedtetését.

29.2.10. A vasúti pálya és tartozékainak (alépítmény, felépítmény, felsővezeték) mérését önjáró mérőkocsik (vágánygeometriai-, videós pályafelügyeleti mérőrendszer) és vonatba sorozott mérőkocsik (vágánygeometriai-, síndiagnosztikai-, felsővezeték mérőrendszer) végzik.

30.sz. FÜGGELÉK

(Az Utasítás 4.1.20., 4.1.22., 4.1.24., 4.3.4. és 4.3.5. sz. pontjaihoz)

A TOLATÓSZOLGÁLAT VÉGZÉSÉNEK SZABÁLYOZÁSA A GURÍTÓDOMBOS, VALAMINT A SÍKTOLATÁSRA BERENDEZETT RENDEZŐ- ILLETVE EGYÉB PÁLYAUDVAROKON

30.1. Általános rendelkezések és fogalom-meghatározások

30.1.1. Gurítódombos rendező-pályaudvar

Olyan rendező-pályaudvar, ahol a gurítódombból a kocsik rendezése megfelelően kialakított lejtőn gurítással, a mozgás szabályozása pedig gurításjelzőkkel történik.

30.1.2. Kocsi- (elegy) feldolgozást rendszeresen végző állomás

Olyan szolgálati hely, ahol rendszeresen végeznek vonat-összeállítási és szétrendezési munkát.

30.1.3. Gurítódomb

A gurítóvágányon kiképzett lejtős vágányrész, amelynek emelkedőben fekvő vágányrészére a gurítandó járműveket feltolják, és annak esésben fekvő vágányrészén a szétkapcsolt járművek a rátolási sebesség és a nehézségi erő hatására gyorsuló mozgással a megfelelő irány(rendező)vágányra legurulnak.

30.1.4. Felhúzóvágány

Gurítódombos rendező-pályaudvaron a fogadó vágánycsoport és a gurítódomb kihúzó vágánya közötti vágányrész, amelyen a rendezendő kocsisort a vonatfogadó vágánycsoportból a bekötő váltón át a kihúzóvágányra vontatják.

30.1.5. Kihúzóvágány

Gurítódombos rendező-pályaudvaron a felhúzóvágány bekötő váltójától a vágány végéig terjedő vágányrész, amelyről a rendezendő kocsisort a gurítódombra tolják.

Síktolatasra berendezett vagy félmagas gurítódombos rendező-pályaudvaron az irány(rendező)vágányok első váltójától a vágány végéig terjedő vágányrész, ahová a vonatfogadó vagy irány(rendező)vágánycsoportról a rendezendő kocsisort kihúzzák. Egyéb síktolatasra berendezett szolgálati helyeken a szétrendezésre kerülő kocsisor kihúzására alkalmas vágány.

30.1.6. Gurítóvágány

Gurítódombos rendező-pályaudvaron a bekötő váltótól a gurítódombon át az irány(rendező)vágányok elosztó váltójáig vezető vágányrész, amelynek lejtős részén (70 — 45‰) keresztül gurítják a járműveket az irány(rendező)vágányokra.

A gurítódomb tetején, a töréspont előtt kb. 20‰-es emelkedő — nyereg — szükséges, hogy a dombra feltolt kocsik ütközői összenyomódjanak, ezáltal könnyen szétkapcsolhatók legyenek.

30.1.7. Összekötővágány

Az egyes vágánycsoportok között, továbbá a nyíltvonali vágány és a vonatfogadó vagy indító vágánycsoport közötti, valamint az indító vágánycsoport és a kihúzóvágány közötti vágányszakasz.

30.1.8. Irány(rendező)vágányok

A gurítóvágányból, illetve a kihúzóvágányból kiágazó általában 2‰-es esésben fekvő vágányok, melyek azonos rendeltetésű vagy irányú, illetve azonos vonattal továbbítandó kocsik gyűjtésére szolgálnak.

Az egyes irány(rendező)vágányok rendeltetését az ÁVU-ban kell szabályozni.

30.1.9. Bekötőváltó

A felhúzó-, kihúzó- és gurítóvágány találkozási pontjánál elhelyezett váltó.

30.1.10. Tolatási terv

Kocsirendezést végző tolatómozdony folyamatos és a menetrendi követelményekhez igazodó munkavégzésének szabályozására készített terv. A tolatási terv elkészítése a forgalmi üzemmérnök vagy a forgalmi technológus kötelessége.

A tolatási tervben 0 — 24 óráig terjedő időre meg kell határozni azt, hogy a tolatómozdony az érvényben lévő előkészítési és kocsirendezési egységidők figyelembevételével mikor, mennyi ideig tartó és milyen tolatási munkát végez, továbbá meg kell állapítani a mozdony üzemanyag-vételezéséhez, vizsgálatához és karbantartásához szükséges időket is.

A Tolatási terv grafikonos és szöveges részből áll (30. sz. Függelék 1. és 2. sz. melléklet).

A grafikonos részt koordináta-rendszerben — függőleges tengelyen az elvégzendő műveletek, vízszintes tengelyen az idő jelölésével — kell elkészíteni.

A grafikonos Tolatási tervvel és szöveges munkatervvel el kell látni:

- a forgalmi technológust és a rendelkező forgalmi szolgálattevőt,
- a külső forgalmi szolgálattevőt,
- az érdekelt tolatásvezetőt.

A Tolatási terv a tolatómozdony üzemi adottságai alapján az Elegyrendezési és továbbítási rend figyelembe vételével készül, így érvénytartama — ha az egyéb munkák mennyisége, megoszlása nem változik — azonos az Elegyrendezési és továbbítási rend érvénytartamával.

Ha az Elegyrendezési és továbbítási rend időszakos (havi) változtatása érinti a Tolatási tervet, akkor a grafikonos, valamint a szöveges részt ennek megfelelően módosítani kell.

A szükséges időszakos módosítás elkészítése a forgalmi üzemmérnök vagy a forgalmi technológus kötelessége.

A Tolatási terv elkészítésénél a fogadó- és az irány(rendező)vágányok ütemes és folyamatos üritését kell elsősorban biztosítani.

Az Elegyrendezési és továbbítási rend végrehajtásánál előforduló változásokkal (vonatkésés stb.) párhuzamosan az érvényes Tolatási tervet esetenként operatív módon változtatni kell. A Tolatási terv operatív módosítása a rendelkező forgalmi szolgálattevő kötelessége. A Tolatási terv operatív módosításáról a külső forgalmi szolgálattevőt és a tolatásvezetőt előszóval kell értesíteni.

30.1.11. Gurításvezető

A gurítást közvetlenül irányító és vezető dolgozó.

30.1.12. Fékrejáró

Az a kocsirendező, aki a kézifékekkel megállítandó kocsikat a gurítódombról az irány(rendező)vágányra fékálláson kíséri.

30.1.13. Vágányfékkezelő

Gépesített gurítódomb vágányfékjeit kezelő dolgozó.

30.1.14. Vágányfék

A guruló kocsik, illetve kocsicsoportok sebességének csökkentésére szolgáló (hidraulikus, elektropneumatikus, vagy villamos működtetésű) gépi berendezés, amely lehet önműködő vagy félig önműködő.

30.1.15. Vágányúttároló készülék

A készülékbe a Rendezési jegyzék alapján a kocsik, illetve kocsicsoportok gurulási sorrendjében az irány(rendező)vágányokhoz tartozó vágányutak előre betárolhatók.

A gurítás során a guruló kocsik a számukra betárolt irány(rendező)vágánynak megfelelő vágányutakhoz tartozó váltókat önműködően vezérlik.

30.1.16. Füles féksaru

Olyan féksaru, amelynél a csúszótalp jobb-vagy baloldalán tartófül van hegesztve. A füles féksarut az erre a célra kialakított emeltyűs szerkezet a fülénél fogva helyezi a sínre.

A füles féksaru jobbos és balos kivitelben készül. Elnevezése aszerint változik, hogy a sarufejjel szemben állva a fül a saru jobb-, vagy baloldalára van felhegesztve.

30.1.17. Karos elősarú betevő

A vágány meghatározott helyén beépített olyan szerkezet, amelynek segítségével a füles féksaru biztonságosan a fékezendő kocsi elé helyezhető. Kezelését rendszerint az elősaruzó végzi.

30.1.18. Sarukidobó

Vágányba épített olyan szerkezet, amely lehetővé teszi, hogy a gurításnál használt féksaruk — rövid úton kifejtett fékezés után — a vágányból balesetmentesen kivezetődjenek.

30.1.19. Kiakasztórúd

A rendezésre (gurítás, csurgatás, szalasztás) kerülő kocsisor szétkapcsolására szolgáló alumíniumból készült rúd. Alkalmazására a csavarkapocs előzetes meglazítása után kerülhet sor.

30.1.20. Kocsitolórúd (feszítővas)

Az irány(rendező)vágányokon megállt kocsik — emberi erővel történő — mozgására szolgáló eszköz. A saruzók részére kellő mennyiségben kell rendelkezésre bocsátani.

A kocsitolórúdat a homoktartó (láda) mellett úgy kell tárolni, hogy az botlásveszélyt ne okozzon.

30.1.21. Rátolási sebesség

Az a sebesség, amellyel a kocsisort a gurítódombra tolják, mely általában másodpercenként 1 méter (1m/sec), ami 3,6 km/h sebességnek felel meg. Ezt a sebességet az adott körülmények között csökkenteni, vagy emelni kell, melyet a gurításjelzővel kell szabályozni. A rátolási sebesség szélső határai 0,75 m/sec, illetve 1,5 m/sec, ami óránként átlagban 2,7...5,4 km/h sebességnek felel meg.

30.1.22. Időközi fékezés

A guruló kocsik sebességének csökkentését, valamint a különböző irány(rendező)vágányokra különböző sebességgel guruló kocsik közötti távolságot biztosítja abból a célból, hogy a követő kocsi, illetve kocsisoport részére a váltóállítás biztonságosan elvégezhető legyen, és utolérés ne következhesse be.

30.1.23. Célfékezés

A gurított (szalasztott) járműveknek az irány(rendező)vágány előre meghatározott pontján történő megállítást, illetve az irány(rendező)vágányon álló járművekre csak megengedett sebességgel történő ütközését biztosítja. A megengedett legnagyobb ütközési sebesség legfeljebb 5 – 6 km/h lehet.

A célfékezést az irány(rendező)vágányon elhelyezett 2 darab — ugyanazon sínszálon egymás mögött elhelyezendő egy fékező és egy biztosító — féksaruval kell végrehajtani. Célfékezésre szolgál az irányvágányokba beépített különféle (DOWTY, ELIN, FÉG–HS típusú) célfékező berendezés is.

30.2. A gurítás végrehajtása, a gurításban résztvevők teendői

Hátratólás

30.2.1. A kihúzóvágányra felhúzott, illetve a magasfogadó vágányra érkezett vonat hátratólásának megkezdése előtt a gurításvezetőnek gondoskodnia kell arról, hogy:

- a Rendezési jegyzéket (Vonatátvételi jegyzéket, Vonatterhelési kimutatást) a gurításban közreműködő dolgozók megkapják,
- valamennyi érdekelt dolgozó a kijelölt szolgálati helyen legyen és a gurítás megkezdéséről értesítést kapjon,
- az irány(rendező)vágányokon folyó veszélyeztető tolatást beszüntessék.

Gurítás vezetése

30.2.2. Az irány(rendező)vágányokra legurított elegy további rendezését végző tolatásvezetők és a gurításvezető munkájának összehangolására az ÁVU-ban kell részletesen rendelkezni.

A gurításvezetőnek a gurítódomb közelében lévő szolgálati helyiségben kell tartózkodnia, ahonnan az irány(rendező)vágányokon, illetve kihúzóvágányon folyó munkát áttekintheti. Ebben a szolgálati helyiségben kell elhelyezni azokat az értekező és jelzést adó berendezéseket, amelyeket a gurításvezető köteles kezelni.

A gurítás megkezdése előtt a gurításvezető köteles a gurítási munkában résztvevőket — váltókezelőket, vágányfékkezelőket, saruzó csoportvezetőt, elősaruzót, saruzókat, a mozdonyvezetőt, ha vele rádiókapcsolat van — értesíteni, hogy a gurítás megkezdődik és melyik Rendezési jegyzéken (Vonatátvételi jegyzéken, Vonatterhelési kimutatáson) felírt vonat (kocsisor) kerül legurításra.

Rátólatási sebesség, hatása, annak szabályozása

30.2.3. A gurítódombból legurítható kocsik mennyisége lényegében a rátólatási sebességtől függ.

30.2.3.1. A rátólatási sebességet az adott körülményektől függően változtatni — csökkenteni, vagy növelni — kell.

Csökkenteni kell, ha:

- a) a kocsisorban több egymást követő 1 – 2 kocsiból álló kocscsoport van;
- b) a rossz futási tulajdonsággal rendelkező (pl. siklócsapágyas) kocscsoport után;

- c) kedvezőtlen időjárás (szélvihar, sűrű eső, havazás, porfelhő) esetén;
- d) ha a fékezővel kísért kézifékkal fékezett több kocsiból álló kocsicsoport után utolérés veszélye áll fenn.

Növelni kell, ha:

- a) több, hosszabb kocsicsoport követi egymást;
- b) az egymást követő kocsik jól szétosztódnak;
- c) a rossz futási tulajdonsággal rendelkező (pl. siklócsapágyas) kocsicsoportnál.

