

MAGYAR ÁLLAMVASUTAK ZRT.

**F. 2. sz.
FORGALMI UTASÍTÁS**

Hatálybalépés időpontja:

2008. április hó 06. nap.

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

F.2.sz. Forgalmi Utasítás
Kiadja a MÁV ZRt. Pályavasúti Üzletág Forgalmi Főosztály

TARTALOMJEGYZÉK

1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK	19
1.1. AZ UTASÍTÁS HATÁLYA, TARTALMA, KIEGÉSZÍTŐI, KEZELÉSE, ÉS RENDELKEZÉSEINEK ÉRTELMEZÉSE	19
Az utasítás hatálya.....	19
Az utasítás tartalma	19
Kiegészítő utasítások, segédkönyvek	19
Végrehajtási utasítások.....	19
Az utasítások kezelése.....	20
Az utasítások kéznél tartása	20
Az utasítások rendelkezéseinek értelmezése.....	20
1.2. FOGALOM MEGHATÁROZÁSOK AZ UTASÍTÁS RENDELKEZÉSEINEK HELYES ÉRTELMEZÉSE SZEMPONTJÁBÓL	20
1.2.1. Állomás (pályaudvar).....	21
1.2.2. Állomás területe	21
1.2.3. Állomásfőnök.....	21
1.2.4. Állomáskezelő.....	21
1.2.5. Állomásközi távbeszélő	21
1.2.6. Állomási személyzet	22
1.2.7. Anyavágány (Líravágány)	22
1.2.8. Átmenő fővágány	22
1.2.9. Átszelési kitérő.....	22
1.2.10. Biztosítóberendezési kikapcsolás.....	22
1.2.11. Biztosított szolgálati hely.....	22
1.2.12. Csatlakozó állomás	23
1.2.13. Csomóponti kiszolgáló vonat.....	23
1.2.14. Csökkentett üzemvitel.....	23
1.2.15. Deltavágány.....	23
1.2.16. Egyszerű kitérő.....	23
1.2.17. Elágazó állomás	23
1.2.18. Elegy.....	23
1.2.19. Ellenmenet- és utolérést kizáró berendezés	23
1.2.20. Elsodrési határ	24
1.2.21. Emelt peron	24
1.2.22. Eseménykönyv, Eseménylap.....	24
1.2.23. Éberségellenőrző (éberségi) berendezés	24
1.2.24. Fejállomás	24
1.2.25. Felügyeleti hatóság.....	24
1.2.26. Felügyeleti szolgálat.....	24
1.2.27. Feszültségmentesítés	24
1.2.28. Féksaru	24
1.2.29. Felhatalmazás	25
1.2.30. Forgalmi kitérő.....	25
1.2.31. Forgalmi szolgálat.....	25
1.2.32. Forgalmi szolgálatteltevő	25
1.2.32.a) Forgalomszabályozást végző szolgálati hely	26
1.2.33. Forgalmi vonalirányító.....	26

1.2.34. Fővágány	26
1.2.35. Hangrögzítő berendezés	26
1.2.36. Helyes és helytelen vágány.....	26
1.2.37. Helyi forgalmi távbeszélő.....	27
1.2.38. Hidegen továbbított mozdony	27
1.2.39. Hordozható rádió.....	27
1.2.40. –	27
1.2.41. Ingavonat	27
1.2.42. –	27
1.2.43. Jegyvizsgáló	27
1.2.44. Jelenlétes forgalmi szolgálattevő.....	27
1.2.45. Jelzőőr	28
1.2.46. Jobb és bal vágány.....	28
1.2.47. Kezdőpont, végpont	28
1.2.48. Kínálati menetrend	28
1.2.49. Kitérő (továbbiakban forgalmi szempontból: váltó)	28
1.2.50. Kocsimester (forgalmi).....	28
1.2.51. Kocsirendező	28
1.2.52. Középállomás	28
1.2.53. Központi forgalomellenőrző szolgálat (KÖFE)	29
1.2.54. Központi forgalomirányító szolgálat (KÖFI).....	29
1.2.55. Különvonat	29
1.2.56. Külső forgalmi szolgálattevő.....	29
1.2.57. A mozdonyvezető mellett figyelőszolgálatot ellátó dolgozó	29
1.2.58. Megállóhely.....	29
1.2.59. Megálló-rakodóhely	30
1.2.60. Mellékvágány	30
1.2.61. –	30
1.2.62. Mobil telefon	30
1.2.63. Motorkocsi	30
1.2.64. Motorvonat	30
1.2.65. Mozdony (vontatójármű).....	30
1.2.66. Mozdonyrádió	31
1.2.67. Mozdonyszemélyzet	31
1.2.68. Mozdonyvezető	31
1.2.69. Nem biztosított szolgálati hely.....	31
1.2.70. Nyílt vonal (pálya).....	31
1.2.71. Nyomtávolság.....	31
1.2.72. Próbavonat.....	31
1.2.73. Osztott munkaidő	31
1.2.74. Pályaelágazás.....	32
1.2.75. Pályaelágazásnak minősülő sajátcélú vasúti pályahálózat-kiágazás ..	32
1.2.76. Pályasebesség	32
1.2.77. Pályaszemélyzet	32
1.2.78. Pályaszinti vágánykeresztezés.....	32
1.2.79. Pályatelefon	32
1.2.80. Pilóta.....	32
1.2.81. Rakodóhely.....	32
1.2.82. Rakszelvény.....	32
1.2.83. Rendelkezési szakasz	33

1.2.84. Rendelkező állomás	33
1.2.85. –	33
1.2.86. Rendező-pályaudvar	33
1.2.87. Rendkívüli áthaladás	33
1.2.88. Rendkívüli esemény	33
1.2.89. –	33
1.2.90. Rögzítő saru	33
1.2.91. Rugós váltó.....	34
1.2.92. Sajátcélú vasúti pályahálózat	34
1.2.92.a) Csatlakozó vasúti pálya.....	34
1.2.92.b) Összekötő vasúti pálya.....	34
1.2.93. Sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló vonat	34
1.2.94. Szállítmánykísérő	34
1.2.95. Személyszállító vonat.....	34
1.2.95.a) Szerelvényvonat	35
1.2.96. Szigetperon.....	35
1.2.97. Szolgálati felsőbbség.....	35
1.2.98. Szolgálati főnök	35
1.2.99. Szolgálati hely	35
1.2.100. Szolgálati vonat.....	35
1.2.101. Technológiai szünet	35
1.2.102. Tehervonat.....	35
1.2.103. –	35
1.2.104. Térközbiztosító berendezés.....	36
1.2.105. Térközőr	36
1.2.106. Tolatás	36
1.2.107. Tolatásvezető.....	36
1.2.108. Tolatószemélyzet.....	36
1.2.108.a) Tolatócsapat	36
1.2.109. Tolómozdonnyal közlekedő vonat	36
1.2.110. Tolt vonat	37
1.2.111. Utasítást adó hangszórós távbeszélő	37
1.2.112. Utasperon	37
1.2.113. Útsorompó kezelő	37
1.2.114. Ügyeleti szolgálat.....	37
1.2.115. Űrszelvény.....	37
1.2.116. Üzemszünet	37
1.2.116.a) Üzemi vonat	37
1.2.117. Vágányfonódás.....	38
1.2.118. Vágányút	38
1.2.119. Vágányzár.....	38
1.2.120. Váltókezelő	38
1.2.121. –	38
1.2.122. Vezető jegyvizsgáló	38
1.2.123. Vezető váltókezelő	39
1.2.124. Vezérlőkocsi.....	39
1.2.125. Védőváltó	39
1.2.126. Vonali kocsirendező.....	39
1.2.127. Vonali távbeszélő	39
1.2.128. Vonali tolatásvezető	39

1.2.129. Vonat	40
1.2.129. a) Vonatfelosztás	40
1.2.130. Vonathossz megállapítása	40
1.2.131. Vonatjelentő dolgozó	40
1.2.132. Vonatjelentőór	40
1.2.133. Vonatjelentő távbeszélő	40
1.2.134. –	40
1.2.135. Vonatkísérő személyzet.....	41
1.2.136. Vonatszemélyzet	41
1.2.137. Vonattalálkozás	41
1.2.138. Vontatási telep.....	41
1.2.139. Az utasítás szövegében előforduló kifejezések:	41
1.2.140. Lezárt vágányút	42
1.2.141. Kémszemlevonat	42
1.2.142. Páros féksaru	43
1.2.143. Biztonsági betét	43
1.2.144. Nyíltvonali vonattalálkozás	43
1.2.145. Vonatok készre jelentése	43
1.2.146. Megállás forgalmi okból	43
1.2.147. Pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás.....	44
1.2.148. Segélymozdony, segélyvonat	44
1.2.149. GSM-R hálózat.....	44
1.2.150. Rádiós Blokk Központ (RBC).....	44
1.2.151. Fedélzeti GSM-R berendezés	44
1.2.152. ETCS menetengedély	44
1.2.153. ERTMS forgalmi szabályok	44
1.3. AZ ÖNÁLLÓ SZOLGÁLATVÉGZÉS FELTÉTELEI.....	45
Beosztás önálló szolgálattételre.....	45
Vizsgakötelezettség	45
Vizsga a távközlő és a biztosítóberendezés kezeléséből	46
Vizsga a villamosított vonalakra, valamint a villamos fűtésre, hűtésre vonatkozó ismeretekből	46
Az utasítás ismerete, vizsgák újabb letétele	46
Önképzés	46
1.4. SZOLGÁLATI MAGATARTÁS	47
Felelősség	47
Magatartás a vágányok között	47
Idegen személyek tartózkodása vasúti területen.....	48
Az egy személy által kiszolgált mozdony vezetőjének cselekvőképtelensége... ..	49
Biztonságos munkavégzésre alkalmas állapot	49
Munkahely elhagyása	49
Rendelkezések adása és végrehajtása	49
Munkavégzés rendkívüli helyzetben	50
Parancskönyv.....	50
Egyenruha, szolgálati jelvény viselése	50
Dohányzás, nyílt láng használata.....	51
Jelentkezés szolgálattételre	51
Állomásbejárás, körzetbejárás.....	51
Szolgáltatadás-átvétel folytatólagos szolgálat esetén	53
Szolgáltatadás-átvétel szolgálat megszakítás, szolgálat szünetelés esetén.....	54

Ellenőrzési kötelezettség.....	54
Közlemények nyugtázása, előjegyzése.....	55
1.5. LÉTESÍTMÉNYEK, BERENDEZÉSEK.....	56
Létesítmények, berendezések jelölése.....	56
Hibaelőjegyzési könyv, Hibanapló.....	56
Ólomlevétel és a számlálókészülék kezelésének ellenőrzése	57
Világítás, lámpagondozás	57
Szolgálati órák.....	58
2. VÁLTÓK, VÁLTÓ-ÉS VÁGÁNYÚTELLENŐRZÉS.....	59
2.1. A VÁLTÓK ALKATRÉSZEI	59
Az alkatrészek felsorolása.....	59
Tósinék és csúcssínék	59
A csúcssínék szabványos állása	59
Feles állás	59
Gyökkötések.....	59
Sínszékek, csúcssínemelő szerkezetek.....	59
Összekötő rúd (rudak).....	59
Csúcssínrögzítő szerkezetek.....	60
Állítószervezetek.....	60
Váltójelző	60
2.2. A VÁLTÓK CSOPORTOSÍTÁSA FORGALOMBIZTONSÁGI SZEMPONTBÓL.....	60
Csoportosítás	60
Lezárható és le nem zárható váltók	60
Biztosított és nem biztosított váltók.....	60
2.3. VÁLTÓKÖRZETEK KIJEJELÉSE, ŐRZÉSE.....	61
2.4. SEBESSÉG A VÁLTÓKON	61
2.5. VÁLTÓGONDOZÁS	61
2.6. A VÁLTÓK SZABVÁNYOS ÁLLÁSA.....	62
Szabványos állás	62
A szabványos állás közlése	62
2.7. A VÁGÁNYÚT BEÁLLÍTÁSA ÉS ELLENŐRZÉSE.....	63
Utasítás a vonat vágányútjának beállítására.....	63
Az utasítás kiadásának időpontja	64
Teendők a vágányút beállításának elrendelése után.....	64
A vágányút ellenőrzése	65
Teendők a szabad vágányút biztosítására.....	66
2.8. A VÁLTÓK HASZNÁLHATÓSÁGÁNAK ELLENŐRZÉSE FORGALMI SZEMPONTBÓL .	67
<i>A használhatóság forgalmi feltételei.....</i>	<i>67</i>
<i>A használhatóság ellenőrzése</i>	<i>67</i>
<i>A használhatóság ellenőrzése szolgálat átvételekor és ellenőrzések alkalmával</i>	<i>67</i>
.....	67
<i>A használhatóság ellenőrzése váltóállítás közben</i>	<i>67</i>
<i>A használhatóság ellenőrzése a vágányút beállításakor.....</i>	<i>68</i>
<i>A használhatóság ellenőrzése állandóan zárva tartott váltóknál</i>	<i>68</i>
2.9. A VÁLTÓK ÁLLÍTÁSA	69
Váltóállítás vonat részére.....	69
Váltóállítás tolatás részére.....	69
A váltóállítás ideje	69
Váltófelvágás.....	69

2.10. A VÁLTÓK LEZÁRÁSA, FELNYITÁSA ÉS FELOLDÁSA. LEZÁRÁSI TÁBLÁZAT.	
ELZÁRÁSI TÁBLÁZAT.....	70
<i>Alapszabályok.....</i>	70
<i>A váltók lezárása a vonatok részére.....</i>	71
<i>Állandóan zárva tartandó váltók.....</i>	71
<i>Lezárási táblázat. Elzárási táblázat.....</i>	72
2.11. A VÁLTÓZÁRKULCSOK ÉS VÉDELMI BERENDEZÉSEK ZÁRKULCSAINAK	
MEGJELÖLÉSE ÉS KEZELÉSE	72
<i>Megjelölés</i>	72
<i>A kezelés általános szabályai</i>	72
<i>Állomási váltózárkulcsok és védelmi berendezések zárkulcsainak kezelése</i>	73
<i>Nyíltvonali váltózárkulcsok és védelmi berendezések zárkulcsainak kezelése... ..</i>	73
<i>Más váltózárkulcsok és védelmi berendezések kulcsainak kezelése.....</i>	74
<i>Váltózár-és védelmi berendezés másodkulcsok.....</i>	74
2.12. VÁLTÓELLENŐRZÉS (MEGGYŐZŐDÉS A VÁLTÓK HELYES ÁLLÁSÁRÓL).....	75
<i>Alapszabály</i>	75
<i>Váltóellenőrzés központi állítású váltóknál.....</i>	75
<i>Váltóellenőrzés helyszíni állítású központból reteszelve váltóknál</i>	76
<i>Váltóellenőrzés váltózáras váltóknál</i>	76
<i>Váltóellenőrzés helyszíni állítású le nem zárt váltóknál</i>	78
2.13. JELENTÉS A VÁGÁNYÚT BEÁLLÍTÁSÁRÓL.....	79
<i>A jelentés ideje és módja</i>	79
3. ÚTSOROMPÓK, ÚTSOROMPÓK KEZELÉSE.....	81
<i>Az útsorompó kezelés általános szabályai</i>	81
<i>A sorompókezelők és a jelzőőrök értesítése az indítandó vonatról.....</i>	82
<i>Az útsorompók lezárása, felnyitása.....</i>	82
<i>Eljárás a fényorompó zavarjelzése, valamint visszajelentő fényeinek hibája</i>	
<i>esetén.....</i>	83
<i>A fényorompó használhatatlanságának esetei.....</i>	84
<i>Eljárás a nyíltvonali fényorompó használhatatlansága esetén</i>	85
<i>Eljárás az állomási fényorompó használhatatlansága esetén.....</i>	86
<i>A fényorompó berendezés kikapcsolása</i>	87
<i>Eljárás teljes sorompó használhatatlansága esetén.....</i>	87
<i>Intézkedés az útsorompó használhatatlanságának elhárítására, jelzőőrök</i>	
<i>kirendelésére</i>	88
<i>Jelzőőr (jelzőőrök) alkalmazása.....</i>	89
<i>Eljárás, ha az értekezés lehetetlen</i>	90
<i>Eljárás a Vasúti átjáró kezdete-jelző, illetve az Útátjárójelző hiánya, valamint a</i>	
<i>fényorompó berendezés jelzőjének megrongálása összetörése, kidöntése esetén</i>	
<i>.....</i>	90
4. TOLATÓSZOLGÁLAT	91
4.1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK.....	91
<i>Alapszabályok.....</i>	91
<i>A tolatás engedélyezése.....</i>	91
<i>Értesítés a tolatás engedélyezéséről.....</i>	92
<i>Tolatás megszüntetése és folytatása.....</i>	93
<i>Tolatásvezető kijelölése.....</i>	94
<i>A tolatásvezető teendői.....</i>	95

<i>A tolatásban résztvevők kötelességei</i>	96
<i>Fővágányok felhasználása tolatásra</i>	97
<i>Tolatás a nyílt vonal felé</i>	97
<i>Egyidejű tolatások</i>	98
<i>Átállás, összetolás</i>	98
<i>Tolatás személyek felé és át nem tekinthető vágányra</i>	99
<i>Tolatás fokozott gonddal tolatandó járművekkel</i>	99
<i>Javító-, tisztító-, mosó-, töltő-, lefejtő és egyéb mellékvágányokon a járművek fedezése</i>	100
<i>Járművek fedezése, ha a fővágányokon javítási, tisztítási stb. munkát végeznek</i>	100
<i>Tolatás vasúti járműmérlegen</i>	101
<i>Tolatás útátjárón át</i>	101
<i>Mozdonyok mozgásának szabályozása</i>	101
<i>A tolatóvágányút beállításának közlése</i>	103
<i>A mozdony megindítása</i>	103
<i>Tolatási sebesség</i>	103
<i>Fékezési módok tolatás közben</i>	104
<i>Fékezés kézfékkal</i>	104
<i>Fékezés légfékkal</i>	104
<i>Féksaru alkalmazása</i>	105
4.2. TOLATÁS EMBERI ERŐVEL	105
4.3. TOLATÁS MOZDONNYAL	106
<i>A mozdonyok helyzete, mennyisége</i>	106
<i>A mozdonyszemélyzet jelenléte</i>	106
<i>Tolatás ingavonattal</i>	106
<i>Tolatás szalasztással</i>	106
<i>Szalasztható kocsik mennyisége</i>	107
<i>Középutközös jármű szalasztása, gurítása illetve csurgatása</i>	107
<i>Szalasztás csonkavágányra</i>	108
4.4. VONATVÉDELEM TOLATÁS KÖZBEN	108
<i>Alapszabály</i>	108
<i>Tolatás megszüntetése a nyílt vonalon</i>	108
<i>Érkező vonat közeledésekor az állomás bejáratí végén végezhető tolatás</i>	108
<i>Vonat behaladása közben az állomás túlsó végén végezhető tolatások</i>	109
<i>Tolatás a vágányúttól jobbra illetve balra fekvő vágányokon a vágányút érintése nélkül</i>	112
<i>Vonatvédelem szalasztás, csurgatás és gurítás közben</i>	113
5. VÉDEKEZÉS A JÁRMŰMEGFUTAMODÁSOK ELLEN	115
5.1. VÉDEKEZÉS KÖZLEKEDŐ VONATOKNÁL	115
KÖZLEKEDŐ VONATOK SZERELVÉNYEINEK, VALAMINT A VÉGÁLLOMÁSRA VAGY FELOSZLATÓ ÁLLOMÁSRA ÉRKEZETT VONATOK ÁLLVA TARTÁSÁT AZ E.2. SZ. FÉKUTASÍTÁS ALAPJÁN KELL BIZTOSÍTANI.	115
5.3. ELJÁRÁS VONATSAKADÁS ALKALMÁVAL	118
5.4. A MEGFUTAMODOTT JÁRMŰVEK MEGÁLLÍTÁSA	119
5.5. FELELŐSSÉG A MEGFUTAMODÁS ELLENI BIZTOSÍTÁSÉRT	121
6. KOCSI- ÉS VONATVIZSGÁLAT	123
<i>Vizsgálati jel</i>	123

<i>Műszaki kocsivizsgálat</i>	123
<i>Vonatkísérő személyzet teendői</i>	123
<i>Vizsgálat vonatfelvételnél</i>	123
<i>Tengelyterhelés figyelembe vétele</i>	123
<i>Utaló, sérülési bárcák és azok jelentése</i>	124
7. JÁRMŰKAPCSOLÁSOK	125
<i>Kapcsolókészülékek</i>	125
<i>Kapcsolás középütközős önműködő kapcsolókészülékkel</i>	125
<i>Kapcsolás kombinált ütköző- és vonókészülékkel</i>	125
<i>Kapcsolás csavarkapocccsal</i>	126
<i>Kapcsolás merev kapcsolórúddal</i>	130
<i>Kapcsolás a rakománnyal</i>	130
<i>Szükségkapcsolás</i>	130
<i>Kapcsolás segély-vonókészülékkel</i>	130
<i>Hóeke kapcsolása</i>	131
<i>Más alkatrészek kapcsolása</i>	131
<i>Kapcsolásra kötelezett dolgozók</i>	131
<i>Mozdonyok kapcsolásának ellenőrzése</i>	132
8. A MOZDONYOK MENNYISÉGE, ALKALMAZÁSA ÉS SEBESSÉGE ...	133
<i>A mozdonyok mennyisége</i>	133
<i>A mozdonyok alkalmazása</i>	133
<i>A mozdonyok sebessége</i>	134
9. A VONATOK TERHELÉSE	135
<i>Mozdonyok (vontatójárművek) megengedhető terhelése</i>	135
<i>Vonatok menetrendjének elkészítése a vonatterhelés figyelembe vételével</i>	135
<i>Az elegytömeg megállapítása</i>	135
<i>Kerekítés</i>	136
FENNTARTVA	137
10. A VONATOK HOSSZA	139
<i>Általánosan engedélyezett vonathossz</i>	139
<i>Túlhosszú vonatok</i>	139
<i>A vonathossz megállapítása féktechnikai szempontból</i>	139
<i>A vonathossz megállapítása forgalmi szempontból</i>	140
<i>A vonathossz közlése</i>	140
11. A VONATOK ÖSSZEÁLLÍTÁSA	141
<i>Általános rendelkezések</i>	141
<i>Általános besorozási tilalom</i>	141
<i>Személyszállító vonatok szerelvényének összeállítása</i>	141
<i>Ingavonatok szerelvényének összeállítása</i>	142
<i>Eltérés a vonatok szerelvényének előírt összeállításától</i>	142
<i>Tehervonatok szerelvényének összeállítása</i>	142
<i>Utánfutó (jármű)</i>	143
<i>Robbanásveszélyes továbbá tűzveszélyes bárcával ellátott kocsik besorozása</i>	144
<i>Fertőtlenítendő kocsi besorozása</i>	144
<i>Merev kapcsolórúddal vagy rakománnyal összekapcsolt kocsik besorozása</i> ...	144
<i>Kisiklott kocsik besorozása</i>	144

<i>Törött hordrugójú kocsik besorozása</i>	145
<i>Hőnfutott kocsik besorozása</i>	145
<i>Darukocsi besorozása</i>	145
<i>Hóeke besorozása</i>	145
<i>Áruként feladott, saját kerekein futó járművek szállítása</i>	145
<i>Mozdonyok, motorkocsik és szerkocsik besorozása</i>	146
<i>Szállított járművek kísérése műszaki szempontból</i>	146
<i>A vasút külön engedélyével fuvarozható rendkívüli küldemények továbbítása</i>	146
FENNTARTVA	147
12. A VONATSZEMÉLYZET HELYE ÉS LÉTSZÁMA A VONATOKON..	149
<i>A mozdonyok biztosítása, a vonatszemélyzet vezénylése</i>	149
<i>A mozdonyon, vezérlőkocsin szolgálatot végzők létszáma</i>	149
<i>A csak mozdonyvezetővel történő közlekedés feltételei</i>	149
<i>Mozdonyvezetővel és második figyelésre kötelezett dolgozóval történő közlekedés</i>	150
<i>Mozdonyvezetővel és pilótával történő közlekedés</i>	151
<i>Vonatkísérők továbbá a vonali tolatásvezető, vonali kocsirendező száma és helye a vonatoknál</i>	151
<i>A forgalmi személyzet értesítése a mozdonyon ellátott szolgálatról</i>	152
FENNTARTVA	153
13. MENETREND	155
<i>A menetrend szerepe</i>	155
<i>A menetrend fajtái</i>	155
<i>Szolgálati menetrend</i>	155
<i>Menetrendjegyzék, Menetidők táblázatos kimutatása</i>	155
<i>Utastájékoztatás</i>	156
14. A VONATOK FORGALOMBA HELYEZÉSE	157
<i>A közlekedő vonatok kijelölése</i>	157
<i>A vonatok forgalomba helyezése, lemondása</i>	157
<i>A vonat számának közlése</i>	157
<i>A vonat számának megváltoztatása</i>	158
FENNTARTVA	159
FENNTARTVA	161
15. A VONATKÖZLEKEDÉS LEBONYOLÍTÁSA	163
15.1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK	163
<i>Közlekedésszabályozó személyek</i>	163
<i>A közlekedésszabályozás rendszere</i>	163
<i>Azonos irányú vonatok közlekedése</i>	163
<i>Ellenkező irányú vonatok közlekedése</i>	163
<i>Állomási időköz figyelembevétele</i>	163
<i>Közlekedés több pályán több pályaudvarra</i>	163
<i>A pálya foglalt feliratú tábla alkalmazása</i>	164
<i>A vonatok számozása</i>	164
<i>A vonatok fontossági sorrendje</i>	164
<i>A vonatok sebessége</i>	165
<i>Az alap és legnagyobb sebesség alkalmazása</i>	166
<i>Figyelési, tájékoztató és értesítési kötelezettség</i>	166

15.2. KÉSETT, VALAMINT KORÁBBAN KÖZLEKEDŐ VONATOK KÖZLEKEDÉSÉNEK SZABÁLYOZÁSA.....	168
<i>A menetrend szerinti helyzet visszaállítása</i>	168
<i>Legkorábbi és legkésőbbi indulási idő</i>	168
15.3. KÖVETŐ VONAT INDÍTÁSA ÁLLOMÁSTÁVOLSÁGBAN.....	168
<i>Alapszabály</i>	168
<i>Vonatindítás a visszajelentés vétele előtt</i>	169
15.4. KÖVETŐ VONAT INDÍTÁSA TÉRKÖZI KÖZLEKEDÉSRE BERENDEZETT PÁLYÁN	170
<i>Térközrendszerek</i>	170
<i>Vonatközlekedés önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán</i>	170
<i>Vonatközlekedés önműködő biztosított térközjelzőkkel fel nem szerelt pályán</i>	171
15.5. –	172
15.6. TÉRKÖZI KÖZLEKEDÉSRE BERENDEZETT PÁLYÁN NYÍLTVONALI RAKODÁST, TOLATÁST, SAJÁTCELÚ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZAT KISZOLGÁLÁSÁT VÉGZŐ VONAT INDÍTÁSA	172
<i>Alapszabály</i>	172
15.7. KÖVETŐ VONAT INDÍTÁSA TÉRKÖZI KÖZLEKEDÉSRE BERENDEZETT PÁLYÁN ÁLLOMÁSTÁVOLSÁGBAN	173
15.8. ENGEDÉLYKÉRÉS. ENGEDÉLYADÁS	173
<i>Alapszabály</i>	173
<i>Az engedélykérés legkorábbi ideje</i>	174
<i>Az engedélykérésre-adásra használható távközlő berendezések</i>	175
<i>Az engedélykérés-adás dokumentálása</i>	175
<i>Engedélyadás bizonyítása</i>	175
<i>Az engedélykérés- és adás szövege</i>	176
<i>A kapott engedély érvénytelenítése</i>	179
<i>Az engedély megtagadása</i>	179
<i>Eljárás, ha az értekezés lehetetlen</i>	179
15.9. A VONAT SZÁMÁNAK ÉS ELŐRELÁTHATÓ INDULÁSI IDEJÉNEK KÖZLÉSE.....	179
<i>Alapszabályok</i>	179
<i>A közlemény adásának és nyugtázásának módja</i>	180
<i>A közlemény</i>	181
<i>érvénytelenítése és megisméltése</i>	181
<i>Eljárás, ha nem jelentkezik valamelyik sorompókezelő vagy jelzőőr</i>	181
<i>A mozdonyvezető teendői</i>	181
15.10. A VONAT TÉNYLEGES INDULÁSI (ÁTHALADÁSI) IDEJÉNEK KÖZLÉSE	183
15.11. ELŐJELENTÉS.....	183
15.12. VISSZAJELENTÉS.....	184
<i>Alapszabály</i>	184
<i>Visszajelentés adására és nyugtázására jogosult dolgozók</i>	184
<i>A visszajelentés ideje</i>	185
<i>Meggyőződés a vonat megérkezéséről (elhaladásáról)</i>	185
<i>A visszajelentés módja</i>	186
15.13. A HELYTELEN VÁGÁNY FELHASZNÁLÁSA	187
<i>Nyílt vonalon dolgozók védelme</i>	187
15.14. KÖZLEKEDÉS ÖNMŰKÖDŐ BIZTOSÍTOTT TÉRKÖZJELZŐKSEL FELSZERELT KÉTVÁGÁNYÚ PÁLYA HELYTELEN VÁGÁNYÁN.....	188
15.15. –	189
15.16. RENDELKEZÉSEK KÖZLÉSE A VONATSZEMÉLYZETTEL.....	189
<i>Alapszabályok</i>	189

<i>Írásbeli rendelkezések kiállítása, kézbesítése és kezelése</i>	190
<i>Az Írásbeli rendelkezések tartalmának közlése előszóval</i>	194
<i>Az Írásbeli rendelkezések megőrzése</i>	194
15.17. A VONATOK MOZDONYVEZETŐINEK FELHATALMAZÁSA INDÍTÁSRA, ÁTHALADÁSRA	195
<i>A felhatalmazás módozatai</i>	195
<i>A felhatalmazás alapszabályai</i>	197
<i>A vezető jegyvizsgáló, jegyvizsgáló teendői a vonat indulása előtt</i>	199
<i>A mozdonyvezető teendői</i>	199
<i>Induló, megállás után induló vonat mozdonyvezetőjének felhatalmazása előzetes jelzőkezeléssel és vonatindító jelzőeszközzel, valamint vonatindító jelzőeszközzel</i>	201
<i>Tolómozdonnyal közlekedő vonatok mozdonyvezetőjének felhatalmazása</i>	202
<i>Induló és bármely okból megállás után induló nem személyszállító vonatok mozdonyvezetőjének felhatalmazása közvetett módon</i>	202
<i>Induló és megállás után induló vonat mozdonyvezetőjének felhatalmazása előszóval, illetve, ha a vezető jegyvizsgáló nem a mozdonyon vagy a mozdony mellett tartózkodik Indulásra készen jelzés adásával</i>	203
<i>Menetrend szerint áthaladó vonatok mozdonyvezetőjének felhatalmazása</i>	203
<i>Rendkívüli áthaladás</i>	203
<i>Felhatalmazás, ha a kijárat jelzője illetve az ismétlő jelző jelzése nem látható</i>	205
<i>Felhatalmazás biztosított szolgálati hely kijárat jelzőjével nem rendelkező vágányútján át</i>	206
<i>Korábbi közlekedés</i>	206
<i>A korábbi közlekedés egyéb feltételei</i>	206
<i>Várakozás csatlakozó személyszállító vonatokra</i>	206
15.18. A VONATOK FOGADÁSA	208
<i>Bejárat vágány</i>	208
<i>Bejárat irány</i>	208
<i>A bejárat irány megváltoztatása</i>	209
<i>Vonatfogadás foglalt vágányra</i>	209
<i>A megállás helye</i>	210
<i>Vonatfogadás túlhosszú vonatok találkozásakor</i>	212
<i>Menetrend szerint áthaladó vonatok megállítása a szolgálati helyeken</i>	212
<i>Tiltott egyidejű menetek</i>	213
<i>Terelési lehetőség mellett lebonyolítható egyidejű menetek</i>	215
<i>Terelési lehetőség nélkül, más feltételek mellett lebonyolítható egyidejű menetek</i>	216
<i>Kihaladás érkező vonat vágányútját érintő vagy metsző kijáraton át az érkezési oldalon</i>	218
<i>Azonos irányú vonatok bejáratása érintő vagy metsző vágányutakon</i>	219
<i>A vonatok fogadása és megfigyelése állomásokon és a nyílt vonalon</i>	220
<i>A be-, ki-, át- és elhaladás idejének feljegyzése</i>	223
15.19. KÖZLEKEDÉS TOVÁBBHALADÁST TILTÓ JELZÉST ADÓ FŐJELZŐK MELLETT	223
<i>Eljárás továbbhaladást tiltó jelzést adó főjelzők esetén</i>	223
<i>Eljárás Megállj! jelzés esetén</i>	228
15.20. KÖZLEKEDÉS TOLÓMOZDONNYAL	230
<i>Engedélyezés, alkalmazás</i>	230
15.21. MUNKAVONATOK, SEGÉLYVONATOK ÉS 6000 KG-NÁL KÖNNYEBB JÁRMŰVEK KÖZLEKEDÉSÉRE VONATKOZÓ KÜLÖNLEGES RENDELKEZÉSEK	231

<i>Munkavonatok</i>	231
<i>Segélymozdonyok, segélyvonatok</i>	235
<i>6000 kg-nál könnyebb járművek közlekedtetése önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán</i>	237
16. SZOLGÁLAT A VONATOKNÁL	239
16.1. TEENDŐK A KIINDULÁSI ÁLLOMÁSON	239
<i>Általános rendelkezések</i>	239
16.2. MAGATARTÁS MENET KÖZBEN	239
<i>Általános rendelkezések</i>	239
<i>Figyelési kötelezettség</i>	240
<i>Eljárás helytelenül álló váltó esetén</i>	241
<i>Eljárás Megállj! jelzés meghaladásakor</i>	241
<i>Megállás a nyílt vonalon rendkívüli ok miatt</i>	242
<i>Eljárás, ha a vonaton jelzési hiányosság van</i>	243
<i>Eljárás, ha a mozdony hangjelzést adó berendezése elromlott</i>	243
<i>Megállás rendkívüli esemény bejelentése végett</i>	244
<i>Eljárás, ha a vonatot a nyílt vonalon veszély fenyegeti</i>	244
<i>Eljárás sérült pályarész felfedezésekor</i>	245
<i>A megállítás okának közlése</i>	246
<i>Visszatolás a nyílt vonalon az indulás megkönnyítése végett</i>	246
<i>Visszatolás a mögöttes állomásra</i>	247
<i>Jelzőkezelés tolt vonatok részére</i>	247
16.3. A VONATOK VÉDELME, FEDEZÉSE (VÉDEKEZÉS ÖSSZEÜTKÖZÉS TOVÁBBÁ UTOLÉRÉS ELLEN)	248
<i>A vonatfogadásra kötelezettek teendői</i>	248
<i>A vonatszemélyzet teendői</i>	248
16.4. MAGATARTÁS ÁLLOMÁSON VALÓ TARTÓZKODÁS KÖZBEN. VONATÁTADÁS.	249
<i>A vonat átadása</i>	249
16.5. AZ UTASOK TÁJÉKOZTATÁSA ÉS VÉDELME	250
<i>Tehervonaton utazó kísérők figyelmeztetése</i>	251
16.6. TARTÓZKODÁS A MOZDONY VEZETŐFÜLKÉJÉBEN ÉS A SZOLGÁLATI VONATON	252
<i>Tartózkodás- mozdonyon</i>	252
<i>A mozdonyon tartózkodó személyek száma</i>	252
<i>Tartózkodás szolgálati vonaton</i>	253
17. MENETOKMÁNYOK	255
<i>A menetokmány rendeltetése</i>	255
<i>Menetokmány vezetési kötelezettség</i>	255
<i>A menetokmányok mellékletei</i>	255
18. LASSÚMENETEK, ÉPÍTÉSI- ÉS FENNTARTÁSI MUNKÁK, VÁGÁNYZÁRAK	257
18.1. LASSÚMENETEK	257
<i>Alapszabály</i>	257
<i>Az állandó és az előre látott ideiglenes lassúmenet elrendelése, az előre nem látott ideiglenes lassúmenet bevezetése</i>	257
<i>Az előre nem látott ideiglenes lassúmenet</i>	258
<i>elrendelése</i>	258
<i>Az előre nem látott ideiglenes lassúmenetek nyilvántartása</i>	259

<i>A vonatszemélyzet értesítése</i>	259
<i>A lassan bejárando pályarészekről történő értesítés</i>	260
18.2. A VONATFORGALMAT NEM ÉRINTŐ, NEM VÁGÁNYZÁR KERETÉBEN AZ ELSODRÁSI HATÁRON KÍVÜL VÉGZETT MUNKÁK	262
<i>Nyíltvonalon, alagútban, hídon nem vágányzár keretében az elsodrési határon kívül végzett munkák</i>	262
18.3. A VONATFORGALMAT ÉRINTŐ, NEM VÁGÁNYZÁR KERETÉBEN AZ ELSODRÁSI HATÁRON BELÜL VÉGZETT MUNKÁK.....	263
<i>Nyíltvonalon, alagútban, hídon nem vágányzár keretében az elsodrési határon belül végzett munkák</i>	263
<i>Állomáson nem vágányzár keretében végzett munkák</i>	266
<i>Egyéb rendelkezések.....</i>	266
18.4. VÁGÁNYZÁR, FESZÜLTSGMENTESÍTÉS, BIZTOSÍTÓBERENDEZÉSI KIKAPCSOLÁS	266
<i>Előre tervezett pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás engedélyezése .</i>	266
<i>Jogosultság a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználására.....</i>	267
<i>Az érdekeltek értesítése az előre látott pályaműködtetői kapacitásigény engedélyezéséről</i>	267
<i>Előre látott pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásának megkezdése ..</i>	268
<i>Közös pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás.....</i>	268
<i>Előre nem tervezhető üzembiztonsági pályaműködtetői kapacitásigény felhasználása</i>	269
<i>Biztonsági intézkedések.....</i>	270
<i>A személyzet értesítése a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásról</i>	272
<i>Eljárás a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásának megszüntetésekor és esetleges meghosszabbításakor.....</i>	272
<i>Értesítés az új vagy megváltoztatott helyzetről</i>	274
<i>A pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás nyilvántartása.....</i>	274
19. A FORGALMI SZOLGÁLAT VÉGZÉSE TÉLEN	275
<i>Általános rendelkezés.....</i>	275
<i>Különleges rendelkezések a forgalmi szolgálat mikénti végzésére</i>	275
<i>Hótorlaszban elakadt vonat fedezése</i>	275
20. RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK	277
<i>Rendkívüli intézkedések.....</i>	277
<i>Vonatok visszatartása a pálya járhatatlansága miatt.....</i>	278
<i>Személyek és áruk továbbítása a pálya járhatatlansága esetén.....</i>	278
<i>Forgalmi akadályok bejelentése és az érdekeltek értesítése</i>	279
<i>A vonatszemélyzet közreműködése segélynyújtás alkalmával</i>	279

1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1.1. Az utasítás hatálya, tartalma, kiegészítői, kezelése, és rendelkezéseinek értelmezése

Az utasítás hatálya

1.1.1. Az F.2.sz. Forgalmi Utasítás (továbbiakban: Utasítás) és az F.2.sz. Forgalmi Utasítás Függelékei (továbbiakban: Függelék) hatálya kiterjed:

- a) a MÁV Zrt. által üzemeltetett normál és széles nyomtávolságú, továbbá a keskeny nyomtávolságú MÁV Zrt. Kecskeméti Kisvasút, a MÁV Zrt. Nyírbodrogi Kisvasút, valamint a MÁV Zrt. Széchenyi-hegyi Gyermekvasút vonalaira és
- b) a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. által Magyarország területén üzemeltetett vonalakra.

1.1.1.1. A fő- és mellékvonalakra, valamint a keskeny nyomtávolságú vonalakra egyaránt érvényes rendelkezéseket az Utasítás és a Függelék:

- a mellékvonalakra és a keskeny nyomtávolságú vonalakra egyaránt érvényes eltérő rendelkezéseket a 6.sz. Függelék,
- a csak keskeny nyomtávolságú vonalakra érvényes eltéréseket a 3.sz. Függelék,
- a fővonalként üzemeltetett vonalak felsorolását az 1.sz. Függelék tartalmazza.

Az utasítás tartalma

1.1.2. Az Utasítás tartalmazza a forgalmi szolgálat szervezésére, irányítására, végzésére és ellenőrzésére vonatkozó szabályokat.

A szabályok a megfelelő helyeken tartalmazzák a szolgálatban lévő dolgozók egészségét nem veszélyeztető biztonságos munkavégzés követelményeit is.

Kiegészítő utasítások, segédkönyvek

1.1.3. Az Utasítás rendelkezéseit a 2.sz. Függelékben felsorolt utasítások és segédkönyvek előírásai egészítik ki.

Végrehajtási utasítások

1.1.4. Végrehajtási Utasításban (továbbiakban: VU-ban) kell szabályozni a szolgálati helyeken és nyílt vonalon a szolgálat végezését ha:

- a) valamely munka végzését az Utasítás és a Függelékei szerint VU-ban kell szabályozni,
- b) valamely munka végzésére az Utasítás, a Függelékei, a kiegészítő utasítások és segédkönyvek nem tartalmazzak végrehajtási

szabályokat, vagy ha tartalmaznak, de a munkát a szolgálati hely sajátos helyi viszonyai miatt nem lehet különleges helyi intézkedések nélkül végrehajtani.

1.1.4.1. –

1.1.4.2. Az ÁVU-k, valamint a VU-k készítésére és módosítására vonatkozó előírásokat a 4.sz. Függelék tartalmazza.

Az utasítások kezelése

1.1.5. A szolgálati főnök, állomásfőnök éventént legalább egy alkalommal köteles ellenőrizni, hogy a felügyelete alá tartozó szolgálati hely utasításgyűjteménye, valamint az irányítása alá tartozó dolgozók utasításai javítottak-e.

1.1.5.1. A dolgozók kötelesek a részükre kiadott utasításokat megőrizni, a módosításokat, kiegészítéseket átvezetni, és áthelyezés alkalmával magukkal vinni. Amennyiben olyan munkakört látnak el, ahol az utasításokra nincs szükségük, vagy a szolgálati viszonyuk megszűnik, kötelesek az utasításokat a szolgálati főnökségük részére leadni.

Az utasítások kéznél tartása

1.1.6. A pályahálózat működtetői tevékenység ellátásához szükséges utasítások, szabályzatok, segédkönyvek, VU-k, rendeletek gyűjteményét: a pályahálózat működtető szervezeti egységein, valamint az ÁVU-ban kijelölt forgalmi irodában, a forgalmi vonalirányító helyiségekben szolgálat közben hozzáférhető helyen kell tartani. A szolgálati főnökök a gyűjtemény felelősét és helyesbítőjét kötelesek a munkaköri leírásban kijelölni.

1.1.6.1. Az egyes szolgálati helyeken a szolgálat ellátásához szükséges utasítások listáját és elérhetőségét a szolgálati helyre vonatkozó végrehajtási utasításban kell meghatározni.

Az utasítások rendelkezéseinek értelmezése

1.1.7. Az egyes szakágak kezelésében lévő utasítások rendelkezéseinek értelmezése során felmerülő véleménykülönbség, vagy kétely esetén, a szolgálati út betartása mellett írásban az illetékes szolgálati felsőbbséghez kell fordulni.

1.1.7.1. A rendelkezések értelmezésekor figyelembe kell venni az utasításnak, továbbá a kiegészítő utasításoknak, segédkönyveknek és szabályzatoknak a felmerülő kérdéssel összefüggő rendelkezéseit. Az utasítás szövegében vagy a bekezdések végén zárójelben lévő szám, betű vagy szöveg összefüggő rendelkezésekre utal.

1.2. Fogalom meghatározások az utasítás rendelkezéseinek helyes értelmezése szempontjából

1.2.1. Állomás (pályaudvar)

Vonattalálkozásra, továbbá személy- és/vagy áruforgalmi szolgáltatásra berendezett szolgálati hely.

1.2.2. Állomás területe

Az állomás végein elhelyezett bejáratú jelzők, V-betűs jelzők illetve bejáratú irányú ellenőrző jelzők közötti terület. Fejállomáson a bejáratú jelzőn illetve V-betűs jelzőn belüli terület.

1.2.3. Állomásfőnök

Egy vagy több állomás (szolgálati hely) — forgalmi szempontból — felelős vezetője. Rendelkezéseit az állomás területén, a nyílt vonalon és vonatokon szolgálatban lévő forgalmi tevékenységet ellátó dolgozók, valamint az állomáson vagy nyílt vonalon foglalkoztatott, a vasúttal munkaviszonyban nem álló dolgozók egyaránt kötelesek tudomásul venni és azokhoz alkalmazkodni.

1.2.4. Állomáskezelő

Megálló-rakodóhelyen, rakodóhelyen forgalmi tevékenységet is ellátó dolgozó.

1.2.5. Állomásközi távbeszélő

Két állomás forgalmi irodáját összekötő távbeszélő, melyre a két forgalmi irodán kívül rá kell kapcsolni:

- a két állomásnak egymás felé eső végein a forgalmi irodától számított legtávolabbi váltókezelői szolgálati helyiségnek,
- egyállítóközpontos biztosítóberendezéssel felszerelt állomásokon az állítóközpontnak,
- az állomások területéről nyílt vonalon lévő útsorompót kezelő dolgozók szolgálati helyiségének és
- a nyílt vonalon vonatfogadásra kötelezett dolgozók szolgálati helyiségének távbeszélőjét.

A bekapcsolt helyiségeknek a vágány felé eső külső falán — szükség esetén — erős hangú hangjelzőt kell elhelyezni, hogy a hívásokat a téren tartózkodó dolgozó is hallhassa.

Az állomásközi távbeszélő vonalra kapcsolódik a pályatelefon is.

1.2.6. Állomási személyzet

Az Utasítás értelmezése szempontjából a szolgálati helyeken — a vonatszemélyzet kivételével — forgalmi tevékenységet végző dolgozók gyűjtőelnevezése.

1.2.7. Anyavágány (Líravágány)

Több párhuzamos vágány összekapcsolása az anyavágányban (líravágányban) fekvő egyszerű kitérőkkel (váltókkal). Az anyavágányban (líravágányban) fekvő egyszerű váltó akkor jelez egyenes irányt, ha a váltó az anyavágányra (líravágányra) vezet.

1.2.8. Átmenő fővágány

Szolgálati helyen (állomáson, egyvágányú pálya forgalmi kitérőjén) a nyílt vonal vágányának egyenes irányba álló bejárati váltón (váltókon) át folytatását képező fővágány.

Ha egyvágányú pálya szolgálati helyén (állomás, forgalmi kitérő) a nyílt vonal vágánya egyenes irányba álló váltón (váltókon) át folytatódik, de az állomás túlsó végén kitérő irányba álló váltón (váltókon) át csatlakozik a nyílt vonalhoz (vágány-tengely ugrás), akkor a szolgálati helynek (állomás, forgalmi kitérő) két átmenő fővágánya van. Ilyen szolgálati helyen (állomás, forgalmi kitérő) azokat a vágányokat kell átmenő fővágálynak tekinteni, amelyekre a vonatok egyenes irányba álló váltón (váltókon) át haladnak be.

Forgalmi szempontból nincs átmenő fővágány a fejállomásokon, továbbá az olyan szolgálati helyeken, (állomás, egyvágányú pálya forgalmi kitérőjén) ahol a nyílt vonal vágánya a szolgálati hely (állomáson, egyvágányú pálya forgalmi kitérőjén) mindkét végén kitérő irányba álló váltón (váltókon) át folytatódik.

1.2.9. Átszelési kitérő

Olyan kitérő, amelynek váltó része mindkét végén lehetővé teszi a vasúti járművek terelését, valamint a vágány szintbeni keresztezését (átszelését) is.

1.2.10. Biztosítóberendezési kikapcsolás

A biztosítóberendezési kikapcsolás a biztosítóberendezés egészének, részegységének, szerkezeti elemének üzemén kívül helyezése, amely annak a forgalom szabályozásában betöltött funkcióját meggátolja.

1.2.11. Biztosított szolgálati hely

Olyan szolgálati hely, ahol a váltók és jelzők közötti szerkezeti függés a vonat vágányújtját a teljes be-, ki-, vagy áthaladásának ideje alatt rögzíti.

Kivételt képez a váltózárkulcs-azonosító, és az azzal azonos műszaki kialakítású, működési elvű kulcselzáró (továbbiakban váltózárkulcs-azonosító) berendezés.