30.2.3.2. Minden gurítódombos rendező pályaudvaron meg kell állapítani az adott körülmények (berendezések, helyi viszonyok) figyelembevételével a legkedvezőbb, valamint a legkisebb és a legnagyobb rátolási sebesség értéket, amit az ÁVU-ban kell rögzíteni. Ezen kívül a külsőteren, továbbá a váltó- és vágányfékkezelők és a gurításvezető szolgálati helyiségében ki kell függeszteni.

Adott közlemények a gurítás végrehajtása közben
--

30.2.4. A gurításvezető — a gurítódomb gépi berendezéseitől függetlenül — hangszórón az alábbiakról köteles értesíteni a gurításban résztvevőket (váltókezelők, vágányfékkezelők, saruzó csapatvezető, elősaruzó, saruzók stb.):

- az egyes kocsicsoportok melyik vágányra futnak,
- a kocsicsoport hány kocsiból áll és azok rakottak vagy üresek,
- nyomatékosan kihangsúlyozva, hogy a kocsicsoport első kocsija üres, illetve négy vagy több tengelyes kocsik,
- kézifékkal, illetve óvatosan gurítható kocsikról és azok gurítása esetén teendő intézkedésekről.

Önműködő mérlegelésre alkalmas vasúti járműmérleggel rendelkező rendező-pályaudvarokon a kocsikat csak egyenként szabad gurítani. Az értesítés szövegét az adott szolgálati hely helyi viszonyait figyelembe véve az ÁVU-ban kell szabályozni.

30.2.4.1. A gurításvezető gurítás közben szükséges egyéb közleményeit, továbbá a gurítás befejezése után az irány(rendező)vágányokon szükséges munkák elvégzésére vonatkozó utasításait ugyancsak hangszórón köteles bemondani.

A hangszórón keresztül kell utasítást adni arra is, hogy valamely kocsit az eredeti kijelöléstől eltérően más irány(rendező)vágányra kell bocsátani. A hangszórón keresztül kell az érdekeltek (váltókezelők, vágányfékkezelők, saruzók stb.) figyelmét felhívni akkor is, ha előre nem látott ok miatt gyors intézkedést kell végrehajtani.

A váltók állítása és azzal összefüggő egyéb teendők gurítás közben

30.2.5. Az önműködő váltóállító berendezés kezelésének és a vágányút tárolásának részletes leírását a Kezelési Szabályzat tartalmazza.

30.3. Fékezés

Fékezés kézfékkal

30.3.1. Az Utasítás 4.1.22. pontjában előírtakon felül kézfékezés esetén az alábbiakat kell betartani.

A gurításvezető köteles közölni a fékezővel:

- a kísérendő kocsicsoport kocsijainak számát, ezek között a rakott és üres kocsik megoszlását,
- a kocsi, amelynek kézfékjét kezelni kell rakott, vagy üres-e,
- az érdekelt irány(rendező)vágányon lévő kocsik milyen távolságra állnak a biztonsági határjelzőtől.

A fentiekre vonatkozóan a fékező is köteles a gurításvezetőnél érdeklődni.

A guruló kocsit kézfékkal kell fékezni ha:

- a) azok csak kézfékkal guríthatók,
- b) a nem gépesített gurítódombon a gurítandó kocsicsoportban 4 rakott vagy 4 vegyes (rakott és üres), illetve tisztán üres kocsikból álló kocsicsoportban 5 kocsinál több kocsi van,
- c) a vágányfékkel felszerelt gurítódombon az egy csoportban guruló kocsik száma 5-nál több,
- d) a kocsi vagy kocsicsoport első kocsija nem saruzható,
- e) vágányfékkel felszerelt gurítódombon 4, vágányfékkel nem rendelkező gurítódombon pedig 2 kocsinál nagyobb kocsicsoportban az első kocsi üres. Ha az ilyen kocsicsoportban kézfékes kocsi nincs, az üres kocsit külön kell legurítani.

A b), illetve c) alpontokban felsorolt esetekben minden megkezdett 5 kocsinként 1 – 1 kézféket kell kezelni. Tehát 6 kocsi esetén már 2, illetve 13 kocsinál már 3 kézféket kell kezelni.

A 4 vagy többtengelyes kocsikat kettő kocsinak kell számítani.

30.3.1.1. A kézfékkal kísért kocsik gurításánál a saruzóknak mindig készen kell lenni arra, hogy ha a kezelendő kézfék nem működik hatásosan, vagy ha — veszély esetén — a fékező odakiáltással saruzásra ad utasítást, akkor a járműveket saruval állítsák meg. Ilyen esetben is lehetőleg 2 db féksarut kell a kocsik megállítása céljából ugyanazon sínszálla helyezni.

A fékezővel kísért kocsicsoportot a fékező felszólítása nélkül féksaruval akkor is meg kell saruzni, amikor a saruzó megítélése szerint az erős ráütkezés (rázuhanás) veszélye fennáll.

Ha műszaki okok miatt nem saruzható kocsit — rendkívüli esetben — mégis saruzással kell megállítani, akkor az ilyen kocsit a megállítás után műszakilag meg kell vizsgálni.

30.3.1.2. Sötétben, ha a térvilágítás használhatatlan kézfékkal nem szabad gurítani!

Fékezés féksaruval

30.3.2. A saruzók igénybevételének vizsgálatára, az egy saruzóra bízható irány(rendező)vágány mennyiségére, a saruzók átcsoportosítására, a körzetbejárásra vonatkozó előírásokat a helyi viszonyok figyelembevételével az ÁVU-ban kell szabályozni.

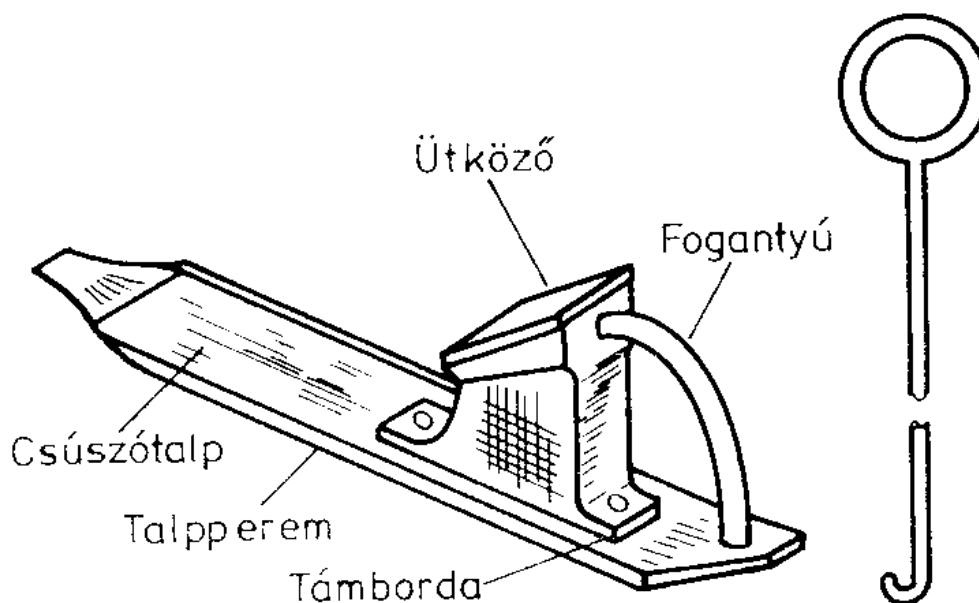
30.3.2.1. A féksarut az 1.sz. ábra szemlélteti. Célfékezésnél 2 féksaruval (fékező- és biztosító féksaruval) kell fékezni. A biztosító féksarut a vágányon álló kocsisortól olyan távolságra kell a sínszálla helyezni, amilyen távolság — a saruzó megítélése szerint — a fékezéshez elegendő (2.sz. ábra).

A féksaru használata

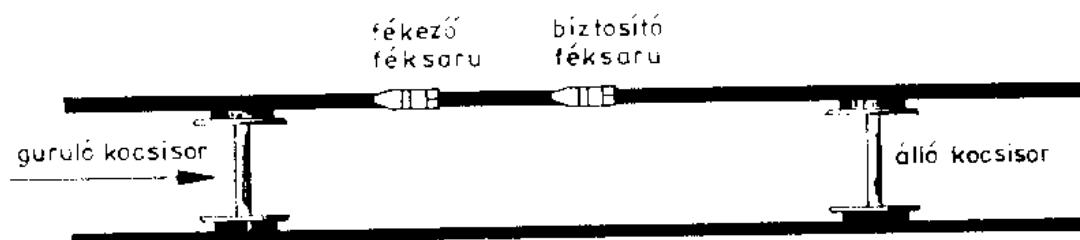
30.3.3. A féksaruk szabályszerű elhelyezésének nagy jelentősége van a fékhatás növelése és a saruzók testi épségének megóvása szempontjából egyaránt.

Síktolatasra berendezett szolgálati helyeken a járművek megállítására csak ott szabad használni féksarut, ahol a szolgálati felsőbbség a saruzást engedélyezte és csak azokon a vágányokon, amelyeket saruzásra kiképeztek. Azokat a szolgálati helyeket és vágányokat, amelyeken a féksaru használható, a szolgálati felsőbbség a KH-ban köteles kijelölni.

30.3.3.1. A saruzás veszélytelen végrehajtása érdekében a féksarut — fogantyújánál fogva — már előre el kell helyezni a sínszálon. A vágányokon a kocsisor előtt féksarunak kell lennie. Amennyiben a féksarut a fékút növelése érdekében előre kell vinni, vagy a kocsik a gurítás során gyorsan követik egymást, a féksarukat folyamatosan akkor kell a guruló kocsi előtt a sínszálra helyezni, amikor a jármű a saruzás helyétől még legalább 10 m távolságra van. A 10 m-nél közelebb lévő jármű elé, csak baleset megelőzése céljából a testi épség veszélyeztetése nélkül szabad a féksarut elhelyezni.



1.sz. ábra



2.sz. ábra

30.3.3.2. A féksarut minden esetben arccal a gördülő kocsik felé fordulva kell a sínszálra helyezni. A féksarut a sínszálra történő helyezés után peremével a sínszál belső vezető felületéhez kell hozzászorítani.

30.3.3.3. A féksarukat a gördülő kocsik menetirányában közvetlenül a sínkötés után úgy kell a sínszálla helyezni, hogy hegyükkel a mozgó kocsik felé álljanak.

30.3.3.4. A féksaru lerakása után a gurítódomb, illetve a gördülő kocsik felé lépve, a féksaru előtt vagy azzal egyvonalban kell a saruzást végzőnek a vágány mellett úrszelvényen kívül elhelyezkednie.

Elősaruzás közben a sarukidobó szerkezet domb felé eső végén kell elhelyezkedni, hogy a saruzó testi épsége veszélyeztetve ne legyen.

30.3.3.5. Ívekben a féksarut az ív belső oldalán lévő sínszálla kell rátenni, mert így kisebb a lelökés veszélye. Az ívekben történő saruzást az ÁVU-ban kell szabályozni.

30.3.3.6. Váltókon, keresztezéseken saruzni csak baleset-megelőzés céljából szabad. Ilyenkor a féksarut az elálló csúcssín mellett fekvő tősinre kell helyezni.

30.3.3.7. A pályamester által fekszinhibásnak minősített vágányrészt a saruzásból ki kell zárni.

Az erre vonatkozó megállapítást a forgalmi szolgálattevő Fejrovas előjegyzési naplójába tett bejegyzéssel kell írásban közölni.

30.3.3.8. Az irány(rendező)vágányokon álló kocsisor előtt biztosító féksarut kell lerakni akkor is, ha:

- a gurítás szünetel,
- az irány(rendező)vágány megtelt, vagy valamilyen ok miatt lemondták,
- az irány(rendező)vágányon a gurítódomb felőli oldalon gurításból kizárt, vagy fokozott gonddal gurítandó kocsik vannak,
- kézfék nélküli első kocsisort szabad vágányra gurul,
- mindenkor, ha a gurításvezető erre rendelkezést ad.

30.3.3.9. A gurított kocsi megállítása után a féksarut a kerék alól mindig a fogantyújánál fogva kézzel, vagy kiemelő kampóval (1.sz. ábra) kell eltávolítani, majd a kocsi előtt megfelelő távolságra újból a sínszálla kell helyezni úgy, hogy a testi épséget ne veszélyeztesse.

30.3.3.10. Az irány(rendező)vágányon álló kocsisor előtt olyan távolságban kell a féksarut a sínszálra helyezni, hogy a guruló kocsi megállítása és a féksarunak a kerék alól történő eltávolítása után az újból mozgásba jövő kocsi kárt okozó felgyorsulás nélkül érkezzon az álló kocsisorhoz.

30.3.3.11. A féksarukat csak a rendeltetésüknek megfelelő célra szabad használni.

30.3.3.12. Szabad vágányra történő gurítás esetén — kézifék hiányában — a vágány túlsó végén lévő biztonsági határjelzőn belül mindkét sínszálra elhelyezett 1-1 féksaruval kell a kocsicsoportot megfutamodás, illetve kiütődés ellen biztosítani, amíg a kocsisor földről, vagy fékállásról kezelhető kézifékekkel fékezhető kocsival ki nem egészül.

30.3.3.13. A saruzókat a téli időszakban vesszőseprűvel kell ellátni.

30.3.3.14. A kocsikat legurítani csak olyan irány(rendező)vágányra szabad, amelynek felületét előzőleg a ráakódott hótól, jégtől (olvadó jégtől) megtisztították.

Különös gonddal kell megtisztítani a sínuszalakat azon a helyen, ahova a féksarut helyezik. Jeges, havas sínszálra féksarut helyezni tilos!

A sínuszalak tisztogatását a saruzónak kell elvégezni, ha hótakarító vagy jégolvasztó gép nem áll rendelkezésre. Megfelelő gépi berendezés hiányában szükség esetén megfelelő számú pályafenntartási dolgozót kell kirendelni, esetleg egyéb munkaerőt igényelni.

30.3.3.15. Jeges vagy havas talpú féksarut használni tilos! Az ilyen féksarut használat előtt az idegen anyagoktól meg kell tisztítani.

30.3.3.16. A vágányzat, de különösen a sínillesztések jó karbantartása a biztonságos saruzás egyik alapfeltétele. A sínfej minden sérülését — különösen a sínillesztések hibáit, — azonnal jelenteni kell. Az ilyen hibákat és hiányosságokat haladéktalanul ki kell javítani, mert az ilyen hiányosságok okozzák a féksaruk megakadását, illetve levágódását.

A féksaruk karbantartása

30.3.4. Csak teljesen ép, kifogástalan, a sínszálhoz illő féksarut szabad használni. Ezért a saruzó csapatvezető és a saruzók is felelősek.

30.3.4.1. Használhatatlan a féksaru, ha:

- a csúszótalpa a használat folytán elkopott, kilyukadt,
- a csúszótalpának peremei erősen kopottak, sérültek, vagy elváltak,
- a hegye letörött, szétrepedt vagy felhajlott,
- a fogantyúja letörött vagy annyira meghajlott, hogy használata a testi épséget veszélyezteti,
- méretei a szabvány előírásainak nem felelnek meg,
- bármely alkatrésze törött vagy hiányzik,
- a sarufej és a sarutalp közötti szegecskötés meglazult,
- a csúszótalp sínrel érintkező oldalának 5 %-nál nagyobb felületén fémfelrakódás van.

30.3.4.2. A saruzó csapatvezető őrizetében annyi féksarut kell készenlétben tartani, hogy a használhatatlanná vált féksaruk azonnal pótolhatók legyenek. A tárolás helyét az ÁVU-ban kell meghatározni.

30.3.4.3. Szitáló esőben, ködben, zúzmarás időben, jegesedésnél, gyenge havazásnál a fékhatás növelésére száraz homokot kell alkalmazni.

30.3.4.4. A helyi viszonyok figyelembevételével a vágányok között megfelelő távolságokra elhelyezett fedéllel ellátott ládákban homokot kell tárolni.

30.3.4.5. A féksaruk fejének kenőanyaggal történő kenésével a fékhatás növelhető, illetve a kerék laposodása elkerülhető.

A féksaruk csúcsát nem szabad melegedni hagyni, mert gyorsan elhasználódik. Ezért különösen a sarukidobókon a féksarukat váltani kell.

30.3.4.6. A féksaruk gondos kezelését és az előírt mennyiséget, továbbá a megőrzésükre vonatkozó előírások betartását az állomásfőnököknek vagy az általa megbízott dolgozónak kétnaponként ellenőrizni kell.

Használhatatlan és sérült féksarukat külön kell gyűjteni és a legrövidebb időn belül, műhelybe kell küldeni. A féksaruk jelölését, számozását, darabszámát valamint a használhatatlan, sérült féksaruk kezelésére vonatkozó részletes teendőket az ÁVU-ban kell szabályozni.

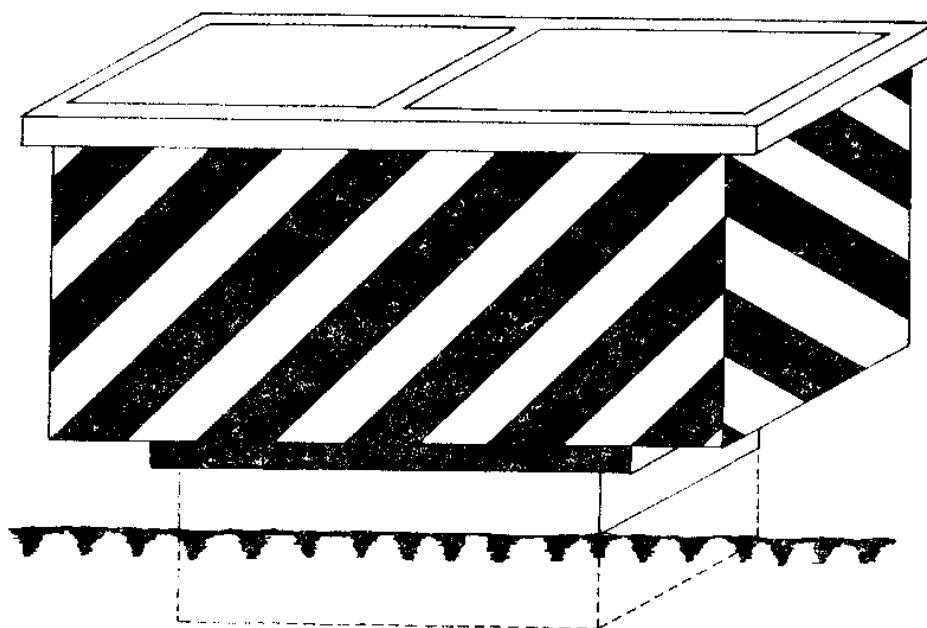
30.3.4.7. A használatban lévő féksaruknál ügyelni kell arra, hogy azok el ne szennyeződjenek, főleg a csúszó felületeiken ne legyen sár, föld, hó, jég stb. Ha a sínfej és a féksaru közé sár, föld, hó, jég, salak, szén és kötőrmelék kerül, akkor az, sarulevágódást okozhat, vagy a fékhatást olyan nagymértékben fokozza, hogy az a féksaru átugrásához vezethet.

Féksaruk és a szárazhomok tárolása

30.3.5. A féksaruk tárolására a sarukidobónál állványt kell létesíteni.

Az irányvágányok között a tartalék féksaruk elhelyezésére 10 – 15 m távolságra saruköveket kell elhelyezni.

Az irány(rendező)vágányok között a szárazhomok tárolására ládák szolgálnak, amelyeket az irány(rendező)vágányok vágánytengely távolságának felező vonalában a vágányokkal párhuzamosan kell elhelyezni. Egyet a biztonsági határjelző közelében, a többit pedig 30 – 50 m távolságra egymástól (3.sz. ábra).



3.sz. ábra

Sarukidobók karbantartása

30.3.6. A sarukidobó szerkezeteket és a vele összefüggő vágányrészeket a pályafenntartási szakszolgáltatnak fokozott mértékben karban kell tartani.

Fékezés vágányfékkel

30.3.7. A vágányfék működtetésére és a velük történő fékezés módjára vonatkozó részletes rendelkezéseket a Kezelési Szabályzat tartalmazza.

A vágányfék használhatatlansága esetén az elősaruzásra és a gurítandó járművek megfékezésére vonatkozó részletes teendőket az ÁVU-ban kell szabályozni.

Gurítási korlátozások

30.3.8. Kézifékkal gurítható 4 tengelyes kocsik esetében 3 kocsiig, 2 tengelyes kocsik esetében 5 kocsiig legalább 1 kocsikézifékjét kell a gurított járművek megállítására kezelni. Ennél nagyobb kocsicsoportok esetén 3 (4 tengelyes), illetve 5 (2 tengelyes) kocsinként további 1 – 1 kocsikézifékjét kell a gurított járművek megállítására kezelni.

30.3.8.1. A fenti előírások vonatkoznak az Óvatosan gurítható járművekre is azzal az eltéréssel, hogy megállításuknál a kézifék alkalmazása nem kötelező, megállításuk vágányfékkel vagy féksaruvál történhet.

30.4. A gurítással kapcsolatos egyéb teendők**Kocsik összetolása**

30.4.1. Helyes fékezés, illetve saruzás esetén az üzemképes kocsiknak, akadály nélkül kell begördülniük az irány(rendező)vágányokra. Az irány(rendező)vágányon a kocsikat egymással össze kell kapcsolni. A fékezést és a saruzást úgy kell végezni, hogy az egyes kocsicsoportok a megengedett sebességgel (legfeljebb 5 – 6 km/h) ütközzenek egymásra, illetve — amikor szükséges — ütközés nélkül kellő távolságra álljanak meg a vágányon álló kocsiktól. Az irány(rendező)vágányokat a kocsikkal gazdaságosan kell kihasználni. Arra kell törekedni, hogy a kocsik (kocsicsoportok) között hézagok (nyílások) ne maradjanak. Az irány(rendező)vágány első felén a kocsikat nem szabad megállítani. A kocsik összetolását lehetőleg akkor kell elvégezni, amikor a gurítást egyéb körülmények akadályozzák.

30.4.1.1. A saruzóknak gurítási (szalasztási) szünetekben kell a nem kívánt helyen megállt kocsikat kocsitolórúddal (feszítővas) mozgatni. Ilyen kocsimozgatást nem szabad a kocsik alá bújva végezni. A kocsitolórúdat csak oldalról szabad a sínfej és a kerékabroncs közé helyezni.

A saruzóknak arra kell törekedniük, hogy a felügyeletükre bízott vágányokon a kocsik összetolva és összekapcsolva legyenek. A kocsik összetolásáért és összekapcsolásáért a saruzón kívül a saruzó csapatvezető is felelős.

30.4.1.2. Szigorúan tilos az idő előtt — nem kívánt helyen — megállt kocsikat a követő kocsikkal, „beütni”!

30.5. Tolatási módszerek

30.5.1. A síktolatásnál általában alkalmazott (bejárás, szalasztás) eljárás mellett, a tolatási munka eredményesebbé tétele érdekében más hatékonyabb tolatási módszereket is kell alkalmazni.

Az alább ismertetett tolatási módszerek közül a helyi adottságoknak megfelelő legalkalmasabb módszerek alkalmazásának eldöntése a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbségének a feladata.

Olyan szolgálati helyekre, ahol egyszerre több tolatómozdony üzemel, vagy egy tolatómozdony az állomás különböző kiszolgáló helyein végez elegyrendezést, a különböző tolatómozdonyokra, illetve munkahelyekre eltérő tolatási módszereket lehet előírni, a helyi adottságoknak megfelelően.

30.5.2. A tolatószemélyzet létszámát az elvégzendő feladatok, az alkalmazott tolatási módszereket, az Utasításban és Függelékeiben a tolatószolgálatra előírt szabályokat, a helyi viszonyok és adottságok figyelembevételével az ÁVU-ban kell meghatározni.

Tolatás bejárással

30.5.3. Bejárással történő tolatásnak nevezzük azt a tolatási módot, amikor a kocsit vagy kocsicsoportot az irány(rendező)vágányra vagy egyéb rendeltetési helyre a tolatómozdonnal betolják és ott lekapcsolják.

Ez a tolatási mód lassú és gazdaságtalan, ezért csak olyan esetekben alkalmazandó, amikor nem szabad szalasztani, vagy a tolatásvezető egyedül végzi a tolatást.

Megállásos szalasztás, lökésként egy kocsicsoporttal (Egyszerű szalasztás)

30.5.4. Végrehajtása az alábbiak szerint történik:

A kihúzott kocsisor megállása után a rendezés irányába eső első kocsit vagy kocsicsoportot lekapcsolják, majd a tolatómozdony megindul és hirtelen felgyorsulva erőteljes mozgásba hozza a kocsikat, utána lefékez és megáll. A fékezés következtében a lekapcsolt kocsik és a mozdonyon maradt kocsisor között sebességkülönbség áll elő, ennek következtében a lekapcsolt kocsik elválnak és a kapott kezdeti sebességgel gördülnek a kijelölt vágányok felé.

Amikor az elszalasztott kocsik annyira eltávolodtak, hogy az újabb lökés kifejtéséhez szükséges távolság megvan és nem kell attól tartani, hogy a következő kocsik az elől haladókat utolérják, akkor lekapcsolják a következő kocsicsoportot és az előbb ismertetett módon szalasztják az irány(rendező)vágányokra, amíg valamennyi kocsi szétrendezése megtörténik.

Ez a tolatási mód akkor a legeredményesebb, ha közben egyszer sem kell visszahúzni. Úgy kell tehát szabályozni a kihúzás távolságát, hogy az elegendő legyen annyi szalasztáshoz, ahány lökést kell elvégezni. A módszer vízszintben vagy legfeljebb 2,5‰-es esésben fekvő vágányokon alkalmazható.

**Megállásos szalasztás,
lökésenként több
kocsicsoporttal (Duplázás)**

30.5.5. A különböző irány(rendező)vágányokra szalasztandó kocsikat (kocsicsoportokat) a kihúzó vágányon történt szétkapcsolásuk után a mozdony felgyorsulva erőteljes mozgásba hozza, majd fékezés után a rajtamaradt kocsisorral megáll. A lökés következtében a lekapcsolt kocsik (kocsicsoportok) egy ideig együtt gördülnek, majd befékezés következtében az egyes csoportok elválnak egymástól, és kellő távolságban gördülnek egymás mögött.

A váltók állításához szükséges időt és távolságot kézfékezéssel kell biztosítani. Minden kocsicsoportban megfelelő számú kézfékes kocsinak kell lenni, és ezeket kézfékekkel kell megfékezni.