1.2.12. Csatlakozó állomás

Olyan állomás, ahonnan **más pályahálózat működtető** vasútvonala ágazik ki.

1.2.13. Csomóponti kiszolgáló vonat

Elegyrendezést végző szolgálati hely és a kiszolgálás szempontjából hozzá tartozó szolgálati helyek között közlekedő vonat, mely útja során igénybe veszi a nyílt hozzáférésű országos vasúti pályahálózatot.

1.2.14. Csökkentett üzemvitel

Az elegyfeldolgozási tevékenységnek csökkentett létszámmal és eszközzel történő végrehajtása. Részletes előírásokat az ÁVU-ban kell szabályozni.

1.2.15. Deltavágány

Elágazó vagy csatlakozó állomásról kiágazó két vasútvonalat rendszerint a nyílt vonalon összekötő vágány, amelyen az elágazó illetve a csatlakozó állomás érintése nélkül a vonat áttérhet a másik vonalra.

A nyíltvonalon kiágazások helyét pályaelágazásnak kell minősíteni.

1.2.16. Egyszerű kitérő

Olyan kitérő, amelynek váltó része a vasúti járművek terelését csak az egyik végén teszi lehetővé.

1.2.17. Elágazó állomás

Olyan állomás, ahonnan ugyanazon **pályahálózat működtető** más vasútvonala ágazik ki.

1.2.18. Elegy

A vonattal továbbítandó vasúti járművek gyűjtő elnevezése.

1.2.19. Ellenmenet- és utolérést kizáró berendezés

Olyan szerkezeti függést biztosít a két szomszédos állomás kijárati vagy fedező jelzői között, amely az állomásköz ugyanazon vágányára egyidejűleg csak az egyik állomáson lévő kijárati vagy fedező jelzőn teszi lehetővé a továbbhaladást engedélyező jelzés megjelenését. Ezeken a jelzőkön a követő vonat részére továbbhaladást engedélyező jelzés ismételtelen csak az elől haladó vonatnak a másik állomásra vagy térközbe érkezése után jelenhet meg.

1.2.20. Elsodrési határ

A vágánytengelytől meghatározott távolság, (párhuzamos vonal), amelyen kívül a vonat sebességéből származó elsodró hatás már nem érvényesül.

Méretét az Országos Vasúti Szabályzat tartalmazza.

1.2.21. Emelt peron

Olyan utasperon, amelynek a sínkorona feletti magassága legalább 150 mm.

1.2.22. Eseménykönyv, Eseménylap

A szolgálat végzése közben bekövetkezett rendkívüli eseményekről történő jelentés előjegyzésére szolgáló nyomtatvány.

1.2.23. Éberségellenőrző (éberségi) berendezés

A mozdonyvezető cselekvőképességét ellenőrző, a megtett út vagy idő függvényében a mozdonyvezető részéről aktív kezelést igénylő berendezés.

1.2.24. Fejállomás

Olyan állomás, melynek csak az egyik végéhez csatlakozik nyílt vonal.

1.2.25. Felügyeleti hatóság

Közlekedést irányító minisztérium, Nemzeti Közlekedési Hatóság.

1.2.26. Felügyeleti szolgálat

A szolgálati főnökség felsőbbbsége által ellátott ügyeleti szolgálat.

1.2.27. Feszültségmentesítés

A feszültségmentesítés a villamos felsővezetéki hálózat, berendezés egészének, részegységének, szerkezeti elemének üzemén kívül helyezése, amely annak a forgalom lebonyolításában betöltött funkcióját meggátolja. Részletes rendelkezéseket az E.101. sz. Utasítás tartalmaz.

1.2.28. Féksaru

A gurított (szalasztott) kocsik megállítására használt, saruzásra kiképzett sínszálra helyezhető fékező eszköz.

A 48 kg/folyóméter rendszerű síneknél alkalmazott féksarukat sárgára, az 54 kg/folyóméter rendszerű síneknél alkalmazott féksarukat világoskékre, a 60 kg/folyóméter rendszerű síneknél alkalmazott féksarukat vörösre kell festeni.

1.2.29. Felhatalmazás

A vonatok mozdonyvezetőinek állomáson indításra illetve áthaladásra, más szolgálati helyen, továbbá a nyílt vonalon indításra történő felhatalmazása. A felhatalmazás a forgalmi szolgálattevő részéről történhet közvetlenül vagy közvetett módon.

1.2.30. Forgalmi kitérő

Bejárati jelzőkkel fedezett, vonattalálkozásra berendezett, személy- és áruforgalmi szolgáltatásra meg nem nyitott szolgálati hely.

Egyvágányú pályán lévő forgalmi kitérőkre forgalomszabályozási szempontból az állomásokra vonatkozó előírások érvényesek.

Kétvágányú, illetve párhuzamos egyvágányú pályán lévő vonatindító, vonatfogadó vágánnyal nem rendelkező forgalmi kitérők váltókapcsolat révén összeköttetést biztosítanak a helyes és helytelen vágány, illetve a párhuzamos egyvágányú pályák vágányai között, melyekre forgalomszabályozási szempontból a pályaelágazásokra vonatkozó előírások érvényesek. **Ugyanez vonatkozik az egyvágányú pályák kétvágányú szakaszainak bejárati jelzőkkel fedezett kiágazási váltókörzetére.**

1.2.31. Forgalmi szolgálat

A vonatközlekedés lebonyolításával kapcsolatos valamennyi forgalmi tevékenység gyűjtő elnevezése.

Forgalmi tevékenységek a következők:

- a) a forgalmi szolgálat szervezése, irányítása, végzése és ellenőrzése,
- b) hatályos előírások alapján menetrend készítése,
- c) a személy- és áruszállításhoz szükséges járműveknek megrendelés alapján történő mozgatása,
- d) a vonatok elegyének, szerelvényének összeállítása,
- e) a vonatok forgalomba helyezése,
- f) a közlekedés szabályozása és lebonyolítása,
- g) a forgalmi zavarok megelőzése illetve megszüntetése.

A felsorolt forgalmi tevékenységeket csak az utasítás 1.3.1. pontjában előírt minden feltételnek megfelelő munkavállaló végezheti.

1.2.32. Forgalmi szolgálattevő

A közlekedés, továbbá a tolatás irányítója állomáson. Vonat- és utasforgalmi ok miatt forgalmi szolgálattevő rendszeresíthető távkezelt, távvezérelt állomásra, forgalmi kitérőre, pályaelágazásra, megállórakodóhelyre, megállóhelyre és rakodóhelyre. Szolgálatával kapcsolatos rendelkezéseit a szolgálati helyen, a nyílt vonalon és a vonatokon valamennyi forgalmi tevékenységet ellátó dolgozó köteles tudomásul venni és végrehajtani.

Egy szolgálati helyen egy időben több forgalmi szolgálattelvő is végezhet szolgálatot. Teendőiket és hatáskörüket az ÁVU-ban el kell egymástól határolni.

Pályaelágazásra akkor szükséges forgalmi szolgálattelvő, ha az elágazás biztosítóberendezése nincs szerkezeti függésben a forgalomszabályozó állomás biztosítóberendezésével. A pályaelágazáson egyébként — ha a **pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbisége** helyi ok miatt másképpen nem rendelkezik — csak váltókezelő végez szolgálatot, aki vonatjelentő szolgálatot is elláthat.

Megállóhely forgalmi szolgálattelvőjének teendőit **Végrehajtási Utasításban** kell szabályozni.

1.2.32.a) Forgalomszabályozást végző szolgálati hely

Egy vasútvonal, valamint a központi forgalomirányításra berendezett, továbbá a távkezelte, távvezérelt vonal, vonalszakasz forgalomszabályozási feladatait végző munkavállaló szolgálati helye.

1.2.33. Forgalmi vonalirányító

Egy vagy több rendelkezési szakaszon, valamint a KÖFE vonalakon a vonatközlekedés operatív tervezésével, szervezésével és a lebonyolítás irányításával kapcsolatos feladatokat ellátó dolgozó.

A KÖFI vonalakon a forgalmi vonalirányítói teendői mellett a vonatközlekedés irányításában és lebonyolításában is részt vesz. A közlekedés lebonyolítása szempontjából szolgálati felsőbbisége a forgalmi tevékenységet végző állomási, vonat- és pályaszemélyzetnek.

1.2.34. Fővágány

A szolgálati hely minden vonatfogadásra és/vagy indításra kijelölt vágánya.

1.2.35. Hangrögzítő berendezés

A távközlő berendezéseken adott és vett közleményeket rögzítő berendezés.

A hangrögzítő berendezésnek egyaránt biztosítania kell:

- legalább 72 órás folyamatos rögzítés lehetőségét,
- az önműködő be- és kikapcsolást,
- a közlemények felvételi időpontjának egy percnyi pontossággal történő behatárolását.

1.2.36. Helyes és helytelen vágány

Kétvágányú pályán a kezdő vagy végpont felé tekintve egyaránt a jobb oldali vágányt helyes vágánynak, a másikat helytelen vágánynak nevezük.

Bp. Keleti - Kőbánya felső, Kőbánya felső - Rákos fenti pálya és Bp. Déli - Kelenföld között a kezdő vagy végpont felé tekintve egyaránt a bal oldali vágány a helyes a jobb oldali a helytelen vágány.

A helyes és helytelen elnevezés független attól, hogy a vonat menetrendje melyik vágányra készült.

1.2.37. Helyi forgalmi távbeszélő

A forgalmi irodát az állomás forgalmi szempontból figyelembe jövő szolgálati helyiségeivel összekötő távbeszélő.

1.2.38. Hidegen továbbított mozdony

Kikapcsolt hajtógépezettel továbbított gőz-, dízel-, vagy villamosmozdony illetve motorkocsi, mely vonóerőt nem fejt ki.

1.2.39. Hordozható rádió

Olyan értekező berendezés, amely segítségével kapcsolat teremthető a tolatószemélyzet tagjai, a kocsiadat-felvételt végzők, továbbá az állomási technológiában meghatározott munkafolyamatokban résztvevő dolgozók között.

Szükség esetén felhasználható a helyi forgalmi, az állomásközi, vagy a vonatjelentő távbeszélő ideiglenes pótlására is.

1.2.40. –

1.2.41. Ingavonat

Olyan személyszállító- illetve szerelvényvonat, melynél a mozdony az egyik irányban hátul, a másikban elől működik. Ha a mozdony hátul működik, akkor a mozdonyvezető a vonat elején lévő vezérlőkocsi vezetőállásán végez szolgálatot, és vezérlőberendezéssel működteti a hátul levő mozdonyt.

A hátul működő mozdonnal továbbított ingavonat forgalmi szempontból nem minősül tolt vonatnak.

1.2.42. –

1.2.43. Jegyvizsgáló

Személyszállító vonaton — a kereskedelmi tevékenységén kívül — **az Utasításokban foglalt** feladatokat ellátó dolgozó.

1.2.44. Jelenlétes forgalmi szolgálattelvő

Távkezelt, távvezérelt állomásokon szükség esetén a forgalmi szolgálattelvő feladatait ellátó dolgozó (továbbiakban: jelenlétes).

1.2.45. Jelzőőr

Az Utasításban meghatározott esetekben az útátjárót fedező dolgozó, tekintet nélkül arra, hogy melyik üzletág illetve szakág létszámába tartozik.

1.2.46. Jobb és bal vágány

Kétvágányú pályán a végpont felé tekintve a jobb kéz felé eső vágányt jobb vágánynak, a másikat bal vágánynak nevezzük.

1.2.47. Kezdőpont, végpont

A Budapestről kiinduló vasútvonalak kezdőpontja Budapest. A nem Budapestről kiinduló vasútvonalak kezdő- és végpontját a **pályahálózat működtetője** jelöli ki.

1.2.48. Kínálati menetrend

A pályavasút által a vállalkozó vasúti társaságok menetvonal megrendelésén kívül a nyílt hozzáférésű országos vasúti pályahálózatra készített menetvonalak összessége.

1.2.49. Kitérő (továbbiakban forgalmi szempontból: váltó)

A vágánynak olyan szerkezeti része, amely csúcspontjainak helyzetével lehetővé teszi, hogy a járművek folyamatos mozgással egyik vágányról a másikra áthaladhassanak. A kitérő fő részei a váltó, a közbenső rész és a keresztezés.

1.2.50. Kocsimester (forgalmi)

Több tolatócsapat munkáját irányító és ellenőrző dolgozó. Feladatait az ÁVU-ban kell meghatározni.

1.2.51. Kocsirendező

A tolatásvezető vezetése alatt — a mozdonyszemélyzet kivételével — a tolatásban (gurításban) résztvevő, kocsirendezői feladatokat (járműkapcsoló-, mozgató-, megállító stb.) ellátó dolgozó.

1.2.52. Középállomás

Két rendelkező állomás, vagy a rendelkező és a vonal végpontja között fekvő állomás.

1.2.53. Központi forgalomellenőrző szolgálat (KÖFE)

Nagyobb forgalmi körzetek, csomópontok illetve hosszabb vonalszakaszok gépi úton, központból történő forgalmi állapotellenőrzése.

1.2.54. Központi forgalomirányító szolgálat (KÖFI)

Nagyobb forgalmi körzetek, csomópontok illetve hosszabb vonalszakaszok egy központból, távvezérléssel történő közvetlen irányítása (5.sz. Függelék).

1.2.55. Különvonat

Közforgalomban igénybe nem vehető, valamely vállalkozó vasúti társaság által megrendelt és a Pályavasút által forgalomba helyezett vonat.

1.2.56. Külső forgalmi szolgálattevő

A forgalmi irodában vagy váltókezelői szolgálati helyiségben forgalmi szolgálattevői tevékenységet is végző dolgozó. Az ÁVU-ban előírt teendői mellett a forgalmi szolgálattevőtől esetről esetre kapott engedély alapján vonatok mozdonyvezetőit felhatalmazhatja az indításra illetve az áthaladásra. Megbízható a vezető váltókezelő munkájával is.

1.2.57. A mozdonyvezető mellett figyelő szolgálatot ellátó dolgozó

Az F.2. sz. Forgalmi Utasítás 12.4. pontja alapján a mozdony, vezérlőkocsi vezetőállásán szolgálatot teljesítő, érvényes forgalmi vizsgával rendelkező, a vonat megállítására kioktatott, figyelésre kötelezett dolgozó.

1.2.58. Megállóhely

Személyforgalmi esetleg korlátozott áruforgalmi szolgáltatásra is berendezett, általában nyíltvonali szolgálati hely, ahol a nyílt vonal vágányán kívül más vágány nincs.

A több pályaudvarral, több vágánycsoporttal rendelkező állomásokon személyforgalmi okokból megállóhely létesíthető.

1.2.59. Megálló-rakodóhely

Személy- és áruforgalmi szolgáltatásra **megnyitott, vonattalálkozásra be nem rendezett** nyíltvonalai szolgálati hely, ahol a **nyílt vonal vágányán** kívül egy vagy több mellékvágány is van.

1.2.60. Mellékvágány

A szolgálati helyek vonatközlekedésre igénybe nem vehető vágánya. Közelebbi elnevezésüket rendeltetésük határozza meg.

1.2.61. –**1.2.62. Mobil telefon**

Olyan hordozható telefonkészülék, mely összeköttetést biztosít nem vasúti (közcéllú) hálózaton keresztül más mobil- és vezetékes telefonokkal.

1.2.63. Motorkocsi

Személy- és/vagy poggyász szállítására is alkalmas gépi vonóerejű jármű, forgalmi szempontból mozdonynak minősül.

1.2.64. Motorvonat

Olyan szerelvény, amely több motorkocsiból, vagy motorkocsi(k)ból és hozzákapcsolt személyszállító kocsi(k)ból áll.

A zárt motorvonat a vonat mindkét végéről vezérelhető.

1.2.65. Mozdony (vontatójármű)

Vonóerő kifejtésére, vasúti elegy továbbítására és rendezésére alkalmas jármű, mely rendelkezhet utas- vagy poggyásztérrel is.

Mozdonynak kell tekinteni az önjáró munkagépeket is.

A szinkron üzemmódba kapcsolt mozdonyokat vonatközlekedés és tolatás közben egy mozdonynak kell tekinteni.

1.2.65.a) Rádió-távírányítású mozdony

Olyan mozdony, melyet tolatás közben rádió-távírányítású üzemmódban a mozdonyvezető a rádió-távírányító segítségével a mozdonytól távolabbi helyről is irányíthat.

1.2.65.b) Mozdonyvonat

A mozdonynak minősülő, utastérrel nem rendelkező, személyszállítást és áru fuvarozást nem végző jármű közlekedése céljából forgalomba helyezett vonat.

1.2.66. Mozdonyrádió

Olyan értekező berendezés, amely a végrehajtó szolgálatban résztvevő szolgálati helyek dolgozói és a mozdonyvezető közötti összeköttetés létesítésére alkalmas.

1.2.67. Mozdonyszemélyzet

Mozdonyon (vezérlőkocsin) szolgálatot végző műszaki dolgozók gyűjtőelnevezése.

1.2.68. Mozdonyvezető

Mozdonymnak minősített jármű vezetője. Állomás területén kívül lévő vonatonál — az Utasításban szabályozott esetben állomás területén is — a közlekedéssel kapcsolatos rendelkezéseit a vonat- és a pályaszemélyzet köteles végrehajtani. Közlekedéssel kapcsolatos rendelkezései előtt a rendelkezésére álló értekező berendezésen köteles a két szomszédos állomás forgalmi szolgálattevőjétől utasítást kérni.

1.2.69. Nem biztosított szolgálati hely

Olyan szolgálati hely, amely az 1.2.11. pontban meghatározott feltételek bármelyikének nem felel meg.

1.2.70. Nyílt vonal (pálya)

Két szomszédos állomás területe közötti vonalszakasz.

1.2.71. Nyomtávolság

A vágány két sínszálának egymástól való távolsága. A normál nyomtávolság 1435 mm, az ennél kisebbet keskeny, az ennél nagyobbat széles nyomtávnak nevezzük.

1.2.72. Próbavonat

A vasúti járművek üzembe helyezése, engedélyezése, bejáratása, beszabályozása, üzemi vizsgálata, javítás utáni átadása-átvétele, illetve a vasúti járművek, valamint a vasúti pálya és berendezései kölcsönhatásának vizsgálata és mérése céljából forgalomba helyezett vonat.

1.2.73. Osztott munkaidő

Ha a nap meghatározott időszakában a szolgálati helyen vasúti dolgozó nincs: szolgálat szünetelés, ha a személyzet szolgálatának meghatározott időszakában az ÁVU szerint csak készenléti szolgálatot lát el: szolgálat megszakítás van.

1.2.74. Pályaelágazás

Bejárati jelzőkkel fedezett nyíltvonalai szolgálati hely, ahol vasútvonal, deltavágány vagy pályaelágazásnak minősülő sajátcélú vasúti pályahálózat ágazik ki.

1.2.75. Pályaelágazásnak minősülő sajátcélú vasúti pályahálózatkiágazás

Bejárati jelzőkkel fedezett olyan nyíltvonalai szolgálati hely, ahol sajátcélú vasúti pályahálózat ágazik ki, és a kiszolgáló menetek közvetlen jelzőkezelés mellett járhatnak be.

1.2.76. Pályasebesség

Forgalmi szempontból a pályán alkalmazható legnagyobb sebesség, amelyet a Menetrendi segédkönyv tartalmaz.

1.2.77. Pályaszemélyzet

A nyílt vonalon vonatfogadásra kötelezett dolgozók gyűjtőelnevezése.

1.2.78. Pályaszinti vágánykeresztezés

Két vasútvonalnak a pályaszintben történő keresztezése.

1.2.79. Pályatelefon

Olyan hordozható illetve telepített (helyhez kötött) távbeszélő, amely a nyílt vonal és a szomszédos állomások (szolgálati helyek) között távbeszélő-összeköttetést biztosít.

Pályatelefon csatlakozóhely illetve telepített (helyhez kötött) pályatelefon a bejárati jelző közelében, nyíltvonalai szolgálati helyen, önműködő térköz- és sorompószekrényen, valamint fázishatároknál van.

1.2.80. Pilóta

Vonattovábbítás közben az adott vasútvonalra, állomási tolatószolgálatnál az adott állomásra kiterjedő hatályú tanúsítvánnyal (vonal-, illetve állomásismerettel), a vonatot továbbító, illetve tolatást végző mozdony mozdonyvezetőjének vonatkozásában nyelvismerettel rendelkező, a mozdony megállítására kiképzett mozdonyvezető.

1.2.81. Rakodóhely

Áruforgalomra berendezett nyíltvonalai szolgálati hely, ahol a nyílt vonal vágányán kívül egy vagy több mellékvágány is van.

1.2.82. Rakszelvény

Az érvényes úrszelvényen belül a járművekkel és rakományokkal elfoglalható térnek a pályára merőleges keresztmetszete.

1.2.83. Rendelkezési szakasz

Két szomszédos rendelkező állomás között lévő illetve egyetlen rendelkező állomás által irányított vonalszakasz.

1.2.84. Rendelkező állomás

Általában egy vasútvonal kezdő- és végpontjainak állomása. Hosszabb vonalakat a **pályahálózat működtető központi forgalmi szolgálati fel-sőbbsege** több rendelkező szakaszra is oszthat.

1.2.85. –**1.2.86. Rendező-pályaudvar**

Különleges elrendezésű vágánnyalattal és műszaki létesítményekkel felszerelt szolgálati hely, ahol tehervonat összeállítás és szétrendezés történik.

Ezek lehetnek:

- elegyrendezés szempontjából síktolatasra berendezett és gurító-dombos,
- vágányok elhelyezkedése szempontjából párhuzamos, folytatólagos és vegyes,
- műszaki ellátottság szempontjából automatizált (központi váltóállítás, idő- és célfékezés), gépesített (részben központi váltóállítás, vágányfék, féksaruk alkalmazása), nem gépesített (helyszíni állítású váltók).

1.2.87. Rendkívüli áthaladás

Az állomáson, megálló-rakodóhelyen és megállóhelyen menetrend szerint megálló vonat áthaladtatása.

1.2.88. Rendkívüli esemény

Szolgálatvégzés közben jelentkező minden olyan zavar vagy akadály, amely a vonatközlekedést kizárja vagy jelentős forgalmi zavart okoz.

1.2.89. –**1.2.90. Rögzítő saru**

A járművek álló helyzetben történő kapcsolása, illetve az álló járművek megfutamodásának megakadályozása céljából a kerekek alá helyezhető, a szolgálati hely sínrendszerének megfelelő megfutamodást megakadályozó rögzítő eszköz.

A 48 kg/folyóméter, az 54 kg/folyóméter és a 60kg/folyóméter rendszerű síneknél egyaránt az 54 kg/ folyóméter rendszerű rögzítősarukat kell használni. A rögzítősarukat sárga-kék színezésűre kell festeni. **A rögzítősarut felhasználásuk nyomon követhetősége érdekében sorszámmal kell ellátni.**

1.2.91. Rugós váltó

Olyan visszaállító szerkezettel felszerelt váltó, amely lehetővé teszi, hogy a váltóhoz gyök felől közeledő jármű kerekei a váltót üzemszerűen átállítsák (felvágják), majd a jármű áthaladása után a csúcssínt a kiindulási helyzetbe visszaállítsa.

1.2.92. Sajátcélú vasúti pályahálózat

Állomásból vagy nyílt vonalból kiágazó, **olyan vasúti pályahálózat, amelyen kizárólag a vasúti pálya és tartozékainak tulajdonosa vagy használója érdekében folyik vasúti közlekedési tevékenység.**

A sajátcélú vasúti pályahálózatokat vonattal, vagy tolatási művelettel kell kiszolgálni. A kiszolgálás módját az ÁVU-ban kell szabályozni.

1.2.92.a) Csatlakozó vasúti pálya

Az országos vasúti pályahálózatot és a sajátcélú vasúti pályahálózatot összekötő vasúti pálya, amelyhez egynél több sajátcélú vasúti pálya kapcsolódik, **illetve egynél több végfelhasználó kiszolgálására alkalmas** (A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat része.)

1.2.92.b) Összekötő vasúti pálya

Az országos vasúti pályahálózatot és a sajátcélú vasúti pályahálózatot összekötő, csatlakozó vasúti pályának nem minősülő vasúti pálya.

1.2.93. Sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló vonat

A sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálását végző szolgálati hely és a nyílt hozzáférésű országos vasúti pályahálózatból kiágazó sajátcélú vasúti pályahálózat között közlekedő vonat.

1.2.94. Szállítmánykísérő

A küldeményt külön szerződés alapján kísérő munkavállaló.

1.2.95. Személyszállító vonat

Személyszállítási szolgáltatás céljából forgalomba helyezett vonatok gyűjtőelnevezése.

1.2.95.a) Szerelvényvonat

Személyszállítási célokat szolgáló járművek (motorvonat, motorkocsi, vontató+vontatott járművek) közlekedése céljából forgalomba helyezett, de személyszállításra meg nem hirdetett vonat.

1.2.96. Szigetperon

Az utasok védelme érdekében épített és a sínkorona szintje fölé emelt legalább 4 méter széles, a szegély közelében eltérő színsávval megjelölt, szilárd burkolatú olyan emeltperon, amelyet az utasok csak a kijelölt útvonalon közelíthetnek meg vagy hagyhatnak el.

Szigetperonnal rendelkező vágányok vonatközlekedés és tolatás alkalmával nem minősülnek személyek által elfoglalt vágánynak.

1.2.97. Szolgálati felsőbbség

Az Utasítás hatálya alá tartozó vasúti társaságok szakmai és/vagy területi felügyeletet ellátó szervezeti egységei.

1.2.98. Szolgálati főnök

Valamely szervezeti egység vezetője.

1.2.99. Szolgálati hely

A vasútüzem lebonyolítása szempontjából kialakított, a Menetrendi segédkönyvben önálló kódszámmal megjelölt hely, ahol forgalomszabályozási és/vagy kereskedelmi tevékenységet végeznek.

1.2.100. Szolgálati vonat

Az üzemi vonat és a vállalkozó vasúti társaságok működtetése érdekében forgalomba helyezett, személyszállítást és áru fuvarozást nem végző vizsga-, munka-, kémszemle-, mérővonat. Nem minősül szolgálati vonatnak a mozdony-, szerelvény- és próbavonat.

1.2.101. Technológiai szünet

Olyan időtartam, amely folyamatos üzemvitel esetén az elegyfeldolgozási, vonatszerelvény-, elegy összeállítási tevékenység közben — személyzetváltás, napvizsgálat, munkaközi szünet stb. miatt — keletkezik.

1.2.102. Tehervonat

Áru fuvarozási szolgáltatás céljából forgalomba helyezett vonatok gyűjtő elnevezése.

1.2.103. –

1.2.104. Térközbiztosító berendezés

Az állomás kijáratú jelzője és az állomást követő térközjelző illetve az egymást követő biztosított térközjelzők között olyan szerkezeti függés van, amely a kijáratú illetve térközjelzőn csak abban az esetben engedélyez továbbhaladást engedélyező jelzést megjeleníteni, ha a vonat a térközjelző által fedezett térközből vagy térközökből kihaladt, és a vonatot a menetirány szerint következő térközjelző illetve bejáratú vagy fedezőjelző továbbhaladást tiltó állása fedezi.

1.2.105. Térközőr

Nem önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályák nyíltvonalis szolgálati helyein a közlekedés szabályozására, a térközjelző kezelésére, elő- és visszajelentés adására, nyugtázására feljogosított dolgozó.

1.2.106. Tolatás

Az indításra, áthaladásra felhatalmazott vonatok közlekedését kivéve vasúti járművek emberi, vagy gépi erővel vágányon végrehajtott szándékos helyváltoztatása.

1.2.107. Tolatásvezető

Tolatási műveletet a helyszínen irányító, vezető, végző és ellenőrző dolgozó.

1.2.108. Tolatószemélyzet

A tolatásban résztvevő munkavállalók (mozdonyszemélyzet, tolatócsapat, váltóállító, útsorompót kezelő és útátjárót fedező dolgozók) gyűjtőelnevezése.

1.2.108.a) Tolatócsapat

A tolatószemélyzet közül a tolatásvezető és kocsirendező(k) vagy a vonali tolatásvezető és vonali kocsirendező(k) gyűjtőelnevezése. A tolatócsapat létszámát a normál üzemi és attól eltérő körülményekre vonatkozóan az ÁVU-ban (VU-ban) kell meghatározni, figyelembe véve az Utasításban és Függelékében előírtakat is.

1.2.109. Tolómozdonnyal közlekedő vonat

Olyan vonat, melynél a vonat elején és végén is működő mozdony van, és a vonat végén lévő mozdony a vonattovábbítás elősegítése céljából erőt fejt ki, de nincs közöttük távvezérlő kapcsolat.

1.2.110. Tolt vonat

Hátul működő mozdonnyal továbbított olyan vonat, melynél a vonat elején lévő kocsik és a hátul működő mozdony között nincs távvezérlő kapcsolat.

1.2.111. Utasítást adó hangszórós távbeszélő

Olyan távbeszélő, amely lehetővé teszi a forgalmi irodából, váltókezelői szolgálati helyről a váltó- és tolatási körzetekbe és egyéb helyekre az utasítások közlését és nyugtázását, továbbá a hangszórós körzetek egymás közötti értekezését.

1.2.112. Utasperon

Állomásokon, megálló-rakodóhelyeken, megállóhelyeken az utasok ki- és beszállását megkönnyítő vágány melletti építmény.

1.2.113. Útsorompó kezelő

Az úttájtáró biztosítására szolgáló berendezések kezelését végző dolgozó.

1.2.114. Ügyeleti szolgálat

A végrehajtó forgalmi szolgálatnál a vonatközlekedés tervezését, szervezését, lebonyolítását végző dolgozók munkájának ellenőrzése és figyelemmel kísérése a feladatok végrehajtása érdekében. Az ügyeleti szolgálatot a **szolgálati felsőbbség** vezetője rendeli el, meghatározva feladatait és időtartamát.

1.2.115. Úrszelvény

A vágány mentén a vasúti járművek és a rajtuk levő rakományok akadálytalan áthaladásához szükséges tér vágánytengelyre merőleges, ívben fekvő vágányoknál sugárirányú keresztmetszete.

1.2.116. Üzemszünet

Határállomásokon a szomszéd vasutakkal történt kétoldalú határforgalmi megállapodások alapján az abban meghatározott tehervonatokra vonatkozóan bevezetett közlekedési szünet.

1.2.116.a) Üzemi vonat

A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat működtetése érdekében, valamint rendkívüli esemény miatt közlekedő, vasúti személyszállítást és a pályahálózat-működtetőkön kívül más részére vasúti áru fuvarozást nem végző szolgálati vonat, függetlenül annak üzemeltetőjétől.

1.2.117. Vágányfonódás

Olyan vágányszakasz, ahol két vágány úrszelvénye érinti vagy metszi egymást.

1.2.118. Vágányút

Az a vágányrész, amelyen:

- érkező vonat a vonat által érintett első bejáratú váltótól a megállás helyéig (vágányút-ellenőrzésnél az első kijáratú váltóig),
- áthaladó vonat a teljes áthaladásig (első bejáratú váltótól az utolsó kijáratú váltóig),
- induló vonat az indulás helyétől a vonat által érintett utolsó kijáratú váltó elhagyásáig, haladni fog.

Tolatás közben az a vágányrész, amelyen a tolatás történik.

1.2.119. Vágányzár

A vágányzár a vágány, vagy vágányrész előre látott vagy előre nem látott okból történő időleges kizárása a forgalomból.

1.2.120. Váltókezelő

A helyszíni, vagy központi állítású váltók állításával, ellenőrzésével, őrzésével, esetleg gondozásával, a helyhez kötött jelzők és útsorompó kezelésével és szükség esetén a vonatok mozdonyvezetőinek indításra történő közvetett felhatalmazásával is **megbízható** dolgozó.

A felügyeletére bízott váltókörzetet a szolgálati hely VU-ban kell kijelölni.

Az ÁVU-ban kell szabályozni, hogy az állomás területén szolgálatban lévő váltókezelők közül kik vesznek részt folyamatosan a vonatközlekedés szabályozásában is, kik állítanak váltókat csak tolatás részére, valamint mikor kell a csak tolatás részére váltókat állító váltókezelőket igénybe venni közlekedést szabályozó munka végzésére is. Egyéb teendőit az ÁVU-ban kell szabályozni.

1.2.121. –**1.2.122. Vezető jegyvizsgáló**

Személyszállító vonatnál szolgálatot végző valamennyi vonatkísérő forgalmi szempontból rendelkezésre jogosult vezetője. Az E.2. sz. Fékutasítás előírásainak megfelelően jogosult és kötelezhető a fékpróba megtartására.

Szükség esetén tolatást vezet. Az Utasításban meghatározott esetekben végzi az induló vonatok mozdonyvezetőinek indításra történő felhatalmazását.

A vonat menete közben a részére kijelölt kocsiban végzett kereskedelmi tevékenységén kívül az Utasításban meghatározott esetekben a mozdonyvezető mellett figyelő szolgálatot végző dolgozó.

Külön rendelkezésre saját vonatán kívül kötelezhető más személyszállító, valamint szerelvényvonatok vonatfelvételének elvégzésére is.

Ha a vonaton egyedül teljesít szolgálatot, akkor a jegyvizsgáló teendőit is ellátja.

1.2.123. Vezető váltókezelő

Váltókezelői munkája mellett a váltókezelői szolgálati helyiségben egy időben szolgálatot végző váltókezelők munkáját irányító és ellenőrző dolgozó. Megbízható más szolgálati helyiségben szolgálatot végző váltókezelők munkájának irányításával és ellenőrzésével, valamint a vonatok mozdonyvezetőinek indításra történő közvetett felhatalmazásával is. Részletes feladatait az ÁVU-ban kell szabályozni.

1.2.124. Vezérlőkocsi

A hátul működő mozdonnyal közlekedő személyszállító- és szerelvényvonatként közlekedő ingavonatok mozdonyának távvezérlésére alkalmas, vezetőállással rendelkező vasúti személyszállító kocsi.

1.2.125. Védőváltó

Olyan váltó, amely megfelelő állásban megakadályozza, hogy a vonat vagy a tolatás vágányútjába oldalról járművek kerüljenek.

1.2.126. Vonali kocsirendező

Nem személyszállító vonaton — a kocsirendezői feladatain túl — szükség esetén tolatás közben féket kezelő, figyelő szolgálatot végző és fedezési feladatokat is ellátó kocsirendező.

1.2.127. Vonali távbeszélő

A rendelkezési szakaszon lévő forgalmi irodák közötti távbeszélő, amelyen valamennyi forgalmi szolgálattal egyidejűleg is lehet értekezni. Az utasításban szabályozott esetekben felhasználható az állomásközi távbeszélő helyett is.

1.2.128. Vonali tolatásvezető

A sajátcélú vasúti pályahálózat- és a csomóponti kiszolgálást végző vonatoknál, továbbá a munkavonatoknál a vonatok közlekedése során forgalmi tevékenységet ellátó dolgozó.

A szükségessé váló tolatási mozgások lebonyolítása során ellátja a tolatásvezetői teendőket.

Az Utasításban előírt esetekben előszóval felhatalmazást ad a vonat mozdonyvezetője részére az indítására.

Kocsivizsgálóval nem rendelkező szolgálati helyeken köteles a fékpróba megtartásában részt venni.

Külön rendelkezésre saját vonatán kívül kötelezhető más vonat vonatfelvételének elvégzésére is.

1.2.129. Vonat

Általában a nyílt vonalon történő közlekedés céljából forgalomba helyezett, előírás szerinti jelzőeszközökkel felszerelt, megjelölt olyan szerelvény, melynél működő mozdony, továbbá vonatszemélyzet van.

Forgalmi szempontból vonatként kell kezelni a jelzőeszközökkel felszerelt, megjelölt:

- a) egyedül közlekedő mozdonyt (mozdonyokat),
- b) egyedül vagy pótkocsikkal közlekedő teher-vágánygépkocsikat, önjáró munkagépeket is.

A vonatokat a pályavasúti informatikai **rendszerekben kell forgalomba helyezni illetve lemondani** (14. fejezet). A vonatok forgalomba helyezése illetve lemondása folyamatosan történik.

1.2.129. a) Vonatfelosztás

A közlekedő vonatnak **bármely okból**, a mozdony lekapcsolásával járó leállítása a cél- (vég-) állomás előtti közbenső szolgálati helyen.

1.2.130. Vonathossz megállapítása

A vonatba sorozott járművek, valamint a vonatot továbbító mozdony(ok) hosszának megállapítása féktechnikai, valamint forgalmi szempontból (10.3., 10.4. p.).

1.2.131. Vonatjelentő dolgozó

Elő- és visszajelentés adására, nyugtázására jogosult dolgozó.

1.2.132. Vonatjelentőőr

Vonatjelentőöri térközjelzőkkel felszerelt pályák nyíltvonali szolgálati helyein a közlekedés szabályozására, a térközjelző kezelésére, elő- és visszajelentés adására, nyugtázására feljogosított dolgozó.

1.2.133. Vonatjelentő távbeszélő

Két szomszédos vonatjelentő dolgozó szolgálati helyiségét összekötő távbeszélő.

1.2.134. –

1.2.135. Vonatkísérő személyzet

A sajátcélú vasúti pályahálózat- és a csomóponti kiszolgálást végző vonatokon szolgálatot teljesítő vonali tolatásvezető, vonali kocsirendező, a személyszállító vonatokon szolgálatot teljesítő vezető jegyvizsgáló, jegyvizsgáló, továbbá az Utasításban és Függelékeiben meghatározott vonatokon szolgálatot teljesítő vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló, műszaki-, forgalmi-, **pályafenntartási**-, villamos felsővezetékes- és biztosítóberendezési kísérő gyűjtőelnevezése.

1.2.136. Vonatszemélyzet

A vonatnál szolgálatot teljesítő vonatkísérő- és mozdonyoszemélyzet gyűjtőelnevezése.

1.2.137. Vonattalálkozás

Közlekedő vonatoknak a szolgálati hely más-más vágányán történő találkozása.

Ellenkező irányú vonatoknak szolgálati helyen történő találkozása vonatkeresztezés.

Azonos irányú vonatoknak szolgálati helyen történő olyan találkozása, amikor a később érkező vonat az előbb érkezőt megelőzi, vonatmegelőzésnek nevezzük.

Vonattalálkozás lebonyolítható állomáson és egyvágányú pályák forgalmi kitérőin.

1.2.138. Vontatási telep

A sajátcélú vasúti pályahálózatokon lévő olyan szolgálati helyek gyűjtőelnevezése, ahol mozdonyok fenntartását, üzemeltetését, valamint a mozdonyoszemélyzet le- és feljelentkezését végzik.

1.2.139. Az utasítás szövegében előforduló kifejezések:

- a) „**a vonat személyzetét értesíteni kell**” kifejezés azt jelenti, hogy a közlekedéssel kapcsolatos rendelkezéseket és értesítéseket a mozdonyvezetővel és a vonatnál szolgálatot teljesítő vonali tolatásvezetővel, vezető jegyvizsgálóval Írásbeli rendelkezésen írásban, és a nyomtatvány kézbesítésekor, élőszóval is közölni kell, ha azt az Írásbeli rendelkezés nyomtatványon kézbesítik. Elektronikus úton továbbított Írásbeli rendelkezést nem kell élőszóval közölni.

- b) „**élőszóval**” kifejezésen a közvetlenül szóban vagy a rendelkezésre álló értekező berendezésen adott-vett közleményeket kell érteni;
- c) „**jól működő vonatbefolyásoló berendezés**” kifejezés azt jelenti, hogy a mozdony rendelkezik jól működő EÉVB, ETCS, INDUSI vonatbefolyásoló berendezéssel és a pálya — folyamatos, szakaszos, pontszerű — jelfeladásra van kiépítve, és mindkettő üzemszerűen együtt működik;
- d) „**az értekezés lehetetlen**” kifejezés azt jelenti, hogy **a forgalomszabályozó állomások között** nem lehet engedélyt kérni, továbbá elő- és visszajelentést adni;
- e) „**a járműmegfutamodás**” kifejezés azt jelenti, hogy:
 - egy vagy több jármű összekapcsolás, rögzítés hiánya, illetve szakadás, elégtelen fékezés miatt álló helyzetből elindul, továbbá a tervezett helyen nem áll meg, vagy visszagördül;
 - haladó vonathoz egy vagy több jármű leszakad illetve leakad, és követi az elől haladó vonatrészt vagy ellenkező irányba halad.
- f) „**táv működtetésű ajtó**” kifejezés azt jelenti, hogy a személy- és motorkocsik oldalajtóit a mozdonyvezető az egész szerelvényen, vagy a vonatkísérők az egész szerelvényen, esetleg kocsinként központilag táv működtetik. Részletes előírásokat az E.12. sz. Utasítás tartalmaz.
- g) „**dolgozó**” kifejezésen a Munka Törvénykönyvben, valamint a Kollektív Szerződésben meghatározott munkavállalót kell érteni.
- h) „**csak mozdonyvezetővel (CSM) közlekedik**” kifejezés azt jelenti, hogy a mozdonyvezetőn kívül a mozdony, vezérlőkocsi vezetőállásán másik dolgozó nem teljesít figyelőszolgálatot.
- i) „**a Fejrovatos előjegyzési naplóba kell előjegyezni**” kifejezésen kell érteni, hogy a bejegyzést a rendelkezésre álló (elektronikus vagy hagyományos papíralapú) Fejrovatos előjegyzési naplóba kell megtenni (Függelék 7.2. pont).

1.2.140. Lezárt vágányút

Lezártnak tekintendő a vágányút, ha a vonatközlekedés vagy tolatási mozgás által használt vágányútban a váltók (érintett és védő) a kijelölt állásban, rögzített (lezárt) állapotban vannak.

1.2.141. Kémszemlevonat

Rendkívüli esemény, időjárási, műszaki vagy bármely vis major esetében a nyílt vonal (pálya) és berendezéseinek állapotát, közlekedésre való alkalmasságát vizsgáló szolgálati vonat.

1.2.142. Páros féksaru

Megfutamodott járművek megállítása céljából a vágány tengelyére merőlegesen a sínszalakra felhelyezhető féksarukból és az azokat összekötő rúdból álló szerkezet. **Az így összekötött féksaruk csak belső talp-peremmel rendelkeznek.**

1.2.143. Biztonsági betét

Központi állítású, vagy központi reteszelésű váltóknál a váltó zárszerkezet, vagy a csúcscsín végállásban történő felvághatatlan rögzítésére szolgáló zárható szerkezet.

1.2.144. Nyíltvonali vonattalálkozás

Más-más vágányon azonos, vagy ellenkező irányban közlekedő vonatok nyílt pályán történő találkozása.

Menetrend szerkesztési okok miatt vonattalálkozás lebonyolítható pályaelágazásokon, kétvágányú vagy párhuzamos egyvágányú pályák forgalmi kitérőin. Mivel ezek a szolgálati helyek nem rendelkeznek vonatfogadó vágányokkal, kijárat jelzőkkel, a vonattalálkozás csak a nyílt vonalon, a szolgálati helyek bejárat jelzőinél történhet meg.

1.2.145. Vonatok készre jelentése

A vasúti társaságoknak (menetvonal tulajdonosnak) a vonat indulása előtt minden olyan biztonsági intézkedést meg kell tenni, amely hatással van a vonat biztonságos közlekedésére. A menetvonal tulajdonos (vagy megbízottja) a pályahálózat működtetője felé köteles a vonatok indulásra kész állapotát kimutatható módon (elektronikusan, papíron) bejelenteni. A vonatok készre jelentése azt jelenti, hogy a vonat biztonságos közlekedésének a menetvonal tulajdonos részéről akadálya nincs. A készre jelentés helyi módját az ÁVU-ban (VU-ban) illetve a kapcsolódási pontokra készített megállapodásban kell szabályozni.

1.2.146. Megállás forgalmi okból

A vonat forgalmi okból történő megállása

- állomás vagy egyvágányú pálya forgalmi kitérőjének fővágányán,**
- pályaelágazás, kétvágányú illetve párhuzamos egyvágányú pálya forgalmi kitérőjének bejárat jelzőjénél.**

Jelölése: a szolgálati menetrend 6. és 8. rovatában fekete alapon fehér szám.

1.2.147. Pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás

Előre tervezett karbantartási, felújítási, fejlesztési munka elvégzése miatt szükséges vágányzár, feszültségmentesítés, biztosítóberendezési kikapcsolás, valamint valamely vasúti pályának, illetve pályaszakasznak vis maior esemény, baleset következményeinek felszámolása miatti vagy annak megelőzése érdekében történő lezárása vagy kapacitásának korlátozása.

1.2.148. Segélymozdony, segélyvonat

A segélymozdony, segélyvonat a pálya felszabadítása érdekében forgalomba helyezett mozdony illetve vonat. Segélymozdonyt, segélyvonatot kell forgalomba helyezni, ha elemi események (vihar, tűz, árvíz), baleset vagy a mozdonyvezető szolgálatképtelensége következtében olyan akadály keletkezett, amelyet a rendelkezésre álló eszközökkel és munkavállalókkal nem lehet megszüntetni.

1.2.149. GSM-R hálózat

Vasúti funkciókkal kiegészített GSM digitális rádiótávközlési rendszer.

1.2.150. Rádiós Blokk Központ (RBC)

Az ETCS-2 rendszerű vonatbefolyásolásra kiépített pályaszakaszon (körzetben) az ETCS L2 fedélzeti berendezéssel közlekedő vonatok mozgását engedélyező, ellenőrző vasúti vonatbefolyásoló központ.

1.2.151. Fedélzeti GSM-R berendezés

Mozdonyrádióknak minősülő, a GSM-R vasúti digitális távközlési rendszer mozdonyra (vezérlőkocsira) telepített fedélzeti berendezése.

1.2.152. ETCS menetengedély

Az ETCS-1 vagy ETCS-2 rendszerű vonatbefolyásolásra kiépített pályaszakaszon (körzetben) az ETCS fedélzeti berendezés által a vonat továbbhaladására adott engedély.

1.2.153. ERTMS forgalmi szabályok

Az ETCS-el és GSM-R-el felszerelt vonalon érvényes, európai jogszabályoknak megfelelő egységes vonatforgalmi szabályrendszer, amely mellett a nemzeti szabályokat akkor kell figyelembe venni, ha az ERTMS forgalmi szabály ezt előírja, vagy megengedi.

1.3. Az önálló szolgálatvégzés feltételei

Beosztás önálló szolgálatvégzésre

1.3.1. Önálló szolgálatvégzésre csak az a dolgozó osztható be, aki:

- rendelkezik érvényes egészségi alkalmassági tanúsítvánnyal,
- munkavédelmi oktatásban részesült és a munkaköre ellátásához szükséges munkavédelmi ismeretekkel, készséggel, jártassággal rendelkezik,
- az MvSz Helyi Függelékében meghatározott munkabiztonsági szempontú felügyelet alatti foglalkoztatásnak eleget tett,
- a munkakörére előírt érvényes vizsgával (vizsgákkal), az ÁVU és egyéb Végrehajtási Utasítások szolgálatára vonatkozó helyi ismerettel és vizsgával rendelkezik.

Vonatkoznak ezek a helyettesítő (tartalékos) dolgozókra is.

Vizsgakötelezettség

1.3.2. A kiképzés alatt állók önálló tevékenységet nem végezhetnek. A forgalmi szolgálattevő jelöltek csak a felügyeletet ellátó forgalmi szolgálattevő személyes jelenlétében viselhetnek szolgálati jelvényt, az állomásfőnök által írásban megbízott dolgozók jelenlétében, azok irányítása és ellenőrzése mellett végezhetnek gyakorlati munkát.

1.3.2.1. A forgalmi szolgálattevő jelölteket a forgalmi vizsga letétele után 3 hónapig tartó gyakorlati szolgálattal kell a forgalmi szolgálat önálló végzésére betanítani, amelyből az utolsó hónapot felügyelet alatt forgalmi szolgálattevő mellett kötelesek eltölteni. A többi idő alatt a közlekedés, tolatás szabályozásával, végzésével összefüggő egyéb tevékenységet végezhetnek. A jelöltek a gyakorlati idő letelte után önállósító forgalmi vizsgát kötelesek tenni.

1.3.2.2. A forgalmi szolgálattevő jelöltek a forgalmi szolgálattevő mellett töltött idő alatt a vonatok részére vágányút-beállítást rendelhetnek el, engedélyt kérhetnek és adhatnak, elő- és visszajelentést is adhatnak, visszajelentést nyugtázhatnak, tolatási mozgást engedélyezhetnek, de csak a felügyeletet ellátó forgalmi szolgálattevő személyes irányítása, jelenléte és a használt távközlő berendezés egyidejű hallgatása mellett.

A fenti tevékenységekre vonatkozó előjegyzéseket a felügyeletet ellátó forgalmi szolgálattevő a Fejrovtos előjegyzési napló Megjegyzések rovatában köteles aláírni. A forgalmi szolgálattevő jelöltek a vonatok mozdonyvezetőinek indításra, áthaladásra történő felhatalmazását csak a felelős forgalmi szolgálattevő személyes jelenléte mellett és szabályos egyenruhában végezhetik.

Biztosítóberendezést csak a felügyeletet ellátó forgalmi szolgálattevő személyes irányítása és ellenőrzése mellett kezelhetnek. A szolgálat átadást és átvételt, továbbá az Írásbeli rendelkezéseket ők is kötelesek aláírni.

Vizsga a távközlő és a biztosítóberendezés kezeléséből

1.3.3. Biztosítóberendezést, távközlő berendezést kezelő dolgozót önálló szolgálatra való beosztás előtt a távközlő és biztosítóberendezési szolgálati ág köteles vizsgáztatni a dolgozóra bízott berendezés kezeléséből.

A biztosítóberendezések kezelőinek szolgálatát ellenőrző (szolgálati főnök, állomásfőnök vagy megbízottjuk) dolgozókat beosztásuk, megbízásuk és áthelyezésük alkalmával vizsgáztatni kell a Kezelési Szabályzatnak a hiba megállapítására és elhárítására vonatkozó anyagából, továbbá a rendkívüli események alkalmával a berendezésekkel kapcsolatban részükről teendő intézkedésekre vonatkozó szabályaiból.

Vizsga a villamosított vonalakra, valamint a villamos fűtésre, hűtésre vonatkozó ismeretekből

1.3.4. Felsővezetékes villamos vontatásra berendezett vonalakon szolgálatot végzők önálló szolgálatra való beosztásuk előtt vizsgázni kötelesek az E. 101.sz. és E.102.sz. Utasítás szolgálatukra vonatkozó anyagából.

A vasútvonalakon szolgálatot teljesítő dolgozónak ismernie kell az E.12. sz. Műszaki kocsiszolgálati utasítás villamos fűtéssel, hűtéssel kapcsolatos érintésvédelmi szabályait is.

Az utasítás ismerete, vizsgák újabb letétele

1.3.5. A forgalmi ismeretek elsajátítására kötelezett dolgozók tudás- és ismeretanyagát, a kiképzésükre, oktatásukra, vizsgáztatásukra, továbbá a vizsgákra vonatkozó részletes rendelkezéseket a vasúti társaság Oktatási (Képzési) Utasítása tartalmazza.

1.3.5.1. A végrehajtó forgalmi szolgálattal összefüggő alap- és időszakos vizsgák újabb letételére vonatkozó előírásokat a szakmai képzésre és vizsgáztatásra vonatkozó rendelet alapján a vasúti társaság Oktatási (Képzési) Utasítása tartalmazza.

Önképzés

1.3.6. A már kiképzett dolgozók kötelesek a szolgálatukra vonatkozó tudnivalókat rendszeresen ismételni és a változásokat elsajátítani.

1.4. Szolgálati magatartás

Felelősség

1.4.1. A felelősség a munkavégzésért egyéni. Felettes jelenléte senkit sem mentesít a felelősség alól.

Az a dolgozó, aki veszélyes helyzetet, cselekményt, balesetet, más rendkívüli eseményt, továbbá szabálytalanságot, munkafegyelem sértést, ittasságot, szolgálatvégzésre alkalmatlan állapotot észlel köteles a helyzet megszüntetése, a veszély elhárítása iránt intézkedni, közvetlen felettesének vagy szolgálati főnökének haladéktalanul jelentést tenni.

Szolgálatban lévő dolgozó saját munkáját — az átruházható teendők kivételével — mással nem végeztetheti.

1.4.1.1. Az a dolgozó, aki nincs szolgálatban vagy más vasúti társasághoz, szolgálati ághoz tartozik, veszélyelhárítás kivételével nem avatkozhat a szolgálatban lévők munkájába, és helyettük még felkérésre sem végezhet munkát.

A szolgálatban lévő dolgozó a szolgálati főnök, állomásfőnök rendelkezésére és az általa meghatározott időre köteles a szolgálatot a szolgálati főnöknek, állomásfőnöknek vagy az általa kijelölt dolgozónak átadni, illetve a szolgálatot a szolgálati főnöktől, állomásfőnöktől vagy az általa kijelölt dolgozótól átvenni.

Magatartás a vágányok között

1.4.2. A vágányok mellett, fölött, között szolgálatot végzőknek ügyelniük kell arra, hogy a tolatás illetve a vonatmozgás, továbbá behavazott, jeges vagy fel nem töltött terep és le nem fedett mélyedés ne veszélyeztesse testi épségüket. Nem szabad a sínszálra lépni, ülni, továbbá a váltóknál az elálló csúcshín és a tőshín közé lépni. A szolgálati tevékenység végzésén kívül sohasem szabad a járművek alatt, továbbá a járművek közelében az úrszelvényen belül tartózkodni.

Egyenetlen, síkos, jeges vagy botlásveszélyes talajról mozgó járműre fellépni vagy arról lelépni tilos.

1.4.2.1. Ha a szolgálatot végzők közül bárki élet- és testi épséget veszélyeztető helyzetet és állapotot vesz észre, köteles erről a forgalmi szolgálattevőnek jelentést tenni. A forgalmi szolgálattevő az általa megállapított vagy a neki jelentett ilyen hiányosságról köteles az állomásfőnököt illetve az érdekelt szolgálati helyek dolgozóit azonnal értesíteni, és az illetékes szolgálati ágtól a hiba sürgős megszüntetését kérni.

1.4.2.2. Vágányokon az arra jogosultaknak is csak a kijelölt helyeken és csak akkor szabad átjárniuk, ha az átjáróhelyen nincsenek járművek, és az átjárást vonat vagy jármű nem veszélyezteti. Érvényes ez a targoncákra és más közúti járművekre is.

A vágányt keresztező gyalogos közlekedés során az álló járművek között csak akkor szabad áthaladni, ha a járművek (járműcsoport) végei láthatók, és a járműveket megfutamodás ellen biztosították. Ha a járműcsoport végei, vagy a megfutamodás ellen alkalmazott eszközök egyáltalán nem láthatók, a járművek között álló testhelyzetben csak akkor szabad átmenni, ha — az előző feltételeken túlmenően — a járművek között legalább 10 méter távolság van.

Közvetlenül a vonat, vagy a kocsisor mögül történő kilépés után a következő vágány úrszelvényébe lépés előtt meg kell győződni az áthaladás veszélytelenségéről.

1.4.2.3. Átjárásra az erre a célra kiképzett átjáróhidakat, a járműveken kiképzett fékállásokat, személyszállító kocsinál a kocsik előterét kell igénybe venni.

Fel- és leszállás előtt a lépcső, a hágcsó, kapaszkodó használhatóságáról meg kell győződni.

A tolatási, vonat-előkészítési, jármű karbantartási munkák elvégzésére kötelezett dolgozóknak is csak elkerülhetetlen esetben szabad a vágányon álló jármű alatt átbújni. Átbújás előtt meg kell győződni arról, hogy az átbújás ideje alatt a járművel vagy járműre nem fognak mozgást végezni.

1.4.2.4. Az állomás (szolgálati hely) területén a dolgozóknak lehetőleg úgy kell a vágányok közé állniuk, hogy egyidőben két mozgásban lévő vonat, tolatási mozgás közé ne kerüljenek. Az a dolgozó, akit két vágány között az elsodrési határon belül egyszerre két irányból érkező vonat közrefog, köteles azonnal a két vágánnyal párhuzamosan földre feküdni és a vonatok elhaladását így bevárni.

Idegen személyek tartózkodása vasúti területen

1.4.3. Idegen személyek részére meg nem nyitott helyiségekben és vasútüzemi területen a szolgálatban lévő és az ellenőrzést végző dolgozókon kívül — külön igazolás alapján — a következő személyek tartózkodhatnak:

- a) a felügyeleti hatóság tagjai,
- b) a posta dolgozói,
- c) a fegyveres erők és rendvédelmi szervek tagjai,
- d) ügyészi, bírói, államigazgatási feladatokat ellátó személyek,
- e) a szolgálati felsőbbség írásbeli engedélyével rendelkező személyek,
- f) vasúttal szerződéses viszonyban álló munkáltatók dolgozói.

Idegen személyek részére meg nem nyitott szolgálati helyiségek ajtaján belépési tilalomra figyelmeztető feliratot kell elhelyezni. A felek részére is megnyitott hivatali helyiségekben (pl. forgalmi irodában) a felek tartózkodását csak ügyük elintézéséig szabad megengedni.

1.4.3.1. A forgalom- és vagyonbiztonságot veszélyeztető cselekmény elkövetését a dolgozók, **ha szükségesnek ítélik és erre módjuk is van**, hivatalos személy igénybevételével, **a lehetőségükhöz mérten, testi épségüket nem kockáztatva** kötelesek megakadályozni.

Az egy személy által kiszolgált mozdony vezetőjének cselekvőképтелensége

1.4.4. Ha az egy személy által kiszolgált dízel- vagy villamos mozdonyt a mozdonyvezető szolgálatképtelenné válása esetén az éberségi-, vagy a vonatbefolyásoló berendezés állítja meg, **akkor a vonatnál illetve a** mozdony közelében tartózkodó bármilyen forgalmi vizsgálóval rendelkező dolgozóknak segélynyújtási kötelezettsége van.

A járművet, mozdonyt, vonatot megfutamodás ellen biztosítani és a történeteket a forgalmi szolgálattevőnek vagy a forgalmi vonalirányítónak jelenteni kell.

Biztonságos munkavégzésre alkalmas állapot

1.4.5. Biztonságos munkavégzésre alkalmatlannak kell minősíteni a dolgozót, ha alkoholt, vagy kábító hatású szert fogyasztott, vagy állapota akadályozza a biztonságos munkavégzésben.

Biztonságos munkavégzésre alkalmatlan állapotban szolgálatra jelentkező dolgozónak a szolgálatot nem szabad átadni. Ha a dolgozó a szolgálatvégzés során a biztonságos munkavégzésre alkalmatlanná válik, akkor a dolgozót szolgálatban megtérni nem szabad. Mindkét esetben a dolgozót a vasútüzem területéről el kell távolítani. Az ittasság megállapításának részletes szabályait a Munkavédelmi Szabályzat (MvSz) tartalmazza.

Munkahely elhagyása

1.4.6. A dolgozó a munkahelyét — veszélyhelyzet kivételével — csak a munkaviszonyára vonatkozó szabályok, valamint a szakmai utasítások vonatkozó előírásai szerint vagy a közvetlen felettesének engedélyével hagyhatja el. A dolgozó a visszatéréskor köteles jelentkezni az engedélyt adónál, aki a dolgozót visszatérése után még a munka folytatása előtt köteles tájékoztatni a távollétében történt és a munkavégzéssel kapcsolatos változásokról.

Rendelkezők adása és végrehajtása

1.4.7. Rendelkezőket röviden és érthetően kell adni.

1.4.7.1. A dolgozó köteles megtagadni a munkavégzést minden olyan esetben, ha azzal vagy a munkáltató utasításának teljesítésével a forgalom biztonságát, életét, egészségét vagy mások testi épségét közvetlenül veszélyeztetné.

Ha a dolgozó rendelkezésre jogosult feljebbvalójától olyan rendelkezést kap, amely megítélése szerint utasítás vagy szabályellenes, köteles erre figyelmét írásban felhívni, és ha a rendelkezést adó ennek ellenére ragaszkodik rendelkezése végrehajtásához, akkor ezt a rendelkezést adó köteles írásban megismételni, vagy ennek hiányában a rendelkezést adó részére a szolgálatot a rendelkezés végrehajtásáig át kell adni.

Munkavégzés rendkívüli helyzetben

1.4.8. Rendkívüli helyzetben konkrét előírások hiányában is köteles a dolgozó elvégezni a munkáját úgy, ahogy az megítélése szerint az adott körülmények között a legbiztonságosabb.

Parancskönyv

1.4.9. A szolgálati főnök, állomásfőnök a szolgálat ellátásával kapcsolatos fontos rendelkezéseket — legfeljebb kettő év időtartamra — az érintett dolgozókkal parancskönyvben köteles közölni. A Parancskönyvet évente 1-es sorszámmal kell kezdeni. Ha a tárgyév folyamán a Parancskönyv betelt, az érvényben lévő rendeleteket a következő Parancskönyv első rendeletében át kell vezetni a rendeletek számának **és tárgyának** felsorolásával. Ha a szolgálat ellátásával kapcsolatban Parancskönyvben közölt rendelkezést kettő évnél hosszabb ideig kell érvényben tartani, akkor azt az eredeti rendelkezés érvénytelenítése mellett új Parancskönyvi rendelkezés formájában kell az érintett dolgozókkal közölni. A Parancskönyvet az ÁVU-ban, VU-ban kijelölt helyen kell tartani. A dolgozók a szolgálat átvételekor kötelesek a Parancskönyvben foglaltakat tudomásul venni és aláírni. A Parancskönyv már hatályát veszített rendelkezéseit a szolgálati főnök, állomásfőnök vagy megbízottja áthúzással, a dátum feltüntetésével és aláírásával köteles érvényteleníteni.

Egyenruha, szolgálati jelvény viselése

1.4.10. Az egyen-, forma-, vagy munkaruha ellátásban részesülő munkavállalók szolgálatukat egyen-, forma-, vagy munkaruhában kötelesek ellátni.

1.4.10.1. A forgalmi szolgálattevő, forgalmi szolgálattevő jelölt vörös sapkát, a vonali tolatásvezető, tolatásvezető kék színű védősisakot, a kocsirendező, vonali kocsirendező sárga színű védősisakot, az ügyeleti szolgálatot ellátó munkavállaló karszalagot vagy beosztására utaló kítűzőt köteles viselni.

Dohányzás, nyílt láng használata

1.4.11. Tilos dohányozni és nyílt lángot használni tűzveszélyes, valamint robbanó áruk tárolási és rakodási helyének közelében. Tilos dohányozni **vasútállomások, megállóhelyek utazóközönség számára megnyitott területein** valamint azok területétől számított 5 méter távolságon belül. A szolgálatban lévő munkavállalók részére a dohányzásra kijelölt helyet az ÁVU-ban kell meghatározni.

Jelentkezés szolgálattételre

1.4.12. Az állomási személyzet — helyi viszonyoktól és munkaköröktől függően — szolgálat megkezdése előtt a szolgálati beosztásban megjelölt időben, az ÁVU-ban kijelölt munkavállalónál köteles szolgálattételre jelentkezni.

1.4.12.1. Szolgálatra történő jelentkezés alkalmával és szolgálat végzés közben is meg kell győződni a dolgozók biztonságos munkavégzésre alkalmas állapotáról, közölni kell velük az elvégzendő munkát, és fel kell hívni figyelmüket a szolgálat utasításszerű és balesetmentes ellátására.

1.4.12.2. Nyílt vonalon a szolgálat megkezdése előtt a dolgozó a szolgálati beosztásban meghatározott időben köteles a szolgálati helyiségben megjelenni. A szolgálatot átadó dolgozó köteles a szolgálatot átvevő dolgozó biztonságos munkavégzésre alkalmas állapotáról meggyőződni. Ha a dolgozó a biztonságos munkavégzésre alkalmatlan, akkor szolgálatot részére nem szabad átadni. A szolgálatot átadó dolgozó köteles erről a két szomszédos állomás forgalmi szolgálattevőjének jelentést tenni. A nyíltvonalon szolgálati helyen a szolgálatba lépő dolgozó távbeszélőn köteles jelentkezni a két szomszédos állomás forgalmi szolgálattevőjénél.

Állomásbejárás, körzetbejárás

1.4.13. Az állomásbejárást valamennyi szolgálati helyen a szolgálat átvétel után kell megtartani, melynek végrehajtását a hatályos Kollektív Szerződés vonatkozó előírásai alapján az adott állomáson (szolgálati helyen) az ÁVU-ban kell szabályozni.

A forgalmi szolgálattevő, az állomáskezelő a szolgálati hely egész területét, a külső forgalmi szolgálattevők, a kocsimesterek (forgalmi), a tolatásvezetők, a váltókezelők, a vezető váltókezelők a szolgálati helynek azt a részét kötelesek bejárni, amelyre szolgálati ténykedésük kiterjed. Bejáráskor tájékozódni kell a vágány-és kocsihelyzetről, a megfutamodások elleni védekezésről, a hordozható jelzőeszközök meglétéről, a lehetőségekhez mérten meg kell győződni a váltók és más berendezések használható állapotáról is, és arról, hogy mely saruk lettek a vágányokról eltávolítva.

Azokon az állomásokon (szolgálati helyeken), ahol külső forgalmi szolgálattevő, kocsimester (forgalmi), rendszeresített tolatásvezető, váltókezelő, vezető váltókezelő is teljesít szolgálatot, a forgalmi szolgálattevőnek nem kell állomásbejárást tartani. Ebben az esetben a körzetbejárásra kötelezettek kötelesek a forgalmi szolgálattevő részére jelentést tenni a körzetbejárás tényleges megtartásáról és a megállapított hiányosságokról, melynek tényét a forgalmi szolgálattevő köteles előjegyezni a Fejrovtos előjegyzési napló következő sorába.

Az olyan egyállítóközpontos, váltó-és vágányfoglaltságos biztosítóberendezéssel felszerelt állomásokon, ahol csak forgalmi szolgálattevő teljesít szolgálatot, a forgalmi szolgálattevő csak akkor köteles állomásbejárást tartani, ha:

- az állomási biztosítóberendezés nem üzemszerűen működik,
- az állomási fő- és mellékvágányokon járműmegfutamodás ellen biztosított mozdony nélküli szerelvények, kocsik, kocsi csoportok **vagy személyzetváltás illetve egyéb ok miatt leállított vonat szerelvények (melyeknél a mozdonyról a sűrített levegő után táplálást megszüntették),** vannak.

Ezekben az esetekben a forgalmi szolgálattevő állomásbejárási kötelezettsége csak az állomás (szolgálati hely) érintett területére, körzetére terjed ki.

Szolgálat megszakítás esetén a szolgálat újbóli megkezdésekor a tér áttekintésével, látási korlátozottság esetén a váltókörzet bejárásával kell állomásbejárást tartani (F.1. sz. Jelzési Utasítás).

Abban az esetben, ha a váltókezelői szolgálati helyen szolgálatot teljesítő munkavállaló ellátja más váltókezelői szolgálati hely, vagy felváltva több szolgálati helyen a váltókezelői teendőket is, ez nem minősül szolgálat szünetelésnek illetve szolgálat megszakításnak.

Ha a váltókezelő egy szolgálatban több állomáson (szolgálati helyen) — a nap meghatározott időszakában — lát el váltókezelői teendőket, állomás-bejárási kötelezettségének a szolgálat szünetelésre előírt szabályok szerint köteles eleget tenni.

1.4.13.1. Az állomás (szolgálati hely) bejárása kötelező akkor is, ha ott a szolgálat a nap meghatározott szakában szünetel. A bejárást a szolgálatba lépő munkavállaló köteles elvégezni.

**Szolgáltatátadás-átvétel
folytatólagos szolgálat
esetén**

1.4.14. Folytatólagos szolgálat esetén a szolgálatot az ÁVU-ban meghatározott munkakörökben személyesen szóban és írásban kell átadni illetve átvenni. A szolgáltatátadás-átvétel szövegének tartalmaznia kell a szolgáltatátadás-átvétel időpontját, továbbá a szolgálat zavartalan és biztonságos folytatásához szükséges tudnivalókat. Közölni kell a már megtett intézkedéseket, és fel kell hívni a figyelmet a még megteendő intézkedésekre.

Írásban és ténylegesen át kell adni:

- az utasítás-, a segédkönyv- és rendelkezések gyűjteményét,
- az érvényes **rendelkezéseket, elektronikus üzeneteket,**
- a Hibaelőjegyzési könyvet,
- a **lassújelekre és pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásra vonatkozó nyilvántartást vágányzárások,** rendkívüli küldemények, előjegyzését,
- az őrzött főkulcsokat, váltózár-, vágányzáró sorompó-, kisiklasztó saru- és egyéb kulcsokat, valamint
- a rögzítősaruk, biztonsági betétek, kulccsal lezárható kocsifogó alátétek **darab- és sorszámát,** felhasználási helyét, ha azok felhasználásra kerültek.

Közölni kell a hiányzó kulcsok hollétét, továbbá a forgalmi-, vágány- és elegyhelyzetet, az állomási és nyíltvonali váltók, jelzők, figyelmeztető jelek, útsorompók, valamint más forgalmi eszközök és berendezések hiányosságait, a biztosítóberendezés számlálókészülékének állását.

Az írásbeli szolgáltatátadás-átvétel rendszeresen ismétlődő szövegrésze a Fejrovtos előjegyzési napló fedőlapjának belső oldalán is előjegyezhető, erre a szolgáltatátadás szövegében utalni kell.

1.4.14.1. Az írásbeli szolgáltatátadás-átvétel szövegét az átadó és átvevő dolgozó egyaránt köteles aláírni.

1.4.14.2. Az állomásfőnök vagy megbízottjai a szolgáltatátadás-átvétel végrehajtását szűrőpróbaszerűen kötelesek ellenőrizni.

1.4.14.3. A forgalmi szolgálattevő a szolgálat átvétele után köteles az állomási, valamint a pályaszemélyzettel és a szomszédos állomások forgalmi szolgálattevőivel nevét és a szolgálat átvételét közölni.

**Szolgáltatadás-átvétel
szolgálat megszakítás,
szolgálat szünetelés esetén**

1.4.15. Szolgálat megszakítás esetén nem kell külön szolgáltatást-átvételt végezni. A készenléti szolgálat megkezdésének illetve befejezésének idejét és a szolgálati helyen őrzött váltózárculcsok vagy biztonsági betétek kulcsainak számát, a Fejrovas előjegyzési napló következő sorába elő kell jegyezni.

Szolgálat szünetelés esetén a szolgálatot csak írásban kell átadni illetve átvenni.

A szolgálat megszakítás, a szolgálatszünetelés kezdetének és a szolgálat ismételt megkezdésének időpontját a szolgálatban lévő legközelebbi forgalmi szolgálattelvőnek be kell jelenteni, aki ezt köteles előjegyezni.

Szolgálat megszakítás és szolgálatszünetelés esetén az engedélykérés-adásban résztvevőknek a szolgálatot az első vonatnak a szomszéd állomásról való menetrend szerinti indulási ideje előtt legalább 10 perccel kell megkezdeni, és az utolsó vonat visszajelentéséig kell végezni.

Eltérést a **pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbb-sége** engedélyezhet.

Szolgálat megszakítás esetén csak elkerülhetetlen esetben szabad vonatot közlekedtetni. A KÖFI vonalak szolgálati helyeinek kivételével a vonat közlekedtetésekor az engedély kérés időpontjától a visszajelentés vételéig a készenléti szolgálatot fel kell függeszteni, és az előírt közlekedés-szabályozási tevékenységeket el kell végezni.

Szolgálat megszakítást és szolgálat szünetelést a **pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbb-sége** engedélyezhet, az ezzel kapcsolatos előírásokat az ÁVU-ban kell szabályozni.

Ellenőrzési kötelezettség

1.4.16. A forgalmi tevékenységet ellátó munkavállalók munkavégzését ellenőrizni kötelesek:

- a) az ügyrendjükben és a szakszolgálati ellenőrzési rendben előírtak szerint a **szolgálati felsőbb-ség** forgalmi ellenőrzésre felhatalmazott munkavállalói;
- b) szolgálatuk közben munkaterületükön az utasításban szabályozott hatáskörökön belül a központi forgalomirányítók, forgalmi vonalirányítók, az állomásfőnökök, valamint megbízottjaik, az ügyeleti szolgálatot ellátók, az oktatótisztok, a vezénylőtisztok, a forgalmi szolgálattelvők, a vezető váltókezelők, a kocsimesterek (forgalmi), a tolatásvezetők, a vonali tolatásvezetők és a vezető jegyvizsgálók;

- c) a mozdony személyzet, a műszaki kocsiszolgálati munkavállalók, valamint a más vállalkozó vasúti társaság, szakszolgálat munkavállalóinak forgalmi tevékenységét a forgalmi és az illetékes vállalkozó vasúti társaságok ellenőrzésre jogosult munkavállalói.

1.4.16.1. Az állomásfőnök vagy megbízottja a szolgálati ideje alatt hente egyszer köteles a felügyelete, irányítása alá tartozó szolgálati helyek területét bejárni és mindenre kiterjedő ellenőrzést végezni.

A pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbség által a KH-ban kijelölt állomásokon és szolgálati helyeken az ellenőrzések megoszthatók az állomásfőnök és a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbség által meghatározott munkakörök között.

Az éjszakai munkavégzést az állomásfőnök az általa meghatározott időpontban és gyakorisággal köteles ellenőrizni. Az ellenőrzés időpontját úgy kell ütemezni, hogy az ne essen a szolgálat megszakítás, szolgálat szünetelés időszakára.

Az ellenőrzések időpontját a szolgálati helyiségben vezetett Fejrovas előjegyzési napló következő üres sorába kell előjegyezni.

Közlemények nyugtázása, előjegyzése

1.4.17. Szolgálat közben élőszóval adott közleményekből a közleményt vevő dolgozó köteles a megértés ellenőrzéséhez szükséges részt — rövid közleményeknél a teljes szöveget — visszamondani. A közleményt adó dolgozó köteles ellenőrizni, hogy közleményét megértették-e. Szükség esetén a közleményt meg kell ismételni vagy annak tartalmát tisztázni kell. Amennyiben a közlemények visszaismétlése elmarad intézkedni kell a mozgás megállítására.

Visszamondásra nem alkalmas értekező berendezésen csak tájékoztató közleményeket és balesetelhárítási intézkedéseket szabad közölni.

1.4.17.1. A közlekedéssel és tolatással kapcsolatban távbeszélőn, visszamondásra alkalmas értekező berendezésen vagy rádióan adandó közleményekre és azok előjegyzésére vonatkozó rendelkezéseket a 7.sz. Függelék tartalmazza.

1.4.17.2. Azok a váltókezelők, akik kizárólag tolatás részére állítanak váltókat csak:

- a berendezések hibáira, a fővágányok elfoglalására illetve felszabadulására vonatkozó jelentést,
- a tolatás megszüntetéséről szóló jelentést, és ha az ÁVU-ban a vonatok végének megfigyelésére kötelezettek, a vonatok teljes be- és kihaladására vonatkozó közleményt kötelesek előjegyezni.

Ha rendkívüli ok miatt közlekedést szabályozó munkát is kell végeztetniük (1.2.120.p.), akkor az 1.4.17. pontban foglaltak szerint kell eljárni.

1.5. Létesítmények, berendezések

Létesítmények, berendezések jelölése

1.5.1. A különböző létesítmények jelölését, számozását, a pálya mentén elhelyezett tárgyakra, anyaghalmokra vonatkozó előírásokat a 8.sz. Függelék tartalmazza.

Hibaelőjegyzési könyv, Hibanapló

1.5.2. Az állomási és pályaszemélyzet köteles a vágányzaton, váltókon, az értekező, hírközlő, jelző-, biztosító- és védelmi stb. berendezéseken az általuk megállapított, továbbá a velük (pl. mozdonyvezető által) közölt hiányosságokat, hibákat és működési zavarokat a Hibaelőjegyzési könyvbe, vagy Hibanaplóba előjegyezni.

Az állomáson, a szolgálati helyen és a nyíltvonalon, továbbá a mozdonyszemélyzet által megállapított hibákat a Hibaelőjegyzési könyvvel, vagy Hibanaplóval ellátott szolgálati helyekről a forgalmi szolgálattevőnek — nyílt vonalon keletkezett hibát a páros számú vonatokat indító állomás forgalmi szolgálattevőjének — kell bejelenteni.

A forgalmi szolgálattevő köteles a hiba jellegétől függően a Hibaelőjegyzési könyvben kijelölt szakszolgálatot vagy annak dolgozóját, az időpont feltüntetése mellett értesíteni. A Hibaelőjegyzési könyv, illetve a Hibanapló vezetésére, ellenőrzésére vonatkozó előírásokat az utasítás 28.sz. Függeléke tartalmazza.

Ólomlevétel és a számlálókészülék kezelésének ellenőrzése

1.5.3. A biztosítóberendezés kezelője csak a Kezelési Szabályzatban engedélyezett esetekben nyomhatja meg a számlálókészülékkel ellátott nyomógombokat, illetve távolíthatja el a berendezésen lévő ólomzárát. Ennek okát és idejét a Hibaelőjegyzési könyvbe köteles előjegyezni.

Ha az ólomlevétel nem a biztosítóberendezés hibája miatt történt, akkor az állomásfőnök vagy megbízottja köteles az ólmot ideiglenesen **papírrzárral** pótolni, és ennek időpontját a Hibaelőjegyzési könyvbe előjegyezni.

Ha az ólomlevétel a pótlásra kötelezettek szolgálatmentes ideje alatt vagy a nyíltvonali szolgálati helyen történt, akkor az állomásfőnök vagy megbízottja által előre sorszámozott papírrzárral kell az ólomzárát ideiglenesen pótolni. Azokon az állomásokon, ahol az állomásfőnök forgalmi szolgálattevőket helyettesít, a biztosítóberendezési művezető által előzetesen láttamozott papírrzárok használhatók.

A papírrzár a sorszámot, bélyegző lenyomatot, aláírást és a szolgálati hely számát vagy nevét tartalmazza. A bejelentéssel egyidejűleg a felhasznált sorszámot is jelenteni kell.

A biztosítóberendezési művezető vagy megbízottja a következő ellenőrző vagy fenntartási munka során köteles véglegesen pótolni az ólomzárát.

A berendezés hibája miatt eltávolított ólmot a berendezés helyreállításáig csak akkor kell ideiglenesen pótolni, ha az ideiglenes zárat a berendezés hibája miatt a következő menetek után nem kell ismét eltávolítani.

1.5.3.1. Az állomásfőnök vagy megbízottja minden esetben köteles a számlálószerkezettel ellátott nyomógombok kezelésének körülményeit, az indokolatlan kezelést, az ólomlevételt és eltávolítást vizsgálni. Az elektronikus kezelőfelületű biztosítóberendezések esetén rendszeresen ellenőrizni köteles a naplózott különleges kezelések indokoltságát.

Világítás, lámpagondozás

1.5.4. A helyileg megállapított és az ÁVU-ban előírt időben és mértékben ki kell világítani:

- a szolgálati és az utazóközönség részére kijelölt helyiségeket,
- az előtereket, az utasok be- és kiszállására kijelölt helyeket,
- azt a vágány- és váltókörszetet, ahol rendszeres tolatás történik,
- a személyszállító kocsik belsejét, ha abban utasok tartózkodnak (KH, Világítási naptár).

Az ÁVU világítással kapcsolatos előírásait menetrendi időszakonként aktualizálni kell.

1.5.4.1. Az állomási, valamint a nyíltvonali helyhez kötött jelzők lámpáinak gondozóit a felügyeletet ellátó állomásfőnök az ÁVU-ban köteles kijelölni.

A helyhez kötött jelzők lámpái a helyszínen is gondozhatók.

Szolgálati órák

1.5.5. Közlekedéssel kapcsolatos munkát végző dolgozók szolgálati helyiségeiben, továbbá szükség szerint a felvételi épületek előcsarnokában, a várótermekben — az utasperonokon is — jól járó órát kell elhelyezni.

1.5.5.1. Közlekedéssel kapcsolatos munkát végző dolgozóknak szolgálatvégzés közben jól járó órával kell rendelkezniük. Ez a rendelkezés az alábbi személyzetre vonatkozik:

- a mozdonyvezetőre,
- a vezető jegyvizsgálóra,
- a munkagép járművezetőjére,
- a vonali tolatásvezetőre,
- a tolatásvezetőre és
- a kocsimesterre (forgalmi).

A fenti dolgozók szolgálatba lépés után kötelesek óráikat az óráközpontból vezérelt órákkal egyeztetni.

A vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló, a munkagép járművezetője a kiindulási, személyzetváltó állomáson köteles óráját a forgalmi irodában lévő órával egyeztetni.

A közlekedés lebonyolításával kapcsolatos tevékenységet végzők a szolgálat megkezdésekor kötelesek a szolgálati helyiségükben lévő órákat egyeztetni a forgalmi irodában lévő órával.

1.5.5.2. Központból vezérelt órák hiányában az órák egyeztethetők illetve igazíthatók a Magyar Rádió vagy Magyar Televízió illetve a telefon-társaságok pontos időjelzéséhez is.

2. VÁLTÓK, VÁLTÓ-ÉS VÁGÁNYÚTELLENŐRZÉS

2.1. A váltók alkatrészei

Az alkatrészek felsorolása

2.1.1. A váltók forgalmi szempontból figyelembe veendő alkatrészei: a tősínek, a csúcssínek, a csúcssíneket összekötő rudak, a gyökkötések, a sínszékek, egyes váltóknál az állítás megkönnyítésére beépített görgős csúcssínemelő szerkezetek, az állítókészülék, a váltójelző, csúcssínrögzítő szerkezet (kampózár, zárnyelv) és a váltózár.

Tősínek és csúcssínek

2.1.2. A tősínek a folyó vágány megszakítás nélküli folytatását képező helyhez kötött sínszálak. Ezek mellett helyezkednek el a mozgatható csúcssínek, amelyek közül az egyik egyenes irányba vezet, a másik pedig jobbra, vagy balra terel.

A csúcssínek szabványos állása

2.1.3. Az átállított váltónál az egyik csúcssínek szorosan a tősinhez kell simulnia, a másiknak pedig olyan távolságra kell lenni a tősintől, hogy a tősin és a csúcssín között a járművek nyomkarimái a csúcssín érintése nélkül haladhassanak át.

Feles állás

2.1.4. Feles állásban van a váltó, ha bármely ok miatt mind a két csúcssín távol van a tősintől, illetve a csúcssínrögzítő szerkezet nem került végállásba.

Gyökkötések

2.1.5. A csúcssínek végét (gyökét) gyökkötések kötik össze a csatlakozó sínnel úgy, hogy a csúcssínek a váltó átállítása közben függőleges tengely körül elfordulhatnak. A rugalmas váltónál nincs gyökkötés, a váltó átállítását a csúcssínek rugalmas kialakítása teszi lehetővé.

Sínszékek, csúcssínemelő szerkezetek

2.1.6. A csúcssíneket váltósínszékek — egyes váltóknál az állítás megkönnyítésére beépített görgős csúcssínemelő szerkezetek — támasztják alá.

Összekötő rúd (rudak)

2.1.7. Az összekötő rúddal (rudakkal) rendelkező váltóknál váltóállítás közben a csúcssínek egyidejű mozgását biztosítják.

**Csúcssínrögzítő
szerkezetek**

2.1.8. A kampózár, vagy a zárnyelves csúcssín-rögzítő szerkezet, a hozzá tartozó állítókészülékkel együtt akadályozza meg, hogy a simuló csúcssín a haladó jármű alatt eltávolodjék a tósinától.

Állítószervezetek

2.1.9. A váltó állítása állítókészülékkel — helyszíni állítású váltóknál az ellensúlynak a másik végállásba helyezésével, központi állítású váltóknál vonóvezetékekkel, vagy villamos úton — történik.

Váltójelző

2.1.10. A váltó állását jelző szerkezet (F.1. sz. Jelzési Utasítás).

2.2. A váltók csoportosítása forgalombiztonsági szempontból

Csoportosítás

2.2.1. Forgalombiztonsági szempontból megkülönböztetünk lezárható, le nem zárható, biztosított és nem biztosított váltókat.

**Lezárható és le nem
zárható váltók**

2.2.2. Lezárhatók, azaz lezárás után rongálás nélkül át nem állíthatók:

- a) a váltózárral felszerelt helyszíni állítású váltók,
- b) központból vagy a helyszínen reteszelt helyszíni állítású váltók,
- c) az olyan központi állítású váltók, amelyeknek állító emeltyűje, állító gombja a váltó megfelelő állásában rögzíthető, vagy hatástalanítható,
- d) biztonsági betéttel lezárt (fel nem vágható) váltók.

A fenti feltételeknek meg nem felelő váltók a le nem zárható váltók.

**Biztosított és nem
biztosított váltók**

2.2.3. Biztosítottak azok a lezárható váltók, amelyek előzetes lezárása nélkül a velük szerkezeti függésben lévő helyhez kötött jelzőket nem lehet továbbhaladást engedélyező állásba állítani.

Nem biztosítottak azok a váltók, amelyek az előzőekben meghatározott feltételek bármelyikének nem felelnek meg. Nem biztosítottaknak minősülnek a váltózárkulcs-azonosító berendezéshez tartozó váltók.

2.3. Váltókörzetek kijelölése, őrzése

2.3.1. A szolgálati helyek váltóit a helyi viszonyoknak megfelelő számú körzetre kell osztani, és a körzetek váltóit az ÁVU-ban, üzemi rendben kijelölt dolgozónak kell őriznie.

Őrzöttnek kell minősíteni minden olyan váltót, amelynek őrzője vonat indítása, érkezése illetve áthaladása előtt a helyszínen vagy az ellenőrző-berendezés megtekintésével távolabbi helyről meg tud győződni a váltók helyes állásáról.

Villamos ellenőrző-berendezés révén a váltó akkor tekinthető őrzöttnek, ha a villamos berendezés a váltó állását és használhatóságát is jelzi.

2.4. Sebesség a váltókon

2.4.1. A váltókon alkalmazható legnagyobb sebességeket, továbbá az egyes mozdonyokra érvényes korlátozásokat a Műszaki Táblázatok, a munkagépekre vonatkozó korlátozásokat a D. 2.sz. Utasítás tartalmazza.

Az engedélyezettnél bármely ok miatt kisebb sebességgel történő közlekedésről a vonatok személyzetét értesíteni kell.

2.5. Váltógondozás

2.5.1. A váltókat a szolgálati helyeken az ÁVU-ban, más szolgálati ágak területén a szolgálati főnök által, sajátcélú vasúti pályahálózaton a Végrehajtási Utasításban kijelölt dolgozó köteles gondozni.

A váltósínszékek, kampózárok, zárnyelves csúcssínrögzítő szerkezetek gondozásához használható anyagokat, az egyes anyagokhoz tartozó technológiát külön utasítás tartalmazza.

A váltógondozás helyi technológiáját a szolgálati helyen az ÁVU-ban illetve az üzemi rendben, sajátcélú vasúti pályahálózaton a Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

2.5.2. A váltókat lehetőleg vonat- és tolatásmentes időben kell gondozni. A váltó gondozását végző dolgozó köteles munkája megkezdésére a váltók állításával megbízott dolgozótól engedélyt kérni, és a munkája befejezéséről az engedélyt adó dolgozónak jelentést tenni. Váltógondozásra engedély csak a jó láthatóságot biztosító védőmellényt viselő dolgozónak adható. Az adott engedélyt az időpont és a körzet megjelölésével a Fejrovas előjegyzési naplóba kell bejegyezni és azt a váltó gondozását végző dolgozó köteles aláírni.

A váltókarbantartást engedélyező köteles a karbantartást végző biztonsági felügyeletét ellátni.

A váltó gondozását végző dolgozó a váltóállítással megbízott engedélye nélkül váltót nem állíthat át, központi állítású váltók átállítását esetről esetre köteles kérni. Központi állítású váltó gondozásakor a váltógondozást végző dolgozó a testi épségének védelme érdekében a csúcs sín és a tősin közé szabványos faéket köteles helyezni, amit a munka befejezése után köteles eltávolítani.

A váltó gondozását végzők testi épségét a váltóállító dolgozók vágányút beállításakor a 2.7.5.1. pont f.) alpontjában, a tolatásvezetők pedig a váltógondozást végzők által elfoglalt vágány felé történő tolatás megkezdése előtt a 4.1.6.2., 4.1.12. pontokban szabályozott módon kötelesek védeni.

A műszaki váltóvizsgálatok alkalmával az állomásfőnök vagy megbízottja a váltókkal, valamint a biztosítóberendezéssel kapcsolatban időközben felmerült nehézményeket köteles közölni a pályafenntartási illetve a biztosítóberendezési szakszolgálat megjelent képviselőjével.

2.6. A váltók szabványos állása

Szabványos állás

2.6.1. A váltók szabványos állása:

- a) állomásokon, egyvágányú pályák forgalmi kitérőin az átmenő fővágányokban fekvő váltóknál az átmenő fővágányra vezető állás, megálló-rakodóhelyeken a nyílt vonalra vezető állás, más váltóknál az állomásfőnök által kijelölt állás (2.6.2.p.),
- b) nyílt vonalon lévő sajátcélnú vasúti pályahálózatok és rakodóhelyek kiágazási váltóinál a nyílt vonal folytatásának megfelelő állás, pályaelágazások kiágazási váltóinál pedig a gyakrabban használt vonalra vezető állás,
- c) más szolgálati helyeken a szolgálati főnök által kijelölt állás.

2.6.1.1. A váltókat közlekedési és tolatási szünetekben szabványos állásukban kell tartani, kivéve ha így elzárt, foglalt vagy járhatatlan vágányra vezetnek, ez alól csak az állandóan zárva tartandó illetve tartható váltók képeznek kivételt.

A szabványos állás közlése

2.6.2. A váltók szabványos állását a szolgálati főnök a szolgálati helyen az ÁVU-ban, üzemi rendben, sajátcélnú vasúti pályahálózaton a Végrehajtási Utasításban köteles meghatározni, melyet ki kell függeszteni az állításukkal megbízott dolgozók szolgálati helyiségében is.

2.7. A vágányút beállítása és ellenőrzése

Utasítás a vonat vágányútjának beállítására
--

2.7.1. A forgalmi szolgálattevő vonat érkezése, indulása illetve áthaladása előtt köteles az állomás két végén, továbbá az ÁVU-ban kijelölt közbeeső váltókezelői és sorompókezelői szolgálati helyiségben dolgozókat, **útsorompó használhatatlansága esetén — ha azt jelzőőr fedezi — a jelzőört (jelzőöröket)** utasítani a vonat vágányútjának beállítására.

Érkező vonat vágányútjának beállítását: „Asz. vonat kb. óra perckor bejár asz. vágányra” szöveggel kell elrendelni. **Induló vonat vágányútjának beállítását: „Asz. vonat kb. óra perckor kijár asz. vágányról” szöveggel kell elrendelni.**

Ha induló (áthaladó) vonat vágányútja beállításának elrendelésekor az induló (áthaladó) vonat által használandó vágányon ellenkező irányú vonat van útban, a vágányút beállítását „Asz. vonat behaladása után asz. vonat kb. óra perckor kijár asz. vágányról, illetve áthalad asz. vágányon” szöveggel kell elrendelni. Ha térközi közlekedés esetén több vonat van útban, az utolsó vonat számát kell az érdekeltekkel közölni.

Ha az állomások között nincs jól működő irányváltó vagy ellenmenetet kizáró biztosítóberendezés és a vágányút beállításának elrendelésekor az állomás felé nincs ellenkező irányú vonat útban, a vágányút beállítását: „Asz. vonat kb. óra perckor kijár asz. vágányról, illetve áthalad asz. vágányon. Ellenvonat nincs útban” szöveggel kell elrendelni. Ez egyben engedély a vonat kibocsátására.

A közölt ellenvonat beérkezése vagy „Ellenvonat nincs útban” szöveg közlése nélkül vonat nem bocsátható ki a szolgálati helyről.

Az ellenvonatra vonatkozó szöveg közlése elmarad, ha jól működő irányváltó vagy ellenmenetet kizáró biztosítóberendezés van.

Távbeszélőn az utasítást az érdekeltekkel egyszerre kell közölni.

Ha az utasítást vezető váltókezelő, külső forgalmi szolgálattevő nyugtázza, akkor köteles azt az érdekelt váltókezelőknek élőszóval továbbítani.

Vágányút beállításának elrendelésekor és bejelentésekor közölni kell a szükséges forgalmi jellemzőket (pl. ki/bejárat a helyes/helytelen, foglalt, elzárt, vágányzárolt vágányra/ról, a vonat kapcsolt/kapcsolatlan tolómozdonnyal közlekedik, rendkívüli küldeményt továbbít, valamint, hogy a vonatot a visszajelentés vétele előtt indított egység követi, továbbá 6000 kg-nál könnyebb jármű közlekedik).

Az utasítás kiadásának időpontja

2.7.2. A vonat vágányútjának beállítására olyan időben kell utasítást adni, illetve a forgalmi szolgálattevő olyan időben köteles a vágányutat beállítani, hogy a 2.7.3. pontban felsorolt munkák a vonat visszatartása, sebességének csökkentése, megállítása nélkül elvégezhetőek legyenek.

Az állomásfőnök pontos mérésekkel köteles vágányutanként illetve vágánycsoportonként megállapítani a vágányút beállításával kapcsolatos munkák (2.7.3. p.) elvégzéséhez szükséges időt. Ezt az időt a szolgálati hely biztosítóberendezésének **jellegétől és a vágányútban fekvő váltók állítási módjától függően:**

- a) villamos úton állított központi állítású váltóknál az egyállítóközpontos, illetve a többállítóközpontos biztosítóberendezéssel rendelkező szolgálati helyeken 1 perccel,
- b) vonóvezetékes központi állítású váltóknál a többállítóközpontos, illetve az egyállítóközpontos biztosítóberendezéssel rendelkező szolgálati helyeken 2 perccel,
- c) helyszíni állítású váltókkal rendelkező szolgálati helyeken 3 perccel megnövelve kell az ÁVU-ban rögzíteni. **Ha a vágányútban fekvő váltók állítási módja eltérő, akkor mindig a kedvezőtlenebb állítási módra előírt idővel kell számolni.** Amennyiben a folyamatban lévő tolatás beszüntetése szükséges, akkor az ÁVU-ban rögzített időt a forgalmi szolgálattevőnek további 3 perccel meg kell növelnie.

A biztosítóberendezés használhatatlansága esetén az ÁVU-ban kell meghatározni a vágányút beállításához szükséges időket.

Teendők a vágányút beállításának elrendelése után

2.7.3. A vágányút beállításának elrendelése után:

- a) meg kell szüntetni a vonatközlekedés közben meg nem engedett tolatásokat,
- b) a 2.7.4. pontban foglaltak szerint meg kell vizsgálni, hogy a kijelölt vágányút szabad-e, a sarukat (féksaru, rögzítősaru) a vágányról eltávolították-e,
- c) meg kell győződni a vágányútban fekvő váltók használhatóságáról,
- d) a váltókat a kijelölt vágányra vezető állásba (helyes állásba), a vágányúthoz tartozó védőváltókat védőállásba kell állítani, a lezárandó váltókat le kell zárni,
- e) a lezárt váltók kulcsait a szolgálati helyiségbe kell vinni,
- f) ellenőrizni kell a váltók és védelmi berendezések helyes állását,
- g) jelenteni kell a forgalmi szolgálattevőnek a vágányút beállítását,
- h) az útsorompókat le kell zárni,
- i) állítani kell a helyhez kötött jelzőket és
- j) el kell foglalni a vonatfogadásra kijelölt helyet.

A felsorolás a tevékenységek elvégzésének sorrendjét jelenti.

A vágányút ellenőrzése

2.7.4. A vágányút beállításakor meg kell győződni arról, hogy:

- a) nincs-e meg nem engedett vonatmozgás vagy tolatás,
- b) a vágányútban nincsenek-e járművek,
- c) a vágányúttal közvetlenül szomszédos két vágányon lévő járművek biztonsági határjelzőn belül állnak-e.

A vágányút beállítására utasított dolgozók a vágányút beállítása alkalmával mindezekről a vágányút áttekintésével, ha az áttekintés bármely ok miatt nem lehetséges, akkor a vágányút tényleges bejárásával kötelesek meggyőződni.

A vágányút ellenőrzésére vonatkozó részletes helyi rendelkezéseket és a forgalmi szolgálattevő vágányút ellenőrzésre vonatkozó feladatát az ÁVU-ban, **illetve távkezelt, távvezérelt, KÖFI szolgálati helyek esetében a forgalomszabályozó és vonatszemélyzet feladatát a vonatkozó (Vonali) Végrehajtási Utasításban** kell szabályozni.

A **pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége** által a KH-ban kijelölt fővonalakon a közvetlen visszajelentésre indított:

- ugyanazon a vágányúton közlekedő megálló, vagy áthaladó személyszállító vonat, és
- áthaladó nem személyszállító vonatot követő vonatok esetében az elől haladó vonat zárjelzőjének megtekintése pótolhatja a vonat vágányútjának ellenőrzéséhez szükséges tényleges bejárást akkor, ha a vágányút a biztosítóberendezés kezeléséhez szükséges mértékig zárva maradt és nem végeztek a vonat vágányútját veszélyeztető mozgást.