**Megállás nélküli
szalasztás,
lökéssorozattal**

30.5.6. Ez a tolatási mód vízszintben, vagy esésben fekvő kihúzóvágányon egyaránt alkalmazható. Alkalmazásához egyéb műszaki előfeltételek nem szükségesek.

A kihúzóvágányra vontatott kocsisort az első kocsi (kocsicsoport) lekapcsolása után mozgásba hozzák olyan mértékig, amely elegendő a lekapcsolt kocsinak (kocsicsoportnak) az irány(rendező)vágányra történő gördüléséhez, majd megkezdik a fékezést.

A mozdonyon maradt rész sebességét a fékezés következtében lépésnél kisebb (kb. 3 km/h) sebességre kell mérsékelni, ugyanakkor a lekapcsolt rész tovább fut. Ezzel a sebességgel kell haladni mindaddig, amíg az elszalasztott rész és a következő kocsi (kocsicsoport) között a szükséges távolság biztosítva nincs.

A második lökést, — eltérően a megállásos szalasztási módszertől — a kocsisor megállítása nélkül kell végrehajtani oly módon, hogy a lépésnél kisebb (kb. 3 km/h) sebességgel összenyomott ütközőkkel haladó kocsisorról — kiakasztórúddal — lekapcsolják a következő kocsi (kocsicsoportot), majd a kocsisor kellő felgyorsulása után újból fékeznek és megállás nélkül — az előbbieken ismertetett módon — folyik tovább a szalasztás.

A tolatásnál az egyes lökéseket különböző sebességgel kell végezni. Az első lökésnek mintegy 15 km/h, a következőnek pedig fokozatosan kisebb, végül az utolsónak kb. 7 – 8 km/h sebességgel kell történnie. Az ilyen módon elérhető lökések száma a kihúzóvágány és a kihúzott kocsisor hosszától függ.

Az alkalmazott gyorsulásokat, illetve fékezéseket mindenkor fokozatosan kell végrehajtani.

**Megállás nélküli szalasztás,
lökésenként több
kocsicsoporttal**

30.5.7. Ez a tolatási mód olyan szolgálati helyen alkalmazható, ahol a kihúzóvágány 3 vagy legfeljebb 5‰-es esésben fekszik, saruzásra alkalmas és az elosztó váltó előtt sarukidobó van.

A kihúzóvágányra vontatott kocsisorról megállás után 4 – 5 kocsicsoportot kapcsolnak le, majd 15 – 20 km/h sebességgel mozgásba hozzák. Ezután a mozdonyt és a rajta maradó kocsisort annyira be kell fékezni, hogy megállás ne következzen be, hanem lépésnél kisebb (kb. 3 km/h) sebességgel mozogjon tovább. Fékezés közben a lekapcsolt kocsik (kocsicsoportok) a kocsisortól elválnak és futásukat saruzással, vagy kézfékezéssel kell szabályozni úgy, hogy egy-egy kocsinak (kocsicsoportnak) az elosztó váltóhoz való érkezése között legalább 12 – 12 sec. (másodperc) időkülönbség legyen, amely az elosztó váltó megfelelő állításához szükséges.

A kocsicsoportok között a megfelelő távolságot saruzással úgy kell biztosítani, hogy szükség szerint a második és a további követő kocsicsoportok elé a sarukidobó előtt — a kívánt fékhatás eléréséhez szükséges távolságban — féksarut kell elhelyezni.

Ha az elszalasztott utolsó kocsi (kocsicsoport) és a mozdonyon maradt kocsisor között a következő lökéshez elegendő távolság van, akkor a mozdonyt ismét gyorsítani kell, és közben le kell kapcsolni a következő lökéshez számításba vett kocsikat (kocsicsoportokat). A gyorsítás után az előbb ismertetett folyamatot meg kell ismételni.

Csurgatás

30.5.8. A gurításhoz hasonló módon történő tolatást csurgatásnak nevezzük, mely kétféle változatban, visszatolás és kihúzás közben hajtható végre.

**Csurgatás
visszatolás közben**

30.5.9. Olyan helyen alkalmazható tolatási mód, ahol a kihúzóvágány 3‰-es, vagy annál nagyobb esésben fekszik és az irány(rendező)vágányok megfelelően vannak kiképezve.

A kihúzóvágányra vontatott kocsisorról megállás után lekapcsolt első kocsicsoportot max. 5 km/h sebességgel kezdik tolni, mire a lekapcsolt kocsicsoport elválik és megindul az irány(rendező)vágányok felé. Ezek után a mozdonyon és a rajta maradt kocsisoron fékezni kell, de csak olyan mértékben, hogy megállás ne következzen be. Amikor a legördült kocsicsoport a biztonság szempontjából már megfelelő távolságra van és a következő kocsicsoport részére a váltók állításának nincsen akadálya, a mozdony olyan rövid időre felgyorsít, amennyi a következő kocsicsoport szétkapcsolásához szükséges, a szétkapcsolás után pedig újból fékezni kell. Ezt a folyamatot kell ismételni az egész kocsisor szétrendezéséig.

A leguruló kocsicsoportok közötti távolságot a helyi viszonyok tapasztalatai szerint szükséges időköz betartásával és kézfékezéssel kell biztosítani.

Az egyes kocsicsoportok szétkapcsolása után a kocsisorral megállni nem szabad, mert így gazdaságtalanná válik a csurgatás.

Ennél a módszernél nagy gondot kell fordítani arra, hogy a váltókezelők a váltók állítására vonatkozó rendelkezéseket folyamatosan és megbízhatóan kapják meg (távbeszélő, hangszóró). A helyszíni állítású váltókhoz megfelelő számú váltókezelőt kell biztosítani.

Csurgatás kihúzás közben

30.5.10. A csurgatásnak ezt a módját ott lehet eredményesen alkalmazni, ahol a kihúzóvágány 5‰-es, vagy annál valamivel nagyobb esésben fekszik és az irány(rendező)vágányok eleje is esésben van. Ilyen helyeken a kocsik csupán az ütközők rugóinak hatására jönnek mozgásba és a nehézségi erő következtében gördülnek az irány(rendező)vágányokra.

A kihúzás mintegy 15 km/h sebességgel történik, amikor a kocsisor utolsó járműve és a váltó között a távolság elegendő a váltó biztos állításához, a mozdonyon és a kocsisoron fékezni kell. A fékezés hatására az ütközők összenyomódnak és a csavarkapcsok meglazulnak, ebben a helyzetben az első kocsicsoportot kiakasztórúddal szét kell kapcsolni. Közvetlen a szétkapcsolás után előbb az ütköző rugóinak hatása, majd a mozdony vonóereje ismét érvényesül, amely erők hatására a lekapcsolt kocsicsoport a haladás irányával ellentétes nyomást kap, elválik a többi járműtől és az esésben fekvő vágányokon a nehézségi erő hatására az irány(rendező)vágányok felé visszagördül.

A mozdony a rajta levő kocsisorral folytatja útját a kihúzóvágány vége felé.

Amikor a mozdonyon maradt kocsisor és az irány(rendező)vágány felé guruló kocsik között a következő kocsicsoport szalasztásához szükséges távolság megvan, ismét fékezni kell és a fentiekben leírt módon szét kell kapcsolni a következő kocsicsoportot. Ezt a folyamatot addig kell ismételni, amíg a mozdony el nem éri a kihúzóvágány végét.

Ilyen módszerrel a kocsisor és a kihúzóvágány hosszától függően már a kihúzás közben több kocsicsoport rendezését lehet elvégezni. Ha pedig a mozdony a kihúzóvágány végére ér, mielőtt a rendezendő kocsik elfogytak volna, akkor ezeket a kocsikat az ismertetett eljárások közül a helyi adottságoknak legjobban megfelelő módszerrel kell szétrendezni.

1. sz. melléklet

.....állomás

.....sz. tolatómozdony tolatási terve
 Érvényes:.....év.....hó.....-tól

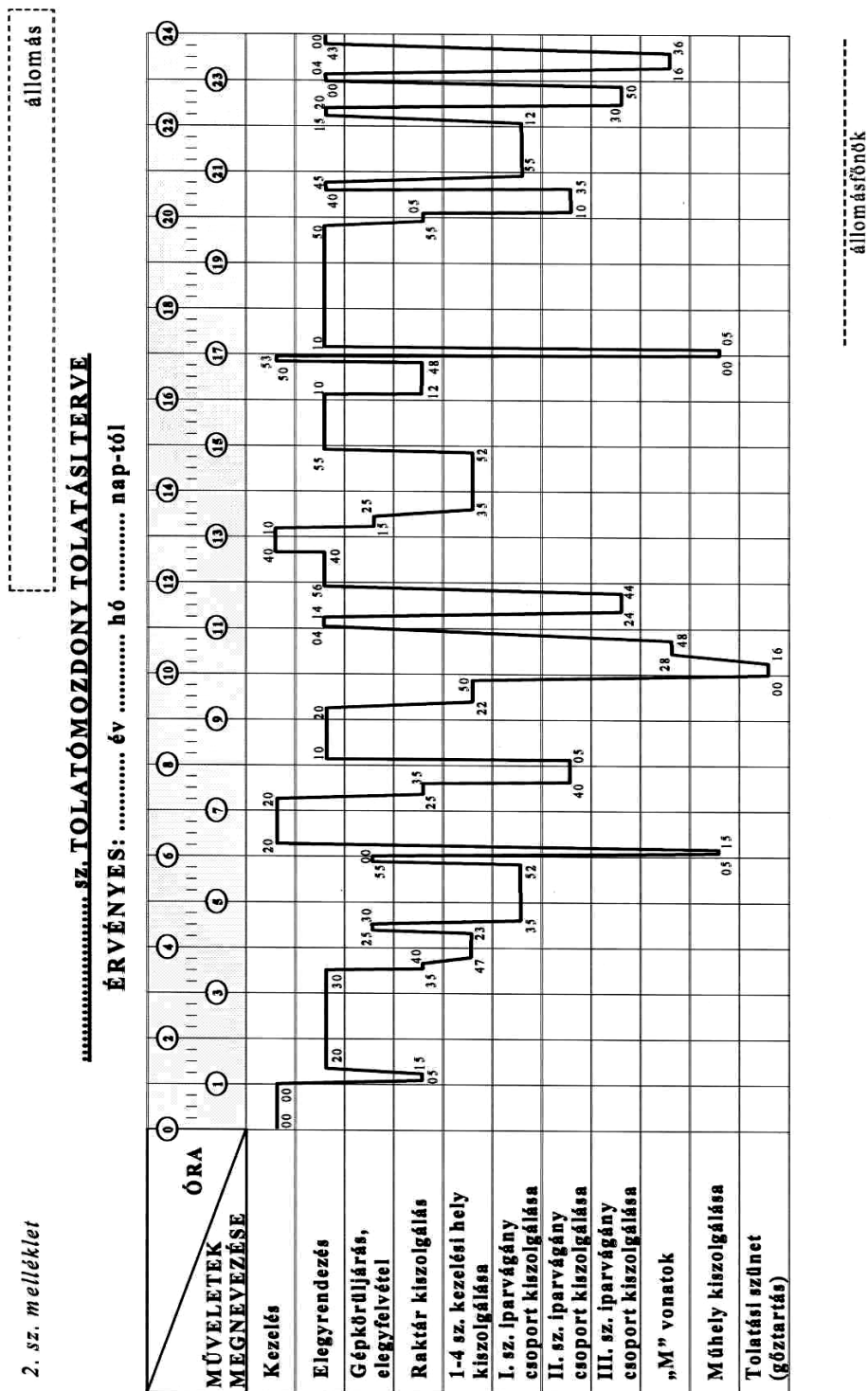
Óra	M ü v e l e t
-tól -ig	
0 ⁰⁰ — 1 ⁰⁰	Kezel.
1 ⁰⁰ — 1 ²⁰	Raktárkiszolgálás.
1 ²⁰ — 1 ²⁵	sz. vonatra raktártól kocsit soroz.
1 ²⁵ — 1 ⁴⁰	sz. vonat szétrendezése.
1 ⁴⁰ — 1 ⁵⁵	sz. vonat szétrendezése.
1 ⁵⁵ — 2 ⁰⁰	sz. vonat szétrendezése.
2 ⁰⁰ — 2 ⁰⁵	sz. vonat szétrendezése.
2 ⁰⁵ — 2 ²⁵	sz. vonat összeállítása.
2 ²⁵ — 2 ⁴⁰	1 – 4. sz. kezelési hely elegyének összeállítása.
2 ⁴⁰ — 3 ¹⁰	I. sz. sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonat elegyének összeállítása.
3 ¹⁰ — 3 ²⁰	Műhelykiszolgáló vonat elegyének összeállítása.
3 ²⁰ — 3 ³⁰	II. sz. sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonat elegyének összeállítása.
3 ³⁰ — 3 ⁴⁰	A raktártól kocsit soroz ki.
3 ⁴⁰ — 4 ²⁵	1 – 4. sz. kezelési hely kiszolgálása.
4 ²⁵ — 4 ³⁰	Mozdony az I. sz. sajátcélú vasúti pályahálózat-csoport kocsijaira jár.
4 ³⁰ — 5 ⁵⁵	I. sz. sajátcélú vasúti pályahálózat-csoport kiszolgálása.
5 ⁵⁵ — 6 ⁰⁰	Mozdony a műhelykiszolgáló vonatra jár.
6 ⁰⁰ — 6 ²⁰	Műhely kiszolgálása.
6 ²⁰ — 7 ²⁰	Gépkezelés.
7 ²⁰ — 7 ³⁵	Raktárrendezés
7 ³⁵ — 8 ¹⁰	II. sz. sajátcélú vasúti pályahálózat-csoport kiszolgálása.
8 ¹⁰ — 8 ²⁵	M/1. sz. vonat összeállítása.
8 ²⁵ — 8 ⁴⁰	III. sz. sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonat elegyének összeállítása.
8 ⁴⁰ — 9 ²⁰	1 – 4. sz. kezelési helyek elegyének összeállítása.
9 ²⁰ — 1 ⁰⁰	1 – 4. sz. kezelési hely kiszolgálása.
10 ⁰⁰ — 10 ¹⁶	Tolatási szünet.
10 ¹⁶ — 11 ⁰⁴	M/1 – M/2 vonat.
11 ⁰⁴ — 11 ¹⁴	M/2 vonat szétsorozása, a mozdony a III. sz. sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonatra jár.