2.7.4.1. Ha az állomáson vágányfoglaltságot jelző biztosítóberendezés van és az jól működik, **akkor a vágányút 2.7.4. b) és c) pontja szerinti ellenőrzését** az ellenőrző berendezés megtekintésével **kell elvégezni.**

A vágányútellenőrzést a 2.7.4. pontban előírtak szerint kell megtartani akkor ha:

- az ellenőrző berendezés nem működik,
- a vágányra 6000 kg-nál könnyebb járművet helyeztek,
- a vágányban szigeteletlen vágányrész is van,
- a vágányon a megelőző 12 órában járműmozgás nem volt,
- a szomszédos vágányon olyan rendkívüli küldemény van, amelynek a Biztonsági határjelzőn belül 30 m-nél beljebb kell lennie.

Ha a vágányútellenőrzés a helyi sajátosságok miatt (egyállítóközpontos biztosítóberendezéssel rendelkező szolgálati helyek, valamint távkezelt, távvezérelt személyzet nélküli szolgálati helyek) nem hajtható végre a 2.7.4. pontban előírtak szerint, akkor a vágányútellenőrzést az ÁVU-ban előírtak szerint kell megtartani.

2.7.4.2. Vonatközlekedés előtt a vágányutat kötelesek áttekintéssel megvizsgálni a nyíltvonali szolgálati helyeken vonatfogadásra kötelezett dolgozók is.

Teendők a szabad vágányút biztosítására
--

2.7.5. A vonatokat általában szabad vágányúton át kell közlekedtetni. Foglalt vágányra csak indokolt esetben szabad vonatot fogadni (15.18.4.1. — 15.18.4.6. p.).

2.7.5.1. Szolgálat ellátása közben a szabad vágányutat az alábbiak megtartásával kell biztosítani:

- a) a forgalmi szolgálattevőknek, a váltókezelői szolgálati helyiségekben dolgozóknak, a kocsimestereknek (forgalmi) és a tolatásvezetőknek tudniuk kell, hogy melyik fővágány szabad illetve foglalt, és hogy a foglalt vágányon milyen vonat vagy elegy áll. A vágányhelyzet nyilvántartása céljából a **pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbsege** által a KH-ban kijelölt állomásokon Vágányfoglaltsági naplót kell vezetni,
- b) a fővágány elfoglalására a forgalmi szolgálattevőtől engedélyt kell kérni. A váltókezelői szolgálati helyiségben dolgozók a fővágány tényleges elfoglalásáról, felszabadításáról kötelesek egymást és a forgalmi szolgálattevőt értesíteni. A vágány felszabadításról kapott értesítés vétele után a mindenkorli helyzetnek megfelelően áttekintéssel, bejárással kell meggyőződni arról, hogy a vágány valóban felszabadult-e. Induló és áthaladó vonat kihaladásáról a vonat zárjelzőjének megtekintésével kell meggyőződni és erről egymást tájékoztatni,
- c) az induló, továbbá megállás után induló vonatok kijáratú vágányútvára még átmenetileg sem szabad a vonathoz nem tartozó járművet helyezni, illetve ilyen vonat vágányútvára hátulról tolatási mozgást végezni,
- d) a tolatás befejezése után a vágányon maradt járműveket a biztonsági határjelzőn belül biztosítani kell megfutamodás ellen és annak megtörténtét a tolatásvezető valamint a helyi felügyelettel megbízottak kötelesek ellenőrizni,
- e) a vízdaruk kiömlőcsövét a vágányúttal párhuzamos helyzetben rögzíteni kell, azok állítóemeltyűjét le kell lakatolni, és a lakat kulcsát az ÁVU-ban kijelölt helyen kell őrizni,
- f) az állomás területén munkát végzőket a munka megkezdése előtt figyelmeztetni kell a közlekedésből eredő veszélyre, és őket, valamint a vágányok között tartózkodó utasokat vonat érkezése és indítása előtt előszóval vagy utasítást adó hangszórós távbeszélőn keresztül utasítani kell a vágány elhagyására.

2.8. A váltók használhatóságának ellenőrzése forgalmi szempontból

A használhatóság forgalmi feltételei

2.8.1. A váltó forgalmi szempontból akkor használható, ha:

- a) alkatrészei épek és a mozgatható alkatrészei könnyen mozgathatók,
- b) a simuló csúcssín tökéletesen simul a tősinhez, a másik pedig a tősin-től kellő távolságban van,
- c) a tősinnek és a csúcssínnek között nincs idegen anyag,
- d) összekötő rúddal rendelkező váltóknál az összekötő rúd nem görbült meg, vagy nem szakadt el,
- e) külső csúcssínrögzítő szerkezettel rendelkező váltóknál a szerkezet tökéletesen záródik és
- f) váltójelzős váltónál a váltójelző a váltó állásának megfelelő jelzést mutatja.

A használhatóság ellenőrzése

2.8.2. A váltók használhatóságáról meg kell győződni:

- a) szolgálat átvételekor,
- b) ellenőrzések alkalmával,
- c) a váltók állításakor, lezárásakor,
- d) vonat vágányútjának beállításakor,
- e) a váltók gondozása alkalmával,
- f) váltófelvágás után.

A használhatóság ellenőrzése szolgálat átvételekor és ellenőrzések alkalmával

2.8.3. A szolgálat átvételekor a váltók használhatóságáról az ÁVU-ban előírtak szerint kell rátekintéssel meggyőződni. A vonóvezetékes központi állítású váltóknál a szolgálatot

átadó-átvevő dolgozók közösen kötelesek próbaállítással meggyőződni a váltók használhatóságáról.

Az állomásfőnök vagy az ellenőrzésre kötelezett megbízottja ellenőrzései alkalmával rátekintéssel köteles meggyőződni azon váltók használhatóságáról, amelyek a bejárt területen a bejárás útvonalában helyezkednek el.

A használhatóság ellenőrzése váltóállítás közben

2.8.4. Villamos úton központból állított váltót illetve villamos retesszel ellátott helyszíni állítású váltót akkor kell használhatónak tekinteni, ha a váltó állítása után annak végállása a biztosítóberendezésről meg-

állapítható (Kezelési Szabályzat).

2.8.4.1. A vonóvezetékes központi állítású váltót átállítás alkalmával akkor kell használhatónak tekinteni, ha az állítóemelyűt a megszokott erővel át lehetett állítani a másik végállásba, és ott szabályszerűen becsapant.

2.8.4.2. Helyszíni állítású váltó átállításakor mindig meg kell győződni a használhatóság valamennyi forgalmi feltételéről.

**A használhatóság
ellenőrzése a vágányút
beállításakor**

2.8.5. A vágányút beállításakor az átállítandó váltók használhatóságáról ugyanúgy kell meggyőződni, mint váltóállítás közben.

A vágányút beállításakor az át nem állítandó váltók használhatóságáról az alábbiak szerint kell meggyőződni:

- a) a villamos úton állított központi állítású váltók használhatóságát az ellenőrző berendezés jelzi. Zavar esetén a Kezelési Szabályzat előírásai szerint kell eljárni,
- b) a vonóvezetékes központi állítású váltóknál próbaállítással kell meggyőződni a használhatóságról. Az állítóemelyűt legalább félállásig ki kell mozdítani, majd eredeti helyére vissza kell csappantani. Ha az állítóemelyű a megszokott erővel legalább félállásig elmozdul, akkor a váltó használható. A próbaállítást a vágányút beállítása szempontjából érdekelt védőváltóknál is el kell végezni akkor, ha a váltók nincsenek lezárva vagy járművekkel elfoglalva,
- c) helyszíni állítású váltók használhatóságáról a helyszínen tartandó váltóellenőrzés során kell meggyőződni.

A váltók használhatóságáról mindig az állításukkal megbízott dolgozó köteles meggyőződni.

**A használhatóság
ellenőrzése állandóan
zárva tartott váltóknál**

2.8.6. Állandóan zárva tartott váltók használhatóságáról meg kell győződni a 2.8.2. pontban felsorolt esetekben, a d) alpontban foglaltak kivételével. A váltóállítással megbízott dolgozó szolgálatonként legalább egyszer a helyszínen köteles a használhatóságot ellenőrizni olyan mértékben, amilyen mértékben a váltó lezárt állapota erre lehetőséget ad.

A használhatóság ellenőrzését a Fejrovtos előjegyzési naplóban elő kell jegyezni.

A biztonsági betéttel lezárt váltó állandóan lezárt váltónak minősül.

2.9. A váltók állítása

Váltóállítás vonat részére

2.9.1. Vonat részére a váltókat általában a vágányút beállításában érdekelt váltókezelők illetve a vezető váltókezelők és a forgalmi szolgálattevők állíthatják.

Részletes teendőket az ÁVU-ban kell szabályozni.

Váltóállítás tolatás részére

2.9.2. Tolatás részére a váltókat a 2.9.1. pontban felsoroltakon kívül a tolatásvezető vagy az általa kijelölt dolgozó is állíthatja. Az átmenő fővágányban fekvő helyszíni állítású váltókat a 2.9.1. pontban felsorolt dolgozók kötelesek állítani.

2.9.2.1. A pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége által a KH-ban kijelölt, váltókezelővel nem rendelkező szolgálati helyeken a helyszíni állítású váltókat tolatás részére a vezető jegyvizsgáló, jegyvizsgálók, vonali tolatásvezetők, vonali kocsirendezők kötelesek állítani.

2.9.2.2. A váltók állítását más szolgálati ágak vágányain, valamint a sajátcélú vasúti pályahálózatokon a Végrehajtási Utasításban illetve az üzemi rendben kell szabályozni.

A váltóállítás ideje

2.9.3. A váltókat vonat részére a vágányút beállításakor, tolatás részére pedig olyan időben kell állítani, hogy az átállítás a járműnek a váltóhoz való érkezése előtt teljesen befejeződjék. Az Utasítás 5.3.4. c) alpontjában meghatározott eset kivételével tilos jármű alatt a váltót átállítani.

Váltófelvágás

2.9.4. A váltófelvágás a helytelenül álló váltónak gyökkel szemben haladó jármű kerekeivel történő átállítása. A váltófelvágás tiltott cselekmény, balesetnek minősül. A rugós váltók esetében a váltóhoz gyök felől közeledő jármű kerekei által történő üzemszerű váltóállítás (felvágás) nem tiltott cselekmény. (6.sz. Függelék 6.6.5.pont.) A biztonsági betéttel lezárt váltók nem vágathatók fel (2.2.2.d. alpont).

2.9.4.1. A felvágott váltón a járművel (járművekkel) teljesen át kell haladni és csak akkor kell megállni, ha a továbbhaladás veszéllyel jár. Felvágott váltón annak megvizsgálásáig illetve helyreállításáig nem szabad visszahúzni, visszatolni vagy csúccsal szemben mozgást végezni.

2.9.4.2. A váltófelvágást azonnal jelenteni kell a tolatásvezetőnek, a váltókezelőnek illetve a forgalmi szolgálattevőnek, nyílt vonalról mind a két szomszédos állomás forgalmi szolgálattevőjének.

2.9.4.3. A felvágott váltót az állításukkal megbízott dolgozó és második személyként az állomásfőnök, vagy a forgalmi szolgálattevő, nyíltvonali és más szolgálati helyeken a mozdonyvezető, a vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló illetve a tolatásvezető köteles használhatóság szempontjából azonnal megvizsgálni. Ha a váltó még megfelel a használhatóság forgalmi feltételeinek, akkor a műszaki megvizsgálásig és a helyreállítás bejelentéséig a váltón legfeljebb 5 km/h sebességgel szabad vonattal közlekedni és tolatást végezni.

A felvágott helyszíni állítású váltót műszaki szempontból a pályamester köteles megvizsgálni és helyreállítani. A központi állítású, a központi reteszelésű és a váltózárás váltókat a pályamesteren kívül a biztosítóberendezési szakszolgálat képviselője is köteles megvizsgálni és a helyreállításban közreműködni.

2.9.4.4. A felvágott központi állítású váltókra vonatkozó egyéb rendelkezéseket a Kezelési Szabályzat tartalmazza.

2.9.4.5. Felvágott váltónak a biztosítóberendezésből történt kikapcsolásáról, a váltóra elrendelt sebességkorlátozásról az állomási és a tolatószemélyzetet, továbbá a vonatok személyzetét értesíteni kell.

2.10. A váltók lezárása, felnyitása és feloldása.

Lezárási táblázat. Elzárási táblázat

Alapszabályok

2.10.1. A lezárható váltókat vonatközlekedési, valamint tolatási szünetekben — az állandóan zárva tartandó váltók kivételével — nyitott állapotban kell tartani, a vonat vágányútjának beállításakor helyes állásukban le kell zárni, a vonat teljes elhaladása után fel kell nyitni.

2.10.1.1. A lezárható váltókat tolatási mozgások vágányútjának beállításakor csak akkor kell helyes állásukban lezárni, ha a biztosítóberendezés kezelése a lezárást megköveteli. Részletes rendelkezéseket a Kezelési Szabályzat tartalmaz.

2.10.1.2. Mellékvágányokban, továbbá más szolgálati ágak területén levő vágányzatban és a sajátcélú vasúti pályahálózatok belső vágányzatában fekvő váltók lezárását és felnyitását Végrehajtási Utasításban illetve az üzemi rendben kell szabályozni.

**A váltók lezárása
a vonatok részére**

2.10.2. Érkező és áthaladó vonat részére le kell zárni a vágányútban fekvő valamennyi lezárható váltót.

Induló, továbbá megállás után induló vonat által csúccsal szemben érintendő lezárható váltókat mindenkor le kell zárni. Gyökkel szemben érintendő, egyébként lezárható váltókat csak akkor kell lezárni, ha a **pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbsege** a lezárást elrendeli, vagy ha a biztosítóberendezést a váltók lezárása nélkül nem lehet kezelni.

2.10.2.1. A biztosított védőváltókat csak akkor kell védőállásukba lezárni, ha a biztosítóberendezést e nélkül nem lehet kezelni, a váltózárás nem biztosított védőváltókat csak akkor, ha a vonat teljes be-, ki- vagy áthaladása közben a védőváltókon is vonat fog közlekedni, vagy tolatni fognak rajta. Egyébként a védőváltókat csak védőállásba kell állítani.

2.10.2.2. Elöl haladó vonat után a nem önműködően oldódó váltók feloldása, felnyitása mellőzhető, ha a következő vonat 15 percen belül ugyanarra a vágányra érkezik, ugyanarról a vágányról indul, vagy ugyanazon a vágányon halad át.

**Állandóan zárva
tartandó váltók**

2.10.3. Állandóan zárva kell tartani:

- a) állomásokon szabványos állásukban az ÁVU-ban kijelölt váltókat,
- b) pályaelágazások, pályaelágazásnak minősülő sajátcélú vasúti pályahálózat kiágazások, deltaelágazások kiágazási váltóit a gyakrabban használt vonalra vezető állásban, akkor ha ott dolgozó nem végez szolgálatot, ha a szolgálat szünetel, vagy a forgalomszabályzó állomásról villamos úton állítják, illetve blokkzár vagy villamos zár alatt tartják.
Az ilyen váltók állítását, felnyitását, feloldását és lezárását a **pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbsege** végrehajtási utasításban köteles szabályozni,
- c) megálló-rakodóhelyeken **a nyílt vonal vágányában** fekvő váltókat **a nyílt vonalra** vezető állásban,
- d) pályaelágazásnak nem minősülő nyíltvonali sajátcélú vasúti pályahálózatok és rakodóhelyek kiágazási váltóit a nyílt vonal folytatásának megfelelő állásban.

**Lezárási táblázat.
Elzárási táblázat**

2.10.4. A vágányút helyes beállításának ellenőrzése céljából valamennyi forgalmi irodában és a váltóállító dolgozók szolgálati helyiségében, helyiség hiányában a távbeszélő közelében Lezárási táblázatot kell elhelyezni. A Lezárási táblázatról vágányutanként leolvashatók az érintett és a védőváltók, valamint a velük függésben levő vágányzáró sorompók és kisiklasztósaruk helyes állása. A védőváltók helyes állásának jelét a Lezárási táblázaton be kell karikázni (9.sz. Függelék).

Vonóvezetékes központi állítású illetve helyszíni állítású központból reteszelt váltóknál a váltók helyes állásának ellenőrzésére a berendezésen Elzárási táblázatot kell elhelyezni (10.sz. Függelék).

2.11. A váltózárkulcsok és védelmi berendezések zárkulcsainak megjelölése és kezelése

Megjelölés

2.11.1. A váltót egyenes állásban lezáró kulcsra kör alakú táblát kell erősíteni, amelyen a váltó számán kívül E betű van feltüntetve. A váltót kitérő állásban lezáró kulcsra négyzet alakú táblát kell erősíteni, amelyen a váltó számán kívül K betű van feltüntetve. Az átszelési váltók váltózár kulcsának tábláján az E illetve K betű előtt fel kell tüntetni a főirányt jelző F, illetőleg a mellékirányt jelző M betűt is.

A vágányzáró sorompó és a kisiklasztósaru zárkulcsára téglalap alakú kulcstáblát kell erősíteni, amelyen VS illetve KS betűk vannak feltüntetve. A váltókkal szerkezeti függésben lévő vágányzáró sorompó vagy kisiklasztósaru kulcstábláján fel kell tüntetni a váltószámot és a váltó terelési irányát jelző betűt is.

A váltózár másodkulcsok a kulcstábla hátoldalán pontbeütéssel vannak megjelölve.

A kezelés általános szabályai

2.11.2. A váltózárkulcsokat a váltók helyes állásban történő lezárása és annak ellenőrzése után a kulcsszekrényben megjelölt helyén mindaddig őrizni kell, amíg a váltót nem kell felnyitni (2.12.4. p.). Vágányzáró sorompóval vagy kisiklasztósarúval szerkezeti függésben levő váltók kulcsai helyett a vágányzáró sorompó illetve a kisiklasztósaru kulcsát kell a váltó állásának megfelelő helyen a kulcsszekrényben őrizni.

A kulcsszekrényt a kulcsok behelyezése után be kell zárni és a szekrény kulcsát a váltózárkulcsok őrzésére kijelölt dolgozó szolgálat közben köteles magánál tartani, szolgálatátadás-átvételkor pedig írásban és ténylegesen is átadni.

A váltózárkulcs-azonosító és a kulcsrögzítő berendezéshez tartozó kulcsokat a Kezelési Szabályzatban előírtak szerint kell kezelni és őrizni.

A biztonsági betét lakatkulcsainak kezelésére a váltózárkulcsok kezelésére előírtakat kell alkalmazni.

**Állomási váltózárkulcsok
és védelmi berendezések
zárkulcsainak kezelése**

2.11.3. Váltókezelői szolgálati helyiséggel rendelkező állomásokon a váltózárkulcsokat és védelmi berendezéseinek zárkulcsait a váltókezelő, váltókezelői szolgálati helyiséggel nem rendelkező állomásokon a forgalmi irodában a forgalmi szolgálattevő köteles őrizni (2.12.4. p.).

**Nyíltvonalai váltózárkulcsok
és védelmi berendezések
zárkulcsainak kezelése**

2.11.4. A nyíltvonalai rakodóhelyek és a sajátcélú vasúti pályahálózatok váltóinak váltózárkulcsait és védelmi berendezéseinek zárkulcsait a kiszolgáló vonatot indító állomás(-ok) forgalmi szolgálattevői őrzik. Eltérést a **pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége** engedélyezhet.

2.11.4.1. A nyíltvonalai rakodóhelyek és sajátcélú vasúti pályahálózatok váltóinak váltózárkulcsait és védelmi berendezéseinek zárkulcsait a forgalmi szolgálattevő Írásbeli rendelkezésen csak a kiszolgáló vonat vonali tolatásvezetőjének adhatja át. Váltógondozás, váltójavítás és váltóvizsgálat alkalmával vonatmentes időben, pontosan meghatározott időre csak a pályamesternek és a biztosítóberendezési művezetőnek vagy megbízottjának, továbbá a váltó gondozását végző munkavállalónak adható ki. A váltózárkulcsok és a védelmi berendezések zárkulcsainak átvételét a Fejrovas előjegyzési napló folytatólagos sorában kell az átvevő dolgozóval elismertetni.

Nyíltvonalai váltózárkulcs, védelmi berendezés zárkulcs kiadásáról illetve visszaadásáról a két állomás forgalmi szolgálattevője minden esetben köteles egymást értesíteni, **és az értesítést a Fejrovas előjegyzési naplóba előjegyezni.**

2.11.4.2. A vonali tolatásvezető az átvett kulcsokat visszatérés, illetve a következő állomásra való érkezés után azonnal köteles leadni a forgalmi szolgálattevőnek a Fejrovatos előjegyzési napló következő sorába történő bejegyzés mellett. A kulcsok átadásának, átvételének tényét a vonali tolatásvezető és a forgalmi szolgálattevő is köteles aláírni.

2.11.4.3. A pályamester, a biztosítóberendezési művezető, vagy megbízottja köteles az átvett kulcsokat az átvétel alkalmával meghatározott idő lejártá előtt visszahozni, vagy a következő állomás forgalmi szolgálattevőjének leadni. A visszaadás tényét és idejét a Fejrovatos előjegyzési napló folytatólagos sorában elő kell jegyezni és a bejegyzést mind a két dolgozó köteles aláírni.

2.11.4.4. A forgalmi szolgálattevő a szomszédos állomás által őrzendő váltózárkulcsokat, védelmi berendezés kulcsokat a legelső alkalmas vonattal köteles visszaküldeni. A kulcs átadásakor illetve leadásakor a 2.11.4.1. — 2.11.4.2. pontokban szabályozott módon kell eljárni.

Más váltózárkulcsok és védelmi berendezések kulcsainak kezelése

2.11.5. Más szolgálati ágak területén, továbbá sajátcélú vasúti pályahálózatok belső vágányzatán lévő váltók váltózárkulcsainak, a védelmi berendezés kulcsainak kezelését a **pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbsege** Végrehajtási Utasításban szabályozza.

Váltózárrés védelmi berendezés másodkulcsok

2.11.6. A váltózárok és védelmi berendezések másodkulcsait **a szolgálati helyre vonatkozó Végrehajtási Utasításban** kijelölt szolgálati helyen leolmozottan vagy páncélszekrényben kell őrizni.

Ezeket a kulcsokat az eredeti váltózárrés védelmi berendezés kulcsok használhatatlansága vagy elvesztése esetén kell igénybe venni (2.11.2. p.).

A másodkulcs felhasználásának okát a Hibaelőjegyzési könyvben elő kell jegyezni.

Megálló-rakodóhelyeken nem szabad váltózárrés védelmi berendezés másodkulcsokat őrizni illetve őriztetni.

Az eredeti kulcs elvesztését azonnal be kell jelenteni **az illetékes blokkmesteri szakasznak**, és az eseményt vizsgálni kell.

2.12. Váltóellenőrzés (Meggyőződés a váltók helyes állásáról)

Alapszabály

2.12.1. A vonatok érkezése, indulása illetve áthaladása előtt a váltók állítására kötelezett dolgozók minden esetben kötelesek váltóellenőrzést tartani. A váltóellenőrzés alkalmával meg kell győződni arról, hogy a vágányútban fekvő váltók a kijelölt vágányra vezetnek-e és hogy a figyelembe jövő védőváltók védőállásba állnak-e. A váltók állítására kötelezettek munkáját az ÁVU-ban kijelölt dolgozó (második személy) ellenőrizni köteles.

A váltók állításával megbízottak munkáját nem kell ellenőrizni akkor, ha az állomáson vagy a nyíltvonali szolgálati helyen csak egy, a váltó állításával, őrzésével megbízott dolgozó végez szolgálatot, vagy ha a váltókat a forgalmi szolgálattelvő maga állítja.

Váltóellenőrzés központi állítású váltóknál

2.12.2. Villamos úton központból állított váltók helyes állását a vágányút beállítása után a váltók állításával megbízottak és az ő munkájukat ellenőrzők egyaránt az ellenőrző berendezéseken megjelenő fények kiértékelésével kötelesek ellenőrizni.

Ha a váltók helyes állását az ellenőrző fények kiértékelésével nem lehet megállapítani, akkor a berendezés Kezelési Szabályzatában és az ÁVU-ban szabályozott módon kell ellenőrizni.

2.12.2.1. Vonóvezetékkel állított központi állítású váltók helyes állását a váltókezelő a vágányút beállítása után az állítóemelyűk helyzetének az Elzárási táblázat adataival történő egyeztetésével, a forgalmi szolgálattelvő a vágányút villamos lezárása után a forgalmi irodában lévő ellenőrző berendezés (tológomb, kallantyú és vágányúti blokkmező) helyzetének kiértékelésével köteles ellenőrizni.

Ha a forgalmi irodában nincs ellenőrző berendezés, vagy ha van, de használhatatlan és az állítóközpontban vezető váltókezelő, külső forgalmi szolgálattelvő (második személy) is végez szolgálatot, akkor az ellenőrzést csak ők végzik, a forgalmi szolgálattelvő részéről a váltók helyes állásának ellenőrzése elmarad. Ha az állítóközpontban a váltókezelő egyedül végez szolgálatot, akkor a forgalmi szolgálattelvő vagy az ÁVU-ban kijelölt dolgozó a váltók helyes állását az állítóközpontban köteles ellenőrizni.

Abban az esetben, ha a vonóvezetékes központi állítású váltók állító-emeltyűit kiiktatják és helyette a váltókat emeltyűpótló váltózárral szerelik fel, akkor a váltóellenőrzést a 2.12.4.1. pont szerint kell megtartani.

Váltóellenőrzés helyszíni állítású központból reteszeltető váltóknál

2.12.3. Helyszíni állítású, központból reteszeltető váltók helyes állását a váltókezelő vágányút beállításakor a helyszínen, majd a váltók reteszeléskor a reteszelőemeltyű (emeltyűk) helyzetének az Elzárási táblázat adataival történő egyeztetésével köteles ellenőrizni.

Ha a váltókezelői szolgálati helyen második személy is (1.2.4., 1.2.56., 1.2.120., 1.2.123. pont) végez szolgálatot, akkor a váltók reteszelése után ezek a dolgozók is kötelesek a reteszelőemeltyűk helyzetét egyeztetni az Elzárási táblázat adataival. A forgalmi szolgálattevő mindkét esetben a forgalmi irodában levő ellenőrző berendezés megtekintésével köteles meggyőződni a váltók helyes állásáról.

Ha a forgalmi irodában nincs ellenőrző berendezés vagy ha van, de használhatatlan, akkor a követendő eljárásra a 2.12.2.1. pontban foglaltak érvényesek.

Helyszíni állítású és központból villamos úton reteszelt váltók helyes állását az ellenőrző berendezés fényjeinek kiértékelésével kell ellenőrizni. Ha a villamos reteszelőberendezés használhatatlan, akkor a Kezelési Szabályzatban és az ÁVU-ban foglaltak szerint kell eljárni.

Váltóellenőrzés váltózáras váltóknál

2.12.4. Váltózárral felszerelt helyszíni állítású váltók helyes állásának ellenőrzését az alábbiak szerint kell végezni.

2.12.4.1. Ha a szolgálati helyen kulcsrögzítő biztosítóberendezés van, akkor a lezárt váltók kulcsait egyeztetni kell a Lezárási táblázat adataival és a váltózárkulcsokat a Kezelési Szabályzatban előírt módon el kell helyezni a berendezésben. A berendezést az előírt módon kezelni kell és a szolgálati helyiségben, illetve a forgalmi szolgálattevő a forgalmi irodában köteles az ellenőrző berendezés jelzésének kiértékelésével meggyőződni a váltók helyes állásáról (2.10.4.p.).

2.12.4.2. Ha a szolgálati helyen váltózárkulcs-azonosító berendezés van, akkor a váltókezelő a szolgálati helyiségbe vitt váltózárkulcsokat köteles egyeztetni a Lezárási táblázat adataival, és ha megállapította, hogy a váltókat helyesen zárta le, a váltózárkulcsokat a Kezelési Szabályzatban előírt módon el kell helyezni a berendezésben. A berendezést az előírt módon kezelni kell, és jelenteni kell a vágányút beállítását. A forgalmi szolgálattevő a villamos lezárás elvégzése után a forgalmi irodában köteles

az ellenőrző berendezés jelzésének kiértékelésével meggyőződni a váltók helyes állásáról.

2.12.4.3. Ha a szolgálati helyen nincs kulcsrögzítő biztosítóberendezés vagy váltózárkulcs-azonosító berendezés, illetve az ilyen berendezés használhatatlan, akkor a váltókezelő a bevitt váltózárkulcsokat köteles egyenként egyeztetni a Lezárási táblázat adataival. Ha megállapította, hogy a váltókat helyesen zárta le, akkor a vágányút beállításának bejelentésével együtt köteles felsorolni, hogy milyen számú váltók (vágányzáró sorompó, kisiklasztósaru), milyen jelű kulcsai vannak a kezében. A forgalmi szolgálattevő a bejelentett adatokat köteles egyeztetni a Lezárási táblázattal. Ha a váltókezelői szolgálati helyiségben második dolgozó is végez szolgálatot, akkor a kulcsegyeztetést ez a második dolgozó a váltókezelővel közösen köteles elvégezni.

Nem biztosított állomásokon — kivéve a kulcsazonosító berendezéssel felszerelt szolgálati helyeket — ahol a váltózárkulcs egyeztetés céljából nincs második dolgozó, ott a forgalmi szolgálattevő az előző bekezdésben előírt kulcsegyeztetés után köteles az ÁVU-ban kijelölt helyről meggyőződni arról, hogy a váltók a kijelölt vágányra vezető állásban állnak-e. A forgalmi szolgálattevő a váltóellenőrzés megtartását köteles előjegyezni.

Igy kell eljárni a biztonsági betéttel lezárt váltóknál is.

2.12.4.4. Ha a szolgálati helyen váltókezelői szolgálati helyiség nincs, de a váltókörzet és a forgalmi iroda között értekezési lehetőség van, akkor a váltók helyes állását úgy kell ellenőrizni, mintha a váltókezelő a szolgálati helyiségben egyedül végezne szolgálatot. A váltókezelő ilyenkor a lezárt váltók kulcsait kulcsszekrény hiányában magánál tarthatja.

2.12.4.5. Ha a szolgálati helyen a váltókörzet és a forgalmi iroda között nincs távbeszélő-kapcsolat, akkor a váltókezelő a lezárt váltók kulcsait köteles a forgalmi irodába vinni és ott a forgalmi szolgálattevővel együtt egyeztetni a Lezárási táblázattal.

2.12.4.6. Ha egy vonat után 15 percen belül más vonat részére kell vágányutat beállítani, akkor az első vonat vágányút-beállításának ellenőrzése és bejelentése után a váltóellenőrzésben részt vevő második dolgozó a másik vonat vágányútja szempontjából figyelembe jövő váltók kulcsait, azok átvételének a Fejrovas előjegyzési naplóban történő elismertetése után a váltókezelőnek visszaadhatja. Ilyenkor az első vonatot a másik vonat vágányútja szempontjából figyelembe jövő váltók közelében kell fogadni.

2.12.4.7. Állandóan zárva tartott váltók helyes állását — ha erre lehetőség van — a váltókezelő, a nyílt vonalon pedig az ott szolgálatot végző dolgozó a váltójelzők jelzésének megtekintésével köteles ellenőrizni. A lezárt váltók kulcsait őrző dolgozó pedig köteles meggyőződni, hogy a helyes állásnak megfelelő kulcsok vannak-e a birtokában (2.11.2. p.).

Ha a nyíltvonalon lévő váltózár és védelmi berendezés kulcsot őrző forgalmi szolgálattevő váltózár- és védelmi berendezés kulcsot vonali tolatásvezetőnek, pályamesternek, vagy biztosítóberendezési művezetőnek illetve megbízottjának vagy lakatosnak adott ki, akkor vonatfogadás illetve indítás előtt köteles ellenőrizni, hogy a kiadott kulcsot visszahozták-e, vagy leadták-e a következő állomáson, továbbá azt, hogy a nyílt vonalon tolatást végző vonat, illetve az sajátcélú vasúti pályahálózaton tartózkodó kiszolgáló menet vonali tolatásvezetője jelentést tett-e a berendezés szabályszerű kezeléséről, továbbá a kiágazási váltóknak a nyílt vonal folytatásának megfelelő állásban történt lezárásáról.

2.12.4.8. Ha a védőváltókat nem kell állítani vagy lezárni, akkor helyes állásukról rátekintéssel távolabbi helyről is meg lehet győződni.

Váltóellenőrzés helyszíni állítású le nem zárt váltóknál

2.12.5. Helyszíni állítású le nem zárt váltók helyes állásáról érkező és áthaladó vonatok előtt a váltók állításával megbízott és az ő munkáját ellenőrző második dolgozó egyaránt valamennyi váltónál a helyszínen köteles meggyőződni. A második személy az ÁVU-ban kijelölt helyen tartandó könyvbe vagy Fejrovas előjegyzési naplóba köteles: „..... óra perc váltóellenőrzés asz. vonat részére asz. vágányra (vágányról)” szöveget írni és a váltó állításával megbízott dolgozó is köteles ezt a bejegyzést aláírni.

Induló vagy megállás után induló vonat előtt a vonat által gyökkel szemben érintendő váltók helyes állásáról csak a váltóállítással megbízott dolgozó köteles meggyőződni. A meggyőződés történhet rátekintéssel távolabbi helyről is. Ha a váltó állása távolabbi helyről nem látható, vagy ha a váltót át kell állítani, akkor a gyökkel szemben érintett váltó helyes állásáról a váltó állításával megbízott dolgozó a váltónál köteles meggyőződni. Ezt az ellenőrzést nem kell előjegyezni. Ha az induló vagy a megállás után induló vonat csúccsal szemben érint váltót, akkor a váltóellenőrzést az előző bekezdésben szabályozott módon kell végrehajtani.

2.13. Jelentés a vágányút beállításáról

A jelentés ideje és módja

2.13.1. A vágányút beállítására utasított dolgozók a vágányút beállítását, továbbá a vágányút- és váltóellenőrzés megtartását, valamint a rögzítősaruk felügyelet alatti tartását távbeszélőn, annak használhatatlansága esetén az ÁVU-ban előírtak szerint: „A.....sz. vonat bejárata (kijárata) szabad a.....sz. vágányra (vágányról)” szöveggel kötelesek a forgalmi szolgálattevőnek bejelenteni. A jelentést azok a dolgozók kötelesek leadni, akik a forgalmi szolgálattevőtől a vágányút beállítására utasítást kaptak. A jelentéstétel sorrendjét az ÁVU-ban kell szabályozni. A **pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbsege** engedélyezheti, hogy a szolgálati hely egyazon végén lévő szolgálati helyekről a jelentést egy kijelölt szolgálati helyre tegyék meg. Ebben az esetben a forgalmi szolgálattevőnek csak az ott szolgálatot teljesítő dolgozó tesz valamennyi szolgálati hely felsorolásával közös jelentést.

2.13.2. Nem kell a vágányút beállításáról jelentést tenni, ha a forgalmi szolgálattevő személyesen, vagy a berendezés útján részt vesz a váltóellenőrzésben.

3. ÚTSOROMPÓK, ÚTSOROMPÓK KEZELÉSE

Az útsorompó kezelés általános szabályai

3.1. A vasúti átjáró (az Utasításban egységesen: útátjáró) biztosítására szolgáló berendezések: a fénysorompó, a félsorompóval kiegészített fénysorompó (az Utasításban együttesen: fénysorompó) és a teljes sorompó. A továbbiakban a fénysorompó és a teljes sorompó együttesen: útsorompó. Az útsorompót — kivéve vonatközlekedés esetén a vonat által vezérelt önműködő fénysorompót — a kijelölt dolgozó köteles vonatközlekedés előtt, továbbá tolatás tartamára lezárni. Ha az útátjárót jelzőőrrel kell fedezni, akkor a jelzőőr is ezekben az esetekben köteles az út (a forgalmi utasításban: közút) forgalmának védelméről gondoskodni.

3.1.1. Szigorúan tilos az útsorompót — a felhívásos vagy időszakosan kezelt teljes sorompót kivéve — vonatközlekedési és tolatási szünetekben zárva tartani és ezzel a közúti közlekedést zavarni.

3.1.2. Útsorompót 10 percnél hosszabb ideig vonatközlekedés miatt folyamatosan zárva tartani csak a közlekedési hatóság által engedélyezett helyeken szabad. A 10 percnél hosszabb ideig zárva tartható útsorompót erre utaló felirattal meg kell jelölni. Az útsorompót tolatáskor nem szabad 10 percnél hosszabb ideig zárva tartani.

3.1.3. A kézi állítású teljes sorompó hajtóművét lezáráskor és felnyitáskor mindig a végállásig kell működtetni a Kezelési Szabályzatban előírtak szerint.

3.1.4. A kezelési helyről áttekinthető útátjáró teljes sorompójának lezárása alkalmával ügyelni kell arra, hogy a sorompórudak közé ne záródjon gyalogos, közúti jármű vagy nagyobb testű állat.

3.1.5. Ha az útátjárón a legközelebbi vonatig el nem hárítható akadály keletkezik, akkor a nyíltvonali sorompókezelő (jelzőőr) köteles erről a szomszédos szolgálati helyek vonatfogadásra kötelezett dolgozóit és a szomszédos állomások forgalmi szolgálattevőit, az állomási sorompókezelő (jelzőőr) pedig a forgalmi szolgálattevőt azonnal értesíteni és az útátjárót a vágány mellett a nyílt vonal mindkét iránya felől, állomáson pedig a nyílt vonal felől az F.1. sz. Jelzési Utasításban szabályozott módon fedezni. Az útátjáró felé az akadály elhárításáig nem szabad vonatot indítani, az útban lévő vonatokat pedig meg kell állítani.

Ha közvetlenül veszélyeztetett vonat van útban, akkor a sorompókezelő (jelzőőr) köteles minden más intézkedés megtétele előtt az érkező vonat felé sietni és azt kézi jelzéssel megállítani.

3.1.6. A vonatszemélyzetet a nyíltvonali útsorompó használhatatlansága esetén az útátjáró helye szerinti két szomszédos forgalomszabályozást végző állomás forgalmi szolgálattevője köteles értesíteni. A mozdonyvezető a használhatatlan útsorompó megközelítésére az utasítás 15.9.5. pontjában foglalt szabályokat köteles alkalmazni.

A sorompókezelők és a jelzőőrök értesítése az indítandó vonatról

3.2. Az útsorompók kezelőinek értesítését az indítandó vonat számáról és előre látható indulási idejéről az utasítás 15.9.1. pontja, az értekezés lehetetlensége esetén teendő intézkedéseket a 3.12., 15.9.4. pontjai tartalmazzák. Érvényes ez a sajátcélú vasúti pályahálózatok összekötő- vagy csatlakozó vasúti pályái mellett szolgálatot végző sorompókezelőkre illetve jelzőőrökre is.

Az útsorompók lezárása, felnyitása

3.3. Jelzővel függésben lévő útsorompót a jelző állítása előtt le kell zárni, ügyelve arra, hogy a korai jelzőállítás indokolatlanul ne késleltesse a közúti közlekedést.

Jelzővel függésben nem lévő nyíltvonali útsorompót kezelő dolgozó a vonat kiszámított érkezési ideje előtt 4 perccel korábban köteles az útsorompót lezárni, a jelzőőr pedig a közúti közlekedést leállítani.

3.3.1. A vonat számáról és előrelátható indulási idejéről értesített sorompókezelők, illetve az útátjárót fedező jelzőőrök az előre látható indulási idő és a vonat legnagyobb sebességének megfelelő menetidejének — ha ilyen nincs, az alapsebességének megfelelő menetidejének — összegzésével kötelesek a vonat várható érkezési idejét kiszámítani, és az útsorompót az előírt időben lezárni, illetve a közúti közlekedést kézi jelzéssel leállítani.

A sorompókezelőkkel Menetrendjegyzéken kell közölni — az állomástól az útátjáróig terjedő távolságra — a vonatok legnagyobb illetve alapsebességéhez tartozó menetidejét. A jelzőőrökkel a Menetidők táblázatos kimutatásán kell a menetidőket közölni (13.5. p.).

Rendkívüli áthaladásról, a sorompókezelőt illetve a jelzőört értesíteni kell, aki a figyelembe jövő menetidőt 2 perccel csökkentve köteles számításba venni.

3.3.2. Az útsorompót — kivéve az önműködő oldású fénysorompókat — a vonat végének és az esetleges tolómozdonyának az útátjárón történő áthaladása után kell felnyitni. Felnyitás előtt meg kell győződni arról, hogy nem indokolja-e más mozgás az útsorompó további zárva tartását.

3.3.3. Önműködő térközbiztosító berendezéssel felszerelt vonalakon a térközbiztosító berendezés használhatatlansága esetén az első, beállított menetiránnyal szemben állomástávolságú követési rendben közlekedő vonat személyzetét az Utasítás 3.6.3. pontjában előírtak szerint értesíteni kell:

- a fénysorompó használhatatlanságáról,
- a villogó fehér fény megmaradásáról,
- az útátjáró előtti megállásról, ha a vonat áthaladásával a közúti forgalmat veszélyezteti.

A beállított menetiránnyal szemben állomástávolságú követési rendben közlekedő és a nyíltvonali fénysorompók használhatatlanságáról az Utasítás 3.6.3. pontjában előírtak szerint értesített első vonat után indított követő vonat(ok), illetve a beállított menetiránynak megfelelően állomástávolságú követési rendben közlekedő valamennyi vonat személyzetét az Utasítás 3.6.2. pontjában előírtak szerint értesíteni kell a nyíltvonali fénysorompó használhatatlanságáról.

A térközbiztosító berendezés használhatatlanságának időtartama alatt a nyíltvonali fénysorompók zavarfeloldását megkísérelni nem szabad.

3.3.4. Ha az útsorompót kezelő — fénysorompó esetén az a dolgozó, akinek szolgálati helyén a visszajelentő készülék van — illetve a jelzőör járműmegfutamodást vesz észre, vagy arról értesítést kap, akkor köteles az útsorompót azonnal lezárni, illetve a közúti közlekedést leállítani.

Eljárás a fénysorompó zavarjelzése, valamint visszajelentő fényeinek hibája esetén

3.4. A nyíltvonali fénysorompó berendezés zavarjelzése esetén a két szomszédos forgalomszabályozást végző állomás forgalmi szolgálattevője köteles egymást értesíteni. Ha a visszajelentő készülék nyíltvonali szolgálati helyen van, akkor a felügyeletével és ellenőrzésével megbízott dolgozó köteles a zavarról a két szomszédos forgalomszabályozást végző állomás forgalmi szolgálattevőjét értesíteni, mely értesítést a Fejrovas előjegyzési naplóban időpont megjelöléssel kell bizonylatolni. Ha a nyíltvonali fénysorompó visszajelentő készüléke valamely szomszédos forgalomszabályozást végző állomáson nem a forgalmi irodában, hanem az állomás más szolgálati helyén (pl. váltókezelői őrhely) van, akkor a felügyeletével és ellenőrzésével megbízott dolgozó köteles a zavarról a forgalmi szolgálattevőt értesíteni,

mely értesítést a Fejrovas előjegyzési naplóban időpont megjelöléssel kell bizonylatolni. Ezt követően az értesített forgalmi szolgálattevő köteles a zavarról a szomszédos forgalomszabályozást végző állomás forgalmi szolgálattevőjét értesíteni.

A zavar feloldását azonnal meg kell kísérelni, ha a nyíltvonalai fénysorompó berendezés kezelője előzetesen meggyőződött arról, hogy az útátjáró felé vonat nincs útban, illetve az állomásköz felszabadult.

A zavarjelzés feloldása érdekében az állomásköz felszabadulását a vonat feltartóztatásával is biztosítani kell és vonatot csak akkor szabad indítani mindkét állomásról, ha a zavar feloldás eredményes volt, vagy használhatatlanság esetén a vonatszemélyzetet értesítették.

Nyíltvonalai fénysorompó berendezés zavar feloldásának eredményességéről, vagy eredménytelenségéről a két szomszédos forgalomszabályozást végző állomás forgalmi szolgálattevője köteles egymást értesíteni. Ha a nyíltvonalai fénysorompó berendezés visszajelentő készüléke nyíltvonalai szolgálati helyen van, akkor a zavarfeloldás eredményességéről, vagy eredménytelenségéről, annak felügyeletével és ellenőrzésével megbízott dolgozó köteles a két szomszédos forgalomszabályozó állomás forgalmi szolgálattevőjét értesíteni. Ha a nyíltvonalai fénysorompó visszajelentő készüléke valamely szomszédos forgalomszabályozást végző állomáson nem a forgalmi irodában, hanem az állomás más szolgálati helyén (pl. váltókezelői őrhely) van, a zavarfeloldás eredményességéről, vagy eredménytelenségéről, annak felügyeletével és ellenőrzésével megbízott dolgozó köteles a forgalmi szolgálattevőt értesíteni. Ezt követően az értesített forgalmi szolgálattevő köteles a zavarfeloldás eredményességéről, vagy eredménytelenségéről a szomszédos forgalomszabályozást végző állomás forgalmi szolgálattevőjét értesíteni.

A fénysorompók zavarjelzésével és zavarfeloldásával kapcsolatos részletes rendelkezéseket a berendezések Kezelési Szabályzata tartalmazza.

3.4.1. A nyíltvonalai fénysorompó berendezés visszajelentő fényeinek hibája esetén a berendezések Kezelési Szabályzatában előírtak szerint kell eljárni. Ha a visszajelentő készülék nyíltvonalai szolgálati helyen van, akkor a felügyeletével és ellenőrzésével megbízott dolgozó köteles a Kezelési Szabályzatban előírtak szerint eljárni és erről mindkét állomás forgalmi szolgálattevőjét értesíteni.

<p>A fénysorompó használhatatlanságának esetei</p>

3.5. Használhatatlan a nyíltvonalai-, továbbá az állomási fénysorompó, ha:

- a berendezés zavarának észlelése után — a Kezelési Szabályzatban előírtak betartása mellett — nem lehet a zavart megszüntetni,
- a berendezést kikapcsolták,
- bármely esetben a kézi kezelés ellenére a villogó fehér fény a fénysorompón megmarad,
- a helyhez kötött jelző (Útsorompót ellenőrző fedezőjelző, Fénysorompót ellenőrző útátjárójelző, Mellékvonali ellenőrző jelző) használhatatlanságra utaló, vagy továbbhaladást tiltó jelzést ad,
- nyíltvonali szolgálati helyre visszajelentett fénysorompó **esetén, ha az értekezés a nyíltvonali szolgálati hellyel lehetetlen, és helyhez kötött jelző a használhatatlanságra utaló, vagy továbbhaladást tiltó jelzést nem ad,**
- olyan mértékben megsérül (pl. fénysorompó berendezés jelzőjének összetörése, kidőlése stb.), hogy funkcióját nem képes betölteni.

Az önműködő térközbiztosító berendezés használhatatlansága esetén az állomásközben lévő nyíltvonali fénysorompókat használhatatlannak kell tekinteni.

Eljárás a nyíltvonali fénysorompó használhatatlansága esetén

3.6. A 3.4. pont szerinti zavarfeloldás eredményességéről illetve a fénysorompó használhatatlanságáról az útátjáró helye szerinti két szomszédos forgalomszabályozást végző állomás forgalmi szolgálattevője köteles egymást értesíteni. Az értesítés szövegét, időpontját és az érintett útsorompó számát a két szomszédos forgalomszabályozást végző állomás forgalmi szolgálattevője köteles előjegyezni a Fejrovas előjegyzési napló külön sorában. Ha a visszajelentő készülék nyíltvonali szolgálati helyen van, akkor a felügyeletével és ellenőrzésével megbízott dolgozónak a fénysorompó használhatatlanságát illetve a zavarfeloldás eredményességét jelentenie kell mindkét szomszédos forgalomszabályozást végző állomás forgalmi szolgálattevőjének (1.5.2.p.).

3.6.1. Ha az Útsorompót ellenőrző fedező jelző, a Fénysorompót ellenőrző útátjárójelző, a Mellékvonali ellenőrző jelző a fénysorompó használhatatlanságára illetve a biztonságot nem veszélyeztető hibára utaló jelzést ad, akkor a mozdony személyzet ezt a körülményt **a rendelkezésre álló értekező berendezésen köteles azonnal a forgalmi személyzettel (forgalmi vonalirányító, forgalmi szolgálattevő) közölni.**

3.6.2. A nyíltvonali fénysorompó használhatatlanságáról a közlekedő vonatok személyzetét — a már nem értesíthető vonatok kivételével — értesíteni kell.

3.6.3. Ha a nyíltvonali fénysorompón a kézi kezelés ellenére a villogó fehér — megtévesztő — fény nem szüntethető meg, akkor a közlekedő vonatok vonatszemélyzetét értesíteni kell:

- a fénysorompó használhatatlanságáról,
- a villogó fehér fény megmaradásáról,
- az útátjáró előtti megállásról, ha a vonat áthaladásával a közúti forgalmat veszélyezteti.

3.6.4. Nem kell a vonatszemélyzetet értesíteni, ha:

- az útátjárót jelzőőr fedezi, aki értesíthető volt,
- az útátjárót a közúti forgalom elől lezárták,
- a helyhez kötött jelző (Útsorompót ellenőrző fedezőjelző, Fénysorompót ellenőrző útátjárójelző, Mellékvonali ellenőrző jelző) a használhatatlanságról jelzést ad,
- a vonat által vezérelt fénysorompó üzemképes működését helyhez kötött főjelző (nem önálló jelzéssel) ellenőrzi.

3.6.5. A nyíltvonali útátjárók helyét és biztosítási módját — kiemelve azokat az önműködő fénysorompókat, melyeknek üzemképes működését ellenőrző-, vagy főjelző ellenőrzi — az ÁVU-ban kell felsorolni és kimutatás formájában a forgalmi irodában kifüggeszteni.

A kimutatáshoz szükséges adatokat a **pályahálózat működtető területi illetékes szervezeti egysége** köteles az érintett állomás részére megadni.

**Eljárás az állomási
fénysorompó
használhatatlansága esetén**

3.7. Az állomási fénysorompó használhatatlanságáról a bejáró vonat személyzetét — a 3.7.3. pontban előírt esetek kivételével — élőszóval, a kijáró vonat személyzetét Írásbeli rendelkezéssel köteles a forgalmi szolgálattevő értesíteni.

3.7.1. Ha az állomási fénysorompón a biztosítóberendezés kezelése után a — megtévesztő — villogó fehér fény nem szüntethető meg, akkor a bejáró vonat személyzetét élőszóval, a kijáró vonatok személyzetét Írásbeli rendelkezéssel értesíteni kell:

- a fénysorompó használhatatlanságáról,
- a villogó fehér fény megmaradásáról,
- az útátjáró előtti megállásról, ha a vonat áthaladásával a közúti forgalmat veszélyezteti.

3.7.2. Forgalmi személyzettel nem rendelkező szolgálati helyeken az állomási fénysorompó használhatatlanságáról (a közút felé sötét, illetve megtévesztő villogó fehér fényvel jelzést adó) a közlekedő vonatok (be-, illetve kijáró vonatok egyaránt) személyzetét élőszóval köteles a forgalomszabályozást végző forgalmi szolgálattevő értesíteni.

3.7.3. Nem kell a vonatszemélyzetet értesíteni, ha:

- az útátjárót jelzőőr fedezi, aki értesíthető volt,
- a Kezelési Szabályzatban előírtak szerint a villogó fehér fényjelzés megszüntethető (a fénysorompó sötétre kapcsolható) és a vonat Hívójelzéssel bejáratható,
- az útátjárót a közúti forgalom elől lezárták.

**A fénysorompó berendezés
kikapcsolása**

3.8. A fénysorompó berendezés kikapcsolása szükségessé válhat előre látható és előre nem látható okok miatt. A szükséges intézkedések és előjegyzések megtételére vonatkozó előírásokat a 11. sz. Függelék tartalmazza.

**Eljárás teljes sorompó
használhatatlansága esetén**

3.9. Állomási teljes sorompó használhatatlanságáról azonnal jelentést kell tenni a forgalmi szolgálattevőnek, nyíltvonali teljes sorompó használhatatlanságáról pedig mindkét szomszédos forgalomszabályozást végző állomás forgalmi szolgálattevőjének (1.5.2.p.).

3.9.1. Teljes sorompó használhatatlansága esetén a közúti közlekedést vonatközlekedés tartama alatt és tolatás közben jelzőőr (jelzőőrök) kirendelésével kell biztosítani.

Nyíltvonali teljes sorompó használhatatlansága esetén a jelzőőr kikerkezéséig — ha a kezelés helyétől távol van az útátjáró, vagy ha a jelzőőri feladatok ellátására igénybe vehető dolgozó helyből nem biztosítható — a közlekedő vonatok személyzetét értesíteni kell:

- a teljes sorompó használhatatlanságáról,
- a sorompórudak nyitott helyzetéről,
- az útátjáró előtti megállásról, ha a vonat áthaladásával a közúti forgalmat veszélyezteti.

Ha a nyíltvonali teljes sorompó használhatatlanságakor az állomásközben a sorompó felé már olyan vonat van útban, melynek személyzete nem volt értesíthető a sorompó használhatatlanságáról, akkor a sorompókezelő köteles a vonatot élőszóval történő értesítés végett megállítani, illetve a pályaszemélyzet valamely tagja által megállíttatni.

Állomási teljes sorompó használhatatlansága esetén a jelzőőr kikerkezéséig — ha a jelzőőri feladatok ellátására igénybe vehető dolgozó helyből nem biztosítható — a bejáró vonat személyzetét élőszóval, a kijáró vonat személyzetét Írásbeli rendelkezéssel értesíteni kell:

- a teljes sorompó használhatatlanságáról,
- a sorompórudak nyitott helyzetéről,
- az útátjáró előtti megállásról, ha a vonat áthaladásával a közúti forgalmat veszélyezteti.

3.9.2. Teljes sorompó használhatatlansága esetén nem kell a vonatszemélyzetet értesíteni, ha:

- az útátjárót jelzőőr fedezi, aki értesíthető volt,
- az útátjárót a közúti forgalom előtt lezárták.

Intézkedés az útsorompó használhatatlanságának elhárítására, jelzőőrök kirendelésére

3.10. Fénysorompó használhatatlansága esetén azon állomás forgalmi szolgálattevője köteles a biztosítóberendezési szakszolgálatot az előírt módon értesíteni, akinek a forgalmi irodájában vagy az állomás más szolgálati helyén sorompó visszajelentő készülék van. Ha a visszajelentő készülék nyíltvonali szolgálati helyen van, akkor a felügyeletével és ellenőrzésével megbízott dolgozó jelentése alapján a páros számú vonatot indító állomás forgalmi szolgálattevője köteles a biztosítóberendezési szakszolgálat értesítésére intézkedni.

3.10.1. Az Útsorompót ellenőrző fedezőjelzővel, Fénysorompót ellenőrző útátjárójelzővel, Mellékvonali ellenőrző jelzővel ellenőrzött fénysorompó használhatatlansága esetén annak az állomásnak a forgalmi szolgálattevője köteles a biztosítóberendezési szakszolgálatot értesíteni, ahol a vonat-személyzet erről jelentést tett.

3.10.2. Teljes sorompó használhatatlansága esetén a páros számú vonatot indító állomás forgalmi szolgálattevője köteles értesíteni a biztosítóberendezési szakszolgálatot.

3.10.3. Ha a hibaelhárítást végző személy a hibát megjavítani nem tudja (a fénysorompót előre nem láthatóan kikapcsolja): a hiba okát, a javítás előírt időn belüli elmaradását, valamint „.....dátum óra perctől-..... állomások között (.....állomáson) a(z)sz. szelvényben lévő útátjáró fedezéséről gondoskodni kell” szöveget köteles bejegyezni az illetékes szolgálati hely — a vonali önműködő fénysorompók esetében azon szolgálati hely, ahová a fénysorompó távviszajelentését kiépítették — Hibaelőjegyzési könyvébe és Fejrovatos előjegyzési naplójába. Távviszajelentés nélküli fénysorompó esetében — Fénysorompót ellenőrző útátjárójelzővel, Mellékvonali ellenőrző jelzővel vagy Útsorompót ellenőrző fedezőjelzővel ellátott sorompó — a fentieket a hibaelhárítást végző kérésére ott kell bejegyezni, ahol a meghibásodást bejegyezték (Függ. 11.2.7.)

Teljes sorompó megrongálódása és hibája esetén is az előbbiek szerint kell eljárni, ha a hibaelhárítás haladéktalanul nem végezhető el.

3.10.4. Használhatatlan állomási útsorompóhoz az állomásfőnök illetve a forgalmi szolgálattevő köteles jelzőőrt (jelzőőröket) kirendelni. Ha az állomáson nincsen erre a célra igénybe vehető dolgozó szolgálatban, akkor a 3.10.6. pont szerint kell eljárni.

3.10.5. A Hibaelőjegyzési könyvben és a Fejrovatos előjegyzési naplóban történt bejegyzés alapján a forgalmi szolgálattevő a használhatatlan

útsorompó megjavításának késedelmét köteles a területi főüzemirányítónak azonnal bejelenteni.

3.10.6. A forgalmi vonalirányító, területi főüzemirányító a kapott jelentés (távirat, fax stb.) alapján értesíti a területi biztosítóberendezési diszpécser, aki köteles a Hibaelőjegyzési könyvben bejegyzett időpontra jelzőőr (jelzőőrök) kirendeléséről gondoskodni.

3.10.7. Az előírt időpontra jelzőőri szolgálatot biztosítani kell, ennek hiányában vonat nem indítható.

3.10.8. Sorompókezelőt — helyből kezelt teljes sorompó kezelőjét kivéve — akkor szabad jelzőörként igénybe venni, ha a sorompó kezelésén kívül más forgalmi tevékenysége nincs.

Jelzőőr (jelzőőrök) alkalmazása
--

3.11. Jelzőőrt kell alkalmazni:

- a) teljes sorompó használhatatlansága esetén vonatközlekedés és tolatás közben (3.9.1.p.),
- b) útsorompóval fel nem szerelt útátjárónál, továbbá a fényorompó használhatatlansága esetén tolatás közben,
- c) csökkentett szolgáltatási szintű vasúti pályán (ahol a vasúti személyszállítási közszolgáltatás szünetel), a sajátcélú vasúti pályahálózat részét képező vasúti pályán, valamint sajátcélú vasúti pályahálózat összekötő-, vagy csatlakozó vasúti pályán lévő olyan útsorompóval fel nem szerelt útátjáróknál vonatközlekedés és tolatás közben, ahol az útátjáró biztosítását (fedezését) a közlekedési hatóság előírta,
- d) tolt menetben történő sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálás esetén valamennyi útsorompóval fel nem szerelt útátjárónál vonatközlekedés és tolatás közben,
- e) előre látható okból kikapcsolt fényorompónál a vágányzári utasításban illetve Végrehajtási Utasításban elrendelt esetben,
- f) a fényorompó használhatatlansága esetén, ha a hiba megszüntetésének ideje meghaladja a miniszteri rendeletben meghatározott határidőt (11.sz. Függelék).

3.11.1. Ha a csökkentett szolgáltatási szintű vasúti pályán (ahol a vasúti személyszállítási közszolgáltatás szünetel), a sajátcélú vasúti pályahálózat részét képező vasúti pályán, a sajátcélú vasúti pályahálózat összekötő- vagy csatlakozó vasúti pályán jelzőőrrel fedezendő illetve helyből kezelt útsorompó van, de a helyszínen vasutas dolgozó nem végez szolgálatot: jelzőőrt (sorompókezelőt) a kiszolgáló menettel kell a helyszínre szállítani.

A menetet az útátjáró előtt meg kell állítani és azon csak az út fedezése után szabad áthaladni. Áthaladás után meg kell állni a jelzőőr

(sorompókezelő) felvétele céljából, ha a további munkáknál nem nélkülözhető.

Részletes rendelkezéseket a sajtócélnál vasúti pályahálózat végrehajtási utasításának kell tartalmaznia.

3.11.2. Ha az útsorompó használhatatlansága miatt jelzőőr kirendelése válik szükségessé, akkor ezzel egyidejűleg gondoskodni kell a szolgálat ellátás feltételeiről (értekezési lehetőség, ideiglenes tartózkodási hely, Fejrovatos előjegyzési napló, Menetidők táblázatos kimutatása, jelzőeszközök, jól járó óra, jó láthatóságot biztosító védőmellény stb.).

Eljárás, ha az értekezés lehetetlen

3.12. Ha a sorompókezelő illetve a jelzőőr és az állomások forgalmi szolgálattevői között az értekezés lehetlenné válik: a sorompókezelő illetve a jelzőőr köteles a pályát állandóan figyelni, és vonat vagy megfutamodott jármű közeledésekor az útsorompót lezárni, illetve kézi jelzéssel a közúti közlekedést leállítani. Ugyanígy kell eljárni, ha a jelzőőr tartózkodási helyén nincs értekezési lehetőség. (A forgalmi szolgálattevők és a mozdonyvezetők teendőire lásd a 15.9.4. — 15.9.5. pontok rendelkezéseit).

Eljárás a Vasúti átjáró kezdete-jelző, illetve az Útátjárójelző hiánya, valamint a fénysorompó berendezés jelzőjének megrongálása összetörése, kidöntése esetén

3.13. Útsorompóval fel nem szerelt útátjáróknál, valamint a fénysorompó berendezés jelzőjének megrongálása, összetörése, kidöntése esetén a közút mellett elhelyezett "Vasúti átjáró kezdete" illetve "Két-vagy több vágányú vasúti átjáró kezdete" (András kereszt) jelző, továbbá a vasúti pálya mellett elhelyezett Útátjárójelző hiányát felfedező dolgozó köteles a forgalmi szolgálattevőt, nyílt pályáról az egyik állomás forgalmi szolgálattevőjét értesíteni.

Az értesített forgalmi szolgálattevő a jelzők hiányát köteles előjegyezni a Fejrovatos előjegyzési naplóba és a szomszédos forgalomszabályozást végző állomás forgalmi szolgálattevőjét, valamint az illetékes pályamestert értesíteni.

Az értesített pályamester soron kívül köteles — legkésőbb 24 órán belül — a jelzők ideiglenes pótlásáról gondoskodni és a pótlás tényét valamelyik szomszéd állomás Fejrovatos előjegyzési naplójában előjegyezni.

Az útátjáró helye szerinti két szomszédos forgalomszabályozást végző állomás forgalmi szolgálattevője köteles a vonatszemélyzetet értesíteni:

- a "Vasúti átjáró kezdete", "Két-vagy több vágányú vasúti átjáró kezdete" (András kereszt) jelző hiányáról és a megközelítés sebességéről,
- a vasúti pálya mellett elhelyezett Útátjárójelző hiányáról.

4. TOLATÓSZOLGÁLAT

4.1. Általános rendelkezések

Alapszabályok

4.1.1. Engedély, továbbá tolatásvezető illetve gurításvezető jelenléte és személyes vezetése nélkül nem szabad tolatni illetve gurítani (4.1.17.1. pont). Engedélyt a tolatásra a tolatásvezetőnek, a gurításra a gurításvezetőnek kell adni, és az engedélyezésről a tolatásban illetve gurításban részt vevő valamennyi dolgozót értesíteni kell (4.1.3.5.p.).

A tolatás engedélyezése

4.1.2. Állomáson tolatást a forgalmi szolgálattevő (központi forgalomirányító) engedélyezhet illetve rendelhet el. Fővágányt nem érintő illetve nem veszélyeztető tolatást azonban engedélyezhet a külső forgalmi szolgálattevő, valamint a forgalmi szolgálattevőtől esetről-esetre kapott engedély alapján a vezető váltókezelő, váltókezelő is.

4.1.2.1. Nyíltvonalon vagy nyíltvonali szolgálati helyen vonattal végzendő tolatást csak a vonatot a nyíltvonalra indító forgalmi szolgálattevő engedélyezhet illetve rendelhet el.

4.1.2.2. Megálló-rakodóhely vagy rakodóhely rakodóvágányain nem vonattal végzendő tolatást csak az ott szolgálatot végző munkavállaló engedélyezhet. Amennyiben a megálló-rakodóhelyen vagy rakodóhelyen munkavállaló nem végez szolgálatot, a rakodóvágányokon nem vonattal végzett tolatást a vonatot a megálló-rakodóhelyre vagy rakodóhelyre indító forgalmi szolgálattevő engedélyezhet. Ha megálló-rakodóhelyen a tolatás **nyíltvonali vágányt érint**, vagy ha a tolatás miatt lezárt váltót kell felnyitni, akkor a tolatásra a két szomszédos állomás forgalmi szolgálattevőjétől kell engedélyt kérni.

4.1.2.3. Sajátcélú vasúti pályahálózaton a kiszolgáló menettel végzendő tolatást a menetet indító forgalmi szolgálattevő köteles engedélyezni. Sajátcélú vasúti pályahálózaton a fuvaroztató fél dolgozói által végzendő tolatás engedélyezésének és lebonyolításának módját Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

4.1.2.4. Gépészeti, pályavasúti és egyéb szolgálati ág, továbbá vasúti ipari üzem vágányzatán végzendő tolatás engedélyezését és saját személyzetével történő lebonyolítását az érdekelt szolgálati főnök köteles szabályozni. Ilyen vágányzaton állomási vagy vonatszemélyzet által végzendő tolatás engedélyezésének és lebonyolításának módját az érdekelt szolgálati főnökkel egyetértve az ÁVU-ban kell szabályozni.

Értesítés a tolatás engedélyezéséről**4.1.3.** Tolatás engedélyezésekor, továbbá a tolatás engedélyezéséről szóló értesítés alkalmával közölni kell:

- a) az elvégzendő feladatokat,
- b) a tolatás megkezdésének és ha lehetséges, befejezésének idejét,
- c) az esetleges tolatási korlátozásokat,
- d) mely vágányok között, mellett vagy fölött végeznek munkát más szakszolgálati ág dolgozói, vagy a vasúttal szerződéses viszonyban álló munkáltatók dolgozói,
- e) a kiadott féksaruk darabszámát, **valamint a rögzítősaruk darab- és sorszámát.**

A tolatáshoz szükséges féksarukat, kulccsal lezárható kocsifogó alátéteket illetve a rögzítősarukat akkor, ha azokat a szolgálati hely készletéből biztosítják:

- az állomási személyzet közül kijelölt, illetve a szolgálati helyre érvényes vizsgákkal rendelkező tolatásvezető részére a Fejrovatos előjegyzési napló külön sorában történő előjegyzés mellett,
- személyszállító vonatnál a vezető jegyvizsgáló, nem személyszállító vonatnál a vonali tolatásvezető részére Írásbeli rendelkezéssel való elismertetéssel

kell átadni.

A fentiek szerint kiadott féksarukat, rögzítősarukat és kulccsal lezárható kocsifogó alátéteket a Fejrovatos előjegyzési napló külön sorában történő előjegyzés mellett kell visszavenni.

4.1.3.1. Élőszóval kell a tolatást engedélyezni:

- állomáson az állomási személyzet közül kijelölt, tolatás vezetésével megbízott dolgozó részére,
- a szolgálati helyre érvényes vizsgákkal rendelkező, **a pályahálózat működtető létszámába tartozó** tolatásvezető részére,
- a sajátcélú vasúti pályahálózatot tolatási művelettel kiszolgáló menet **pályahálózat működtető létszámába tartozó** tolatásvezetője részére,
- más szolgálati ágak vágányzatán forgalmi személyzettel végzendő tolatás alkalmával.

Az engedélyezés történhet a váltókezelői szolgálati helyiségben dolgozók közvetítésével is.

Az egyközpontos állomásokon a mozdonyok mozgásának engedélyezése történhet utasítást adó hangszórós távbeszélő berendezésen vagy mozdonyrádión. Amennyiben a közvetlen mozgásszabályozáson túl egyéb rendelkezés közlése nem szükséges, az adott rendelkezés nyugtázása mellőzhető.

4.1.3.2. Írásbeli rendelkezésen és előszóval kell a tolatást engedélyezni:

- állomáson a személyszállító vonatnál a vezető jegyvizsgáló részére,
- állomáson nem személyszállító vonatnál a vonali tolatásvezető részére,
- a szolgálati helyre érvényes vizsgákkal rendelkező, **de nem a pályahálózat működtető létszámába tartozó** tolatásvezető részére,
- nyílt vonalon vagy nyíltvonali szolgálati helyen végzendő tolatás esetén a vonali tolatásvezető részére a vonatot a nyílt vonalra indító forgalmi szolgálattevő által,
- a sajátcélú vasúti pályahálózatot tolatási művelettel kiszolgáló menet **nem a pályahálózat működtető létszámába tartozó** tolatásvezetője részére,
- a sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló vonatnál a vonali tolatásvezető részére a vonatot a nyílt vonalra indító forgalmi szolgálattevő által.

A 3. és 4. bekezdésben foglalt esetben az engedélyt a következő állomás forgalmi szolgálattevőjével, továbbá a nyílt vonalon vonatfogadásra kötelezett dolgozókkal is közölni kell. Az Írásbeli rendelkezésen közölni kell a 4.1.3. pontban előírtakat.

4.1.3.3. –

4.1.3.4. –

4.1.3.5. Állomáson a tolatási körzet váltókezelőit valamint a vágányzat túlsó végén szolgálatot végző váltókezelőket és a figyelembe jövő sorompókezelőket a tolatást engedélyező dolgozó személyesen vagy távbeszélőn köteles értesíteni a tolatás engedélyezéséről. A tolatásban részt vevő többi dolgozót a tolatás engedélyezéséről és az elvégzendő feladatokról a tolatásvezető köteles értesíteni.

Tolatás megszüntetése és folytatása
--

4.1.4. A tolatásvezetővel, továbbá a váltókezelői szolgálati helyiségben szolgálatot végzőkkel, valamint az érdekelt sorompókezelőkkel, ha lehetséges, már a tolatás engedélyezésekor közölni kell, hogy mikor, miért, mennyi időre kell a tolatást megszüntetni.

Ha nem történt előzetes értesítés, akkor a forgalmi szolgálattevő illetve a tolatást engedélyező dolgozó esetről-esetre köteles a tolatás megszüntetése iránt intézkedni.

Az értesített dolgozók kötelesek a tolatást a közölt időben megszüntetni és a tolatást csak újabb engedély után folytathatják.

4.1.4.1. Állomáson a vonatközlekedés miatt szükséges tolatás megszakítására nem kell külön rendelkezni. A vágányút beállításának elrendelése egyben utasítás a vonatközlekedés közben meg nem engedett tolatások megszüntetésére is (2.7.3. p.). A tolatást ez esetben is csak újabb engedély után szabad folytatni.

Tolatásvezető kijelölése

4.1.5. Minden tolatócsapathoz külön tolatásvezető szükséges (4.1.5.2. p.).

4.1.5.1. Ha egy szolgálati helyen egyidőben több tolatócsapat végez szolgálatot, akkor munkájukat a forgalmi szolgálattevő, a külső forgalmi szolgálattevő vagy a kocsimester (forgalmi) köteles irányítani. Irányító személy jelenléte azonban nem csökkenti a tolatásvezetők egyéni felelősségét.

4.1.5.2. A tolatást vezetheti:

- a) a szolgálati helyre rendszeresített illetve a szolgálati helyre érvényes vizsgákkal rendelkező tolatásvezető;
- b) közlekedő vonattal végzendő tolatások alkalmával olyan állomáson, ahol nincs rendszeresített illetve a szolgálati helyre érvényes vizsgákkal rendelkező tolatásvezető, vagy ha van, de másutt van elfoglalva, akkor a vonali tolatásvezető, szükség esetén a vezető jegyvizsgáló;
- c) egyközpontos állomásokon tolatásvezetői vizsgával rendelkező váltókezelő;
- d) járművek nélkül egyedül, vagy legfeljebb egy kocsival tolatást végző mozdony esetén a váltókezelői szolgálati helyiségben szolgálatot végzők közül kijelölt dolgozó;
- e) emberi erővel végzett tolatást tolatószolgálati gyakorlati tapasztalatokkal rendelkező dolgozó;
- f) a forgalmi szolgálattevő, ha nem áll rendelkezésre igénybe vehető más alkalmas dolgozó;
- g) nyílt vonalon vagy nyíltvonali szolgálati helyen vonattal végzett tolatást a vonali tolatásvezető, vagy az ott szolgálatot teljesítő és munkakörére előírt forgalmi vizsgával rendelkező dolgozó;
- h) megálló-rakodóhelyen és rakodóhelyen nem vonattal végzendő tolatást az állomáskezelő illetve forgalmi vizsgával rendelkező dolgozó;
- i) más szolgálati ág vágányzatán nem állomási és nem vonatszemélyzettel végzendő tolatást, az érdekelt szolgálati főnök által kijelölt, forgalmi vizsgával rendelkező dolgozó;
- j) rádió-távirányított mozdonnyal végzett tolatás közben a tolatásvezetői (vonali tolatásvezetői) vizsgával rendelkező mozdonyvezető.

4.1.5.3. Ha az állomáson a tolatást nem a forgalmi szolgálattevő vagy a rendszeresített illetve a szolgálati helyre érvényes vizsgákkal rendelkező tolatásvezető vezeti, akkor a forgalmi szolgálattevő köteles a tolatás vezetőjét kijelölni és a tolatás végzésére felhatalmazni.

A vonali tolatásvezető a tolatás vezetése mellett, megbízható a kocsirendezői teendőkkel is.

A tolatásvezető teendői

4.1.6. A tolatásvezető a tolatást — kivéve egyes esetekben a mozdonyok mozgását (4.1.17. — 4.1.17.4. p.) — a helyszínen köteles vezetni.

A tolatásvezető olyan helyen köteles tartózkodni, hogy a tolatásban résztvevőkkel közvetlenül vagy jelzésadás útján értekezni tudjon, és meg tudja figyelni a vágányzatot, a tolatásban résztvevőket, valamint a járművek mozgását.

Tolatási mozgás megkezdése előtt köteles a tolatásban résztvevő dolgozókkal közölni a tolatási korlátozásokat, az elvégzendő műveleteket és azok végrehajtási módját. Tolatás közben köteles ellenőrizni, hogy a tolatásban résztvevők helyükön vannak-e és rendelkezéseinek megfelelően végzik-e a munkát.

4.1.6.1. A tolatásvezető az első mozgás megkezdése előtt köteles intézkedni, hogy:

- a) a vágányok közelében, a vágányok fölött, a kocsikon vagy a kocsilépcsőn tartózkodókat, a járművekben tartózkodó nem szállított személyeket, továbbá a közúti járműveket és rakodógépeket távolítsák el a vasúti járművek közeléből;
- b) a kocsiknál szüntessék meg a rakodást illetve a javítást, és távolítsák el a kocsikat a rakodóhellyel összekötő tárgyakat;
- c) a mozgatandó kocsik ajtóit csukják be, illetve rögzítsék;
- d) távolítsák el a vágányról a védelmi berendezéseket és a megfutamodás megakadályozására használt eszközöket;
- e) kellő helyen elegendő fékező és váltóállító dolgozó, fékezőeszköz és rögzítősaru álljon rendelkezésre.

A tolatás megkezdéséről értesítést adó dolgozó köteles az a) — c) alpontokban érdekelteket figyelmeztetni arra, hogy a tolatás befejezéséről is ő fog értesítést adni.

4.1.6.2. A tolatás vezetője minden mozgás megkezdése előtt — függetlenül attól, hogy közte és a mozdonyvezető között van-e rádiókapcsolat — köteles személyesen vagy az általa a tolatásban résztvevők részére kiadott rendelkezések (4.1.7.pont) végrehajtását igazoló bejelentés alapján meggyőződni arról, hogy:

- a) a tervezett mozgást semmi nem akadályozza és a mozgás következtében nem keletkezik járműmegfutamodás vagy más veszélyes helyzet;
- b) a mozgatandó kocsik kézi- vagy rögzítőfékjét feloldották-e;
- c) a szükséges kézi- vagy rögzítőfékeket meghúzták-e azokon a járműveken, amelyekre tolatást fognak végezni;

- d) a kezelendő kézi- vagy rögzítőfékeket megvizsgálták-e;
- e) a tolatási mozgást szabályozó jelzők tolatást engedélyeznek-e és a váltók helyesen állnak-e;
- f) az útsorompókat lezárták-e, illetve a jelzőőrök helyükön vannak-e.

A tolatási mozgás részére nem a tolatásvezető által állított váltók helyes állásáért a váltók állításával megbízott munkavállaló a felelős.

4.1.6.3. Rádió-távírányított mozdonnyal végzett tolatás alkalmával a tolatásvezetői (vonali tolatásvezetői) vizsgával rendelkező mozdonyvezetőre az F.2. sz. Forgalmi Utasításban a mozdonyvezetőre és a tolatásvezetőre (vonali tolatásvezetőre), valamint a tolatás végrehajtására vonatkozó szabályok egyaránt érvényesek, de a tolatást vezető mozdonyvezető önmagának engedélyt, jelzést nem ad, önmagát nem értesíti, nem hatalmazza fel, nem utasítja.

A tolatásban résztvevők kötelességei

4.1.7. A tolatásban résztvevők kötelesek:

- a) a kijelölt feladatokat és a tolatásvezető rendelkezéseit végrehajtani;
- b) megfigyelni és továbbadni egymás jelzéseit;
- c) a tolatás részére beállított vágányútban érdekelt váltók átállítását jelezni és ellenőrizni;
- d) figyelni a teret és a járműveket,
- e) megakadályozni a járművek megfutamodását;
- f) kéznél tartani a járművek megállításához és állvatartásához szükséges eszközöket;
- g) ha lehetséges, az állomás túlsó végén a váltókat terelő csonkavágányra, vagy emelkedésben lévő más vágányra állítani.

4.1.7.1. Ha a tolatás nem terjed a vágányzáró sorompóig vagy a kisiklasztóсарuig, akkor ezek a vágányon hagyhatók, azonban erről a körülményről a tolatásban résztvevőket értesíteni kell.

4.1.7.2. Az állomás két végén és a közbenső váltókezelői szolgálati helyeken dolgozók kötelesek egymást a mozgásokról értesíteni és megakadályozni, hogy a járművek a biztonsági határjelzõn kívülre kerüljenek.

4.1.7.3. A szalasztás és a gurítás közben engedélyezett esetek kivételével sohasem szabad kapcsolatlan járművekkel tolatást végezni.

4.1.7.4. Tolatás közben nem szabad:

- a) járműveket a biztonsági határjelzõn kívül hagyni, ha az veszélyeztetheti a következő tolatási mozgást;
- b) váltóra haladni a vágányút beállítását közlõ jelzés vagy értesítés elõtt, illetve a vágányút beállításáról való meggyõzõdés elõtt;

- c) jármű tetején, rakományán, ütközőjén, sárga alapra festett fekete átlós sávokkal megjelölt veszélyes felületén, kapcsolókészülékén, csapágytokján, lépcsőjén, feljáró létráján (kivéve: a fékálláslépcső és a kocsi saroklépcső), a mozdony homlokán (kivéve: a mozdony tartózkodásra kiképzett homlokán, homloklépcsőjén) vagy lépcsőjén tartózkodni, jármű lépcsőjére, vagy a kiakasztórúdra ülni;
- d) a nem rögzíthető kapaszkodó készülékkel ellátott vasúti járművekre mozgás közben fel- illetve leugrani;
- e) haladó járműről messze kihajolni;
- f) egymáshoz 10 m-nél közelebb álló járművek ütközői között egyenes testtartással a járművek közé menni, vagy a vágányon átmenni;
- g) oldalrakodó, homlokrakodó, utasperon, szigetperon, a vágányhoz közel álló kerítés vagy más létesítmény (űrszelvénybe nyúló is), a vágány közelében lerakott anyag illetve tárgy és a tolatott járművek között tartózkodni;
- h) lépésnél nagyobb sebességgel haladó járműre felugrani, vagy arról leugrani;
- i) lépésnél kisebb sebességgel haladó járműre felugrani, vagy arról leugrani, ha az bármely ok (pl. térvilágítás, rögzíthető kapaszkodó készülék hiánya, botlásveszély stb.) miatt veszélyes;
- j) mozgó járművek közé menni;
- k) mozgó járműről testtel, a menet irányával ellenkező irányba fordulva leugrani.

Fővágányok felhasználása tolatásra

4.1.8. Fővágányt csak a forgalmi szolgálattevő engedélyével szabad járművekkel elfoglalni, tolatásra használni. A vágány felszabadításáról a forgalmi szolgálattevőnek jelentést kell tenni. Az átmenő fővágányok felhasználására csak elkerülhetetlen esetben szabad engedélyt adni.

Kétvágányú pálya olyan állomásán, ahol nincs kihúzó vágány, tolatás céljára lehetőleg az induló vonatok helyes vágányát kell használni.

Tolatás a nyílt vonal felé

4.1.9. Az állomás Tolatási határjelzőjén túl csak a forgalmi szolgálattevő külön engedélyével szabad tolatni.

A forgalmi szolgálattevő a tolatásra csak akkor adhat engedélyt, ha a két állomás között az állomás felé az igénybe vett vágányon nincs vonat útban és a szomszéd állomás forgalmi szolgálattevője a nyílt vonal felé történő tolatáshoz hozzájárult.

A tolatás befejezéséről a szomszéd állomás forgalmi szolgálattevőjét értesíteni kell.

4.1.9.1. Kapcsolatlan járművekkel nem szabad a nyílt vonal felé kitolni.

4.1.9.2. Kapcsolt járművekkel történő kitolás alkalmával az első jármű előtt jelzést adó dolgozó köteles haladni, vagy menetirányban az első kocsis lépcsőjén tartózkodni. Ha az első kocsinak fékállása van, akkor a jelzést adó dolgozó azon köteles tartózkodni. Ennek a dolgozónak kötelessége gondoskodni arról, hogy járműmegfutamodás ne keletkezzék, visszahúzás után ne maradjon jármű a váltón túli pályaszakaszon.

A jelzést adó dolgozó a visszahúzás után köteles közölni a váltókezelővel és a tolatásvezetővel, hogy a váltón túli vágányrészen nem maradt vissza jármű. Nem szükséges ez a közlés, ha a biztosítóberendezés ellenőrizhető a váltón túli pályaszakasz foglaltsága.

Egyidejű tolatások

4.1.10. Egyidejű tolatások alkalmával a tolatócsapatok körzetét az ÁVU-ban el kell határolni.

Átállás, összetolás

4.1.11. Vonattal vagy nagyobb kocsicsoporttal végzett átállás alkalmával, valamint valamely vágányon álló járművek összetolásakor — beleértve az induló vonatok szerelvényének összetolását is — a vágány túlsó végén a veszélyeztetett tolatásokat a 4.1.11.1. pontban engedélyezett kivétellel szüneteltetni kell.

4.1.11.1. Átállás vagy összetolás közben a vágány túlsó végén egyidejű tolatás csak a **pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati többsége** által a KH-ban kijelölt vonatöszeállító állomásokon és csak akkor végezhető, ha:

- a) a távolbalátás nem korlátozott;
- b) az átállás illetve összetolás a veszélyeztetett pont felé lépésben történik;
- c) az átálló illetve az összetolandó járművek előtt kézijelzést adó dolgozó halad;
- d) a vágány túlsó végén kézi jelzőeszközzel felszerelt dolgozó tartózkodik, aki a másik tolatást szükség esetén leállíthatja;
- e) a vágányon álló, nem mozgatandó járműveken a kézi- vagy rögzítőfékeket meghúzták, illetve azok hiánya, vagy elégtelensége esetén a rögzítősarut elhelyezték.

A végrehajtás helyi módját az ÁVU-ban kell szabályozni.

Tolatás személyek felé és át nem tekinthető vágányra

4.1.12. Át nem tekinthető, továbbá olyan vágányon végzett tolatás alkalmával, ahol a vágányok mellett, között tartózkodnak, vagy engedélyezett munkát végeznek olyan személyek, akik a forgalomszabályozásban nem vesznek részt, a tolatott járművek előtt kellő távolságban jelzést adó dolgozó köteles haladni és a személyeket távozásra utasítani (4.1.6.1. p.).

Tolatás fokozott gonddal tolatandó járművekkel

4.1.13. A tolatásvezető a tolatás megkezdése előtt köteles értesíteni a tolatásban részt vevő dolgozókat, és ha szükséges, tolatás közben is figyelmeztetni őket a fokozott gonddal végzendő tolatásra ha az:

- a) személyek által elfoglalt kocsival és kocsira,
- b) élőállattal megrakott kocsival és kocsira,
- c) folyadékkal töltött tartálykocsival és kocsira,
- d) az Utasítás 12.-13.sz. Függelékében felsorolt bárcákkal megbárcázott kocsikkal és kocsikra és
- e) sérült járművekkel történik.

4.1.13.1. Óvatos tolatásra figyelmeztető bárcával megbárcázott járművet, továbbá a 12.sz. Függelék 12.3.2. pontjában felsorolt járműveket csak akkor szabad szalasztani, gurítani vagy csurgatni, ha szabad vágányra futnak, vagy ha a vágányon álló járművek előtt vágányfékkel, kézifékkal, féksaruval biztosan megállíthatók. Az ilyen járművekre csak akkor szabad szalasztani, gurítani, csurgatni, ha a szalasztott jármű előttük ütközésmentesen és biztosan megállítható.

4.1.13.2. Olyan járműveket, amelyeken szalasztási vagy gurítási tilalomra utaló felírás van, továbbá sérültek vagy ütközőhiányosak, sohasem szabad szalasztani, gurítani illetve csurgatni. Az ilyen járművekre csak akkor szabad szalasztani, gurítani illetve csurgatni, ha a járművek előttük ütközésmentesen és biztosan megállíthatók.

4.1.13.3. Olyan járművet, amelyen az ütközők részben vagy teljesen hiányoznak, csak egyenként szabad tolatni.

Mozdonnyal végzett tolatás alkalmával a mozdony és a kocsi között merev kapcsolórudat kell alkalmazni akkor, ha a kapcsolás az ütközőhiányos oldalon történik. A jármű ütközőhiányos végét más járművel csak megfutamodás megakadályozására szabad összekapcsolni.

**Javító-, tisztító-, mosó-,
töltő-, lefejtő és egyéb
mellékvágányokon
a járművek-fedezése**

4.1.14. Járművek javítása, műszaki vizsgálata, tisztítása, mosása, töltése, lefejtése céljára kialakított **vagy az ÁVU-ban erre a célra kijelölt mellékvágányon** végzendő munka megkezdése előtt a munkahelyet a vágány mindkét végén, a Biztonsági határjelzőnél a sínszálak közé tűzött Megállj! jelzővel fedezni kell, és a vágányra vezető váltókat védőállásba kell állítani. A Megállj! jelző előtt nem kell előjelzőt alkalmazni.

A Megállj! jelzőt a munkavezető köteles kitűzni és a munka befejezése után eltávolítani. A munkavezető a fedezésről, a munka megkezdéséről és befejezéséről az ÁVU-ban kijelölt dolgozót írásban köteles értesíteni. Az értesített dolgozó (forgalmi szolgálattevő, külső forgalmi szolgálattevő, váltókezelő stb.) köteles a váltó védőállásba állítása és az érdekelt tolatásvezető értesítése iránt intézkedni.

**Járművek fedezése, ha
a fővágányokon javítási,
tisztítási stb. munkát
végeznek**

4.1.14.1. Ha a javítási, tisztítási stb. munkát a szolgálati hely valamely fővágányán végzik, a munkavezető a munka megkezdésére a forgalmi szolgálattevőtől írásban köteles engedélyt kérni. A forgalmi szolgálattevő a munka megkezdését írásban köteles engedélyezni. A szerelvény fedezését a munkavezető a szerelvény vagy jármű végeitől 50 m-re a sínszálak közé tűzött Megállj! jelzővel köteles biztosítani. Amennyiben a szerelvény vége és a Biztonsági határjelző között nincs 50 m távolság, akkor a Megállj! jelzőt a Biztonsági határjelzőnél kell a sínszálak közé tűzni. Az állomási személyzet értesítéséről a forgalmi szolgálattevő köteles gondoskodni, és a váltók védőállásba állítására is intézkedni.

Az adott engedélyt az időpont és a vágány megjelölésével a Fejrovas előjegyzési naplóba a forgalmi szolgálattevő köteles előjegyezni és azt a munkavezetővel aláíratni.

A munkavégzés ideje alatt a vágányon csak indokolt esetben szabad tolatni, a vágányról vonatot indítani. Ilyenkor a 4.1.6.1. pontban szabályozott módon kell eljárni.

A munkavezető a munka befejezését köteles a forgalmi szolgálattevőnek bejelenteni, **a kitűzött Megállj! jelzőt eltávolítani**. A forgalmi szolgálattevő a munka befejezésének időpontját köteles a Fejrovas előjegyzési naplóba előjegyezni és azt a munkavezetővel aláíratni.

4.1.14.2. –

**Tolatás
vasúti járműmérlegen**

4.1.15. Nem szabad mozdonyal nem járható vasúti járműmérlegre mozdonyal ráhaladni. Meghatározott sorozatú mozdonyokkal járható, vágánymegszakításos vasúti járműmérlegen legfeljebb 5 km/h sebességgel szabad mozdonyal közlekedni.

4.1.15.1. Vasúti járműmérlegre nem szabad szalasztani. Ilyen mérlegen — veszélyelhárítást kivéve — nem szabad féket meghúzni, féksarut használni és befékezett járművet mozgatni.

Tolatás úttátjárón át

4.1.16. Tolatás megkezdése előtt az útsorompót le kell zárni. Az útsorompóval fel nem szerelt, továbbá használhatatlan útsorompó esetén az úttátjárót a tolatás tartama alatt jelzőőrrel (jelzőőrökkel), vagy az úttestre helyezett állványra tűzött közúti jelzőlámpával kell fedezni. A tolatásvezető köteles a sorompókezelőt a tolatás megkezdéséről értesíteni, illetve gondoskodni a jelzőőr (jelzőőrök) kijelöléséről is.

4.1.16.1. Úttátjárón át végzett tolatást legalább 10 percenként szüneteltetni kell. Ebben az esetben a útsorompót csak akkor szabad felnyitni, illetve az úttátjáró fedezését abbahagyni, ha a mozdony az úttátjáró és a tolatott járművek között áll, vagy az úttátjárótól távolodó mozgást végez. A tolatás folytatása előtt az útsorompót ismét le kell zárni vagy az úttátjáró fedezéséről gondoskodni kell.

A tolatás befejezéséről a sorompókezelőt, a jelzőőrt (jelzőőröket) a tolatásvezető köteles értesíteni.

**Mozdonyok mozgásának
szabályozása**

4.1.17. Az állomás területén vonatra járó, vonatról távozó, egyik vágányról a másik vágányra átálló, körüljáró, továbbá az állomás és a vontatási telep között nem vonatként, egyedül vagy legfeljebb egy kocsival közlekedő mozdonyok illetve mozdonycsoportok mozgását a tolatásvezető és a tolatásban érdekelt váltókezelői szolgálati helyiségben dolgozók együttesen kötelesek szabályozni az ÁVU-ban előírtaknak megfelelően. Ha a tolatás személyek által elfoglalt vágányon történik, azt a 4.1.12. pontban foglaltak szerint kell végrehajtani.

Több összekapcsolt mozdonyal történő tolatás esetén a mozdonyvezető a tolatás irányát tekintve az első mozdony vezetőállásáról köteles a mozdonyt vezetni. Ha ez bármely ok miatt nem lehetséges, akkor a tolatási mozgás csak tolatásvezető jelenléte és irányítása mellett végezhető, melynek végrehajtását az ÁVU-ban kell szabályozni.

4.1.17.1. Ha a vágányok között, fölött vagy azok közelében nem tartózkodnak személyek, a mozdonyok mozgása lebonyolítható kísérés nélkül is. A tolatásvezető köteles a mozdonyvezetőt, továbbá a tolatásban érdekelt első váltókezelői szolgálati helyiségben dolgozót, ő pedig a tolatásban érdekelt többi váltókezelői szolgálati helyiségben dolgozókat a tolatásról és annak mikénti végrehajtásáról értesíteni (4.1.6. p.).

4.1.17.2. A tolatásvezető a mozdonyvezetőt a mozgás megkezdése előtt köteles felhatalmazni a mozgásra és utasítani annak mikénti végrehajtására, melynek során közölni kell a mozdonyvezetővel, hogy a tervezett mozgást:

- honnan, mely vágányról, mely váltókon (amelyek egy vágányutat meghatároznak és a tolatási mozgás során a vágányútban érintett legutolsó váltó száma), vágányúton keresztül, mely tolatási, gurítási mozgást szabályozó jelzők és azok milyen **jelzése** mellett,
- milyen sebességgel,
- hová, mely szabad vagy foglalt vágány felé vagy vágányra, foglalt vágány esetén a járható vágányrész hosszának közlésével

végzik.

A mozdonyvezető felhatalmazása a mozgásra történhet élőszóval, előzetes szóbeli felhatalmazást követően jelzésadással vagy a biztosított tolatásjelző jelzésével.

4.1.17.3. A mozdonyvezető köteles a jelzéseket és a vágányutat megfigyelni illetve megfigyeltetni, a mozgást a tolatásvezető által közölt módon és helyig végrehajtani, a tolatásvezető által meghatározott helyen megállni, ahonnan csak újabb felhatalmazás után indulhat el.

A mozdonyvezetőt a továbbhaladásra a tolatásvezető vagy az érdekelt váltókezelői szolgálati helyiségben szolgálatot végző dolgozó köteles felhatalmazni és közölni a további mozgás mikénti végrehajtását.

4.1.17.4. A mozdonyok körüljárására lehetőség szerint olyan vágányt, vágányokat kell az ÁVU-ban kijelölni, amelyen, (amelyeken) az utasok az utasperon megközelítése céljából nem járnak át.

**A tolatóvágányút
beállításának közlése**

4.1.18. Ha tolatás közben a váltót (váltókat) nem a tolatásvezető állítja, a váltót (váltókat) állító dolgozó a kért vágányút beállítása után köteles a tolatásvezető felé a tolatás megkezdéséhez illetve folytatásához szükséges jelzést adni.

Ha a tolatás részére nem kell váltót állítani, a váltókezelő csak akkor köteles a tolatásvezető felé a tolatás megkezdéséhez illetve folytatásához szükséges jelzést adni, ha a nyílt vonal felé irányuló tolatás a fővágány biztonsági határjelzőjén túl terjed.

Nem kell a vágányút beállítását kézijelzéssel közölni akkor, ha annak megtörténtét a biztosított tolatásjelző (tolatásjelzők) Szabad a tolatás jelzése jelzi, vagy a váltóállító dolgozó a tolatásvezetőt a vágányút beállításáról előszóval értesíti.

A tolatásvezető csak a kézijelzés (kézijelzések), illetve a tolatási mozgást szabályozó jelzők tolatást engedélyező **jelzésének** megfigyelése és — az F.1. sz. Jelzési Utasítás 4.3.4.2. pont b) c) d) alpontjaiban előírtak kivételével — az értesítés vétele után adhat engedélyt a tolatási mozgás megkezdésére illetve folytatására.

4.1.18.1. Ha a látási viszonyok lehetővé teszik, a tolatószemélyzet a váltóra történő ráhaladás előtt köteles megfigyelni a váltó **helyes** állását.

A mozdony megindítása

4.1.19. A tolatást végző mozdony mozdonyvezetője csak akkor indíthatja el mozdonyát, ha a mozgás megkezdésére a tolatásvezetőtől előszóval engedélyt kap, vagy ha a végzendő munkáról történt előzetes tájékoztatás után a tolatásvezetőtől közvetlenül vagy továbbítás útján jelzést kap (4.1.17.2. pont).

Ha a tolatást a váltókezelői szolgálati helyiségben szolgálatot végző dolgozó vezeti, akkor az ő jelzésére illetve szóbeli engedélyére szabad elindulni.

Tolatási sebesség

4.1.20. Mindenkor csak olyan sebességgel szabad tolatni, hogy a járműveket a rendelkezésre álló fékező erők felhasználásával a tervezett helyen biztosan meg lehessen állítani.

Az alkalmazható legnagyobb tolatási sebesség:

- a) emberi erővel végzett tolatás közben a lépésben haladó ember sebességének megfelelő sebesség;

- b) mozdonyal végzett tolatás közben legfeljebb 40 km/h, váltó- és vágányfoglaltságos biztosítóberendezés esetén a váltókörzetben 25 km/h;
- c) légfékezésbe bekötött járművekkel végzett tolatás esetén az E.2.sz. Fékutasításban meghatározott sebesség.

A gurított és a csurgatott kocsik sebessége 40 km/h-nál nagyobb is lehet. A részletes szabályokat a 30.sz. Függelék tartalmazza.

Fékezési módok tolatás közben
--

4.1.21. Tolatás közben a járművek sebességének szabályozása, illetőleg megállítása történhet kézfékezéssel, légfékezéssel vagy féksaru alkalmazásával, gurítás, továbbá csurgatás közben pedig a fentiekén kívül vágányfék és sebesség-szabályozó fékelemek alkalmazásával is.

Fékezés kézfékkal

4.1.22. Tolatás megkezdése előtt a mozgató járműveken a kezelendő kézfékeket ki kell próbálni. A használhatatlan kézfékeket lehetőség szerint azonnal meg kell bárcáztatni.