Óra	Művelet
-tól -ig	
11 ¹⁴ — 11 ⁵⁴	III. sz. sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálása.
11 ⁵⁴ — 12 ²⁰	III. sz. sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonat elegyének szétrendezése.
12 ²⁰ — 12 ⁴⁰	sz. vonat kocsijainak összesorozása.
12 ⁴⁰ — 13 ¹⁰	Gépkezelés.
13 ¹⁰ — 13 ²⁵	sz. vonat részére raktártól kocsikat soroz ki.
13 ²⁵ — 14 ⁵⁵	I. sz. sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonat közlekedése.
14 ⁵⁵ — 15 ²⁰	sz. vonat szétrendezése.
15 ²⁰ — 15 ⁴⁵	sz. vonat szétrendezése.
15 ⁴⁵ — 16 ¹⁰	1 – 4. sz. kezelési hely elegyének rendezése.
16 ¹⁰ — 16 ⁵⁰	1 – 4. sz. kezelési hely kiszolgálása.
16 ⁵⁰ — 16 ⁵⁵	Gépkörüljárás.
16 ⁵⁵ — 17 ¹⁰	Műhelykihúzás.
17 ¹⁰ — 17 ²⁰	Műhely elegyének szétrendezése.
17 ²⁰ — 18 ⁰⁰	sz. vonat elegyének összesorozása.
18 ⁰⁰ — 18 ¹⁵	sz. vonat elegyének összesorozása.
18 ¹⁵ — 18 ³⁰	sz. vonat elegyének összesorozása.
18 ³⁰ — 18 ⁴⁰	Raktári elegy összeállítása.
18 ⁴⁰ — 19 ⁰⁵	I. sz. sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonat összeállítása.
19 ⁰⁵ — 19 ²⁰	II. sz. sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonat összeállítása.
19 ²⁰ — 19 ³⁵	III. sz. sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonat összeállítása.
19 ³⁵ — 19 ⁵⁰	M/7 sz. vonat összeállítása.
19 ⁵⁰ — 20 ²²	Raktárkiszolgálás.
20 ²² — 20 ⁴⁰	II. sajátcélú vasúti pályahálózat-csoport kiszolgálása.
20 ⁴⁰ — 20 ⁴⁵	II. sz. sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonat elegyének szétrendezése.
20 ⁴⁵ — 22 ¹⁵	I. sz. sajátcélú vasúti pályahálózat-csoport kiszolgálása.
22 ¹⁵ — 22 ²⁰	I. sz. sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonat szétrendezése.
22 ²⁰ — 23 ⁰⁰	III. sz. sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálása.
23 ⁰⁰ — 23 ⁰⁴	III. sz. sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonat szétrendezése.
23 ⁰⁴ — 23 ⁴⁸	M/7 – M/8 sz. vonatok közlekedése.
23 ⁴⁸ — 24 ⁰⁰	M/8 sz. vonat szétrendezése.

állomásfőnök

2. sz. melléklet

2. sz. melléklet



31.sz. FÜGGELÉK

A MUNKAVONATOK (MUNKAGÉPEK) KÖZLEKEDÉSÉNEK SZABÁLYOZÁSA A VÁGÁNYZÁROLT ÉS ÉPÍTÉS ALATT LÉVŐ VÁGÁNYOKON

31.1. Általános rendelkezések

31.1.1. A tároló állomásról a vágányzárolt vágányrészre és viszont viszonylatban a munkavonatok és munkagépek csak érvényes kiutalt menetvonal birtokában közlekedtethetők. Nem kell menetvonalat igényelni, ha a tároló állomás a vágányzárolt vonalrészen található. Vágányzárolt vonalrészen, építés alatt lévő vágányon (vágányokon) a munkavonatokkal és munkagépekkel csak a vágányzárért felelős engedélyével szabad közlekedni. A közlekedésre vonatkozóan a munkát végző szolgálati ág vagy külső vállalkozó vágányzárért felelős megbízott dolgozója az érdekelt állomások forgalmi szolgálattevőjének írásban köteles a szükséges információkat átadni.

31.1.2. A munkavonatokkal, munkagépekkel munkát végezni csak engedélyezett vágányzár keretében szabad. A vágányzár tartama alatt az elzárt vágányon egyidejűleg több munkavonat, munkagép is közlekedhet, illetve végezhet munkát.

31.1.3. A munkavonatok és munkagépek összeállítására, fékezésére, jelzőeszközökkel történő felszerelésére, valamint a menetokmányok vezetésére vonatkozó előírásokat az Utasítás, a Hálózati Üzletszabályzat, a D.2. sz. Utasítás, az E.2. sz. Fékutasítás és az F.1.sz. Jelzési Utasítás tartalmazza.

A fenti utasítások vonatkozó előírásainak betartásáért a munkavonatok illetve munkagépek járművezetői valamint vonali tolatásvezetői a felelősek.

31.1.4. A munkavonatokhoz, munkagépekhez a munkát végző vagy végeztető szolgálati ág illetve a kivitelező köteles vonali tolatásvezetői vizsgával rendelkező dolgozót biztosítani.

31.2. Fogalom meghatározások

31.2.1. Vágányzárért felelős személy

A vágányzár lebonyolításával kapcsolatos valamennyi tevékenység végzésére kijelölt személy.

A feladatai a következők:

- a munkavonatok, munkagépek forgalomba helyezési igényének benyújtása,
- a vágányzár megkezdésével, lebonyolításával, befejezésével, lemondásával kapcsolatos feladatok végzése,
- a műszaki irányítók munkájának koordinálása,
- folyamatos kapcsolattartás a forgalmi szolgálattal stb.

31.2.2. Műszaki irányító

A munkavégzés területén a műszaki munkafolyamatokat a helyszínen irányító, felügyelő dolgozó.

31.3. A közlekedés szabályozása

31.3.1. Kivonulás

A szolgálati helyről az elzárt vágányra kihaladni illetve onnan bevonulni, csak az ott szolgálatot teljesítő forgalmi szolgálattevő, állomáskezelő engedélyével szabad.

A kivonuló egységeket vonatindító jelzőeszközzel, külön-külön köteles a forgalmi szolgálattevő felhatalmazni. Az egységek között előírt legkisebb követési távolságot már az indításkor biztosítani kell.

Munkavonatok és munkagépek kivonulási szolgálati helyét a Vágányzári Utasításban kell előírni.

A szolgálati hely forgalmi szolgálattevője, állomáskezelője a kivonulás engedélyezésekor köteles gondoskodni az érdekelt állomási, nyíltvonalai szolgálati helyek és jelzőőrök értesítéséről, utasítva őket tennivalóikra. Köteles közölni a munkavonatok, munkagépek számát, sorrendjét, követési távolságát és a nyílt vonalon azt a helyet (helyeket) ameddig közlekednek.

A szolgálati helyről induló, kivonuló munkavonatok, munkagépek részére a váltó- és vágányút ellenőrzést a vonatokra előírt módon kell megtartani, a vágányutat, ha lehetséges le kell zárni. Az induló egységeket lehetőleg úgy kell felállítani, hogy azok közül minél több, egymás után következő egység legyen indítható azonos vágányúton át.

A kivonuló munkavonatok, munkagépek részére a kijárat, térköz- és fedezőjelzőket az Utasításban előírtak szerint kell kezelni.

31.3.2. Visszatérés

Menetirányt tekintve az első munkavonatnak, munkagépnek a munkahelyről való indulása előtt a vonali tolatásvezető (műszaki irányító) köteles a fogadó szolgálati hely forgalmi szolgálattevőjétől, állomáskezelőjétől, a rendelkezésre álló értekezési berendezésen engedélyt kérni a bevonulásra, az indulási idő közlésével.

A visszatérő egységeket a vonali tolatásvezető (műszaki irányító) külön-külön, élőszóval köteles felhatalmazni. Az egységek között előírt legkisebb követési távolságot már az indításkor biztosítani kell.

Munkavonatok és munkagépek bevonulási szolgálati helyét a Vágányzári Utasításban kell előírni.

A szolgálati helyre elsőként bejáró munkavonat, munkagép részére a váltó- és vágányút ellenőrzést a vonatokra előírt módon kell megtartani. A munkavonat, munkagép részére a vágányutat, ha lehetséges le kell zárni.

A munkagépek visszatérő egységeit egy vágányra is be lehet járatni. Erről az egységek járművezetőit és vonali tolatásvezetőit a kivonulás alkalmával kézbesített Írásbeli rendelkezéssel, de legkésőbb visszatéréskor a bejárat, jelző előtt történt megállás alkalmával a szolgálati hely forgalmi szolgálattevője, állomáskezelője élőszóval köteles értesíteni.

A bevonuláskor követendő eljárásra és a behaladás módjára az induláskor kézbesített Írásbeli rendelkezésen kell utasítani az egységek vezetőit.

Bevonuláskor a bejárat, jelző előtt minden egység köteles megállni, onnan csak élőszóval adott engedélyre illetve Hívójelzéssel, fokozott figyelemmel, legfeljebb 5 km/h sebességgel szabad behaladni a kijelölt vágányra. A szolgálati hely bejárat, jelzőjénél feltartóztatott első egység vezetője köteles a szolgálati hely forgalmi szolgálattevőjénél, állomáskezelőjénél bejelentkezni és a tőle kapott rendelkezések alapján eljárni. A követő munkavonattal, munkagéppel az első érintett váltó előtt meg kell állni és onnan csak élőszóval, távbeszélőn, utasítást adó hangszórós távbeszélőn adott és nyugtázott engedély alapján haladhat be a kijelölt vágányra.

A munkavonat illetve munkagép utolsó járművén tartózkodó, jelzést adó dolgozó a követő vonat részére a szükséges Lassan!, illetve Megállj! jelzést az állomásba bejáró munkavonatnál, munkagépnél is köteles adni mindaddig, míg a saját munkavonata, munkagépe a szolgálati hely bejárási vágányán a biztonsági határjelzőn belül el nem helyezkedett. A vágányzárért felelős személy a vágányzár befejezésének bejelentése alkalmával köteles a bevonulási szolgálati hely forgalmi szolgálattevőjének, állomáskezelőjének bejelenteni, hogy a vonalról valamennyi munkavonat, munkagép bevonult és a két szolgálati hely között a nyíltvonal felszabadult.

31.3.3. Felelősség

Az állomásfőnökök vagy megbízottjaik a tett intézkedések végrehajtását kötelesek ellenőrizni. A biztonságos közlekedésért a vágányzárért felelős személy, a vágányzár műszaki irányítója, a forgalmi szolgálattevők, az állomáskezelők, az állomási- és pályaszemélyzet, a vonatokat kísérő forgalmi-, műszaki személyzet és a járművezetők a saját munkaterületükön és hatáskörükön belül felelősek.

31.3.4. Munkavonatok, munkagépek (egységek) összeállítása

Az egységek összeállításánál, forgalomba helyezésénél és közlekedtetésénél minden esetben be kell tartani az Utasítás és a D.2.sz. Utasítás vonatkozó előírásait.

A tolt menetben közlekedő egységek, a bontó- és fektető szerelvények összeállítására a műszaki irányító írásban külön köteles rendelkezni azok személyzete felé.

A bontó- és fektető szerelvényeket műszaki dolgozó köteles kísérni, aki felelős a vonatkozó műszaki és egyéb előírások betartásáért, valamint a rakomány előírás szerű rögzítéséért is.

Tolt menetben közlekedő bontó- és fektető szerelvények esetében — a menetirányt tekintve — az első járműnek kézifékkal és fékállással kell rendelkeznie. Amennyiben ilyen jármű kiállítására nincs lehetőség, akkor a műszaki irányító köteles intézkedni — a menetirányt tekintve az első járművön — olyan biztonságos, megfelelő korláttal ellátott hely kialakítására, ahol a jelzést adó dolgozó biztonságosan tartózkodhat.

31.3.5. Az engedélyezett sebesség

A munkavonatként közlekedő rakott bontó- és fektető szerelvény legfeljebb 25 km/h, az egyéb munkavonatok, munkagépek a D.2.sz. Utasításban engedélyezett sebességgel közlekedhetnek.

Az alkalmazandó sebességet a vonatszemélyzet részére Írásbeli rendelkezésen kell előírni. Az előírás helyességéért a vonatokat kísérő műszaki irányító és a forgalmi szolgálattevő, állomáskezelő felelős. A műszaki irányító köteles ellenőrizni, hogy az Írásbeli rendelkezésen előírt sebesség mértéke a vonatkozó előírásoknak megfelel-e.