Tolatás közben a kezelendő kézféket olyan helyzetben kell tartani, hogy a fékorsó egy-két fordulata után már legyen fékhatás. Szükség esetén használni kell a mozdonyon lévő kézféket is (30.sz. Függelék).

Fékezés légfékkel

4.1.23. Tolatás közben légfékkel kell fékezni a mozdonyt és az E.2. sz. Fékutasítás előírásai szerint a mozdonyhoz kapcsolt járműveket. A légféket — veszély esetét kivéve — csak a mozdonyról szabad működtetni.

Veszély esetén a kocsik fővezetékelzáró váltójának kinyitásával, a személyszállító kocsiknál a vészfék meghúzásával (vészfékszelep működtetésével) is szabad fékezni. A tolatás megkezdése előtt a tolatásvezető a légfékkel fékezett járműveknél — a tolatást végző mozdony kivételével — az E.2.sz. Fékutasításban meghatározott fékpróbát köteles tartani.

Féksaru alkalmazása

4.1.24. A vágányokon csak a vasúti sínrendszernek megfelelő féksarut szabad használni. A féksarut fékezésre csak a **pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbsege** által a KH-ban kijelölt szolgálati helyeken és vágányokon szabad használni. A féksaruval történő fékezésre vonatkozó részletes rendelkezéseket a 30.sz. Függelék tartalmazza.

4.1.24.1. A féksaruk felhasználására, kezelésére, tárolására és őrzésére vonatkozó helyi rendelkezéseket az ÁVU-ban kell szabályozni.

4.1.24.2. A féksaruval fékezett jármű (járműcsoport) megállása után a használt féksarukat a vágányról azonnal el kell távolítani. A használaton kívüli féksarut az ÁVU-ban meghatározott helyen kell tárolni.

4.2. Tolatás emberi erővel

4.2.1. Emberi erővel legfeljebb öt kocsi, maximum 80 tonna össztömegben, legfeljebb 2,5%-ig terjedő lejtőben és csak lépésben haladó ember sebességével szabad tolatni. A tolatáshoz a tolatás vezetőjén kívül annyi személy szükséges, ahány a mozgó kocsikat kézfékkal, vagy féksaruval biztosan meg tudja állítani.

4.2.2. A tolatás vezetője a tolatás megkezdése előtt köteles a tolatásban résztvevőket teendőikre kioktatni. A járművek megállítása lehetőleg kézfékkal történjék.

4.2.3. A tolatásban résztvevő személyeket jelzések helyett élőszóval kell teendőikre utasítani. A vasútüzemen kívül álló személyekre vonatkozó tilalmakat a rakodási terület megfelelő helyein elhelyezett hirdetményen is közölni kell.

4.2.4. Emberi erővel végzett tolatás alkalmával a járműveket a vágányon kívül haladva, oldaluknál vagy sarkuknál fogva kell tolni.

4.3. Tolatás mozdonnyal

A mozdonyok helyzete, mennyisége

4.3.1. Általában egy mozdonnyal szabad tolatni. Több mozdonnyal csak vonatátállást, kocsifelvételt illetve kocsikisorozást szabad végezni.

Hosszabb ideig tartó tolatás előtt az előfogatmozdonyt és a vonattal hidegen továbbított mozdonyt a tolatás tartamára félre kell állítani. Több mozdonnyal végzett tolatás alkalmával a tolatásvezető valamennyi mozdonyvezetőt köteles a végzendő munkáról tájékoztatni.

4.3.1.1. Utastérrel rendelkező mozdonyt (motorkocsit, motorvonatot) csak elkerülhetetlen esetben és csak saját szerelvényének tolatására szabad felhasználni.

A mozdony személyzet jelenléte

4.3.2. A tolatást végző mozdonyokon (az Utasítás 26. sz. Függelékében előírtak kivételével) a mozdonyvezető tolatás közben egyedül végezhet szolgálatot.

4.3.2.1. A tolatási szünetekről a tolatásvezető köteles a mozdony személyzetet értesíteni. A mozdonyvezető tolatási szünetekben a tolatásvezető útján a forgalmi szolgálattevőtől kapott engedéllyel eltávozhat a mozdonytól, ha az eltávozást a műszaki utasítások is megengedik.

Tolatás ingavonattal

4.3.3. Személyszállító- és szerelvényvonatként közlekedő ingavonatnál olyan tolatás, amely miatt nem kell a szerelvényt megbontani, végezhető a vezérlőkocsiról is. Ha a szerelvényt bármely ok miatt meg kell bontani, akkor a tolatást csak a mozdonyról szabad végrehajtani.

Ha a több részből álló villamos vagy dízel motorvonat valamelyik egységét át kell állítani másik vágányra, a tolatás az átállítandó rész bármelyik vezetőállásáról elvégezhető.

Tolatás szalasztással

4.3.4. Egyszerű szalasztás alkalmával a szalasztandó járművet (járműveket), azok szétkapcsolása után a mozdony ellöki, majd a mozdony illetve a rajta maradó egység megáll. A következő egységet a mozdony csak akkor lökheti el, ha a szalasztandó egység részére a váltók állítása biztonságosan megtörténhet és utolérés veszélye sem áll fenn. Vízzintben vagy legfeljebb 2,5‰-es lejtőben fekvő pályarészen ez az eljárás bármely szolgálati helyen alkalmazható.

A különleges szalasztásokra, továbbá a gurításra és a csurgatásra vonatkozó részletes rendelkezéseket a 30.sz. Függelék tartalmazza.

4.3.4.1. Történjék a szalasztás bármely módon, valamennyi más tolatási szabályon kívül a 12.sz. Függelékben előírtakat is be kell tartani.

**Szalasztható kocsik
mennyisége**

4.3.5. Szalasztással végzett tolatás közben legfeljebb hat kézifékkal nem rendelkező kocsit szabad egy csoportban szalasztani. Hatnál több kocsiból álló egység szalasztása alkalmával tíz kocsinként legalább egy kéziféket kell kezelni. Az egy csoportban gurítható illetve csurgatható kocsik mennyiségére vonatkozó rendelkezéseket a 30.sz. Függelék tartalmazza.

4.3.5.1. A **pályahálózat működtető illetékes területi szolgálati felsőbbbsége** által elrendelt állandó jellegű szalasztási tilalomról és korlátozásokról az érintett állomások dolgozóit az ÁVU-ban történő szabályozással kell értesíteni. A tilalmakra és korlátozásokra vonatkozó előírásokat az érintett szolgálati helyiségekben is ki kell függeszteni. Közölni kell, hogy hol, mely vágányokra és melyik irányra érvényes a korlátozás. A vonat-személyzetet a tilalmakról és a korlátozásokról Írásbeli rendelkezéssel kell értesíteni.

4.3.5.2. A szalasztási tilalmakat, a gurításból, szalasztásból kizárt járműveket, a fokozott gonddal gurítandó, szalasztandó járműveket, a gurítási tilalomra és óvatos tolatásra figyelmeztető bárcákat a 12. sz. Függelék, a veszélyes áruval rakott kocsik vonatba sorozására vonatkozó előírásokat és a védőkocsik alkalmazására vonatkozó szabályokat a 13. sz. Függelék tartalmazza.

**Középutközös jármű
szalasztása, gurítása
illetve csurgatása**

4.3.6. Csak középutközövel felszerelt járművet — ha egyébként szalasztható — szabad vágányra vagy pedig középutközövel felszerelt járműre szabad szalasztani, gurítani illetve csurgatni.

Középutközövel felszerelt járművet oldalütközövel felszerelt járműre és viszont nem szabad szalasztani, gurítani illetve csurgatni.

Bejárásos tolatás esetén a csak középutközövel felszerelt járműveket az ütközöbak, a homlokrakodó, illetve a vágányon álló csak oldalütközövel felszerelt járművek előtt meg kell állítani.

**Szalasztás
csonkavágányra**

4.3.7. Állomásokon az ütközőbakban vagy földkúpban végződő vágányokra kézfékkal fékezhető, szalasztási tilalom alá nem eső járművek szalaszthatók. A járműveket ütközésmentesen kell az ütközőbak, a földkúp, illetve a vágányon álló jármű előtt megállítani. A helyi viszonyoknak megfelelő biztonsági szabályokat az ÁVU-ban kell előírni.

Más szolgálati helyek csonkavágányára, továbbá a budapesti fejállomások személypályaudvari fővágányaira, valamint más állomásokon az ütközőbakban végződő, személyszállító vonatok indítására és fogadására kijelölt, vágányaira nem szabad szalasztani.

4.4. Vonatvédelem tolatás közben**Alapszabály**

4.4.1. Állomáson az érkező, induló és áthaladó vonatok vágányútját olyan időben kell szabaddá tenni, hogy a vonat vágányútját veszélyeztető tolatások megszüntethetők és a vágányút beállításával kapcsolatos munkák elvégezhetők legyenek (2.7.2., 2.7.3. pont).

**Tolatás megszüntetése
a nyílt vonalon**

4.4.2. Nyílt vonalon tolatást végző vonat vonali tolatásvezetőjével a tolatást elrendelő forgalmi szolgálattevő írásbeli rendelkezésen köteles a tolatás megszüntetésének idejét közölni.

Megálló-rakodóhelyen az állomáskezelő az általa vezetett tolatásokat vonat érkezése előtt legalább 10 perccel köteles megszüntetni.

**Érkező vonat
közeledésekor az állomás
bejáratí végén
végezhető tolatás**

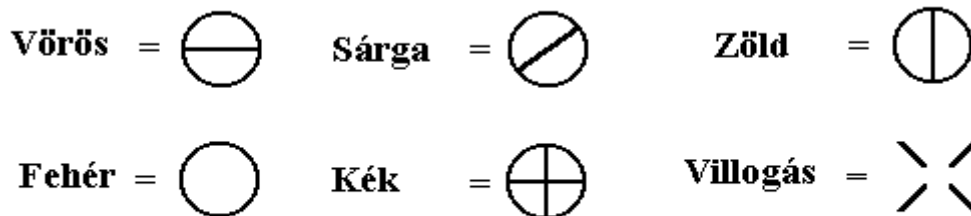
4.4.3. Vonat érkezése előtt az állomás bejáratí végén a 4.4.1., 4.4.2. pontban meghatározott időn belül csak az érkező vonat bejáratása előtt elengedhetetlenül szükséges tolatást szabad végezni (pl. vágányszabadítás a vonat részére, 2. ábra).

Az ilyen tolatás csak az alábbi feltételek mellett végezhető:

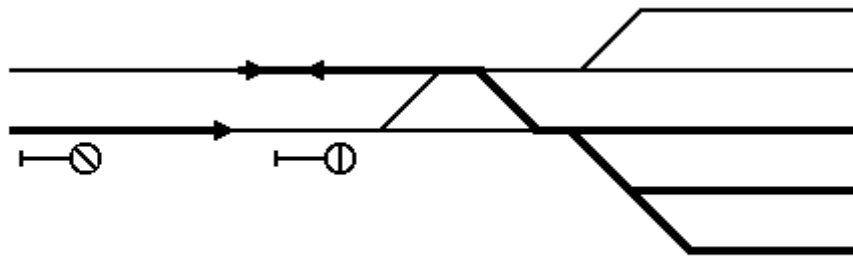
- a) a nyílt vonal felé nem korlátozott sem a távolbalátás, sem a szabadlátás;
- b) az állomásnak az érkező vonat felől jól működő, külön előjelzővel, vagy a bejáratí jelzőre előjelzést adó főjelzővel rendelkező, Megállj! jelzést adó bejáratí jelzője van;

- c) a tolatás a vonat vágányútván, illetve annak érintése vagy metszése mellett az érkező vonat felé nem terjedhet a vonat által érintendő első bejárati váltón túl;
- d) a nyílt vonalon a bejárati jelző külön előjelzője vagy a bejárati jelzőre előjelzést adó főjelző és az első bejárati váltó között az állomás felé sehol nincs 10%-nél nagyobb esés.

A rajzon és a további rajzokon látható fényjelzők jelzési színeit, színenként azonos, alábbi jelek (1. ábra) szemléltetik:



1. ábra



2. ábra

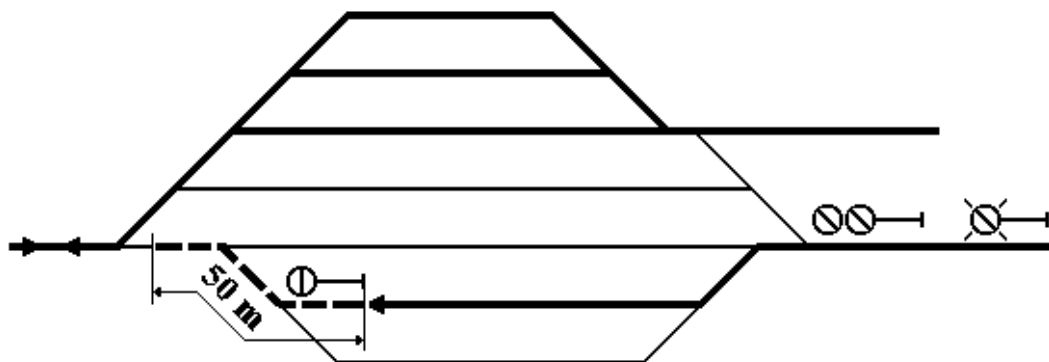
Ha a felsorolt feltételek nincsenek meg, az állomás bejárati végén a tolatást a 4.4.1., 4.4.2. pontokban meghatározott időben meg kell szüntetni és csak akkor szabad folytatni, ha a vonat a bejárati jelző előtt megállt.

Vonat behaladása közben az állomás túlsó végén végezhető tolatások

4.4.4. Az állomáson menetrend szerint és ténylegesen is megálló vonat behaladása közben a bejárati vágány túlsó végén lévő váltókon át a vágányúttól jobbra illetve balra eső vágányokon tolatás végezhető, ha:

- a) nem korlátozott sem a távolbalátás, sem a szabadlátás;
- b) a bejárati vágány túlsó végén egyéni kijárat jelző van, és az Megállj-jelzést ad;

- c) a kijáratú jelzőnek külön előjelzője van, vagy a kijáratú jelzőre a bejáratú jelző előjelzést ad;
- d) a bejáratú jelző és a kijáratú jelző között a kijáratú jelző felé seholy nincs 10%-nál nagyobb esés;
- e) a kijáratú jelző és a tolatásban érdekelt első váltó biztonsági határjelzője között legalább 50 m távolság van;
- f) a bejáratú vágányúttól jobbra illetve balra a tolatásra használt vágányon (vágányokon) terelési lehetőség van, és a váltó (váltók) terelő állásban le van (vannak) zárva pl. (3. ábra).



3. ábra

Ha nincs meg valamennyi feltétel, a tolatást a 4.4.4.1. pontban előírt esetek kivételével a vonat várható érkezési ideje előtt legalább 5 perccel meg kell szüntetni. Áthaladó vonat előtt az ilyen tolatást az állomás bejáratú végén folyó tolatásokra előírt időben kell megszüntetni (4.4.1., 4.4.2. p.).

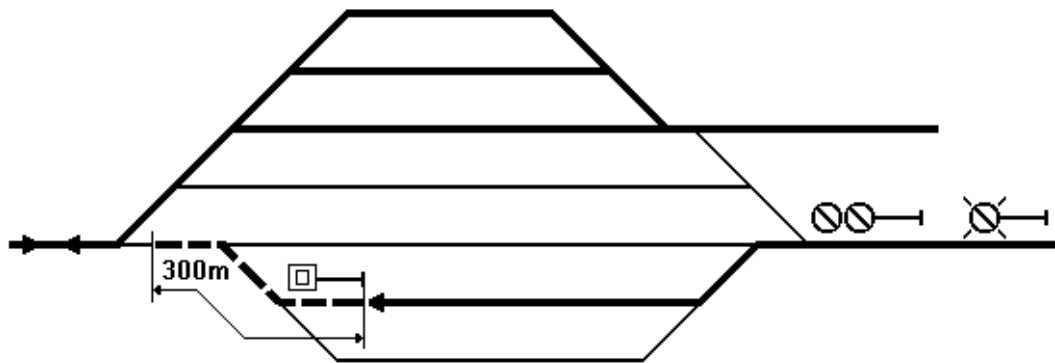
4.4.4.1. Az állomáson menetrend szerint és ténylegesen is megálló vonat behaladása közben a bejáratú vágány túlsó végén lévő váltókon át a vágányúttól jobbra illetve balra eső vágányokra tolatás végezhető akkor is, ha a bejáratú vágány mellett nincs egyéni kijáratú jelző, az egyéni kijáratú jelzőnek nincs külön előjelzője, vagy a bejáratú jelző nem ad előjelzést a kijáratú jelzőre, de a 4.4.4. pontban előírt egyéb feltételek megvannak.

Ilyen hiányos feltételek mellett a tolatás csak akkor engedélyezhető, ha:

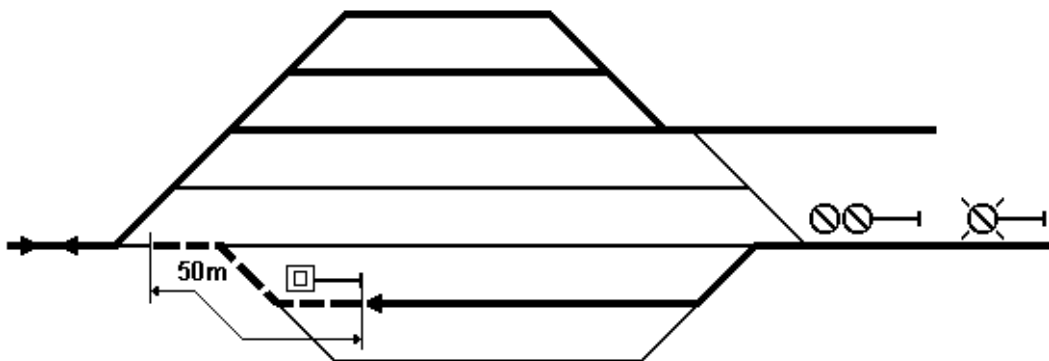
- a) az érkező vonat megállási helye és a tolatásban érdekelt első váltó biztonsági határjelzője között legalább 300 m távolság van, és az érkező vonat elfér a megállási helye és a hátsó biztonsági határjelző között (3.a. ábra);

- b) a megállás helyétől hátrafelé számított 1800 m-en belül az állomás felé sehol sincs 10‰-nél nagyobb esés;
- c) a bejáratnál a váltóknál az érkező vonat felé Lassan-jelzést adnak, a megállás helyénél Megállj! jelzöt tűznek ki, vagy kézijelzéssel Megállj! jelzést adnak.

Ferencváros, Dunaújváros, Dombóvár, Komárom, Rákosrendező, Székesfehérvár, Hegyeshalom állomásokon, továbbá, Sopron rendező Harka felőli végén és Szeged személy végpont felőli végén a fent közölt eljárás mellett az első bekezdésben felsorolt feltételek hiánya esetén az állomás túlsó végén a vágányúttól jobbra-balra fekvő vágányzatra akkor is végezhető tolatás, ha az érkező vonat megállási helye és a veszélyeztetett pont között csak legfeljebb 50 m távolság van és a vonat nem fér el a megállás helye és a hátsó biztonsági határjelző között (3.b. ábra). Részletes rendelkezéseket az ÁVU-ban kell szabályozni.



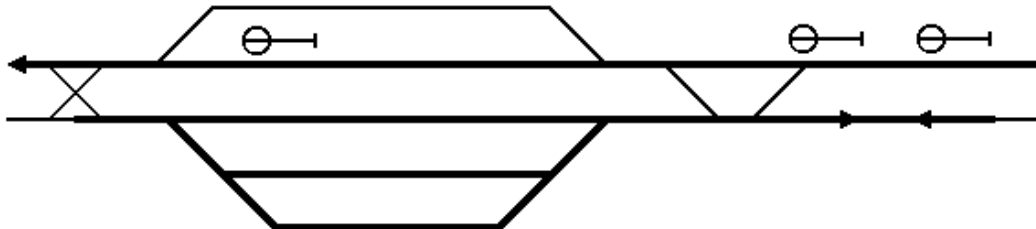
3.a. ábra



3.b. ábra

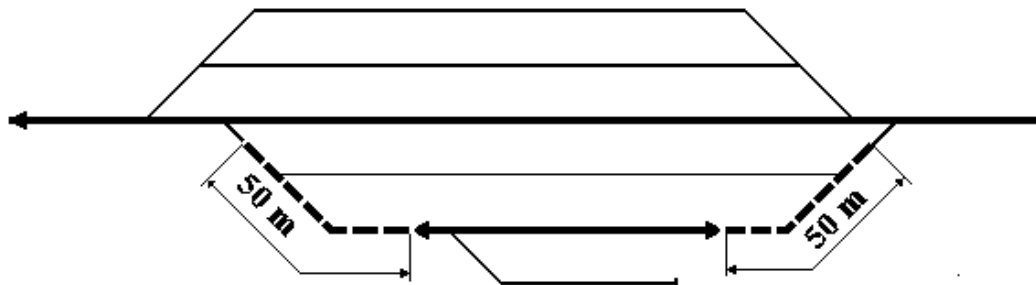
Tolatás a vágányúttól jobbra illetve balra fekvő vágányokon a vágányút érintése nélkül

4.4.5. Vonat behaladása, kihaladása illetve áthaladása közben a vonat vágányúttjától jobbra vagy balra fekvő vágányzaton a vágányút érintése nélkül tolatás különleges óvintézkedések nélkül végezhető akkor, ha a vágányzat mindkét végén terelési lehetőség van és a váltók terelő állásban le vannak zárva pl. (4. ábra).



4. ábra

Ha a vágányúttól jobbra vagy balra fekvő vágányzat két végén nincs terelési lehetőség pl. (5. ábra),



5. ábra

a vágányúttól jobbra vagy balra fekvő vágányzaton csak a **pályahálózat működtető központi forgalmi szolgálati felsőbbsege** által kijelölt, és a menetrendben aláhúzással megjelölt nagy forgalmú vonat-összeállító állomásokon szabad ki-, be- illetve áthaladás közben tolatást végezni, de ott is csak az alábbi feltételek mellett:

- nem korlátozott sem a távolbalátás, sem a szabadlátás;
- a tolatás csak bejárással és csak lépésben végezhető;
- a vonat vágányúttját legfeljebb 50 m-re szabad megközelíteni, ha a vágány szabad, a vonatközlekedés idejére páros féksarut vagy két-tő darab féksarut kell elhelyezni;

- d) a vágányon álló járműveken valamennyi kézi- illetve rögzítőféket meghúzott állapotban kell tartani, az utolsó jármű kereke alá a vonatközlekedés idejére páros féksarut vagy kettő darab féksarut kell helyezni;
- e) a tolatott járművek előtt egy, hosszabb egység tolatásakor egymástól látótávolságban több jelzést adó dolgozó köteles haladni;
- f) az érdekelt vágány (vágányok) végén jelzést adó dolgozó köteles tartózkodni.

A b)–f) pontban foglalt rendelkezéseket csak akkor kell figyelembe venni, ha a tolatott, szalasztott, csurgatott, gurított egység tolatási irányba eső végén kocsi vagy kocsisor van. A rendelkezéseket nem kell figyelembe venni, akkor ha a tolatott egység, tolatási irányba eső első járműve a tolatást végző mozdony, vagy az állomás (szolgálati hely) tolatóvágányutas biztosítóberendezéssel van felszerelve, és az jól működik.

A végrehajtásra vonatkozó helyi rendelkezéseket az ÁVU-ban kell szabályozni.

Vonattvédelem szalasztás, csurgatás és gurítás közben
--

4.4.6. Szalasztás, csurgatás, gurítás illetve összetolás közben az állomás túlsó végén közlekedő vonatok védelme érdekében a vágányútra vezető vágányokon, a vágányúthoz legközelebb eső jármű kerekei alá féksarukat kell elhelyezni, és a kézi- illetve rögzítőfékjét be kell húzni. Ha szükséges, akkor a kézi- illetve rögzítőfékeket további járműveken is kezelni kell. A szabad vágányra guruló kocsikat idejében meg kell állítani, de ettől függetlenül a vágány túlsó végén a biztonsági határjelzőn belül féksarut kell a vágányra helyezni.

Részletes helyi rendelkezéseket az ÁVU-ban kell szabályozni.

5. VÉDEKEZÉS A JÁRMŰMEGFUTAMODÁSOK ELLEN

5.1. Védekezés közlekedő vonatoknál

Közlekedő vonatok szerelvényeinek, valamint a végállomásra vagy felosztató állomásra érkezett vonatok állva tartását az E.2. sz. Fékutasítás alapján kell biztosítani.

5.2. Védekezés a tolatás befejezése után

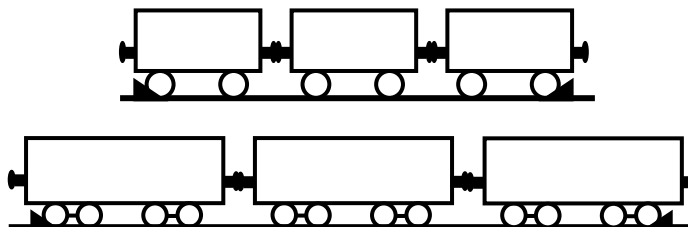
5.2.1. A személyszállító kocsikból összeállított szerelvények esetén a vég-, felosztató- illetve összeállító állomásokon tolatás befejezése után a járműmegfutamodás ellen az E.2. sz. Fékutasítás szerint kell védekezni. Egyéb járművek, szerelvények esetén a tolatás befejezése után, valamint a rakodóvágányokon járműmegfutamodás ellen a kézi- illetve rögzítőfék és rögzítősaru vegyes alkalmazásával — olyan járművek esetében, amelyek rugóerőtárolós fékkel rendelkeznek, a mozdonyvezető által kezelt rugóerőtárolós fékkel — kell védekezni jelen pontban foglaltak szerint.

- a) a vágányon álló járműveket a biztonsági határjelzőn belül — ha lehetséges — össze kell kapcsolni, és rajtuk valamennyi kézi- illetve rögzítőféket be kell húzni;
- b) a vágányokon legfeljebb 2,5‰-es esésig a járművet illetve járműveket rögzítősaruval az alábbiak szerint kell megfutamodás ellen biztosítani:
 - az egyedül álló jármű kerekei alá a szabad ütközők felőli oldalán 1-1 db rögzítősarut kell elhelyezni (6. ábra):



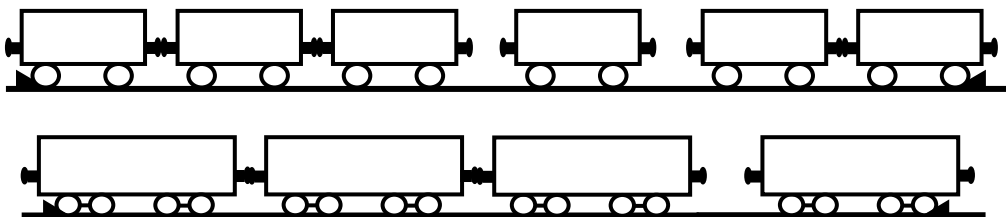
6. ábra

- a járműcsoport kerekei alá a szabad ütközők felőli oldalán 1-1 db rögzítősarut kell elhelyezni (7. ábra):



7. ábra

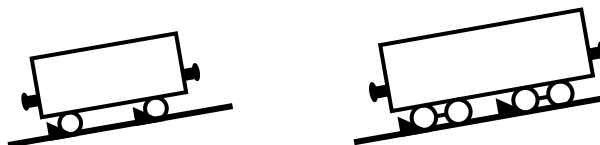
- egyedül álló jármű (járművek), járműcsoportok esetén a két szélső jármű szabad ütközői felől 1-1 db rögzítősarut kell elhelyezni (8. ábra):



8. ábra

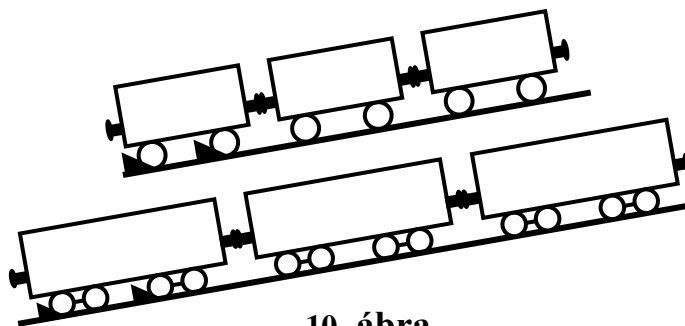
c) A 2,5‰-nél nagyobb esésben lévő vágányokon a járművet illetve járműveket rögzítősaruvval az alábbiak szerint kell megfutamodás ellen biztosítani:

- az egyedül álló jármű kerekei alá az esés iránya felől 2 db rögzítősarut kell elhelyezni (9. ábra):



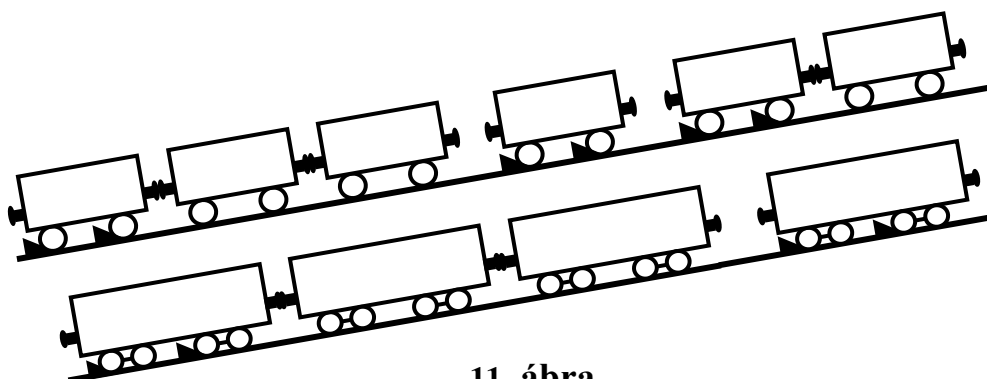
9. ábra

- a járműcsoportot szélső kocsijának kerekei alá az esés iránya felől 2 db rögzítősarut kell elhelyezni (10. ábra):



10. ábra

- Az egyedül álló járművek, továbbá az összekapcsolt járműcsoportok szélső kocsiainak kerekei alá külön-külön, az esés iránya felől 2 db rögzítősarut kell elhelyezni (11. ábra):



11. ábra

- d) a váltókat, ha lehetséges, terelő csonkavágányra, vagy más vágányra vezető állásba kell állítani;
- e) a vágányzáró sorompókat és a kisiklasztósarukat a vágányra kell helyezni és ott rögzíteni kell.

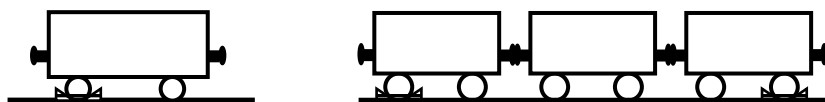
Forgóvázak kocsik esetén a rögzítősarukat a forgóváz szélső tengelyeinek kerekei alá kell elhelyezni a szemléltető ábráknak megfelelően.

A rögzítősaruk elhelyezéséért, eltávolításáért, felügyeletéért felelős személyeket az ÁVU-ban kell kijelölni. **A megfutamodás elleni védekezésre a sínkoronáig feltöltött és bekövezett vágányokon rögzítősaru helyett kulccsal lezárható kocsifogó alátétet kell alkalmazni.**

Az ütközőbakig vagy földkúpig tolt járművet (járműveket) az ütközőbak illetve földkúp felől nem kell megfutamodás ellen biztosítani.

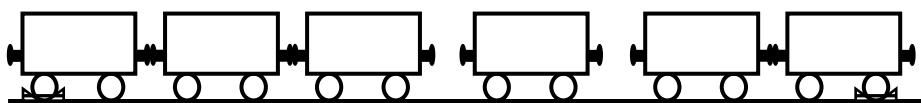
5.2.2. A pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége által a KH-ban kijelölt szolgálati helyeken, az illetéktelen személyek által végzett tolatások és a járműmegfutamodások megakadályozására:

- a) 2,5‰-es esésig a vágányon egyedül álló jármű esetén bármely kerék alá 1 db kulccsal lezárható kocsifogó alátétet (12. ábra);
- b) egyedül álló járműcsoportnál a járműcsoport két szélső járművének kerekei alá 1-1 db kulccsal lezárható kocsifogó alátétet (12. ábra);



12. ábra

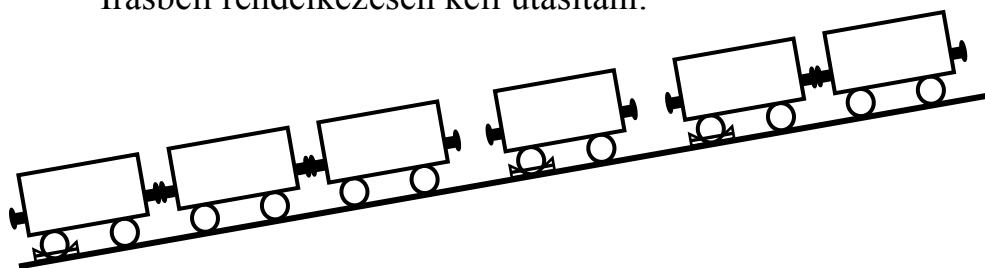
- c) több egyedül álló járműnél, járműcsoportnál a két szélső jármű kerekei alá 1-1 db kulccsal lezárható kocsifogó alátétet (13. ábra);



13. ábra

- d) 2,5‰-nél nagyobb esésben lévő vágányon egy vagy több jármű, járműcsoport kerekei alá az esés irányában járművenként illetve járműcsoportonként 1-1 db; kerék alá helyezhető, kulccsal lezárható kocsifogó alátétet kell alkalmazni (14. ábra). A kocsifogó alátét tárolására, kezelésére továbbá kulcsának kezelésére az ÁVU-ban illetve a szomszédos állomások Végrehajtási Utasításában kell rendelkezni. A kulccsal lezárható

kocsifogó alátét kulcsának kezelésére a vonali tolatásvezetőt írásbeli rendelkezésen kell utasítani.



14. ábra

5.3. Eljárás vonatszakadás alkalmával

5.3.1. Vonatszakadás alkalmával a leszakadt vonatrészen szolgálatot végző vonatkísérők kötelesek a kézi- illetve rögzítőféket behúzni.

Ha a leszakadt vonatrész követi az elől haladó vonatrészt, a mozdonyvezető köteles a sebesség megfelelő szabályozásával a járműveket feltartóztatni. Ilyenkor nem szabad Megállj! jelzést adni.

Ha a leszakadt vonatrész megállt, a mozdonyvezető felé Megállj! jelzést kell adni, és megállás után a leszakadt vonatrészre vissza kell tolni.

Ha a leszakadt vonatrész az ellenkező irányba halad, és azt a fékek meghúzásával nem lehet megállítani, a járművek megállítására az 5.4.1.-5.4.6. pontokban szabályozott módon kell intézkedni.

5.3.2. A vonatnál bekövetkezett vonatszakadás után a vonatrészek az önműködő légfék működése következtében megállnak. Ha a vonat első része nem állt meg, a mozdonyvezetőnek az E.2.sz. Fékutasítás szerint kell azt megállítani. A vonatszakadásról a rendelkezésre álló értekező berendezésen értesíteni kell mindkét állomás forgalmi szolgálattevőjét vagy a forgalmi vonalirányítót. Megállás után azonnal vissza kell tolni a leszakadt vonatrészhez, és a vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló illetve a mozdonyvezető mellett figyelő szolgálatot ellátó dolgozó köteles a leszakadt vonatrészen az állvatartáshoz szükséges kézi- illetve rögzítőféket behúzni.

5.3.3. Személyszállító vonatot szükségkapcsolással, lehetőleg egy részben kell továbbítani a következő állomásra. Tehervonat egy vagy több részben történő továbbításáról a mozdonyvezető dönt.

5.3.4. Vonatszakadás esetén, ha a vonat egyetlen vonatkísérővel vagy vonali tolatásvezetővel közlekedik és a mozdonyon a mozdonyvezető mellett figyelő szolgálatot ellátó dolgozó nincs, a vonatot több részben kell továbbítani. Az első vonatrészt a mozdonyvezető egyedül, óvatosan továbbíthatja legfeljebb 40 km/h sebességgel a következő állomásig.

A vonatkísérő, a vonali tolatásvezető illetve a mozdonyvezető mellett figyelő szolgálatot ellátó dolgozó köteles a visszamaradt vonatrészt megfutamodás ellen biztosítani és fedezni (16.3.2.pont).

Kézi- illetve rögzítőfék nélküli kocsikból (járművekből) összeállított csak mozdonyvezetővel, vonatkísérő vagy vonali tolatásvezető nélkül közlekedő vonatnál bekövetkezett vonatszakadás esetén a mozdonyvezető köteles a visszamaradt vonatrészt a mozdonyra rendszeresített rögzítősarukkal megfutamodás ellen biztosítani az E.2. sz. Fékutasítás előírásai szerint.

Csak mozdonyvezetővel, vonatkísérő vagy vonali tolatásvezető nélkül közlekedő vonatnál ilyen esetben a mozdonyvezetőnek az E.1.sz. Utasítás előírásai szerint kell eljárni.

Ha a vonatot több részben kell továbbítani, a szakadt vonókészülékes járművet az első vonatrész utolsó járműveként — ha az lehetséges — kell besorozni. Az állomáson a szakadt vonókészülékes járművet ki kell sorozni.

A megállás után behúzott kézi- illetve rögzítőfékeket csak a mozdonyvezető jelzése után szabad feloldani.

5.4. A megfutamodott járművek megállítása

5.4.1. Megfutamodott járművek megállítása céljából az állomások két végén lévő váltókezelői szolgálati helyeken 1-1 db, ilyen szolgálati helyekkel nem rendelkező továbbá egyközpontos állomásokon az ÁVU-ban kijelölt helyen 2 db, 2,5‰-nél nagyobb esésű nyíltvonali szolgálati helyeken 1 db páros féksarut kell könnyen hozzáférhető helyen kéznél tartani. Az 1 db páros féksaru helyett 2 darab féksaru is alkalmazható.

Váltókezelői szolgálati helyiséggel nem rendelkező továbbá egyközpontos állomásokon a páros féksarut (féksarukat) tolatás megkezdése előtt az állomás azon végére kell vinni, amelyiken védekezni kell a járműveknek a nyílt vonalra jutása ellen, és ott hozzáférhető helyen elhelyezve alkalmazásukat biztosítani kell.

5.4.2. Ha a páros féksarut (féksarukat) őrző dolgozó járműmegfutamodást vesz észre vagy arról értesítést kap, köteles a páros féksarut (féksarukat) csúcsával a megfutamodott egység felé a vágányra helyezni.

A 2 db féksaru alkalmazása esetén mindkét sínszállra 1-1 db féksarut kell elhelyezni egymással egyvonalban.

5.4.3. A megfutamodásról továbbá a megfutamodott járművek mennyiségéről értesíteni kell a megfutamodás irányában szolgálatot végző nyíltvonalis dolgozókat és a következő állomás forgalmi szolgálattelvőjét. Az értesített dolgozók kötelesek a megfutamodott egység megállításáról gondoskodni.

5.4.4. Ha a megfutamodott egységet nem sikerült a nyílt vonalon megállítani, a megállításáról az állomáson kell gondoskodni az alábbiak szerint:

- a) ha a következő állomásközben az állomás felé nincs vonat útban, vagy ha van, de sikerült megállítani és a visszatolására intézkedni, a váltókat szabad vágányon át a nyílt vonalra vezető állásba kell állítani. Az egyik páros féksarut (féksarukat) a bejárási váltótól minél távolabb a nyílt vonal felé, de legkésőbb a vágány biztonsági határjelzőjén belül, a másik páros féksarut (féksarukat) a túlsó biztonsági határjelzőn belül a vágányra kell helyezni;
- b) ha a következő állomásközben az állomás felé vonat van útban és bármely ok miatt nem lehet a megállítására és a visszatolására intézkedni, a váltókat szabad, a túlsó végén csonkavágányra vezető állásba kell állítani, és a páros féksarut (féksarukat) az a) alpontban szabályozott módon a vágányra kell helyezni;
- c) ha az állomáson a csonkavágányra vezető vágány foglalt, vagy ha csonkavágány egyáltalán nincs, az állomás bejárási végén a páros féksarut (féksarukat) az a) alpont szerint a vágányra kell helyezni, és ha ezzel a megállítás nem sikerült, a megfutamodott egységet valamelyik **csúccsal szemben érintett bejárási** váltó feles állásba helyezésével vagy aláváltással ki kell siklasztani.

5.4.5. Megfutamodott egységet az utána vagy kivételesen vele szemben küldött mozdonyal is fel lehet tartóztatni.

5.4.6. A nyílt vonalon megállított járműveket megfutamodás ellen biztosítani és a 16.2.5.4. pont első bekezdésében előírtak szerint fedezni kell, valamint gondoskodni kell az elvontatásukról.

5.4.7. Szolgálat átvétel után a páros féksaru (féksaruk) használhatóságáról szemrevételezéssel kell meggyőződni.

Ha a páros féksarut megfutamodott járművek megállítására használták, **akkor azt az állomásfőnök vagy megbízottja köteles megvizsgálni**, és használhatatlanságuk esetén gondoskodni kell a pótlásukról. **Részletes rendelkezéseket az ÁVU-ban kell szabályozni.**

5.5. Felelősség a megfutamodás elleni biztosításért

5.5.1. A megfutamodás elleni biztosításért az a munkavállaló felelős, aki a sűrített levegő utántáplálást megszüntette. Ez a vontatójárművet lekapcsoló munkavállaló vagy a sűrített levegő utántáplálást megszüntető mozdonyvezető (nem személyes váltás esetén). Üzemben lévő (működő) és hidegen továbbított mozdonyok, motorvonatok (motorkocsik), munkagépek állva tartásának biztosításáért minden esetben a mozdonyvezető illetve a munkagépvezető a felelős.

5.5.2. Tolatás befejezése után a megfutamodás elleni biztosítás végrehajtását a tolatásvezetőn kívül, a helyi felügyelettel megbízott dolgozók is kötelesek ellenőrizni és a hiányosságot pótolni.

5.5.3. A megfutamodás elleni biztosításért a tolatószemélyzetten kívül felelősek:

- a) állomásokon a váltókezelők, vezető váltókezelők, forgalmi szolgálattevők és jelenlétesek, raktári vagy rakodóvágányokon pedig a rakodást végző és ellenőrző dolgozók is (4.2.1. p.);
- b) megálló-rakodóhelyeken és rakodóhelyeken az ott szolgálatot végző dolgozók;
- c) sajátcélú vasúti pályahálózatokon a végrehajtási utasításban kijelölt személy továbbá a sajátcélú vasúti pályahálózatra esetleg kirendelt vasúti dolgozó;
- d) más szolgálati ágak vágányzatán az érdekelt szolgálati főnök által kijelölt dolgozó;
- e) nyílt vonalon a járművek felügyeletével megbízott dolgozó;
- f) mozdonyoknál (munkagépeknél) annak vezetője.

5.5.4. A forgalmi szolgálattevő személyesen vagy érdeklődés útján, az állomásfőnök pedig ellenőrzés alkalmával köteles meggyőződni a megfutamodás elleni védekezés végrehajtásáról.

5.5.5. Vihar közeledésekor, továbbá a sötétség beállta előtt, valamint távolbalátás korlátozottsága esetén, a helyi felügyelettel megbízottak kötelesek a megfutamodás elleni biztosításról ismételtlen meggyőződni és szükség esetén a további biztosításról gondoskodni.

Vihar közeledésekor a forgalmi szolgálattevő, a jelenlétes és a szolgálatban lévő állomásfőnök vagy ügyeleti szolgálatot ellátó dolgozó köteles a helyi felügyelettel megbízottakat fokozott biztonsági intézkedések megtételére utasítani, és a végrehajtást személyesen vagy érdeklődés útján ellenőrizni.

6. KOCSI- ÉS VONATVIZSGÁLAT

Vizsgálati jel

6.1. A vizsgálati jel teherkocsikon a hossztartó jobb oldalán, a személyszállító kocsikon a kocsiszekevény közepének alsó részén található (E.12.sz. Utasítás).

Műszaki kocsvizsgálat

6.2. A kocsikat műszaki szempontból a kocsvizsgálók kötelesek megvizsgálni az E.12.sz. Utasításban szabályozott módon vonat érkezésekor, vonat indulása előtt, menet közben, tartózkodás közben, megrakásuk előtt és után, gurítás és siktolatás után pedig akkor, ha az állomási vagy a vonatszemélyzet kocsisérülésre hívja fel a figyelmüket.

Vonatkísérő személyzet teendői

6.3. Vonatkísérővel közlekedő vonatnál a vonatkísérők a kiindulási állomáson, illetve ahol a tartózkodás lehetővé teszi, továbbá azokon az állomásokon, ahol a vonatba kocsikat soroznak, kötelesek — a kocsvizsgálók műszaki vizsgálatától függetlenül — a vonatba sorozott kocsikat megvizsgálni. A vizsgálatnak elsősorban a vonat szerelvényének helyes összeállítására és összekapcsolására, a fékek működésére, a csapágyak melegeedésére, a mozgó alkatrészek rögzítésére, a homlok- és oldalfalak, a futóművek állapotára, továbbá amennyire lehetséges, a rakodási szabályok betartására kell kiterjednie.

6.4. Ha a kocsik megvizsgálása alkalmával sérülést vagy hiányosságot állapítanak meg, akkor azt a kocsvizsgálóval, kocsvizsgáló hiányában a mozdonyvezetővel közölni kell. Ezek a dolgozók kötelesek dönteni arról, hogy a kocsi továbbítható-e vagy sem.

Vizsgálat vonatfelvételnél

6.5. A vonatfelvételt végző dolgozók a vonatba sorozott kocsikat a vonatkísérők részére előírt módon kötelesek megvizsgálni (6.3., 6.4. p.).

Tengelyterhelés figyelembe vétele

6.6. Ha a vonatba besorozott járművek tengelyterhelése az engedélyezett tengelyterhelést meghaladja és erről a forgalmi szolgálattevő jelentést kap, akkor a járműveket a rendkívüli küldeményekre előírtak szerint kell továbbítani.

Utaló, sérülési bárcák és azok jelentése

6.7. A kocsvizsgálók az E.12.sz. Utasítás előírásainak megfelelően az utaló és sérülési bárcákat kötelesek a javításos kocsikra felragasztani. A bárcák leírását az E.12.sz. Utasítás tartalmazza.

6.7.1. Az állomási és vonatkísérő személyzet köteles a sérülési bárcákat — a rajtuk lévő előnyomtatott valamint a kocsi vizsgálatát végző dolgozó által a bárcán alkalmazott megjelölésekkel, bejegyzésekkel együtt — figyelembe venni és a szükséges intézkedéseket megtenni. Kocsiról utaló illetve sérülési bárcát csak a műszaki kocsiszolgálatot ellátó dolgozók távolíthatnak el.

Az állomási és a vonatkísérő személyzet köteles figyelembe venni a kocsikra ragasztott óvatos tolatásra továbbá veszélyes árura figyelmeztető bárcákat, valamint az élőállat-küldeményeket és a tűzveszélyes árukat jelző bárcákat is (12. — 13.sz. Függelék).

7. JÁRMŰKAPCSOLÁSOK

Kapcsolókészülékek

7.1. A járművek összekapcsolása történhet, középütközős önműködő kapcsolókészülékkel, csavarkapoccsal, kombinált ütköző- és vonókészülékkel, középütközős nem önműködő kapcsolókészülékkel (3.sz. Függelék), merev kapcsolórúddal, rakománnyal, szükségkapcsolással valamint segély-vonókészülékkel.

Kapcsolás középütközős önműködő kapcsolókészülékkel

7.2. A középütközős önműködő kapcsolókészülékkel felszerelt járműveknél csak az összekapcsolás történik önműködően. A járműveket a hossztartó végén lévő emeltyűnek a másik jármű felé fordításával kell szétkapcsolni. A járművek össze- illetve szétkapcsolt állapotáról az önműködő kapcsolón lévő ellenőrző nyelv megtekintésével lehet és kell meggyőződni. Szétkapcsolt állapotban az ellenőrző nyelv látható, összekapcsolt állapotban nem látható. Ha tolatás közben nincs szükség arra, hogy a járművek összekapcsolódjanak, a hossztartó végén lévő emeltyűt középállásban kell tartani.

A középütközős önműködő kapcsolókészülékkel felszerelt járművet csavarkapoccsal és oldalütközőkkel felszerelt járművel akkor szabad összekapcsolni, ha a középütközős önműködő kapcsolókészülékkel felszerelt járműnek a kapcsolat felőli végén csavarkapocs és két oldalütköző van.

Más rendszerű középütközős, különlegesnek minősülő kapcsolatokat a vállalkozó vasúti társaságok arra kiképzett dolgozói a vonatkozó előírások alapján kötelesek elvégezni.

Önműködő kapcsolókészülékkel felszerelt járművek összekapcsolásakor a rájárás sebessége legfeljebb 5 km/h lehet.

Kapcsolás kombinált ütköző- és vonó- készülékkel

7.2.1. Az oldalütközőkkel és középütközős önműködő kapcsolókészülékkel, valamint csavarkapoccsal, továbbiakban: kombinált ütköző- és vonókészülékkel rendelkező járművek középütközős kapcsolókészülékébe — az oldalütközővel és hagyományos csavarkapoccsal rendelkező járművekkel történő kapcsolhatóság érdekében — egy vonóhorg nélküli rövidített kengyellel rendelkező „fél csavarkapocs” van beépítve. Ha a járművek összekapcsolása csak a középütközős önműködő kapcsolókészülékkel történik, a kapcsolófejbe épített „fél csavarkapocs” a kapcsolófej ellentétes oldalán az erre a célra kialakított kampón van rögzítve.

7.2.1.1. A kombinált ütköző- és vonókészülékkel rendelkező járművek között az önműködő központi vonó-ütközőkészülékkel történő járműkapcsolást a 7.2. pontban előírtak szerint kell végrehajtani. A járművek össze-, illetve szétkapcsolt állapotáról az önműködő kapcsolószerkezet oldalán lévő, felső részén vörös színű ellenőrző nyelv megtekintésével lehet és kell meggyőződni. Szétkapcsolt állapotban a vörös színű ellenőrző nyelv vízszintesen, összekapcsolt állapotban függőlegesen áll.

7.2.1.2. A kombinált ütköző- és vonókészülékkel rendelkező jármű és az oldalütközőkkel, valamint hagyományos csavarkapocccsal rendelkező jármű közötti járműkapcsolás (össze-, illetve szétkapcsolás) csak akkor végezhető, ha a járművek álló helyzetben vannak és a kapcsolandó járművek ütközői összeérnek. A járműkapcsolás elvégzése céljából a kapcsolást végző munkavállaló minden esetben az oldalütközőkkel és hagyományos csavarkapocccsal rendelkező jármű ütközői alatt lehajolva, a jármű mellgerendáján lévő fogantyúba megkapaszkodva köteles a járművek közé menni, illetve onnan kijönni. A járműkapcsolás során be kell tartani a 7.3. pont előírásait is.

Kapcsolás csavarkapocccsal

7.3. Csak álló helyzetben lévő vasúti járműveket szabad össze- illetve szétkapcsolni, kivéve a 7.3.6. pontban szabályozott kiakasztórúddal végzett szétkapcsolásokat. Ha a kapcsolandó járművek ütközői összeérnek, egyik kézzel meg kell kapaszkodni a jármű mellgerendáján lévő fogantyúba, és az ütközők alatt lehajolva kell a járművek közé menni, illetve onnan kijönni. A járművek álló helyzetben történő kapcsolása érdekében rögzítősarut vagy kézi- illetve rögzítőféket kell használni.

A járművek álló helyzetben történő kapcsolása céljából nem szabad rögzítősarut használni:

- váltókon és keresztezéseken (kitérőkön),
- vasúti járműmérlegeken,
- sínkoronáig feltöltött és bekövezett vágányokon,
- szöghevederes sínkötéseken és
- az ÁVU-ban kijelölt helyeken.

Az álló helyzetű járművek illetve járműcsoportok összekapcsolása után a rögzítősarut (sarukat) haladéktalanul el kell távolítani a vágányról.

A rögzítősarut a járművek fékezésére használni tilos!

Összetolás illetve rájárás előtt a rögzítősaruk elhelyezésére a tolatásvezető ad rendelkezést.

Rájáráskor és összetoláskor a mozdony illetve a kocsisor sebességét úgy kell szabályozni, hogy az álló jármű (járműcsoport) jelentősen ne mozduljon el álló helyzetéből, továbbá saruátugrás következményeként járműmegfutamodás ne keletkezzen.

Ha a mozdonyvezető azt észleli, hogy a tolatásban résztvevő dolgozók közül bárki a mozgatott járművek közé megy, azonnal köteles intézkedni a tolatási mozgás beszüntetésére.

A helyi viszonyokhoz szükséges külön intézkedéseket az ÁVU-ban kell szabályozni.

A rögzítősaruk használhatóságának ellenőrzését az állomásfőnök vagy megbízottja köteles elvégezni. Részletes rendelkezéseket az ÁVU-ban kell szabályozni.

Vonali tolatást, illetve sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálást, átállítást valamint csomóponti kiszolgálást végző mozdonyok esetében a kapcsoláshoz szükséges rögzítősaruk a mozdonyról is biztosíthatók. Ezek a mozdonyok a vontatási telepről csak megfelelő számú rögzítősarúval járhatnak ki (E.2. sz. Fékutasítás).

A tolatás befejezése után a mozdonyra rendszeresített rögzítősarukat a vonali tolatásvezető vagy a kijelölt tolatásvezető köteles a mozdonyvezető részére visszaadni.

A mozdonyon elhelyezett rögzítősaruk használhatósági ellenőrzését a vállalkozó vasúti társaság saját hatáskörben szabályozza.

A szolgálati helyre rendszeresített rögzítősaruk felhasználásáért és visszaadásáért a tolatásban résztvevő vonali tolatásvezető, a kijelölt tolatásvezető és a vágányút beállítására kötelezett dolgozó felelős (5.1.2. pont). Az ÁVU-ban szabályozni kell:

- a rögzítősaruk tárolási helyét, **darab- és sorszámát**,
- a rögzítősaruk szolgálatátadáskor történő átadását,
- a rögzítősaruk kiadását és visszavételét,
- a tolatásban résztvevők értesítését a korábban kiadott rögzítősarukról,
- a tolatás befejezése után a rögzítősaruk felhasználásának bejelentését vissza nem vett rögzítősaruk esetében (mely vágányon, hányadik jármű alatt, **milyen sorszámú** stb.),
- a rögzítősaruk őrzését vonatközlekedés idején.

Sérült rögzítősarut használni tilos!

7.3.1. Munkabiztonsági szempontból villamos mozdony illetve villamos fűtőkocsi összekapcsolásakor mindig a másik jármű csavarkapcsát kell a mozdony illetve a villamos fűtőkocsi vonóhorgába akasztani. Abban az esetben, ha a másik jármű csavarkapcsa használhatatlan (sérült), a mozdony vagy villamos fűtőkocsi csavarkapcsát csak a járművek

feszültségmentesítése után szabad kapcsolásra használni. A villamosmozdony mozdonyvezetője illetve a villamos fűtőkocsi kezelőszemélyzete a járműkapcsolást végző dolgozót köteles értesíteni a jármű tényleges feszültségmentesítéséről.

7.3.2. Össze- illetve szétkapcsolás után a járművek közül mindig azon a pályaoldalon kell kijönni, amelyiken a belépés történt.

Ha a tolatószemélyzet valamelyik tagja kapcsolás végett a járművek közé lépett, a tolatásvezető csak akkor adhat jelzést illetve szóbeli engedélyt a mozgásra, ha meggyőződött arról, hogy a kapcsolást végző dolgozó már kijött a járművek közül.

Ha a tolatást a tolatásvezető egyedül végzi, akkor csak bejárással szabad tolatni. A mozdonyvezető csak akkor végezhet további mozgást, ha a tolatásvezető a járművek közül kilépett és jelzést ad, vagy a rádión közölte a kapcsolás elvégzését.

7.3.3. Személyszállító kocsik szétkapcsolása előtt az átjáró-védőfalat és az átjáróhidat rögzíteni kell, összekapcsolás előtt pedig csak akkor szabad a kocsik közé menni, ha a védőfal és az átjáróhid rögzített állapotban van. A személyszállító vonatok első és utolsó kocsijának utasok által nem használható homlokajtóit a kiindulási- továbbá azokon az állomásokon, ahol a vonat összeállítása megváltozik, le kell zárni. A homlokajtók lezárását a vonatkísérő személyzet köteles elvégezni.

7.3.4. Bejárással végzett tolatás alkalmával a járműveket csak akkor szabad szétkapcsolni, ha azokat már befékezték illetve megfutamodás ellen biztosították.

7.3.5. Csavarkapoccsal történő kapcsolás alkalmával a csavarkapcsot a kengyel végétől távolabbi helyen kell megfogni úgy, hogy a kapcsolást végző dolgozó kézfejei ne kerüljenek a kengyel és a vonóhorog közé.

7.3.6. A vonat átvételekor, a vonatátvételt végzők által a kocsikra felírtak alapján — a szétkapcsolandó helyeken — még a felhúzás, kihúzás előtt a csavarkapcsokat meg kell lazítani úgy, hogy a szétkapcsolás könnyen, biztonságosan, a mozgó járművek közé történő belépés nélkül a kiakasztórúddal elvégezhető legyen. A tervezett szétkapcsolások helyén légfék csatlakozó tömlőket szét kell kapcsolni és az úrkapcsolatra kell helyezni. A behúzott kézi- illetve rögzítőféket fel kell engedni. A vonat (járműcsoport) első és utolsó behúzott kézi- illetve rögzítőfékjét azonban csak a gurítómozdonynak, tolatómozdonynak a rájárása és rákapcsolása után, illetve a gurítás, tolatás megkezdése előtt szabad felengedni.

A gurításra, szalasztásra történő előkészítés során a kocsisor légtelenítést is el kell végezni. A légtelenítés során a járművek fővezeték végelzáró váltóját ki kell nyitni és a sűrített levegő kifúvása után el kell zárni. Ha az oldószelep fogantyúján kisméretű téglalap alakú táblán „autom” felirat van, azt kb. egy másodpercig kell húzni és a fékberendezés önműködően felold. Ha ilyen tábla nincs, az oldószelep fogantyúját addig kell húzni, amíg levegő kifúvás van.

A fékberendezés feloldása céljából a kormányszelepet kiiktatni tilos!

Télen a lazítás végrehajtásának megkönnyítésére a csavarkapcsok felmelegítéséhez fáklyát kell használni. A tűzveszélyes, vagy veszélyességi bárcával megbárcázott, továbbá a kocsi oldalán „Dohányzás, vagy nyílt láng használata tilos!” felfestéssel ellátott kocsik csavarkapcsát azonban fáklyával felmelegíteni tilos!

A csavarkapocs előzetes meglazítása után a szétkapcsolást — ha a helyi viszonyok megengedik — lehetőleg kiakasztórúddal kell végezni. A rudat az ütközőtokra vagy az ütközőrúdra kell helyezni, és végével a kengyelt ki kell billenteni a vonóhorogból. Haladó járművek szétkapcsolásakor arccal a mozgás iránya felé kell fordulni.

7.3.7. Összekapcsoláskor a csavarkapcsot az ütközők érintkezéséig, a csavarkapocs vízszintes helyzetéig össze kell húzni. Ezt laza kapcsolásnak nevezzük. A csavarkapocs fogantyújának még kétszeri körülforogatásával szoros kapcsolás jön létre.

Szorosan kell kapcsolni:

- a személyekkel elfoglalt kocsikat, mozdonyokat egymással és a szomszédos járművel;
- élőállattal, robbanó áruval, darabáruval rakott kocsikat egymással és a szomszédos járművekkel;
- egy kocsi hosszát meghaladó tárgyakkal rakott kocsikat a védőkocsijukkal;
- az utánfutó járművet a jelzőkocsival;
- 60 km/h-nál nagyobb sebességű vonatnál valamennyi járművet egymással,
- kombinált ütköző- és vonókészülékkel is ellátott járművek csavarkapoccsal történő kapcsolásakor.

7.3.8. Olyan jármű szoros kapcsolásakor, amelynek ütközőtorkján megszakított sárga körben sárga szám van (ún. munkaemésztő ütközőkészülék), a csavarkapocs fogantyúját addig kell körülforogatni, ameddig azt az ütközőszerkezet megengedi.

7.3.9. A szoros kapcsolás létrehozása előtt nem szabad az ütközőket a mozdony vonóerejének kifejtésével összenyomni.

7.3.10. A kapcsolásra nem használt csavarkapcsot fel kell akasztani az erre a célra rendszeresített tartóhorogra, ennek hiányában a szabad vonóhorogra, ha ilyen sincs, akkor a csavarkapcsot teljesen össze kell húzni.

Kapcsolás merev kapcsolórúddal

7.4. Merev kapcsolórúdat kell alkalmazni két kocsi között, ha a rakomány két kocsin fekszik és a kocsikat nem lehet a szabványos kapcsolókészülékkel összekapcsolni.

Merev kapcsolórúddal kell összekapcsolni valamennyi olyan járművet egymással illetve a jelzőkocsival vagy a mozdonnyal, amelyen nincsen más szabványos kapcsolókészülék.

7.4.1. Merev kapcsolórúddal összekapcsolt üres kocsikat nem szabad vonatba sorozni illetve továbbítani.

7.4.2. A járműveket mindenkor az erre kiképzett dolgozó köteles merev kapcsolórúddal össze- illetve szétkapcsolni, a D.2. sz. Utasítás vonatkozó előírásainak figyelembe vételével.

Kapcsolás a rakománnyal

7.5. Két forgózsámolyos kocsi összekapcsolható a két kocsin elhelyezett rakománnyal is. A rakomány végének legalább egy méterrel túl kell érnie a forgózsámolyokon.

Részletes rendelkezéseket a Rakodási Szabályzat és az E.12.sz. Utasítás tartalmaz.

Szükségkapcsolás

7.6. Szükségkapcsolást a mozdonyvezető köteles létesíteni. Vonatkísérővel közlekedő vonatnál a vonatkísérők, vonali tolatásvezetővel közlekedő vonatnál a vonali tolatásvezető (és, ha van a vonatnál, akkor a vonali kocsirendező is) kötelesek közreműködni. Szükség esetén a forgalmi vonalirányító hozzájárulásával más vonatok személyzete is igénybe vehető.

Kapcsolás segély-vonókészülékkel

7.7. Középutkötő ön működő kapcsolókészülékkel felszerelt motorvonat, motorkocsi szolgáltatástelensége esetén, ha segély-vonókészülék alkalmazása válik szükségessé, akkor azt a segélymozdonnyal ún. segély-vonókészülékkel az arra kiképzett dolgozónak, vagy a mozdonyvezetőnek kell összekapcsolni. Vonatkísérőkkel közlekedő vonatnál a segélykapcsolat létesítésé-

ben a vonatkísérők kötelesek közreműködni. Ha a segély-vonókészülék felszereléséhez nem áll rendelkezésre megfelelő segítség, a munkát a segélymozdony megérkezése után a két mozdony mozdonyvezetőjének kell elvégeznie.

Hóeke kapcsolása

7.8. Élével előreálló helyzetben szállított hóekét a vonat utolsó járművéhez merev kapcsolórúddal, a dolgozó hóekét pedig a hóeke csavarkapcsával kell a mozdonyhoz kapcsolni.

Más alkatrészek kapcsolása

7.9. Vonatnál a járművek mechanikus összekapcsolása után össze kell kapcsolni:

- a) a gőzfűtési tömlőket,
- b) a légfék csatlakozó tömlőket,
- c) le kell engedni az átjáróhidakat, és össze kell kapcsolni az átjáró védőkorlátait illetve védőfalait,
- d) a távközlő-, távvezérlő, kábeleket,
- e) villamos fűtőberendezés kábeleit.

A szétkapcsolást az áram- illetve a gőzszolgáltatás megszüntetése után fordított sorrendben kell végezni és a kapcsolatokat a helyükre rakni.

Lógó légfék csatlakozó tömlőt még átmenetileg sem szabad megtűrni.

7.9.1. A légfék csatlakozó tömlők összekapcsolásakor meg kell győződni arról, hogy a kapcsolófejekben a tömítőgyűrűk megvannak-e, illetve épek-e. Mindig csak egy-egy légfék csatlakozó tömlőt szabad összekapcsolni. Az összekapcsolás után a végelező váltókat egyszerre kell kinyitni, szétkapcsolás előtt pedig egyszerre elzárni.

Kapcsolásra kötelezett dolgozók

7.10. A vonatot továbbító mozdonyok a vonat elegyével, szerelvényével, a továbbított járműveknek egymással történő össze- illetve szétkapcsolásáról a menetvonal tulajdonosa köteles gondoskodni. A kapcsolást a menetvonal tulajdonos vagy az általa megbízott vasúti társaság erre kiképzett munkavállalója köteles végezni. Pályavasút által nyújtott tolatási szolgáltatás esetén az erre kiképzett pályavasúti munkavállaló kötelezhető az össze-, ill. szétkapcsolás elvégzésére. Kapcsolásra kötelezhető munkavállaló hiányában a szükséges kapcsolatokat a mozdonyon egyedül szolgálatot teljesítő mozdonyvezető köteles végezni.

Pályavasút által nyújtott tolatási szolgáltatás esetén kapcsolásra kötelezhető pályavasúti munkavállaló:

- a tolatásvezető,
- a kocsirendező,
- a vonali tolatásvezető,

- a vonali kocsirendező,
- a kocsirendezői vizsgálóval rendelkező váltókezelő,
- a tolatásvezetői vizsgálóval rendelkező váltókezelő és
- a kocsimester (forgalmi).

A Menetrendi segédkönyv 7.sz. táblázatában kell meghatározni, hogy a szolgálati helyeken, mely időszakokban teljesít szolgálatot kapcsolásra kötelezhető pályavasúti munkavállaló.

A zárt motorvonatok járműveit, továbbá motorvonatokat egymással az arra kiképzett munkavállalók kötelesek össze- illetve szétkapcsolni.

7.10.1. Minden esetben az arra kiképzett munkavállaló köteles össze- illetve szétkapcsolni:

- a) a gőzfűtési tömlőket,
- b) villamos fűtőberendezés vezetékét,
- c) a távközlő- és távvezérlő berendezés kábelét,
- d) az átjáróhidakat,
- e) az átjáró védőkorlátokat illetve a védőfalakat.

Az ilyen berendezések kapcsolását elsősorban a menetvonal tulajdonos vagy az általa megbízott vasúti társaság erre kiképzett munkavállalója köteles össze- illetve szétkapcsolni. Pályavasút által nyújtott tolatási szolgáltatás esetén a fenti berendezések kapcsolására kiképzett pályavasúti munkavállaló kötelezhető a kapcsolások elvégzésére.

7.10.2. –

7.10.3. Az előfogatmozdony és a vonómozdony között a kapcsolást a vonómozdony személyzete köteles végrehajtani.

7.10.4. A kapcsolást végző dolgozó köteles — a mozdonynak a vonatra (tolatóegységre) történő kapcsolását követően — eltávolítani a megfutamodás elleni eszközöket, valamint feloldani a kézi- illetve rögzítőfékeket. A vonat végétől a megfutamodás elleni eszközöket eltávolítani, valamint a kézi- illetve rögzítőfékeket feloldani a zárjelző tárcsát elhelyező dolgozó köteles.

Mozdonyok kapcsolásának ellenőrzése

7.11. Mozdony más járművel történő összekapcsolása után a mozdonyvezető köteles a kapcsolás szabályszerűségét ellenőrizni.

8. A MOZDONYOK MENNYISÉGE, ALKALMAZÁSA ÉS SEBESSÉGE

A mozdonyok mennyisége

8.1. A vonat továbbítására általában egy vonómozdonyt kell alkalmazni. Ha egy vonómozdony a vonat továbbítására nem elegendő, akkor egy vonatnál a vonómozdonyon kívül legfeljebb 1 előfogati és 1 tolómozdonyt lehet alkalmazni.

Több mozdony alkalmazásakor a Műszaki Táblázatok korlátozásait figyelembe kell venni.

A mozdonyok alkalmazása

8.2. Két vezetőállással rendelkező mozdonyon a mozdonyvezető a menetirány szerinti első vezetőállásról köteles a mozdonyt vezetni. Ettől eltérni csak műszaki hiba miatt illetve akkor szabad, ha a mozdonnyal kocsisort tolnak. Műszaki hiba miatt a mozdonyt a nyílt vonalról az első állomásig — a tolt vonatokra előírt módon — a hátsó vezetőállásról is lehet vezetni.

8.2.1. A gőzmozdonyra vonatkozó előírásokat a 26.sz. Függelék tartalmazza.

8.2.2. Attól a szabálytól, hogy a vonat mozdonya elöl legyen, a pályahálózat működtetőjének engedélye nélkül csak az alábbi esetekben szabad eltérni:

- a) segély-, munka-, kiszolgáló- és próbavonatoknál;
- b) személyszállító- és szerelvényvonatként közlekedő ingavonatnál;
- c) nyílt vonalról visszatérő vonatnál, ha a mozdony átállítására, körüljárására nincs lehetőség;
- d) tolómozdonyal történő közlekedés alkalmával, továbbá az állomásról induló vonatok megtolásakor.

8.2.3. Hóékével felszerelt mozdonyt vonat továbbítására nem szabad felhasználni.

8.2.4. Csak a pályahálózat működtetője által jóváhagyott végrehajtási utasítás alapján szabad vonatot közbesorozott mozdonnyal (húzva-tolva) közlekedtetni.

A pályahálózat működtetője által jóváhagyott Végrehajtási Utasítás alapján a hátul működő mozdonnyal közlekedő személyszállító- és szerelvényvonatként közlekedő ingavonattal más jármű a mozdony után besorozva is közlekedhet (29.sz. Függelék).

Állomásról indított és ugyanarra az állomásra visszatérő, sajátcélú vasúti pályahálózatot, rakodóhelyet, megálló-rakodóhelyet kiszolgáló vonatot a pályahálózat működtetője által jóváhagyott Végrehajtási Utasítás alapján szabad közbesorozott mozdonnyal közlekedtetni.

8.2.5. Az előfogat- és a vonómozdony közé más járműveket nem szabad besorozni.

8.2.6. A vonatot továbbító két motorkocsi, közé csak a pályahálózat működtetője által jóváhagyott Végrehajtási Utasítás alapján szabad járműveket sorozni. Nem szükséges ilyen engedély akkor, ha a két motorkocsi egy vezetőállásról vezérelhető (távvezérlés).

8.2.7. Személyszállító vonat végére kísért hideg mozdony is besorozható, illetve ingavonat szolgálatképtelenné vált mozdonya kísérés nélkül is továbbítható a vonat végén.

A mozdonyok sebessége

8.3. A mozdonyok engedélyezett legnagyobb sebességét és a korlátozásokat a Műszaki Táblázatok tartalmazzák.

8.3.1. Megbontott hajtóművel illetve csatlórudazattal szállított M28 és M31 sorozatú mozdonyt a tulajdonos, használó vagy bérlő által közölt, legfeljebb 50 km/h sebességű tehervonattal vagy külön menetben szabad továbbítani.

8.3.2. A segély-vonókészülékkel továbbított BDV villamos motorvonatok legfeljebb 80 km/h, BV és BVh villamos motorvonatok legfeljebb 120 km/h sebességgel közlekedhetnek.

9. A VONATOK TERHELÉSE

Mozdonyok (vontatójárművek) megengedhető terhelése

9.1. A vonatterhelés a mozdonnyal (vontatójárművel) továbbítható elegytömeg tonnákban kifejezve. A Műszaki Táblázatok I. kötet 2.A., 2.B. és 2.C. táblázatai a mozdony (vontatójármű) sorozatokra megengedhető legnagyobb vonatterheléseket tartalmazzák, amelyeket túllépni nem szabad.

Vonatok menetrendjének elkészítése a vonatterhelés figyelembe vételével
--

9.2. A vállalakozó vasúti társaság a vasúti pályakapacitás-elosztó szervezet felé a menetvonal-igényt a tervezett vonat menetrendjének elkészítéséhez szükséges adatokkal (hossz, elegytömeg, vontatójármű típusa, terhelési adatai, sebesség) együtt köteles beadni. A pályakapacitás-elosztó szervezet ezen adatok, valamint a Műszaki Táblázatok I. kötet 1. és 2. táblázatainak figyelembe vételével határozza meg a vonat menetrendjét.

Az elegytömeg megállapítása
--

9.3. A vonat tényleges elegytömegét a továbbított járművek saját tömegének és a rakomány tömegének összegzésével kell megállapítani. A vonatot továbbító motorkocsi elegytömegét be kell számítani a vonat elegytömegébe, más működő mozdony tömegét azonban nem.

9.3.1. A továbbított járművek saját tömegét a járművekről, rakománytömegét általában a fuvarokmányokból kell megállapítani. Ha a fuvarokmányon nem szerepel a rakománytömeg, akkor a kocsi rakománytömegét a Műszaki Táblázatok I. kötetében előírt adatok alapján kell megállapítani az ott felsorolt szabványtömegek figyelembe vételével. Ha az árunak nincs szabványtömege, akkor rakománytömegként a kocsi hordképességének megfelelő, illetve a kis tengelyterhelésű vonalakon a berakó állomás által a fuvarokmányokba bejegyzett berakható tömeget kell számításba venni.

9.3.2. Utasokkal elfoglalt személyszállító kocsinál, személyvonati poggyászkocsinál, poggyásztérrel rendelkező személyszállító kocsinál, motorkocsinál, vezérlő- és mellékkocsinál, villamos vonatfűtőkocsinál, fűtőkazánkocsinál és minden egyéb különleges célú kocsinál a feliratozott teljes tömeget kell számításba venni.

Étkezőkocsinál utastömeget sohasem kell számításba venni.

9.3.3. Poggyász-mellékkocsinál és gyűjtőkocsinál rakománytömegként **5000 kilogrammot** kell számítani.

9.3.4. A rakott vízszállító kocsinál **annyiszor 1000 kilogrammot** kell rakománytömegként számításba venni, ahány köbméter a kocsi űrtartalma.

9.3.5. Ha a személyszállító kocsin nincs feliratozás, kocsinként **5000 kilogramm** tömeget kell figyelembe venni. (Hálókocsinál, 1. és 2. osztályú személyszállító kocsi büfé, bár, bisztrórésszel **2000 kilogramm** tömeget kell figyelembe venni.)

9.3.6. –

Kerekítés

9.4. A vonat felvételekor a járművek saját tömegét és a rakomány tömegét kilogrammban kell megadni. A vonat elegytömegének megállapításakor a járművenként kilogrammban összegzett elegytömegeket össze kell adni és az eredményt a következő tonnára kell kerekíteni. Csak az összesített elegytömeget kell kerekíteni!

9.5. –

9.6. –

9.7. –

Fenntartva

10. A VONATOK HOSSZA

Általánosan engedélyezett vonathossz

10.1. Az egyes vonalakra általánosan engedélyezett vonathosszt a Műszaki Táblázatok II. kötete, a féktechnikailag engedélyezett legnagyobb vonathosszakat az E.2. sz. Fékutasítás tartalmazza.

Túlhosszú vonatok

10.2. A Műszaki Táblázatok II. kötetben forgalmi szempontból általánosan engedélyezetttnél hosszabb vonatok is (a továbbiakban: túlhosszú vonatok) közlekedtethetők. A vonatok hossza legfeljebb az E.2. sz. Fékutasításban engedélyezett legnagyobb vonathossz határig emelhető fel.

10.2.1. A vonalra engedélyezetttnél hosszabb vonatot túlhosszú vonatnak nevezzük.

10.2.2. A túlhosszú vonat közlekedtetésére a vonalat irányító (felügyelő) forgalmi vonalirányítótól esetről-esetre engedélyt kell kérni.

Túlhosszú vonat közlekedésének engedélyezésekor és közlekedtetésekor egyaránt ügyelni kell arra, hogy a túlhosszú vonat ne zavarja más vonatok közlekedését.

10.2.3. Túlhosszú vonat közlekedésekor az üzemirányított vonalon a forgalmi vonalirányító, felügyelt vonalon a rendelkező- illetve a vonatindító állomás forgalmi szolgálattevője köteles a rendelkezési szakasz érdekelt állomásainak forgalmi szolgálattevőit külön közleménnyel értesíteni. A túlhosszú vonat személyzetét a vonatról és annak hosszáról Írásbeli rendelkezésen értesíteni kell.

A vonathossz megállapítása féktechnikai szempontból

10.3. A vonat felvételekor a vonatba sorozott járművekre feliratozott, ütközőtől-ütközőig centiméterekben mért távolságot kell felvenni. A vonat felvétele után össze kell adni a vonatba sorozott járművek hosszát és a kapott számot a következő méterre kell kerekíteni.

A vonatok összeállításánál a vonatok féktechnikai szempontból megengedett legnagyobb hosszát kell figyelembe venni és alkalmazni. A vonatok féktechnikai szempontból megengedett legnagyobb hosszát az E.2. sz. Fékutasítás tartalmazza.

A vonatok féktechnikai szempontú hosszának megállapításánál a mozdonyokat az alábbiak szerint kell figyelembe venni:

- a) ha a vonatot csak egy vonómozdony továbbítja, annak hosszát nem kell figyelembe venni,
- b) ha a vonatot vonómozdony és kapcsolt tolómozdony továbbítja, akkor a kapcsolt tolómozdony hosszát figyelembe kell venni,
- c) ha a vonatot vonómozdony és előfogati mozdony továbbítja, akkor csak a vonómozdony hosszát kell figyelembe venni,
- d) ha a vonatot vonómozdony, előfogati és kapcsolt tolómozdony továbbítja, akkor a vonómozdony és a kapcsolt tolómozdony hosszát kell figyelembe venni,
- e) ha a vonatot kapcsolatlan tolómozdony is továbbítja, annak hosszát nem kell figyelembe venni,
- f) ha a vonatot motorkocsi továbbítja, akkor a motorkocsi hosszát figyelembe kell venni.

Ugyanígy kell eljárni szinkron üzemmódba kapcsolt mozdonyok esetén is, attól függően, hogy a mozdonyokat előfogat-, vonó- vagy tolómozdonyként alkalmazzák (1.2.65.).

**A vonathossz megállapítása
forgalmi szempontból**

10.4. Forgalmi szempontból a vonat tényleges hosszát is meg kell állapítani, melynek során a vonat féktechnikai szempontból megállapított és a következő méterre felkerékített hosszához hozzá kell adni annak a vonatot továbbító mozdonynak a hosszát is, amelyről vonattovábbítás közben a vonat fékberendezését működtetik. Az így kapott vonathosszt a következő méterre kell kerekíteni.

A vonatközlekedés lebonyolítása során a vonat forgalmi szempontból megállapított hosszát kell figyelembe venni.

A vonathossz közlése

10.5. A vonatfelvevő köteles a forgalmi szolgálattevőnek jelenteni a vonat forgalmi szempontból megállapított hosszát.

11. A VONATOK ÖSSZEÁLLÍTÁSA

Általános rendelkezések

11.1. A vonatokat a kiindulási állomáson olyan időben kell összeállítani, hogy a menetrendszerinti indulási időig a vonatnál valamennyi szükséges munka — személyszállító vonatoknál az előfűtés-előhűtés is — elvégezhető legyen.

11.1.1. A vonat szerelvényének összeállításakor az alábbiakat kell figyelembe venni:

- a) a vállalkozó vasúti társaságok erre vonatkozó előírásait, az Utasítás, a segédkönyvek és az egyéb utasítások különleges besorozási szabályait, a vonalra érvényes tengelyterhelést;
- b) a katonai szállítmányvonatokra vonatkozó rendelkezéseket;
- c) a szemben levő ütközők középvonalai között ne legyen 80 mm-nél nagyobb magasságkülönbség, és a két fékállás az ütközők teljes összenyomásakor se érintkezzenek;

A Műszaki Táblázatokban a kocsikra és mozdonyokra vonatkozó tengelyterhelés miatti sebességkorlátozásokról a vonatszemetelyzetet Írásbeli rendelkezéssel értesíteni kell.

Általános besorozási tilalom

11.2. Nem szabad vonatba sorozni:

- a) olyan járműveket, amelyeken besorozási tilalomra utaló sérülési bárca van;
- b) a saját kerekein áruként szállított, továbbá a műhelybe utalt járművek kivételével olyan járműveket, amelyeken nincs érvényes fővizsgálati jel;
- c) olyan járműveket, amelyeknél 80 mm-nél nagyobb ütközőkülönbség van, és a vonatnál részükre megfelelő hely nem található;
- d) Ks, Lgs kocsik kivételével olyan alacsony oldalú nyitott kocsikat, amelyeknek oldalfalai nincsenek felhajtva;
- e) olyan nyitott kocsikat, amelyeknek oldalajtói nincsenek szabályszerűen rögzítve, vagy ha azokat csak egy kallantyú rögzíti.

Személyszállító vonatok szerelvényének összeállítása

11.3. A 100 km/h-nál nagyobb sebességgel közlekedő személyszállító vonatokat 4 tengelyes személy- és erre alkalmas kocsiból kell összeállítani.

11.3.1. A 80 km/h-nál nagyobb, de legfeljebb 100 km/h sebességgel közlekedő vonatokkal a 4 tengelyes kocsikon kívül legfeljebb 6 db 2 tengelyes kocsi is továbbítható.

**Ingavonatok
szerelvényének összeállítása**

11.4. Személyszállító- és szerelvényvonatként közlekedő ingavonatok csak ingavonati közlekedésre kialakított személyszállító kocsikból és 1 db vezérlőkocsiból kell összeállítani.

Az ingavonati szerelvényt a vezérlőkocsin kívül legfeljebb 11 db négytengelyes kocsiból kell összeállítani.

A motorvonatot ingavonatként kell kezelni abban az esetben is, ha több motorvonat egymással összekapcsolva közlekedik.

A szerelvényt csak rendkívüli ok miatt (pl. műszaki hiányosság) szabad megbontani. Nem szabad megbontani a szerelvényt akkor sem, ha azt kisegítésképpen más vonattal közlekedtetik.

**Eltérés a vonatok
szerelvényének előírt
összeállításától**

11.5. A 11.3., 11.3.1. és a 11.4. pontokban foglalt előírásoktól eltérni csak a pályahálózat működtető által jóváhagyott Végrehajtási Utasítás alapján szabad.

**Tehervonatok
szerelvényének összeállítása**

11.6. Tehervonatokba a kocsikat a vállalkozó vasúti társaságok által előírt sorrendben és csoportosítással kell besorozni. Különleges járművek és rakományok besorozásakor figyelembe kell venni az Utasítást és az esetleg külön kiadott rendelkezéseket is.

A vonatszámcserevel közlekedő vonat vonat-összeállító állomásán úgy kell a vonatot összeállítani, hogy a besorozott kocsik mennyisége, a fékes kocsik elosztása, a kocsik vonatnemváltóinak állása, a vonat hossza és terhelése megfelelően a vonatszámcsere utáni vonatra előírt értékeknek is.

11.6.1. A 7500 kg-nál kisebb saját tömegű üres kocsikat a vonat utolsó negyedébe kell besorozni.

11.6.2. Tolató vonatoknál az egyazon állomásra rendelt kocsikat egy csoportban kell a vonatokba besorozni, hacsak az ilyen módon történő besorozást valamely járműre előírt különleges besorozási feltétel nem akadályozza. Vonatkoznak ezek a szabályok a középállomáson felvett kocsikra is.

11.7. –

11.8. –

11.9. –

11.9.1. –

11.10. –

Utánfutó (jármű)

11.11. A jelzőkocsi után továbbított kocsit illetve más járművet utánfutónak nevezzük.

Utánfutóként általában csak egy és csak olyan kocsit illetve járművet szabad továbbítani, amelyet műszaki hiányossága miatt nem lehet a vonatba sorozni, vagy amelyet a besorozási szabályok értelmében csak utánfutóként szabad továbbítani.

Utánfutó az alábbi vonatokkal és feltételek mellett továbbítható:

- a) valamennyi, legfeljebb 80 km/h sebességgel közlekedő nem személyszállító vonattal, akkor ha a jelzőkocsival előírászerűen összekapcsolható és a vonat légfék-fővezetékébe beköthető rakott vagy üres légfékes, vagy üres légfék-fővezetékes kocsi. A jól működő légféket a fékezésbe be kell iktatni, és az utánfutót a „Légfékbe beköthető” szöveggel kiegészített bárcával kell megjelölni;
- b) külön menetben, műszaki kísérettel több utánfutó, illetve azok a kocsik (járművek), amelyek az a) alpontban előírtak szerint nem továbbíthatók.

11.11.1. Az utánfutót a jelzőkocsihoz szorosan kell kapcsolni.

Robbanásveszélyes továbbá tűzveszélyes bárcával ellátott kocsik besorozása

11.12. Robbanásveszélyes valamint tűzveszélyes bárcával ellátott rakott kocsikat, továbbá az üres edény- és tartálykocsikat csak tehervonatokkal szabad továbbítani. A besorozásukra vonatkozó részletes szabályokat a 13.sz. Függelék tartalmazza.

Fertőtlenítendő kocsik besorozása

11.13. Fertőtlenítendő kocsit a személyekkel elfoglalt, vagy élő állattal rakott kocsik után kell besorozni, és tőlük legalább 2 védőkocsival kell elválasztani.

Merev kapcsolórúddal vagy rakománnyal összekapcsolt kocsik besorozása

11.14. Merev kapcsolórúddal vagy rakománnyal összekapcsolt rakott kocsikat legfeljebb 50 km/h sebességgel közlekedő tehervonatokkal szabad továbbítani.

11.14.1. Merev kapcsolórúddal vagy rakománnyal legfeljebb 3 kocsi párt szabad összekapcsolni és továbbítani. Az ilyen kocsikat mindenkor a jelzőkocsi elé kell besorozni. Tolt vonatokba és tolómozdonnyal közlekedő vonatokba besorozni nem szabad.

Kisiklott kocsik besorozása

11.15. Kisiklottnak kell tekinteni:

- a) az olyan kocsit, amely a vágányról egy vagy több kerekével vagy tengelyével lelépett,
- b) az olyan kocsit, amelynél egy vagy több kerék, illetve tengely a vágányról lelépett, később azonban ismét a vágányra került,
- c) az olyan kocsit, amelynek kerékpárjai más-más vágányra futottak.

11.15.1. A kisiklott kocsik futóképességét műszaki dolgozó köteles megvizsgálni és a kocsit csak az általa írásban közölt sebességgel közlekedő **nem személyszállító** vonattal **utánfutóként, vagy külön menetben kell javításba, szükség esetén átrakó állomásra küldeni. A siklott kocsik továbbításának feltételeiről a menetvonal tulajdonos vasúti társaság köteles gondoskodni.**

11.15.2. –

11.15.3. A vágányról gépi erővel (pl. daruval) eltávolított, majd ismét a vágányra helyezett kocsik csak műszaki megvizsgálás után továbbíthatók.

11.15.4. Féksarut átugró, de a vágányon maradó kocsit nem kell kisiklottnak minősíteni, azonban meg kell vizsgáltatni.

Törött hordrugójú kocsik besorozása

11.16. Törött hordrugójú kocsit **a műszaki kocsivizsgáló köteles megvizsgálni. A törött hordrugójú kocsi továbbításának feltételeiről a menetvonal tulajdonos vasúti társaság köteles gondoskodni.**

Hőnfutott kocsik besorozása

11.17. Nem szabad továbbítani hőnfutott, továbbá olyan kocsit, amelynél kezdődő hőnfutás jelei mutatkoznak.

Ha valamely kocsinál csapágymelegedés van és megvizsgálása után az arra kiképzett dolgozó futóképesnek minősíti, a kocsit a továbbítási útvonalon fokozott figyelemmel kell kísérni és a kocsivizsgálóval rendelkező szolgálati helyen történő tartózkodás alatt mindig meg kell vizsgálni.

Darukocsi besorozása

11.18. Darukocsit legfeljebb a rajta feltüntetett sebességgel közlekedő tehervonattal vagy külön menettel szabad továbbítani.

Ha a darukocsinak nincs átmenő vonókészüléke, akkor a kocsit a jelzőkocsi elé kell sorozni.

Ha a darukocsi alkatrészei és az össze nem nyomott ütközők között 200 mm-nél kisebb távolság van, akkor a kocsi elé illetve mögé legalább egy védőkocsit kell besorozni.

Hóeke besorozása

11.19. –

11.19.1. A hóeke szállításáról a vonatindító vagy rendelkező állomás forgalmi szolgálattelvéje köteles a rendelkezési szakasz valamennyi állomását és megálló-rakodóhelyét értesíteni.

11.19.2. A forgalmi szolgálattelvők a hóeke szállításáról kötelesek az állomási és a pályaszemélyzetet értesíteni.

Áruként feladott, saját kerekein futó járművek szállítása

11.20. Áruként feladott, saját kerekein futó járműveket csak akkor szabad továbbítani, ha futóképeségüket és a szállítás különleges feltételeit a fuvarokmányokhoz csatolt Futási bizonylat igazolja. A Futási bizonylat kiállítását külön utasítás szabályozza.

Mozdonyok, motorkocsik és szerkocsik besorozása

11.21. Mozdonyok, motorkocsik és szerkocsik besorozását a Műszaki Táblázatokban előírt rendelkezések és Besorozási minták szerint kell végezni.

Továbbított dízel- és villamosmozdonyokat a Műszaki Táblázat rendelkezéseinek figyelembe vételével a vonat elejére kell besorozni, de a jelzőkocsi után is továbbíthatók.

11.21.1. Motorkocsikat szabványos kapcsolással, a személyszállító- vagy szerelvényvonat jelzőkocsija után besorozva kell továbbítani. Ha a motorkocsi kapcsoló- vagy ütközőkészüléke a szabványostól eltér, akkor külön menetben kell továbbítani az arra kiadott rendelkezéseknek megfelelően.

11.21.2. Mozdonyokat, motorkocsikat és szerkocsikat legfeljebb a részükre engedélyezett legnagyobb sebességgel közlekedő vonatokkal szabad továbbítani.

11.21.3. A fenti rendelkezések az áruként feladott, saját kerekein futó mozdonyokra, motorkocsikra és szerkocsikra is érvényesek.

11.22. Valamennyi szállított mozdonyt, darukocsit és villamos **Szállított járművek kísérése műszaki szempontból** vonatfűtőkocsit az E.1.sz. Utasítás előírásai szerint kell kísérni.

11.22.1. Az áruként feladott saját kerekein futó járművet a tulajdonos megbízottja köteles kísérni.

A vasút külön engedélyével fuvarozható rendkívüli küldemények továbbítása

11.23. A vasút külön engedélyével fuvarozható rendkívüli küldemények továbbítására vonatkozó előírásokat a 27.sz. Függelék tartalmazza.

Fenntartva

12. A VONATSZEMÉLYZET HELYE ÉS LÉTSZÁMA A VONATOKON

**A mozdonyok biztosítása,
a vonatszemélyzet
vezénylése**

12.1. A vonatok továbbításához szükséges mozdonyok és vonatszemélyzet biztosítása a menetvonal tulajdonos vasúti társaság feladata.

**A mozdonyon,
vezérlőkocsin
szolgálatot végzők
létszáma**

12.2. A vonatok közlekedhetnek:

- a) csak mozdonyvezetővel;
- b) mozdonyvezetővel, és második figyelésre kötelezett dolgozóval;
- c) mozdonyvezetővel és pilótával
- d) mozdonyvezetővel és egy vagy több vonatkísérővel;

**A csak mozdonyvezetővel
történő közlekedés feltételei**

12.3. A mozdonyvezető a mozdony, vezérlőkocsi vezetőállásán egyedül teljesíthet szolgálatot a következő feltételek alapján:

12.3.1. A pálya kiépítésétől függetlenül a mozdonyvezető a mozdony, vezérlőkocsi vezetőfülkéjében egyedül teljesíthet szolgálatot ha:

- van jól működő éberségi berendezés, valamint
- van jól működő mozdonyrádióknak minősülő értekező berendezés vagy mobiltelefon.

Ebben az esetben a vonatnál alkalmazható sebesség legfeljebb 100 km/h. Ha ilyen feltételek mellett a távolbalátás korlátozott, vagy a vonat személyzetét az önműködő térközbiztosító berendezés használhatatlanságáról értesítették, az alkalmazható sebesség legfeljebb 40 km/h.

12.3.2. Ha a 12.3.1. pontban foglalt feltételeken túlmenően van jól működő, a pálya kiépítésének megfelelő vonatbefolyásoló berendezés, a vonatnál alkalmazható sebesség legfeljebb 120 km/h.

12.3.3. Ha a 12.3.1. és 12.3.2. pontban foglalt feltételek teljesülésével:

- az értekező berendezés GSM-R
 - a vonatbefolyásoló berendezés ETCS,
- a vonatnál alkalmazható sebesség legfeljebb 160 km/h.

12.3.4. A mozdonyvezető a mozdony, vezérlőkocsi vezetőfülkéjében egyedül teljesíthet szolgálatot az éberségi berendezés (éberségellenőrző funkció) nyílt vonali meghibásodásakor, ha a vonatnál nincs második,

figyelésre kötelezhető dolgozó, a nyílt vonalról a következő állomásig. Az alkalmazható sebesség legfeljebb 15 km/h.

12.3.5. A mozdonyvezető a mozdony, vezérlőkocsi vezetőfülkéjében egyedül teljesíthet szolgálatot minden, a 12.3.1., 12.3.2. pont vagy a 12.3.3. pont szerint közlekedő vonaton a következő állomásig akkor, ha meghibásodás miatt egyetlen jól működő értekező berendezés sincs.

12.3.6. A GYSEV Zrt. egyes vonalain a közlekedési iránytól független szakaszos jelfeladás, illetve pontszerű INDUSI jelfeladás van kiépítve.

A szakaszos jelfeladás a Szolgálati menetrendkönyvben meghatározott állomásközben csak a biztonság szempontjából szükséges szakaszon — a fő- és az előtte alkalmazott külön előjelzők között, valamint a külön előjelző előtti ún. bejelentkező szakaszon — kiépített.

A pontszerű INDUSI jelfeladással kiépített vonalszakaszokat a Szolgálati menetrendkönyv tartalmazza.

További rendelkezéseket az E.1. sz. Utasítás, illetve a Kezelési Utasítás tartalmaz.

**Mozdonyvezetővel és
második figyelésre
kötelezett dolgozóval
történő közlekedés**

12.4. Mozdonyvezetővel és második figyelésre kötelezett dolgozóval kell a szolgálatot ellátni a mozdony, vezérlőkocsi vezetőfülkéjében az alábbi esetekben:

12.4.1. Az éberségi berendezés (éberségellenőrző funkció) meghibásodásakor a mozdony vezetőfülkéjében második, figyelésre kötelezett dolgozónak kell szolgálatot ellátnia. Ilyen esetekben az alkalmazható sebesség:

- jól működő vonatbefolyásoló berendezés hiányában 100 km/h;
- jól működő vonatbefolyásoló berendezés hiányában, ha a távolbátás korlátozott, 40 km/h;
- jól működő vonatbefolyásoló berendezés mellett a vonatra engedélyezett sebesség (15.1.10.)

12.4.2. Munka- és forgalombiztonsági szempontból a csak mozdonyvezetővel történő közlekedés nem alkalmazható azon mozdonyoknál, azokon a – pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbsege által a KH-ban kijelölt – vonalakon és állomásközökben, ahol a jelzőkre történő előírt rálátási távolság a mozdony vezetőállásának menetirány szerinti jobb oldaláról nem biztosított. A vállalalkozó vasúti társaság ezen vonalak és állomásközök kimutatásával köteles ellátni az érdekelt személyzetüket, akik a Szolgálati menetrend mellett kötelesek azt megőrizni.

12.4.3. A második figyelésre kötelezett dolgozó szerepét betöltheti a pilóta is (1.2.80.)

Mozdonyvezetővel és pilótával történő közlekedés

12.5. Mozdonyvezetővel és pilótával kell a szolgálatot ellátni a mozdony, vezérlőkocsi vezetőfülkéjében:

12.5.1. Ha a mozdonyvezetőnek olyan vonalon (vonalszakaszon) kell szolgálatot végeznie (vonatot továbbítania), amelyre vonalismerettel nem rendelkezik, vagy, ha a mozdonyvezetőt olyan állomásra vezénylik tolatószolgálatra, ahol állomásismerettel nem rendelkezik, akkor mellé pilótát kell biztosítani.

Az előre látott vagy rendkívüli okból kerülő útirányon közlekedő vonat mozdonyvezetőjét írásbeli rendelkezéssel kell értesíteni a kerülő útirányon történő közlekedésről.

12.5.2. A mozdonyvezető mellé kirendelt pilóta teljes mértékben felelős azoknak a forgalmi rendelkezéseknek a megtartásáért, amelyek az általa kísért mozdonyvezetőre vonatkoznak. A vontatási szabályok megtartásáért csak akkor felelős, ha erre képesítése van.