31.3.6. Az építés alatt lévő vágány kiszolgálása

Ha az állomásközből lévő vágányból építés alatt lévő vágány is ágazik ki, annak kiszolgálását Végrehajtási Utasításban kell szabályozni. Ha az építés alatt lévő vágány kiágazásánál szolgálatot teljesítő forgalmi dolgozó váltózárkulcsot őriz, akkor az engedélykérés-adásba be kell vonni. Ha az építés alatt lévő vágányokról is indulnak munkavonatok, illetve munkagépek, akkor a közlekedés szabályozását a két szomszédos szolgálati hely forgalmi szolgálattevője, állomáskezelője — a kiágazásnál szolgálatot teljesítő forgalmi dolgozóval közösen — köteles végezni. Ebben az esetben az Írásbeli rendelkezést a megállapodásnak megfelelően a kiágazásnál szolgálatot teljesítő forgalmi dolgozó is kiállíthatja és kézbesítheti az Utasítás vonatkozó előírásai szerint.

31.3.7. Egymással szembe indított munkavonatok, munkagépek közlekedése

Kizárólag a vágányzár ideje alatt a munkahelyig, mindkét szomszédos szolgálati helyről egyidejűleg is közlekedhetnek munkavonatok, munkagépek.

Az egymással szembe indított munkavonatok, munkagépek közlekedésével kapcsolatban az alábbiakat kell betartani:

A munkahelyre munkavonatot, munkagépet mindkét irányból egy időben csak nappali világosság mellett és csak akkor szabad indítani, ha a távolbalátás nem korlátozott, és az értekezés lehetséges.

A munkahelyet mindkét irányból 100-100 méter távolságra kitűzött Megállj jelzővel kell fedezni. A kitűzött Megállj! jelző előtt — az általános fékútnak megfelelően — a Megállj! jelző előjelzőjét is el kell helyezni.

A munkahely előtt kitűzött Megállj! jelzőhöz a munkavonat, munkagép a Megállj! jelző előjelzőjétől csak olyan sebességgel közlekedhet, hogy a Megállj! jelző előtt biztonságosan meg tudjon állni.

A munkavonattal, munkagéppel a Megállj! jelzőt meghaladni csak akkor szabad, ha az ellenirányú munkavonat, munkagép a részére kitűzött Megállj! jelző előtt már megállt. A munkavonatok, munkagépek a megállás, valamint a kitűzött Megállj! jelző eltávolítása után tolatási mozgásként a jelzést adó dolgozó által adott jelzések alapján közelíthetik meg egymást. Egy időben csak az egyik munkavonattal, munkagéppel szabad a másik felé mozgást végezni. A vonali tolatásvezetők minden mozgásról kötelesek egymást élőszóval értesíteni. A tolatások tartama alatt a megfelelő tolatási jelzéseket kell adni.

Megállj! jelzőt és annak előjelzőjét a vágányzár megkezdésekor kell kitűzni, ezért a műszaki irányító a felelős. A Megállj! jelzőt és annak előjelzőjét eltávolítani csak az előző bekezdésben foglalt esetben és a vágányzár lemondásakor szabad.

A kitűzött Megállj! jelző pontos szelvényszámát a munkahely felé munkavonatot, munkagépet indító szolgálati hely(ek) forgalmi szolgálattevőjével, állomáskezelőjével a műszaki irányító köteles közölni. Ennek alapján a munkavonatot, munkagépet indító forgalmi szolgálattevő(k), állomáskezelő(k) kötelesek a vonatszemélyzetet Írásbeli rendelkezéssel és élőszóval is értesíteni az őket érintő Megállj! jelző helyéről.

Ha a Megállj! jelző az Írásbeli rendelkezésen előírt és élőszóval is közölt helyen nincs kitűzve, akkor a munkavonattal, munkagéppel meg kell állni és a szükséges intézkedéseket a helyszínen meg kell tenni. Ez esetben a vonatot előlről azonnal fedezni kell.

A kitűzött Megállj! jelző mellett a munkát végző szolgálati ág vagy külső vállalkozó kijelölt dolgozója kézi jelzéssel is köteles Megállj! jelzést adni.

31.3.8. Munkavonatok, munkagépek indítása visszajelentés vétele előtt

Visszajelentés vétele előtt csak akkor szabad munkavonatot, munkagépet indítani, ha a távolbalátás nem korlátozott és az értekezés lehetséges.

Ha a távolbalátás a munkavonat, munkagép nyílt vonalon történő tartózkodásának ideje alatt válik korlátozottá, akkor az egyes egységek előtt kellő távolságban jelzést adó dolgozó köteles haladni. Haladás közben az egymást követő egységek között legalább 200 méter távolságot kell tartani. Az elől haladó munkavonatot, munkagépet a követő egység csak olyan sebességgel követheti, hogy a látótávolságon belül az elől haladó egység mögött legalább 50 méter távolságra biztonságosan megállítható legyen. A sebességet mindenkor csökkenteni kell, ha a látótávolság vagy az elől haladó egységtől a távolság 200 méter alá csökken.

Azokon a pályarészekén, ahol az elöl haladó egység a pályaviszonyok miatt nem látható és a látótávolság is kisebb 200 méternél, csak legfeljebb 5 km/h sebességgel szabad közlekedni.

Munkavégzés céljából a nyílt vonalra kivonuló, majd onnan visszatérő, vagy a következő szolgálati helyre bevonuló önjáró egységek egymást legalább 200 méter távolságban követhetik visszajelentés vétele előtt. Ennél kisebb távolságra csak a munkahelyre történt megérkezés és megállás után — a szükséges kézijelzések adása mellett — tolatási mozgásként közelíthetik meg egymást. A távolság betartásáért a munkavonatok, munkagépek járművezetői felelősek.

31.3.9. Vonatkísérő személyzet kiállítása

A munkavonatokhoz, munkagépekhez a vonatkísérő személyzetet a vágányzárbán munkavonatot közlekedtető szolgálati ág valamint külső vállalkozó köteles biztosítani.

Az önjáró munkagépeken a jármű vezetőjén kívül egy figyelő szolgálatot ellátó dolgozónak is kell tartózkodnia.

31.3.10. Munkavonatok, munkagépek közlekedése

Egyik szolgálati helyről a másik szolgálati helyre, nyíltvonali munkavégzés nélkül, nem vágányzárolt vágányon közlekedő munkavonatok, munkagépek, egymással össze nem kapcsolható egységeit, külön-külön vonatszám alatt, szolgálati vonatként, a vonatokra előírt szabályok szerint kell közlekedtetni.

31.3.11. Menetokmányok, Vonatterhelési kimutatás

A munkavonatoknál, munkagépeknél menetokmányt kell vezetni, amennyiben a munkavonat vonatszámában elegyet továbbít, Vonatterhelési kimutatást is kell kiállítani.

A menetokmány vezetésével az Utasítás, a Vonatterhelési kimutatás kiállításával kapcsolatban az F.7. sz. Utasítás előírásai a mérvadók.

31.3.12. Figyelési kötelezettség

A munkavonat, munkagép személyzete a figyelési kötelezettségének menetközben az Utasításban előírtak szerint köteles eleget tenni.

A mozdonyon utazó vonali tolatásvezető figyelő szolgálatát a mozdonyvezetővel ellentétes oldalon köteles végezni. Tolva közlekedő egységnél a jármű vezetője fokozottan köteles figyelni a vonatkísérők jelzéseit. Elsősorban íves pályarészen, továbbá ha szükséges más pályaszakaszon is, a hátrafelé figyelés biztosítása érdekében esetenként a jármű vezetője köteles a gépkezelőt is figyelésre utasítani.

Visszajelentés vétele előtt indított, egymást követő egységek figyelő dolgozói menetközben és megállás esetén is kötelesek állandóan hátrafelé figyelni. Ha megállapítják, hogy az egységük és a követő egység között a távolság 200 méternél kisebb, kötelesek hátrafelé Lassan! jelzést adni. A saját egységük megállításakor kötelesek a járműről azonnal leszállni és a követő egység felé mindaddig Megállj! jelzést adni, amíg a követő egység meg nem áll.

A járművezető köteles a járművét azonnal megállítani, ha az elől haladó egység figyelő dolgozója vagy saját egységének vonatkísérői Megállj! jelzést adnak. Lassan! jelzés adásakor a sebességet csökkenteni kell, és fel kell készülni a megállásra.

31.3.13. Írásbeli rendelkezés

A munkavonatok, munkagépek közlekedésének szabályozására Írásbeli rendelkezést kell kiállítani. (Függelék 22.2.40. p.)

Az Írásbeli rendelkezés kiállítására feljogosított dolgozók az Írásbeli rendelkezést olyan időben kötelesek elkészíteni és az egységek személyzetének (járművezető, vonali tolatásvezető, műszaki irányító) kézbesíteni, hogy kivonulásuk az előírt időben megkezdhető legyen.

31.3.14. Oktatás

Az egységek személyzetét a munkavégzésükkel összefüggő munkavédelmi tudnivalókból a munka megkezdése előtt rövid oktatás keretében ki kell oktatni. Erről a vágányzárért felelős szolgálati ág vagy külső vállalkozó megbízott felelős műszaki irányítója köteles gondoskodni, aki ezt köteles a menetokmány „Megjegyzés” rovatába előjegyezni.

31.3.15. Számtáblák alkalmazása

A szolgálati helyről történő indulás előtt az egyes járműegységeket a megkülönböztetés és a ki- illetve bevonulási sorrend betartásának ellenőrzése érdekében elnevezésükön kívül sorszámozott számtáblával — a jármű mindkét oldalán — is el kell látni, melyért a műszaki irányító felelős.

Az egységeken alkalmazott sorszámozott számtáblákról és az egységek megnevezéséről a műszaki irányító az egységet indító szolgálati hely forgalmi szolgálattevőjét, állomáskezelőjét minden esetben írásban köteles értesíteni. A fentiekről a járművek személyzetét a műszaki irányító előszóval köteles értesíteni.

31.3.16. A munkavonatok, munkagépek forgalomba helyezése

A munkavonatok, munkagépek forgalomba helyezését illetően az Utasítás vonatkozó fejezetei a mérvadók.

31.3.17. Teendők a kivonulási állomáson

A vágányzár napján a vágányzárért felelős személy a kivonulási szolgálati hely forgalmi szolgálattevőjével, állomáskezelőjével írásban köteles közölni az egységek:

- a) sorszámát;
- b) elnevezését;
- c) közlekedésének időpontját;
- d) munkavégzési helyének szelvénytípusát;
- e) visszaindulásának tervezett idejét.

A munkavonatoknak, munkagépeknek a szükséges időre és a vágányzárért felelős személy által kért módon történő besorolásáról, valamint a vágányzár megkezdésére előírt időpontban történő kivonulásáról a kivonuló szolgálati hely forgalmi szolgálattevője, állomáskezelője köteles gondoskodni. A forgalmi szolgálattevő, állomáskezelő köteles rendelkezni a műszaki irányító felé a forgalomszabályozással kapcsolatos biztonsági intézkedések megtételére.

31.3.18. Engedélykérés, engedélyadás

A kivonulási szolgálati hely forgalmi szolgálattevője, állomáskezelője az elzárt vágányra egy csoportban induló munkavonatok, munkagépek részére egyszerre köteles engedélyt kérni a szomszédos szolgálati hely forgalmi szolgálattevőjétől, állomáskezelőjétől.

Az engedélykérés szövegének tartalmaznia kell az MRN számokat, az egy egységen belüli járművek mennyiségét és sorszámukat, a munkahely szelvénytípusát és azt, hogy a munka befejeztével a munkavonatok mely szolgálati helyre és időpontra vonulnak be.

Az engedélykérés szövege:

„Mehet(nek)-e kb....óra....perckor az MRN 2; MRN 4; MRN 6....stb. számú munkavonat(ok) munkagép(ek), (a....vágányon) a sz. szelvényig. Az MRN 2. db ..., ..., ..., sorszámú járműből, az MRN 4..... db ...,.....sorszámú járműből, MRN 6..... db ...,..... sorszámú járműből áll. A munkahelyről valamennyi egység előre láthatólag...óra ...perckor vonul be...szolgálati helyre. Név.”

Az engedélyadás szövege:

„Vonatot nem indítok. Az MRN 2. db ..., ..., ..., sorszámú járművel, az MRN 4..... db ...,.....sorszámú járművel, MRN 6..... db ...,..... sorszámú járművel (a....vágányon), a...sz. szelvényig jöhet(nek). A munkahelyről valamennyi egység előreláthatólag...óra...perckor vonul be..... állomásra. Név.”

Az engedélykérés- és adás szövegét mindkét szolgálati helyen a Fejrovatos előjegyzési naplóban szó szerint elő kell jegyezni.

31.3.19. Visszajelentés

A munkavonatokról, munkagépekről vissza-, illetve beérkezés után visszajelentést kell adni a szomszédos állomás forgalmi szolgálattevőjének, állomáskezelőjének is. Visszajelentést csak akkor szabad adni, ha a műszaki irányító az utolsó egység megérkezését is jelentette a forgalmi szolgálattevőnek, állomáskezelőnek.

A visszajelentés szövege:

„Az MRN 2. db ..., ..., ..., sorszámú járművel, az MRN 4..... db ...,.....sorszámú járművel, MRN 6..... db ...,..... sorszámú járművelállomásba beérkeztek. Név.”

A visszajelentés szövegét mindkét szolgálati helyen a Fejrovatos előjegyzési naplóban szó szerint elő kell jegyezni.

A vágányzár ideje alatt a visszajelentés vétele előtt közlekedő munkavonatokról és munkagépekről a térköz- és vonatjelentőőrök elő és visszajelentéseket nem adnak, azonban az állomások a munkavonatokat és munkagépeket az előző pontban foglaltak szerint a térköz- és vonatjelentőőröknek is kötelesek visszajelenteni.

Ha az MRN munkavonatok, munkagépek részben az egyik, részben a másik állomásra térnek be illetve vissza, akkor a térköz- és vonatjelentőőrök részére mindkét állomásról visszajelentést kell adni.

31.3.20. Felhatalmazás

Az MRN munkavonatokat, munkagépeket a forgalmi szolgálattevő az Utasításban és Függelékeiben a vonatokra előírt módon köteles felhatalmazni. A nyílt vonalról visszatérő munkavonatokat, munkagépeket a vonali tolatásvezetők (műszaki irányítók) élőszóval kötelesek felhatalmazni az egyes egységek közötti távolságok megtartásával.

Az MRN munkavonatoknál, munkagépeknél a nyílt vonalról történő legkésőbbi indulási időt úgy kell megállapítani, hogy azok a tároló állomásra olyan időben érkezzenek meg, hogy a vágányzár a Vágányzári Utasításban meghatározott időre befejezhető legyen. Az indulási idő helyes megállapításáért a forgalmi szolgálattevő, betartásáért a műszaki irányító felelős.

31.3.21. Állomási és pályaszemélyzet értesítése

Az érdekelt állomási és pályaszemélyzettel (térvizsgáló- és vonatjelző-őrökkel, sorompókezelőkkel, jelzőőrökkel is) közölni kell, hogy:

- a) mennyi és milyen sorszámú egység (fektető, bontó, rostáló stb.) indul;
- b) milyen sorrendben — vonatcsoportban, sebességcsoportban — közlekednek;
- c) a pálya mely pontjáig (szelvényszám) közlekednek;
- d) az előre látható indulási időt és azt, hogy a munka befejezése után mely állomásra vonul(nak) be.

31.3.22. Helyhez kötött jelzők kezelése

Az MRN munkavonatokat, munkagépeket részére a helyhez kötött jelzők kezelésére vonatkozóan az Utasításban és Függelékeiben előírt rendelkezések a mérvadók.

31.3.23. Sorompókezelés

A munkavonatokat, munkagépeket részére az útsorompókat le kell zárni. Az útátjáróra ráhaladni csak akkor szabad, ha a vonatszemélyzet megállapítja, hogy az útsorompó le van zárva. Egyébként az útátjáró előtt meg kell állni, és továbbhaladni csak az útsorompó lezárása után szabad.

Útátjáróhoz mindenkor olyan sebességgel szabad közeledni, hogy szükség esetén az útátjáró előtt a megállás biztosítva legyen, legfeljebb azonban 15 km/h, tolt vonatoknál 5 km/h sebességgel.

A munkavonatoknak, munkagépeknek a munkavégzés helyéről való visszaindulása előtt, ha értekezési lehetőség van, a sorompókezelőket a vonatok tervezett indulási idejéről értesíteni kell.

A sorompókezelő — függetlenül minden értesítéstől — állandóan köteles a pályát figyelni és az útsorompókat az útátjáróhoz közeledő munkavonatok, munkagépek előtt lezárni.

Ha a sorompókezelőket nem lehetett a visszaindulás előtt értesíteni az indulási időről, akkor a munkavonatoknak, munkagépeknek az útátjáró előtt meg kell állni, és csak az útsorompók lezárása után haladhatnak át az útátjárón.

Több egység közlekedése, vagy munkavégzése esetén a lezárt teljes csapórudas sorompót csak akkor szabad felnyitni, amikor a sorompókezelő megállapította, hogy az útátjárón valamennyi egység áthaladt, és az útátjáró közúti járművekkel a munkavégzés után ismét járható.

31.3.24. Fény- és félsorompó kikapcsolása

Ha a helyszíni kezelésre (programdugaszos) nem alkalmas nyíltvonali fény- vagy félsorompó vonatérzékelését a vágányzárolt vágányon a vágányzár idejére kikapcsolták, akkor az útátjárón csak akkor szabad áthaladni, ha azt jelzőőr fedezi, és az áthaladásra engedélyt ad. Az ilyen útátjáró fedezéséről, jelzőeszközökkel felszerelt jelzőőr kiállításáról a vágányzárért felelős személy köteles gondoskodni.

Ha a biztosítóberendezési szakszolgálat a vágányzár idejére az önműködő fény- illetve fénysorompókat a helyszínen felszerelt programdugaszos nyomógommbal a lezárt vágány viszonylatában helyszíni nyomógombos kezelésűvé alakította, akkor a két és többvágányú pályákon a forgalom alatt lévő vágányon közlekedő vonatok a fény- illetve fénysorompókat üzemszerűen működtetik.

A fentiek szerint, a lezárt vágány viszonylatában helyszíni kezelésűvé alakított fény- illetve félsorompóval fedezett útátjáróknál, a műszaki irányító, a vágányzárolt vágány külső oldalán, mindkét irányból Megállás helye-jelző és Megállj! jelző előjelzőjének előírt helyen történő kitűzéséről köteles gondoskodni.

Az elzárt vágányon közlekedő valamennyi munkavonat, munkagép a kitűzött Megállás helye-jelzőnél köteles megállni, és az útátjárón csak annak — a sorompóberendezés helyszíni nyomógombos kezelésével történő — fedezése után haladhat át.

A vágányzárolt vágányon, a helyi kezeléssel működtetett fény- illetve félsorompó berendezés kezelésére, valamint a szolgálat ellátására vonatkozó előírásokról a vágányzárban résztvevő érdekelt dolgozókat (munkagépvezetők, munkavezetők, vonali tolatásvezetők, előmunkások stb.) oktatni kell. Az oktatás végrehajtásáért a műszaki irányító a felelős.

A vágányzár befejezésekor az Utasítás 18.4.9.1. pontjában foglaltakat pontosan be kell tartani.

31.3.25. Közlekedés a vágányzárolt vágányon

Az elsőként indított munkavonatnak, munkagépnek az Írásbeli rendelkezésen előírt helyen, illetve a kitűzött Megállj! jelző előtt meg kell állni.

A második, harmadik és az azokat követő egységek csak olyan sebességgel haladhatnak, hogy az előttük közlekedő egység mögött 200 méterrel biztonságosan megállíthatók legyenek.

A közlekedés folyamán fel kell készülni az elől haladó egység esetleges megállására is. Az utolsó egységnek is számolnia kell egy esetleges követő egység közlekedésével.

A munkavonatok, munkagépek egymást a munkahely előtt történt megállás után, tolatási mozgásként a munkák elvégzéséhez feltétlenül szükséges távolságra megközelíthetik. A munkahelyen olyan sebességgel szabad a tolatási mozgást végezni, hogy az azonnali megállás biztosítható legyen. A munkavonatok, munkagépek személyzete állandóan köteles figyelni és szükség esetén a mozgások leállítása iránt intézkedni.

31.4. A munkavonatok, munkagépek tárolása

31.4.1. Tárolás állomási vágányon

A munkavonatok, munkagépek tárolására a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége ad engedélyt.

A munkavonatok, munkagépek tárolásánál a D.2. sz. Utasítás előírásait is be kell tartani.

31.4.2. Tárolás a nyíltvonalon:

Az elzárt vágányon munkavonatok, munkagépek, valamint a hozzájuk tartozó járművek tárolására a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbségé a Vágányzári Utasításban ad engedélyt, az alábbi feltételek betartása mellett:

- a) 2,5‰-nél nagyobb esésben, vagy emelkedésben lévő pályarészen járművet tárolni nem szabad.

- b) A kocsikban lévő rakományokat, a gépi berendezéseket, amelyek elmozdulással úrszelvénybe érhetnek, megbízhatóan rögzíteni kell.
- c) A kocsiajtókat és a gépi berendezések ajtaját be kell zárni.
- d) Valamennyi olyan járművet, amely kézi- illetve rögzítő fékkel rendelkezik, be kell fékezni, és az Utasításban előírt módon megfutamodás ellen kulccsal lezárható kocsifogó alátéttel is biztosítani kell.
- e) A vágányzárolt vágányon hagyott járműveket munkaidőn kívül (éjjel-nappal) folyamatosan egy — szükség szerint több — az előírt oktatásban részesített, és az F.1. sz. Jelzési Utasításból vizsgát tett dolgozóval (dolgozókkal) őriztetni kell. A kijelölt dolgozókat a napszaknak megfelelő jelzőeszközökkel el kell látni, hogy szükség esetén Megállj! jelzést tudjanak adni (jelzősíp, jelzőzászló, jelzőlámpa).
- f) A vágányzárolt vágányon hagyott járművekről, szelvényszám szerinti helyéről mindkét állomás forgalmi szolgálattevőjét értesíteni kell. Az elzárt vágányra kijáró meneteket a vágányon hagyott kocsikról, szelvényszám szerinti pontos helyéről Írásbeli rendelkezéssel és élőszóval értesíteni kell.

32.sz. FÜGGELÉK

A BITONSÁGI BETÉTEK ALKALMAZÁSA ZÁRSZERKEZETTEL ELLÁTOTT VÁLTÓKNÁL

Az alkalmazás esetei

32.1. A vasútüzem zavartalanságának biztosítása érdekében a zárszerkezettel ellátott váltók végállásban történő esetenkénti rögzítésére biztonsági betétet kell alkalmazni:

- villamos állítású váltóknál üzemzavar és ellenőrzés elvesztése esetén,
- vonóvezetékes állítású váltóknál meghibásodás esetén (pl. vonóvezeték szakadás),
- helyszíni állítású központból elreteszelt váltóknál meghibásodás esetén.

**Biztonsági betét
kampózáras váltókhoz**

32.2. A szerkezet részei:

- biztonsági betét,
- támasztó lemez,
- helyzetbiztosító csap,
- lakat.

**Biztonsági betét zárnyelves
váltókhoz**

32.3. A zárszerkezet részei:

- „U” alakú biztonsági betét,
- rögzítő lap,
- lakat.

**A zárszerkezetek
felszerelése**

32.4. Az új váltókat támasztólemezzel és beszerelt helyzetbiztosító csappal kell ellátni. A már pályában lévő váltókhoz szükséges támasztólemezeket és helyzetbiztosító csapokat a pályafenntartási szakaszmérnökség köteles felszerelni.

A biztonsági betétek és a helyzetbiztosító csapok beszerzése központilag történik.

A lakat kivételezése az állomásfőnök feladata az illetékes területi logisztikai központoktól.

A készlettartó láda (szekrény) biztosítása, a kulcsok, jelölése az állomásfőnök megrendelése alapján és a tárolásra vonatkozó feladatok ellenőrzése a biztosítóberendezési mérnöki szakasz feladata.

A csúcscsínfüleken a támasztólemezek felhegesztését és a helyzetbiztosító csapok beszerelését először az állomások átmenő fővágányaiban fekvő, valamint egyvágányú pálya esetén az egyik megelőző vágányban fekvő váltóknál fogják elvégezni. Ezt követően kerülnek sorra a többi fővágányban fekvő váltók.

A támasztólemezt és a helybiztosító csapot a váltó mindkét csúcscsínjére fel kell hegeszteni.

A zárnyelves zárszerkezettel ellátott váltók előzetes átalakítást nem igényelnek.

Készletben tartás

32.5. Minden szolgálati helyen készletet kell tartani. Először minden szolgálati hely — a nagyságtól függően — legalább 1-3 db készlettel rendelkezzen, majd fokozatosan szolgálati helyenként annyi készlet legyen, hogy adott esetben az állomási átmenő fővágány (ok) –ban lévő váltókat le lehessen zárni.

32.5.1. Készlet kampózárás váltóknál:

- 1 db jobbos biztonsági betét váltónként,
- 1 db balos biztonsági betét váltónként,
- 1 db két kulccsal rendelkező lakat.

32.5.2. Készlet zárnyelves váltóknál:

- 1 db biztonsági betét a rögzítőlappal,
- 1db két kulccsal rendelkező lakat.

32.5.3. Egy állomáson két azonos kulcsú lakat nem lehet.

32.5.4. A beszerzett készleteket a biztosítóberendezési szakszolgálatnak a Műszaki Naplóba, a pályafenntartási szakszolgálatnak a Kitérő Vizsgálati Könyvbe nyilvántartásba kell venni. A szolgálati helyeken a biztonsági betéttel lezárható váltókat — szám és irány szerint — az ÁVU-ban fel kell sorolni.

32.5.5. A készleteket a forgalmi irodában zárható faliszekrényben, készletenként külön kell tartani. A készletek részére a biztosítóberendezési szakszolgálat külön faliszekrényt készít, melynek tárolási helyéről a szolgálati hely köteles gondoskodni. A faliszekrény kulcsát a mindenkori szolgálatban lévő forgalmi szolgálattevő köteles őrizni és szolgálatátadás alkalmával írásban átadni.

**Lakatok, lakatkulcsok és
lakat másodkulcsok
kezelése**

32.6. A lakatok, lakatkulcsok és lakat másodkulcsok kezelésére az Utasítás váltózárkulcsokra és váltózár másodkulcsokra vonatkozó előírásait kell alkalmazni.

Az alkalmazás módjai

32.7. Ha az elektromos működtetésű váltó állítása során a váltónak végállás ellenőrzése nincs — a hiba próbaállítással sem szüntethető meg —, akkor az állító és ellenőrző biztosítékok kivétele után a váltót a helyszínen meg kell vizsgálni. Amennyiben a hiba nem a csúcssín és tősin közötti akadályból, vagy a sínszék kenetlenségéből származik, a váltót kézi forgattyúval kell állítani. Ha a kézi forgattyúval történő állítás során a kampózár, illetve a zárnyelv záródik és a váltó az Utasításban előírt használhatósági követelményeknek megfelel, akkor a műszaki vizsgálatig, illetve a váltó megjavításáig a váltó végállásának rögzítésére biztonsági betétet kell alkalmazni.

32.7.1. Váltófelvágás esetén az Utasítás előírásai szerint kell eljárni. A biztonsági betétet csak a váltó használhatósága esetén kell alkalmazni.

32.7.2. A biztonsági betétet a simuló csúcssínnél a kampó sarkantyúja és a csúcssínfül oldala közé úgy kell behelyezni, hogy a csúcssínfülön lévő helyzetbiztosító csap a biztonsági betét furataiba illeszkedjék.

A biztonsági betétet a támasztó lemez és a betét furatán keresztül fűzött lakattal kell lezárni, zárnyelves csúcssínrögzítő szerkezettel ellátott váltóknál „U” alakú biztonsági betétet kell alkalmazni. A betétet a simuló csúcssínt rögzítő zárnyelv orra előtti tolórúdfészekbe úgy kell elhelyezni, hogy a biztonsági betét trapéz alakú része felfelé nézzen. A betétet a befűző nyíláson át a tolórúd alatt áttolt rögzítőlap lelakatolásával kell rögzíteni.

Lezárás után a váltó az alkatrészek sérülése, vagy törése nélkül nem vágható fel.

32.7.3. Ha a váltó állítása vonóvezeték szakadás, vagy más okból nem lehetséges, a váltó végállása megnyugtató módon nem ellenőrizhető, de a váltó az Utasításban előírt biztonsági követelményeknek megfelel, akkor a műszaki vizsgálatig a váltó végállásának rögzítésére biztonsági betétet kell alkalmazni, és a váltót, illetve a retesz emeltyűjét a biztonsági betéttel lezárt iránynak megfelelő helyzetbe kell állítani.

32.7.4. A biztonsági betéttel rögzített váltón csak akkor kell sebességcsökkentést alkalmazni, ha alkalmazása váltófelvágás miatt válik szükségessé.

32.7.5. A váltók biztonsági betéttel történő lezárását:

- a) a forgalmi szolgálattevő,
- b) a váltókezelő és az ő munkáját ellenőrző dolgozó együtt köteles elvégezni.

Zárnyelves váltóknál a felszerelés előtt meg kell győződni arról, hogy a zárnyelv tökéletesen záródik-e.

A váltó biztonsági betéttel történt lezárását jelenteni kell a forgalmi szolgálattevőnek (ha nem volt jelen a felszerelésnél), a lakatkulcsot a forgalmi szolgálattevő, vagy a váltókezelő munkáját ellenőrző dolgozó köteles őrizni. A biztonsági betét felszerelését és a váltó állását elő kell jegyezni a Fejrovatos előjegyzési naplóba.

A biztonsági betéttel lezárt váltóknál a váltóellenőrzést az állandóan zárva tartott váltókra előírtak szerint kell végezni.

Szolgálatátadáskor a biztonsági betéttel lezárt váltót az alábbiak szerint kell előjegyezni:

„Asz. váltó.....irányban biztonsági betéttel lezárva.”

32.7.6. Ha a váltó függősége nem állítható vissza, akkor a váltónál az Utasítás 2.12.4.3., 2.12.4.7. sz. pontjaiban foglaltak szerint, a lezárás előtt váltóellenőrzést kell tartani.

Oktatás

32.8. A biztonsági betétek felszerelésének gyakorlati oktatását, annak gyakoriságát, nyilvántartását a pályahálózat működtető oktatási, képzési utasításában kell szabályozni.

33.sz. FÜGGELÉK

A RO-LA FORGALOMRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK

33.1. Általános előírások

A függelék tartalma

33.1.1. A függelék tartalmazza a közúti tehergépkocsik vasúton történő fuvarozásának, (a továbbiakban: RO-LA forgalom) valamely vasútvonalon történő bevezetésének feltételét.

A pályával szemben támasztott követelmények
--

33.1.2. Valamely vasútvonalon a RO-LA forgalom bevezetése előtt gépi vágánymérést kell végezni, ha a tervezett bevezetés előtti utolsó vizsgálat 2 hónapnál régebben történt. A vizsgálatnak a nyíltvonali és állomási átmenő fővágányokon kívül ki kell terjednie azokra a vonatfogadó és indító vágányokra, amelyek a forgalom lebonyolítása szempontjából figyelembe veendők.

33.1.2.1. A RO-LA forgalomra csak olyan vágány jelölhető ki és tartható üzemben, amely az alábbi feltételeket kielégíti:

- a) az ellenívek között — a kitérő ívét is figyelembe véve — legalább 17 méter egyenes van, vagy
- b) az ívsugarak harmonikus átlagértéke — a $R_{\text{átl}} = 2R_1 * R_2 / (R_1 + R_2)$ képlet értelemszerű behelyettesítése alapján — 250 m-nél nagyobb, továbbá
- c) az a) vagy b) alpont szerinti geometriai feltételnek megfelelő állomási nem átmenő vonatfogadó vágány síktorzulás- és ívmagasság értéke a használt anyagból épített pályákra vonatkozó „A” mérettűrés értéket nem haladhatja meg. (D.54. sz. Utasítás),
- d) a váltón kitérő irányba, műszaki állapot miatt bevezetett sebességkorlátozás esetén RO-LA vonat nem közlekedhet, új vágánykapcsolatot kell kijelölni.

33.1.2.2. Az állomásokat és a RO-LA vonatok közlekedtetésére alkalmas állomási vonatfogadó fővágányokat — a műszaki megvizsgálást követően — a pályahálózat működtető területileg illetékes szolgálati többsége köteles kijelölni.

Azokat az állomásokat, amelyek a fentiek szerint kijelölésre kerülnek, a vonal (vonalszakasz) menetrend szerkezetének és a forgalom lebonyolíthatóságának figyelembe vételével a minimálisan szükséges számban kell meghatározni. Menetrendváltás előtt a kijelölést felül kell vizsgálni.

33.1.2.3. A RO-LA forgalomra engedélyezett állomási folyóvágányok állapotát, a feltételek teljesülését — pályafelügyeleti előírások szerint — évente három alkalommal, időarányosan elosztva méréssel ellenőrizni kell. Ha az egyéb időszakos vizsgálatok (pl. kitérőmérés) tapasztalatai indokolják, a felülvizsgálat sűrítésére kell intézkedni.

33.1.2.4. A pályahálózat működtető területileg illetékes szolgálati felsőbbbsége köteles kimutatást készíteni a RO-LA forgalomra engedélyezett vágányokról. Ha a pályafenntartási szakaszmérnökség az engedélyezettthez viszonyítva változást vezet be, akkor a pályahálózat működtető területileg illetékes szolgálati felsőbbbségét, az Üzemirányító Központot és az állomásfőnökséget értesíteni köteles.

33.1.2.5. RO-LA rakodásra csak olyan vágány jelölhető ki, amelynek ívsugara $R = 2000$ m-nél nagyobb és legalább 400 m hosszúságú.

33.1.2.6. A pályahálózat működtető központi pályafenntartási szolgálati felsőbbbsége által kijelölt vágánykapcsolatokban, állomásokon a váltó sínzések kenésére használt kenőanyaggal a csúcshínek nyomkarimával érintkező felületét kenni kell.

33.2. A RO-LA vonatok összeállítása

33.2.1. A RO-LA vonatok összeállítása és továbbítása során az alábbi sorrendet kell betartani:

1. mozdony,
2. a közúti járművezetők kísérőkocsija,
3. rakott RO-LA kocsik,
4. üres RO-LA kocsik,
5. vagyonvédelmi kísérőkocsi.

33.2.2. Egyes közlekedési viszonylatokban az általánostól eltérő továbbítási- és besorozási feltételeket a pályahálózat működtető központi forgalmi szolgálati felsőbbbsége az érintett szakágak bevonásával szabályozza.

33.2.3. RO-LA vonatokhoz csak jól működő nyomkarima kenő berendezéssel felszerelt mozdony vagy kísérő kocsi jelölhető ki.

33.2.4. Az alacsony rakfelületű RO-LA kocsik egymás közötti kapcsolásakor sohasem szabad a kocsik közé lépni. A kapcsolást csak a rakfelületről szabad elvégezni a kocsik összetolása után, azok álló helyzetében.

33.2.5. Az egyedül továbbítandó RO-LA kocsikat vagy kocsicsoportokat csak különvonatként és külön irányítás szerint szabad közlekedtetni.

33.3. A RO-LA vonatok közlekedésével (tolatási mozgásával) kapcsolatos forgalomszabályozási előírások

33.3.1. A RO-LA forgalom (vonatközlekedés és RO-LA kocsival végzett tolatási mozgások) lebonyolítására csak a kijelölt vágányokat szabad felhasználni. Az ilyen célra felhasználható vágányokat az ÁVU-ban kell felsorolni. A RO-LA forgalomra kijelölt vágányokról készült kimutatást a pályahálózat működtető területi forgalomirányítási szolgálati felsőbbségének meg kell küldeni.

Abban a rendkívüli esetben, ha a RO-LA vonatból kocsik sorozás válik szükségessé és a szolgálati helyen a RO-LA vonatok közlekedésére kijelölt vágány(ok) bármely ok miatt a kocsik tárolására nem alkalmas(ak), akkor a kocsik sorozására, tárolására más alkalmas vágány is igénybe vehető. Az ilyen tolatási mozgás csak az illetékes főpályamester, pályamester személyes jelenléte és felügyelete mellett végezhető.

33.3.2. A RO-LA vonatot tolt menetben közlekedtetni nem szabad!

33.3.3. A RO-LA vonatot általában az átmenő fővágányon kell közlekedtetni, más kijelölt vágányra csak elkerülhetetlen vonatkeresztes, vonatmegelőzés vagy egyéb ok miatt szabad fogadni.

33.3.4. Azokon az egyvágányú pályákon lévő középállomásokon, ahol a RO-LA forgalom részére az átmenő fővágányon kívül más vágány nem áll rendelkezésre, ott a RO-LA vonat a menetrend szerint áthaladó gyorsvonattal, illetve a vonatok fontossági sorrendjében ettől magasabb rangú vonattal nem kereszteszhet. Személyvonattal a kereszteszés csak az Utasítás utasvédelmi szabályainak betartása mellett engedélyezhető.

33.3.5. A RO-LA kocsikat csak óvatosan, lépésben szabad tolatni. A RO-LA kocsikat gurítani és szalasztani tilos! Állomáson belül a vonat megindításához tolómozdony igénybe vehető, az engedélyezett sebesség max. 5 km/h lehet.

33.3.6. Feszültségmentesítés miatt szükségessé váló kitolás esetén, amennyiben az utolsó:

- 4 kocsi üres, maximum 150 kN-al,
- 4 kocsi rakott akkor 200 kN-al,
- teljesen megrakott vonat esetén maximum 250 kN-al lehet az utántolást elvégezni.

33.3.7. A feljáró rámpák szabványos állása az ürszelvényen kívüli — kivéve a kiépített rámpákat — lezárt helyzet. Tolatási mozgás csak a feljáró rámpa szabványos helyzetében, a szerelvény első és utolsó kocsiján lévő mellgerendák lezárt, rögzített állapotában, valamint a feljáró utat biztosító sorompók — ahol kiépített — lezárt helyzetében engedélyezhető.

33.3.8. Téli, zord időjárás esetén a RO-LA kocsikkal tolatási mozgást végezni, valamint vonatot közlekedtetni csak olyan vágányon szabad, ahol a hó sínkorona feletti magassága 10 cm-nél kisebb.

33.3.9. Üzemveszélyes járműhiba esetén intézkedni kell a kocsikisorozására.

33.3.10. A RO-LA szerelvény közbenső kocsijával önállóan tolatást végezni nem szabad, ezért kisorozandó kocsit csak olyan szerelvényrészsel együtt szabad a (kisorozás miatt) tolatás alkalmával mozgatni, amelynél a mozdonyt a szerelvény mellgerendával felszerelt első vagy utolsó kocsijával kapcsolják össze.

Foglalt vágányra mellgerenda nélküli kocsit csak ideiglenesen szabad kiállítani, 50 m szabad hely biztosítása mellett. A kiállítást követően a vágányon tolatást végezni nem szabad. A kisorozott kocsit megfutamodás ellen biztosítani kell.

33.3.11. A RO-LA szerelvény első vagy utolsó kocsijának üzemveszélyes hibája esetén a vonat csak akkor hatalmazható fel indulásra, illetve a vonat csak akkor folytathatja útját, ha a kocsikisorozása után a mellgerendát a következő (korábban közbenső) kocsira átszerelték.

33.3.12. Az üzemveszélyes járműhibák felfedését a területi főüzemirányítónak haladéktalanul jelenteni kell, aki köteles értesíteni az érintett vállalkozó vasúti társaságot. A kisorozás utáni javításáról a sérülés mértéke alapján a vállalkozó vasúti társaság dönt. Előzetes egyeztetés nélkül a sérült kocsikat más állomásra feladni nem szabad.

258 — 268. oldalig fenntartva