Vonatkísérők továbbá a vonali tolatásvezető, vonali kocsirendező száma és helye a vonatknál

12.6. A vonatokhoz szükséges vonatkísérők számát a vonatnál végzendő munka mennyisége és milyensége, valamint az alkalmazott fékezési mód határozza meg.

12.6.1. Vonali tolatásvezetőt kell vezényelni tolatásvezetővel nem rendelkező állomásokon rendszeres tolatást végző tehervonatokhoz (állomásra és/vagy a tehervonathoz), elegyet is továbbító munkavonatokhoz. A sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló vonatokhoz csak akkor kell vonali tolatásvezetőt vezényelni, ha a vonatközlekedés vagy a kiszolgálás lebonyolítására készített végrehajtási utasításokban foglaltak és az elvégzendő feladatok a vonali tolatásvezető jelenlétét szükségessé teszik.

12.6.2. A vonali tolatásvezető a mozdony vezetőállásán köteles szolgálatot teljesíteni még akkor is, ha a mozdonyon bármely ok miatt második dolgozó végez szolgálatot.

12.6.3. Több vonatkísérővel közlekedő személyszállító vonatnál a vezető jegyvizsgáló a vonat első felében köteles szolgálatot teljesíteni.

12.6.4. Személyszállító vonatnál a jegyvizsgálók helyét, továbbá a felügyeletükre bízott kocikat (számtól-számig) a vezető jegyvizsgáló köteles kijelölni, és ezt velük élőszóval közölni.

12.6.5. Nem személyszállító vonatnál a vonali tolatócsapat helyéül a mozdony vezetőfülkéjét — két vezetőfülkénél a hátsót — kell kijelölni.

12.6.6. Tolt vonatnál menet közben a vezető jegyvizsgáló, a vonali tolatásvezető a haladás irányának megfelelő első jármű biztonságos tartózkodásra és jelzésadásra alkalmas helyén köteles szolgálatot végezni és a szükséges jelzéseket adni.

**A forgalmi személyzet
értesítése a mozdonyon
ellátott szolgálatról**

12.7. A közlekedő vonatoknál az indulásra kész állapotot bejelentő munkavállaló köteles a forgalmi szolgálattevőt tájékoztatni arról, hogy:

- a vonatot továbbító mozdony a vonat útvonalára rendelkezik üzemképes vonatbefolyásoló berendezéssel, illetve azt, ha jól működő vonatbefolyásoló berendezés nélkül éberségi berendezéssel csak mozdonyvezetővel közlekedik,
- ha a mozdonyvezető a mozdony, vezérlőkocsi vezetőfülkéjében második figyelésre kötelezett dolgozóval teljesít szolgálatot.

A pálya kiépítésétől függetlenül a mozdonyvezető köteles a 12.3.1. – 12.3.5. pontokban foglalt, megváltozott állapotról a forgalmi személyzetet (forgalmi vonalirányító, forgalmi szolgálattevő) értesíteni.

Fenntartva

13. MENETREND

A menetrend szerepe

13.1. A menetrend a vasútüzemi munka szervezésének alapja és általános terve. Minden vonat részére menetrendet kell készíteni, és a vonatközlekedést a menetrend betartásával kell lebonyolítani. Kivételt képeznek a vágányzárolt vonalrészen, építés alatt lévő vágányon, két szomszéd állomás között, vagy a nyílt vonal meghatározott pontjáig közlekedő és onnan visszatérő munkavonatok, munkagépek, valamint a segélymozdonyok és segélyvonatok.

A menetrend fajtái

13.2. A menetrendek vasútüzemi célból, valamint az utasok és a vállalkozó vasúti társaságok tájékoztatására készülnek. A szolgálati menetrendek a vonatforgalom lebonyolításában résztvevő munkavállalók részére, a Közforgalmú menetrendkönyvek az utasok tájékoztatására szolgálnak.

Szolgálati menetrend

13.3. A szolgálati menetrendet a menetvonal tulajdonosok részére a kapacitás-elosztó rendszerben, a forgalmi személyzet részére a pályavasúti informatikai rendszereken illetve nyomtatott formában kell kiadni.

A szolgálati menetrend adatait, értelmezését a 15.sz. Függelék tartalmazza.

13.3.1. A menetrend érvénytartamán belül szükséges módosításokat a kapacitás-elosztó rendszerben és a pályavasúti informatikai rendszerekben kell kiadni.

Menetrendjegyzék, Menetidők táblázatos kimutatása

13.4. A Menetrendjegyzék — szolgálati helyenként (állomás, nyíltvonalai pályaelágazás, térközöri, vonatjelentőőri, sorompókezelői szolgálati hely) — 0.00 - 24.00 óráig időrendi sorrendben, táblázatos formában tartalmazza valamennyi vonat közlekedésére vonatkozó adatait. Ezek: a vonatok száma, **legnagyobb sebessége**, előző állomásról való indulási idő, adott szolgálati helyre történő érkezési idő (áthaladási idő), tartózkodás, indulási idő, érkezési-indulási vágány száma, a következő állomásra történő érkezési idő, egyéb kiegészítő jellegű információk (közlekedési korlátozások, helytelen vágányon történő közlekedés stb.).

A Menetrendjegyzéket a szolgálati főnökségek a kiadott menetrendek alapján kötelesek elkészíteni és valamennyi forgalmi irodában (ahol a forgalom lebonyolítására kötelezett személyzet teljesít szolgálatot), továbbá vonatfogadásra kötelezett állomási és nyíltvonali dolgozó szolgálati helyiségében kifüggeszteni.

A Menetrendjegyzéken külön meg kell jelölni azokat a személyszállító vonatokat, amelyek a szolgálati helyen csak forgalmi okból állnak meg.

A szolgálati helyek Menetrendjegyzékén a különféle sebességcsoportokra vonatkozó menetidőket fel kell tüntetni.

Az állomásfőnökök a Menetrendjegyzék kifüggesztésével kötelesek az érdekelt személyzetet értesíteni a vonatközlekedés rendjéről és az abban történő változásokról.

A nyíltvonali útátjárókhoz kirendelt jelzőőrök részére az állomásfőnök (vagy megbízottja) a Menetidők táblázatos kimutatását köteles elkészíteni. A kimutatásokat táblázatos formában valamennyi biztosított útátjáróra külön-külön kell elkészíteni, melynek tartalmaznia kell: az útátjáró szelvényszámát és a vonalon sebességi csoportonként, az állomástól az útátjáróig közlekedési irányonként számított menetidőt.

A menetidő kiszámítását a Műszaki Táblázatok alapján kell végezni (3.3.1. p.).

Utastájékoztatás

13.5. Állomásokon, megálló-rakodóhelyeken, továbbá megállóhelyeken az utasok tájékoztatására szolgáló hirdetések elhelyezését külön utasítás szabályozza.

14. A VONATOK FORGALOMBA HELYEZÉSE

A közlekedő vonatok kijelölése

14.1. A vonatok forgalomba helyezése a menetrendváltozást megelőzően a kapacitáselosztó és a pályavasúti informatikai rendszereken történik. A vonatok forgalomba helyezése illetve lemondása a fenti rendszereken keresztül, folyamatosan történik. Az éves és évközi menetvonal kiutalásokkal összefüggő menetrendváltás esetén a pályavasúti informatikai rendszerhez kapcsolt terminállal nem rendelkező szolgálati helyeken az állomási és pályaszemélyzetet a vonatokról és az időközben bekövetkezett változásokról a Menetrendjegyzék elkészítésével vagy annak módosításával kell értesíteni.

A vonatok forgalomba helyezése, lemondása

14.2. A vonatokat minden menetrendváltás (éves, évközi, egyedi, azonnali menetvonal kiutalás és módosításai) alkalmával a pályavasúti informatikai rendszerbe történő automatikus betöltéssel forgalomba helyezettnek illetve lemondottnak kell minősíteni.

Egyedi és azonnali menetvonal kiutalással összefüggő menetrendváltás esetén a pályavasúti informatikai rendszerhez kapcsolt terminállal nem rendelkező állomásokra a vonatok menetrendjének (közlekedési dátumának) a rendelkezésre álló technikai eszközön történő megküldésével a vonatokat a módosítás érvénytartamára forgalomba helyezettnek kell tekinteni.

A vonatok forgalomba helyezése, lemondása — az egyedi és az azonnali menetvonal-igénylést figyelembe véve — folyamatos.

14.2.1. Egyedi és azonnali menetvonal kiutalásokkal összefüggő menetrendváltás esetén a vonat menetrendjének megküldésével forgalomba helyezett (Menetrendjegyzéken még nem szereplő) vonatokról az állomási személyzetet a vágányútbeállítás elrendelésével kell értesíteni, a vonat fogadására kötelezett nyíltvonalai dolgozókat, jelzőöröket, a következő állomás területéről nyíltvonalai útsorompót kezelő dolgozókat a vonat számának (menetrend nélkül közlekedő munkagép illetve munkavonat megjelölésének) és előrelátható indulási idejének közlésekor kell értesíteni a 15.9.1. sz. pont szerint.

A vonat számának közlése

14.3. A kiutalt menetvonalhoz vonatszám és menetrend tartozik. (13.1.) A vonatok menetrenddel történő ellátása — a vonatszám közlése — a menetvonal tulajdonos feladata.

**A vonat számának
megváltoztatása**

14.4. A vonatszám megváltoztatása csak rendkívüli esetekben (pl.: pályaelzárásos baleset, időjárási okok) a menetvonal tulajdonos kérésére, új menetvonal megrendelésével lehetséges.

Közlekedő vonatok számának az útvonal valamelyik állomásán történő megváltoztatásáról a pályavasúti személyzetet a pályavasúti informatikai rendszeren keresztül, a vonatszámát írásbeli rendelkezéssel kell értesíteni.

Fenntartva

Fenntartva

15. A VONATKÖZLEKEDÉS LEBONYOLÍTÁSA

15.1. Általános rendelkezések

Közlekedésszabályozó személyek

15.1.1. A közlekedést a forgalmi vonalirányítók, (forgalomirányítók), a forgalmi szolgálattevők, a váltókezelői szolgálati helyiségben szolgálatot végző dolgozók továbbá a vonatfogadásra kötelezett nyíltvonali dolgozók szabályozzák.

A közlekedésszabályozás rendszere

15.1.2. A közlekedésszabályozó személyek a vonatközlekedést távközlő berendezésen adott közleményekkel, Írásbeli rendelkezésekkel, jelzésekkel, állomási és vonali biztosítóberendezésekkel szabályozzák.

Azonos irányú vonatok közlekedése

15.1.3. Ugyanazon a vágányon azonos irányba haladó vonatok a pályára érvényes követési rendnek megfelelően kell egymás után közlekedtetni.

Ellenkező irányú vonatok közlekedése

15.1.4. Érkező vonat által használt vágányra csak akkor szabad ellenkező irányú vonatot indítani, ha az érkező vonat (az esetleges tolómozdonya, követő egysége is) megérkezett.

Állomási időköz figyelembevétele

15.1.5. Vonattalálkozássra berendezett szolgálati helyeken két azonos irányú vonat érkezése, két azonos irányú vonat indulása, továbbá vonat érkezése és az ellenkező irányú vonat indítása között a menetrendszerkesztéskor egyaránt biztosítani kell a két vonat között elvégzendő munkákhoz szükséges időt (2.7.2. p.).

Közlekedés több pályán több pályaudvarra

15.1.6. A vonatokat azon a pályán, vágányon, pályaudvarra kell közlekedtetni, amelyikre a menetrendjük készült.

A menetrendjüktől eltérően a másik pályán közlekedő vonatok személyzetét erről a körülményről a vonat menetrendjének fejrovatában vagy Írásbeli rendelkezésen értesíteni kell, ha a két pálya paraméterei megegyeznek. Ha a paraméterek eltérőek, a vonat részére új menetrendet kell kézbesíteni.

15.1.6.1. –

15.1.6.2. Az Utasítás 16.sz. Függelékében felsorolt, több pályaudvarral rendelkező állomásokon, a Szolgálati menetrendben megjelölt nem személyszállító vonatok külön értesítés nélkül bejárathatók illetve indíthatók a vonat rendeltetésének megfelelő pályaudvarra illetve pályaudvarról.

A menetkmányokat a Menetrendi segédkönyvben közölt menetidőket tartalmazó táblázat adatainak figyelembevételével kell vezetni.

A pálya foglalt feliratú tábla alkalmazása

15.1.7. Ha két állomás között a nyílt vonalon a vonatközlekedés lebonyolítását lehetetlenné tevő akadály (pl. elakadt vonat stb.) vagy vágányzár van, akkor a forgalmi irodában és a váltókezelői szolgálati helyiségben a távbeszélőre vagy annak közelébe, illetve a kijárat jelző állítókészülékére „A pálya foglalt” feliratú táblát kell helyezni.

Vonóvezetékekkel állítható váltók állítóközpontjában „A pálya foglalt” feliratú táblát kell elhelyezni azoknak a váltóknak az állítóemeltyűjére, amely váltókat valamelyik vágány védelme miatt terelő állásukból nem szabad átállítani.

A tábla kifüggesztésére és eltávolítására a forgalmi szolgálattevő köteles rendelkezni.

Nyomógombos biztosítóberendezések nyomógombjára tábla helyett a vonatkozó nyomógomb benyomását megakadályozó kupakot kell helyezni.

Számítógéppel vezérelt, elektronikus állomási biztosítóberendezés esetén a Kezelési Szabályzatban meghatározott szimbólumokat (pl. kizárásokat) kell bekapcsolni.

A vonatok számozása

15.1.8. Alapszabály, hogy a vonal végpontja felé páros számú, a vonal kezdőpontja felé pedig páratlan számú vonatokat kell közlekedtetni.

A vonatok számozására vonatkozó részletes rendelkezéseket az F.2. sz. Forgalmi Utasítás Függelékei 17.sz. Függelék tartalmazza.

A vonatok fontossági sorrendje

15.1.9. A vonatokat a vonatközlekedés lebonyolításánál figyelembe veendő fontossági sorrend alapján 1-5. kategóriába kell sorolni.

Az egyes kategóriákba tartozó vonatok felsorolását a menetrendi időszakonként kiadásra kerülő Menetrendi Utasítás tartalmazza.

Ha valamely kategóriába besorolt vonatot különleges ok miatt a fontossági sorrendtől eltérő módon kell előnyben részesíteni, akkor erre a forgalmi vonalirányító az érintett üzletági, vállalkozó vasúti társasági irányítókkal egyeztetve külön rendelkezik.

A sürgős segélyvonatot, segélymozdonyt, valamint tűzesethez kivonuló tűzoltóvonatot minden más vonattal szemben előnyben kell részesíteni. A mérővonat, próbavonat közlekedését a segélyvonat és a segélymozdony kivételével nem szabad más szolgálati vonat közlekedtetésével hátráltatni.

A vonatok sebessége

15.1.10. A vonatokat a menetrendben előírt sebességgel kell továbbítani.

Menet közben sohasem szabad túllépni:

- a) a pályára és a vonatban levő járművekre engedélyezett legnagyobb sebességet;
- b) a jelzések, valamint az Utasítás rendelkezései alapján alkalmazható sebességet;
- c) a Szolgálati menetrendben előírt legnagyobb sebességet;
- d) a vonat tényleges féksúlyszázalékának megfelelő sebességet;
- e) a sebességkorlátozásoknak megfelelő sebességet;
- f) a 12.3.1. – 12.3.4. és a 12.4.1. pontokban foglalt sebességet;
- g) a szolgálati helyek nem átmenő fővágányain közlekedő vonatoknál a bármely irányból odavezető váltó kitérő irányára engedélyezett — Műszaki Táblázatok II. kötet 7.C. sz. táblázatában meghatározott — és a vonatkozó biztosított főjelzők **jelzésével** is kifejezett sebességet.
- h) a váltón kitérő irányban haladó Ro-La vonatnál a 30 km/h sebességet, kivéve, ha a vonatkozó főjelző **jelzésével** kifejezett parancs 40 km/h-nál nagyobb sebességet engedélyez. Ebben az esetben a vonat kitérő irányban is a vonatkozó főjelző **jelzése** alapján alkalmazható legnagyobb sebességgel közlekedhet.

15.1.10.1. Tolt vonatok — a dolgozó hóeke és hóeltakarító menetek kivételével — legfeljebb 25 km/h sebességgel, sorompóval fel nem szerelt, továbbá jelzőörrel nem fedezett útátjárókon át pedig legfeljebb 15 km/h sebességgel közlekedhetnek.

Ha a nyílt vonalról visszatoló vonatban merev kapcsolórúddal vagy rakománnyal összekapcsolt kocsik vannak, akkor a visszatoláskor legfeljebb 5 km/h sebességet szabad alkalmazni. A különleges merev kapcsolórúddal rendelkező járművekkel történő visszatolás esetén az alkalmazható sebességet járműtípusonként külön-külön a D.2. sz. Utasítás tartalmazza.

15.1.10.2. Hóeke és hóeltakarító menet legfeljebb 50 km/h, a hókotróval felszerelt M62 sorozatú mozdony legfeljebb 60 km/h sebességgel közlekedhet.

Az alap és legnagyobb sebesség alkalmazása

15.1.11. A mozdonyvezető legnagyobb sebességgel köteles továbbítani:

- késett vonatot minden esetben,
- a menetrend szerint vagy korábban közlekedő vonatot csak akkor, ha a forgalmi vonalirányító illetve a forgalmi szolgálattevő utasítást ad a legnagyobb sebesség alkalmazására.

A vonatokat minden más esetben — a menetidők figyelembe vételével — legfeljebb az alapsebességgel kell továbbítani.

Ha a mozdonyvezető az alap- vagy a legnagyobb sebességet bármely ok miatt nem tudja betartani, akkor azt köteles jelenteni a forgalmi szolgálattevőnek vagy a forgalmi vonalirányítónak. Ilyenkor a forgalmi szolgálattevő és a forgalmi vonalirányító a menetidő növekedésével köteles számolni.

Figyelési, tájékoztató és értesítési kötelezettség

15.1.12. A közlekedést szabályozó dolgozók kötelesek a vonatközlekedést állandóan figyelni, a közlekedő vonatok iránt érdeklődni, a rendellenes menetekről egymást tájékoztatni és idejében tett megfelelő intézkedésekkel a zavartalan közlekedést biztosítani.

15.1.12.1. Ha valamely állomásról személyszállító vonat 10, más vonat 30 percnél nagyobb késéssel fog indulni, illetve ha a késés valamely állomásról ennyi idővel növekszik, akkor forgalmi vonalirányító által kezelt vonalakon a forgalmi vonalirányító, más vonalakon a forgalmi szolgálattevő köteles a késés nagyságát a rendelkezési szakasz valamennyi érdekelt állomásával közölni.

15.1.12.2. A nyílt vonalon vonatfogadásra kötelezett dolgozók kötelesek mind a két állomás forgalmi szolgálattevőjének, a forgalmi szolgálattevők pedig a forgalmi vonalirányítónak tudomására hozni minden menetrendtől eltérő közlekedést, továbbá a vonalon vagy a vonatnál bekövetkezett rendkívüli eseményeket. A két forgalmi szolgálattevő részére jelentést kell tenniük a távolbalátás korlátozottságáról és annak megszűnéséről is.

15.1.12.3. A forgalmi szolgálattevők és a vonatok mozdonyvezetőinek indításra történő felhatalmazását végző állomási dolgozók az érkező, áthaladó vonatokat a napszaknak megfelelő szükséges jelzőeszközzel felszerelve idejében kötelesek a kijelölt helyen várni, az induló vonat mozdonyvezetőinek felhatalmazása végett pedig idejében a helyszínre menni.

15.1.12.4. A biztonságos be-, ki- illetve áthaladás érdekében a forgalmi szolgálattevők a szükséges intézkedéseken kívül kötelesek gondoskodni:

- a) a megerősítéshez szükséges személyszállító kocsiknak, a továbbítandó teherkocsiknak az induló, üzemváltó állomáson, az előfogati és tolómozdonyoknak megfelelő helyen való indulásra kész állapotban történő rendelkezésre állásáról;
- b) a végzendő tolatásokról;
- c) a D.4.sz. Utasításban előírtak biztosításáról;
- d) a tér megvilágításáról;
- e) arról, hogy a be-, ki- vagy áthaladó vonatok az utasok biztonságát ne veszélyeztessék;
- f) az induló személyszállító vonatok előfűtéséről, előhűtéséről, felállítás helyének és az érkező vonat megállási helyének kijelöléséről;

A forgalmi szolgálattevők és a váltókezelői szolgálati helyeken dolgozók arról is kötelesek gondoskodni, hogy a vágányút idő előtti lezárása vagy időn túli zárva tartása ne gátolja az állomás tolatási munkáját, illetve ne zavarja más vonatok közlekedését.

Az a)-e) alpontokban felsorolt feladatok végrehajtásának módját az ÁVU-ban, a f) alpontban előírtakat pedig az ÁVU mellékletében kell szabályozni.

15.1.12.5. –

15.2. Késett, valamint korábban közlekedő vonatok közlekedésének szabályozása

A menetrend szerinti helyzet visszaállítása

15.2.1. A késett vonatokat a legnagyobb sebesség és a rendkívüli áthaladtatások alkalmazásával, a tartózkodások csökkentésével, más vonatok korábbi közlekedtetésével mielőbb vissza kell helyezni menetrendjükbe.

15.2.1.1. Késett, továbbá korábban közlekedő vonattal fontosabb vonatot csak akkor szabad megkésleltetni, ha a fontosabb vonatnál az okozott késés az út hátralevő szakaszán (más vonatok korábbi közlekedtetésével, tartózkodási idők csökkentésével stb.) megszüntethető, vagy olyan mértékben csökkenthető, hogy a késés már nem okoz lényeges zavart, csatlakozásmulasztást vagy más vonatoknál lényeges késést.

15.2.1.2. Késés, továbbá korábbi közlekedés alkalmával a forgalmi vonalirányítók és a forgalmi szolgálattevők kötelesek az érkezés előrelátható idejét minden vonatnál, azonos irányú vonatoknál pedig az indítás legkorábbi, illetőleg legkésőbbi idejét kiszámítani és a vonatok közlekedtetését a kapott eredménynek megfelelően a legelőnyösebb módon szabályozni.

Legkorábbi és legkésőbbi indulási idő

15.2.2. A legkorábbi és legkésőbbi indulási idő kiszámításakor figyelembe veendő időelemeket és az indulási idő kiszámítását az F.2. sz. Forgalmi Utasítás Függlékei 18.sz. Függlék tartalmazza.

15.3. Követő vonat indítása állomástávolságban

Alapszabály

15.3.1. Állomástávolságú közlekedésre berendezett pályán az elől haladó vonat után ugyanarra a vágányra általában csak akkor szabad követő vonatot indítani, ha az elől haladó vonat megérkezett a következő állomásra és erről visszajelentés érkezett.

**Vonatindítás a
visszajelentés vétele előtt**

15.3.2. Állomástávolságú közlekedésre berendezett pályán nappal vonatként közlekedő személy-vágánygépkocsit, munkagépet, továbbá egyedül vagy pótkocsikkal közlekedő teher-vágánygépkocsit, az Utasítás 15.21. alfejezetében előírtak alapján menetrend nélküli munkavonatként el szabad indítani a visszajelentés vétele előtt is, ha:

- a kijáratí jelző és a következő állomás bejáratí jelzője között nincs szerkezeti függés;
- a távolbalátás nem korlátozott;
- az értekezés a következő állomás forgalmi szolgálattevőjével és a pályaszemélyzet valamennyi vonatfogadásra kötelezett tagjával lehetséges;
- a következő állomás forgalmi szolgálattevője az elől haladó vonat követő egység részére is engedélyt adott;
- a visszajelentés vétele előtti közlekedésről a pályaszemélyzet valamennyi vonatfogadásra kötelezett tagját értesíteni lehetett.

15.3.2.1. Olyan állomások között, ahol át nem tekinthető alagút vagy vonat által működtetett állomási fénysorompó berendezés van, az előző pontban felsorolt vonatként közlekedő járművek is csak az elől haladó vonatról kapott visszajelentés után indíthatók.

15.3.2.2. Visszajelentés vétele előtt az elől haladó vonat után csak egyetlen egység indítható.

15.3.2.3. Engedély a vonat és a követő egység részére egyszerre is kérhető, visszajelentést az egység beérkezése után egyszerre is lehet adni.

15.3.2.4. A követő egység vonatszemélyzetét értesíteni kell arról, hogy vonatot követnek visszajelentés vétele előtt.

15.3.2.5. A követő egység a vonatot legfeljebb 200 m-re közelítheti meg.

15.3.2.6. Ha a bejáratí jelző az egység odaérkezésekor továbbhaladást tiltó jelzést ad, akkor a járművet meg kell állítani és a jelzötől csak akkor szabad elindulni, ha azon továbbhaladást engedélyező vagy Hívójelzés jelenik meg, vagy ha élőszóval engedélyt adnak a behaladásra.

A bejáratí jelzővel megállított egység bármely szabad vagy foglalt vágányra bejáratítható. Behaladni azonban csak olyan sebességgel (legfeljebb 15 km/h) szabad, hogy a járművet a vágányon álló járművek előtt biztonságosan meg lehessen állítani.

15.4. Követő vonat indítása térközi közlekedésre berendezett pályán

Térközrendszerek

15.4.1. A térközi közlekedésre berendezett pályák között megkülönböztetünk:

- a) önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt vonatbefolyásolásra kiépített vagy ki nem épített pályát, ahol a jelzőkön emberi beavatkozás nélkül, a haladó vonat hatására változnak meg a jelzések, és önműködő az elő- és visszajelentés is;
- b) nem önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályát, ahol a jelzők között szerkezeti függés van, a jelzőket a térközörök állítják továbbhaladást engedélyező és továbbhaladást megtiltó állásba egyaránt, és a térközörök adnak elő- és visszajelentést is;
- c) vonatjelentőőri térközjelzőkkel felszerelt pályát, ahol a térközjelzők között nincsen szerkezeti függés, a jelzőket a vonatjelentőörök állítják továbbhaladást engedélyező és továbbhaladást megtiltó állásba, és ők adnak elő- és visszajelentést is.

Vonatközlekedés önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán

15.4.2. Az önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán a követő vonatokat a beállított menetiránynak megfelelően térközben kell közlekedtetni mindaddig, amíg a térközbiztosító berendezés a 15.4.2.1. pont szerint nem minősül használhatatlannak (18.sz. Függelék).

15.4.2.1. Az önműködő térközbiztosító berendezés használhatatlan, ha:

- a menetirányváltás lehetetlen, és emiatt a vonatokat a korábban beállított menetiránnyal szemben kell közlekedtetni,
- a biztosítóberendezési szakszolgálat vagy a forgalmi vonalirányító a területi biztosítóberendezési diszpécserrel történt egyeztetés alapján a vonali berendezést használhatatlannak minősítette, és erről a forgalmi szolgálattevőt bizonyíthatóan (előjegyzés a Fejrovas előjegyzési naplóba, vagy hangrögzítő berendezéssel ellátott értekező berendezésen történő közlés) értesítette.

Az önműködő térközbiztosító berendezés használhatatlansága esetén a vonatokat az adott vágányon mindkét közlekedési iránynak megfelelően állomástávolságban kell közlekedtetni, az állomásközben lévő nyíltvonali fénysorompókat használhatatlannak kell tekinteni.

Kétvágányú vagy párhuzamos egyvágányú pálya egyik vágányán az önműködő térközbiztosító berendezés használhatatlansága esetén az első menetiránnyal szemben közlekedő vonat addig nem indítható, amíg a másik vágányon az állomásközben lévő sorompók használhatatlanságáról (kivéve, ha működését helyhez kötött főjelző nem önálló jelzéssel ellenőrzi) nem értesített vonat közlekedik.

Az önműködő térközbiztosító berendezés használhatatlansága esetén a vonat **személyzetét** értesíteni kell:

- az önműködő térközbiztosító berendezés használhatatlanságáról és az állomástávolságú közlekedésről,
- arról, hogy az állomásközben az alkalmazható sebesség legfeljebb 40 km/h lehet (az Írásbeli rendelkezés — vonatbefolyásoló berendezéssel felszerelt vontatójármű esetén — a mozdonyvezetőt kötelezi a berendezés tolatási üzemmódba történő kapcsolására),
- az állomásközben lévő nyíltvonalai fénysorompók használhatatlanságáról (3.3.3. p.),
- az állomásközben lévő önműködő térközjelzők melletti közlekedésről,
- az állomásközben lévő **használhatatlan** nyíltvonalai bejárati-, fedezőjelző melletti közlekedésről.

15.4.2.2. Ha a mozdonyvezető önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán értesítést kapott a térközbiztosító berendezés használhatatlanságáról és az állomástávolságban történő közlekedésről, akkor az állomásközben lévő fehér árbocú térközjelzőket és azok jelzéseit a vonatközlekedés lebonyolítása során köteles figyelmen kívül hagyni. Ha az állomásközben lévő fehér árbocú térközjelző egy fedezőjelzőre, vagy egy bejárati jelzőre előjelzést is adó jelző egyben, akkor a térközjelzőtől a mozdonyvezetőnek úgy kell továbbhaladnia, mintha azon „Megállj!” állásra kapott volna előjelzést. Az állomásközben lévő vörös-fehér árbocú nyíltvonalai bejárati vagy fedezőjelző szerepét is betöltő jelzőkre Hívójelzést kivezérelni nem szabad.

A fehér árbocú térközjelzők és azok jelzéseinek figyelmen kívül hagyásáról, illetve a vörös-fehér árbocú nyíltvonalai bejárati vagy fedezőjelző szerepét is betöltő jelzők melletti közlekedésről (15.19.1.2. pont) a közlekedő vonatok személyzetét Írásbeli rendelkezéssel értesíteni kell.

Vonatközlekedés önműködő biztosított térközjelzőkkel fel nem szerelt pályán

15.4.3. Önműködő biztosított térközjelzőkkel fel nem szerelt pályán a visszajelentés vétele előtt sohasem szabad követő vonatot a térközbe bocsátani.

15.4.3.1. Ha a távolbalátás két állomás között részben vagy teljes hosszban korlátozott, vonatjelentőőri közlekedésre berendezett pályákon a követő vonatokat állomástávolságban kell közlekedtetni.

Távolbalátás korlátozottsága esetén a jelzőket kezelni és a visszajelentéseket adni kell, azonban a vonatjelentő dolgozók egymásnak adott visszajelentésein kívül a forgalmi szolgálattevő a mögöttes állomás forgalmi szolgálattevőjének is köteles visszajelentést adni.

Állomástávolságban kell közlekedtetni a követő vonatokat nem ön-működő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán akkor, ha a térköz-biztosító berendezés használhatatlanná válik, vagy azt bármely ok miatt nem kezelik és ugyanakkor a távolbalátás is korlátozott.

15.5. –

15.5.1. –

15.5.2. –

15.5.3. –

15.5.4. –

15.5.5. –

15.5.6. –

15.6. Térközi közlekedésre berendezett pályán nyíltvonalirakodást, tolatást, sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálását végző vonat indítása

Alapszabály

15.6.1. A nyíltvonalon rakodást, tolatást, sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálást végző vonaton kívül a rakodás, tolatás, kiszolgálás helye és a két állomás között akkor közlekedtethető más vonat, ha:

- az értekezés lehetséges,
- a jelző- és biztosítóberendezés jól működik,
- a mozgások biztosítóberendezéssel elhatároltak egymástól.

A részletes szabályokat a 19.sz. Függelék tartalmazza.

15.6.1.1. Nyíltvonalon tolatást végző vonat után a követő vonatot állomástávolságban kell közlekedtetni akkor, ha a tolatás helyszíne és a mögöttes állomás forgalmi szolgálattevője között az értekezés lehetetlen.

15.7. Követő vonat indítása térközi közlekedésre berendezett pályán állomástávolságban

15.7.1. Térközi közlekedésre berendezett pályán állomástávolságban kell közlekedtetni:

- a) hóeke-, hóeltakarító vagy hókotrómenet után az első vonatot;
- b) sűrű havazás vagy hófúvás alkalmával minden vonatot;
- c) vonatjelentőőri térközjelzőkkel felszerelt pályán a követő vonatot akkor, ha a távolbalátás korlátozott, **vagy a vonatjelentőőrrel az értekezés lehetetlen;**
- d) különleges próbavonatokat az elől haladó vonat után;
- e) a szomszéd állomásig menetrend nélkül közlekedő munkavonat után az első vonatot;
- f) nyíltvonalon tolatást végző vonat után az első vonatot akkor, ha a tolatás helyszínén a mögöttes állomás forgalmi szolgálattevőjével az értekezés lehetetlen;
- g) nem önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán a követő vonatot akkor, ha a térközbiztosító berendezés használhatatlan és ugyanakkor a távolbalátás is korlátozott, **vagy a térközbiztosító berendezés használhatatlan és ugyanakkor a térközőrrel az értekezés lehetetlen;**
- h) önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán minden vonatot, ha a térközbiztosító berendezés használhatatlan (15.4.2.1.p.);
- i) önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán a 6000 kg-nál könnyebb jármű után az első vonatot;
- j) önműködő térközjelzőkkel felszerelt pályán zárjelző tárcsa nélkül kihaladt vonat után az első vonatot;
- k) önműködő térközjelzőkkel felszerelt pályán a tolt vonatot.

Téreközi közlekedésre berendezett pályán az állomástávolságú követési rendre történő áttérés esetén az első vonat állomástávolságban csak akkor indítható, ha az utolsó térközi követési rendben közlekedő vonat beérkezett a következő állomásra és a vonatról a mögöttes állomásra vizsajelentést adtak.

15.8. Engedélykérés. Engedélyadás

Alapszabály

15.8.1. Vonat indítása, illetve áthaladtatása előtt a forgalmi szolgálattevő, illetve a forgalomszabályozó az indításra, áthaladtatásra köteles:

- a) engedélyt kérni:
 - a következő forgalomszabályozást végző állomás forgalmi szolgálattevőjétől — szolgálataszünetelés esetén a szolgálatban

- lévő következő forgalomszabályozást végző állomás forgalmi szolgálattevőjétől — illetve forgalomszabályozótól,
- b) az engedélykéréssel egyidőben hozzájárulást kérni:
- a két állomás között lévő pályaelágazáson, illetve megálló-rakodóhelyen váltózárkulcsot őrző dolgozótól,
 - két állomás között lévő távkezelt, távvezérelt pályaelágazás esetén a távkezelést, távvezérlést végző forgalmi szolgálattevőtől, illetve forgalomszabályozótól.

Engedélyt mindenkor a forgalmi szolgálattevő, illetve forgalomszabályozó köteles kérni illetve adni. Ettől eltérést a **pályahálózat működtető központi forgalmi szolgálati felsőbbsege** engedélyezhet.

Az engedély, az engedélykérés időpontjától számított legfeljebb 10 percre érvényes.

Az engedélykérés legkorábbi ideje
--

15.8.2. Engedélyt legfeljebb 10 perccel a tervezett vonatindítás (áthaladás) előtt, minden vonat részére külön-külön kell kérni.

15.8.2.1. Állomástávolságú közlekedésre berendezett pályán a visszajelentés vétele előtt indítandó egység és az elől haladó vonat részére egyszerre is kérhető engedély.

15.8.2.2. Vonatkeresztesés alkalmával az induló vonat részére engedély kérhető az ellenvonat, térségi közlekedés esetén az útban levő utolsó ellenvonat beérkezése előtt is.

15.8.2.3. Állomástávolságú közlekedés esetén a követő vonat részére legkorábban az előlhaladó vonat visszajelentésével egyidőben szabad engedélyt kérni és adni.

Ha két állomás között jól működő ellenmenetet kizáró biztosítóberendezés van, akkor az állomásközt egy térköznek kell minősíteni.

Ugyancsak egy térköznek kell minősíteni az állomásközt akkor is, ha a mögöttes állomás kijárat jelzőjének elektromos lezárása a következő állomás bejárat jelzőjének elektromos lezárásával egyidejűleg oldódik.

Ezekben az esetekben a követő vonat részére a következő pontban szabályozott módon is szabad engedélyt kérni.

15.8.2.5. Térközi közlekedésre berendezett pályán a követő vonat részére az elől haladó vonat visszajelentése előtt, legkorábban azonban csak az elől haladó vonat tényleges indulási idejének közlésekor szabad engedélyt kérni.

**Az engedélykérésre-adásra
használható távközlő
berendezések**

15.8.3. Engedély kérhető élőszóval vagy gépi úton.

Élőszóval engedélyt elsősorban az állomásközi távbeszélőn, a 6. sz. Függelék hatálya alá vont vonalakon az abban meghatározott értekező berendezésen kell kérni és adni. Ha az engedélykérésre használt értekező berendezés használhatatlan, továbbá akkor, ha az engedélyadás bizonyítására nem vonható be nyíltvonalis vagy állomási dolgozó, a vonalis vagy forgalmi vonalirányítói távbeszélőn kell engedélyt kérni és adni. Rendkívüli esetben rádió, közcélú telefonon is kérhető engedély.

Gépi úton (számítógéppel) történő engedélykérés-adás lebonyolítását a berendezés Kezelési Szabályzata tartalmazza.

**Az engedélykérés-adás
dokumentálása**

15.8.3.1. Az engedélykérés –adás dokumentálását mind élőszavas, mind gépi úton történő engedélykérés-adás esetén a Függelék 7.2 pontja szerint kell végezni.

Engedélyadás bizonyítása

15.8.4. Ha az engedélykérés-adásban érintett szolgálati helyek között nincs jól működő ellenmenetet kizáró biztosítóberendezés, vagy ha az értekezésre használt távbeszélő nincs kiegészítve hangrögzítő berendezéssel, akkor az engedélyadás bizonyítása végett tanúként:

- állomásközi távbeszélőn történő engedélykéréskor egyvágányú pályára, továbbá kétvágányú pálya helytelen vágányára történő engedélykéréskor nyíltvonalis, vagy állomási dolgozót,
- vonalis vagy forgalmi vonalirányítói távbeszélőn történő engedélykéréskor pedig harmadik állomás forgalmi szolgálattevőjét, vagy a forgalmi vonalirányítót,
- rendkívüli esetben, közcélú telefonon (mobil telefonon) történő engedélykéréskor harmadik állomás forgalmi szolgálattevőjét vagy a forgalmi vonalirányítót kell bevonnani.

Nem kell külön tanút bevonnani, ha az engedélykérésben illetve -adásban legalább három szolgálati hely dolgozója vesz részt, vagy ha az engedélykérés-adás gépi úton történik.

A tanú az engedélyadás bizonyítására közvetlen vagy közvetett módon vonható be.

A közvetlen módon bevont tanú köteles az engedélyadást meghallgatni, és a Fejrovtos előjegyzési naplójába, vagy a forgalmi vonalirányítói munkagrafikonra „Engedély asz. vonat részére

..... állomástól állomásig ó p. (Engedélyt adó neve).” szöveggel előjegyezni. Helytelen vágányra történő engedélyadás esetén a szöveget ki kell egészíteni „a helytelenre” szavakkal, majd az előjegyzett szöveget az engedélyt kérő és az engedélyt adó forgalmi szolgálattevőnek felolvasni. A szöveg felolvasása után az engedélyt kérő és az engedélyt adó forgalmi szolgálattevők a Fejrovatos előjegyzési naplójuknak egyéb megjegyzések című rovatába: „Tanú X.Y.” szöveget kötelesek bejegyezni.

Ha a tanú az engedélyadás bizonyítására közvetlenül nem vonható be, akkor részére az engedélyadás tartalmát az engedélyt kérő és adó részéről külön-külön ismertetni kell. A közvetett módon bevont tanú az engedélyadást az előző bekezdésben foglaltak szerint köteles előjegyezni a Fejrovatos előjegyzési naplójába, vagy a forgalmi vonalirányítói munkagrafikonra.

Az engedélykérés- és adás szövege

15.8.5. Engedélyt a 15.8.5.10. - 15.8.5.11. pontokban felsoroltakat is figyelembe véve az alábbi szöveggel kell kérni és adni:

15.8.5.1. Kétvágányú pálya helyes vágányára akkor, ha a vágányon nincs ellenkező irányú vonat útban:

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

„Asz. vonat (szolg. hely neve)-ra jöhet. Név.”

15.8.5.2. Kétvágányú pálya helyes vágányára akkor, ha a vágányon közlekedő ellenkező irányú vonat még nem érkezett meg az engedélyt kérő szolgálati helyre:

„Ha itt asz. vonat, mehet-e kb. ó p-kor méterrel asz. vonat (szolg. hely neve)-ra? Név.”

„Vonatot nem indítok. Ha ott asz. vonat, asz. vonat (szolg. hely neve)-ra jöhet. Név.”

15.8.5.3. Kétvágányú pálya helytelen vágányára akkor, ha a vágányon nincs ellenkező irányú vonat útban:

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

„Vonatot nem indítok. Asz. vonat (szolg. hely neve)-ra jöhet a helytelen vágányon. Név.”

15.8.5.4. Kétvágányú pálya helytelen vágányára akkor, ha a vágányon közlekedő ellenkező irányú vonat még nem érkezett meg az engedélyt kérő szolgálati helyre:

„Ha itt asz. vonat, mehet-e kb. ó p-kor méterrel asz. vonat (szolg. hely neve)-ra a helytelen vágányon? Név”.

„Vonatot nem indítok, ha ott asz. vonat, asz. vonat (szolg. hely neve)-ra jöhet a helytelen vágányon. Név.”

15.8.5.5. Egyvágányú pályán akkor, ha ellenmenetet kizáró biztosítóberendezés van és ellenkező irányú vonat nincs útban:

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

„Vonatot nem indítok. Asz. vonat (szolg. hely neve)-ra jöhet. Név.”

15.8.5.6. Egyvágányú pályán akkor, ha ellenmenetet kizáró biztosítóberendezés van és a vágányon ellenkező irányú vonat van útban az engedélyt kérő szolgálati hely felé:

„Ha itt asz. vonat, mehet-e kb. ó p-kor méterrel asz. vonat (szolg. hely neve)-ra? Név.”

„Vonatot nem indítok. Ha ott asz. vonat, asz. vonat (szolg. hely neve)-ra jöhet. Név.”

15.8.5.7. Egyvágányú pályán akkor, ha ellenmenetet kizáró biztosítóberendezés nincs, azonos irányú vonatok esetén:

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

„Vonatot nem indítok. Asz. vonat (szolg. hely neve)-ra jöhet. Név.”

15.8.5.8. Egyvágányú pályán akkor, ha ellenmenetet kizáró biztosítóberendezés nincs, a vonat előtt a vágányon ellenkező irányú vonat közlekedett:

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

„Vonatot nem indítok. Ha ott asz. vonat, asz. vonat (szolg. hely neve)-ra jöhet. Név.”

15.8.5.9. Egyvágányú pályán akkor, ha ellenmenetet kizáró biztosítóberendezés nincs, a vágányon ellenkező irányú vonat van útban:

„Ha itt asz. utolsó vonat, mehet-e kb. ó p-kor méterrel asz. vonat (szolg. hely neve)-ra? Név.”

„Vonatot nem indítok. Ha ott asz. vonat, asz. vonat (szolg. hely neve)-ra jöhet. Név.”

15.8.5.10. Abban az esetben, ha az engedélykéréssel egyidőben a vonat indítása, áthaladása előtt hozzájárulást is kell kérni a 15.8.1.b) alpontban előírtak szerint, a két állomás között lévő pályaelágazáson, illetve megálló-rakodóhelyen váltózárkulcsot őrző dolgozó, távkezelt, távvezérelt pályaelágazás esetén a távkezelést, távvezérlést végző forgalmi szolgálattevő, illetve forgalomszabályozó a 15.8.5.1-15.8.5.9. pontokban előírt engedélykérés-adás után a vonat közlekedéséhez az alábbi szöveggel köteles hozzájárulni: „..... állomástólállomásig a sz. vonat közlekedéséhez hozzájárulok. Név.” **Hozzájárulás hiányában vonat nem indítható.**

15.8.5.11. Személyszállító vonat részére történő engedélykéréskor nem kell közölni a vonat hosszát.

15.8.5.12. Az élőszóval történő engedélykérés- és adás szövegét — a helyzetnek megfelelően — az alábbi adatokkal kell kiegészíteni:

- a vonat nem csak mozdonyvezetővel közlekedik,
- a vonat önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt jelfeladásra kiépített pályán milyen rendszerű vonatbefolyásoló berendezéssel (EÉVB, ETCS) közlekedik, illetve azt, ha jól működő vonatbefolyásoló berendezés (EÉVB, ETCS) nélkül csak mozdonyvezetővel közlekedik,
- a vonat előfogati mozdonnyal, kapcsolt, vagy kapcsolatlan tolómozdonnyal közlekedik,
- nyíltvonalon rakodást, vagy tolatást végző vonatnál annak tényével,
- az E.12. sz. Utasításban meghatározott esetekben, ha a vonat kocsvizsgálóval nem rendelkező állomásról indult, a vonatindító állomás, valamint a középállomások — a Fejrovtos előjegyzési napló következő sorában történő előjegyzése mellett — „A vonatot állomáson műszaki vizsgálat céljából meg kell állítani.” szavakkal,
- rendkívüli küldeményt továbbító vonatnál annak tényével, az Rk engedély számának, általános érvényű engedéllyel továbbítható küldemény F.7. sz. Utasításban előírt kódjának közlésével,
- 6000 kg-nál könnyebb jármű közlekedik,
- a szállítmánykísérővel közlekedő vonatnál ennek tényét,
- Ro-La vonat közlekedésekor „Ro-La” kifejezéssel.

Gépi engedélykérés esetén szintén a fenti kiegészítések alkalmazásával kell eljárni.

A kapott engedély érvénytelenítése

15.8.6. Ha egy vonat 10 percen belül nem indítható el, akkor ezt a körülményt közölni kell az engedélyt adó dolgozóval, valamint az engedélykérésbe bevont tanúval. Ha az engedélykérés-, adás utáni forgalmi helyzet (pl. követési rend, berendezés használhatatlansága stb.) megváltozik, akkor az adott engedélyt érvényteleníteni kell és a vonat részére új engedélyt kell kérni.

Az engedély megtagadása

15.8.7. Ha a vonat fogadásának nincs akadálya, akkor az engedélyt azonnal meg kell adni. Ha a vonat fogadásának akadálya van, akkor a vonat elindítását meg kell akadályozni az alábbi közleménnyel:

„Asz. vonatot ok miatt nem fogadom. Engedélyt kb. perc múlva adok. Név.”

Ha a közölt időn belül nem érkezik engedély, akkor az idő eltelte után a vonat részére új engedélyt kell kérni.

Eljárás, ha az értekezés lehetetlen
--

15.8.8. Ha két állomás között az értekezés lehetlenné válik, (ha nem lehet engedélyt kérni, előjelentést, visszajelentést adni) vonatot indítani csak az értekezési lehetőség helyreállítása után lehet **(15.9.4., 15.9.5.)**.

15.8.8.1. –

15.9. A vonat számának és előrelátható indulási idejének közlése

Alapszabályok

15.9.1. Vonatnak állomásról való indítása (át-
haladása) előtt a vonat számát, az előrelátható indulási idejét, legnagyobb sebességét külön közleménnyel közölni kell:

- a) az engedély vétele után a vonat fogadására kötelezett nyíltvonali dolgozóval, jelzőőrrel, valamint a **pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbsege** által kijelölt dolgozókkal, továbbá a következő állomás területéről nyíltvonali útsorompót kezelő dolgozóval;
- b) sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló vonat indítása előtt a sajátcélú vasúti pályahálózaton vonatfogadásra kötelezett dolgozókkal.

A közleményt le kell adni a következő állomásig megszakítás nélkül közlekedő, a munka befejezése után továbbhaladó, továbbá a nyíltvonal meghatározott pontjáiig közlekedő és onnan visszatérő menetrend nélkül közlekedő vonat indítása előtt egyaránt.

A közleményt a **pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbség** engedélye és az ÁVU-ban történt kijelölés alapján közölheti:

- a kijáraton szolgálatot teljesítő váltókezelő, akit a vágányút beállításának elrendelésekor kell utasítani a közlemény leadására,
- a forgalmi szolgálattevőtől esetről-esetre kapott felhatalmazás után a forgalmi irodában szolgálatot végző más dolgozó.

Ha a vonat számán és előrelátható indulási idején kívül a vonattal kapcsolatban olyan adatot, értesítést vagy rendelkezést is kell közölni, amelynek az érdekelt dolgozókkal való közlését az utasítások előírják, vagy amelyeket rendkívüli körülmények miatt ezeknek a dolgozóknak is tudniuk kell, akkor a vonat számát és előrelátható indulási idejét is a forgalmi szolgálattevő köteles közölni.

A közleményt a tervezett indítás (áthaladtatás) előtt mindig olyan időben kell leadni, hogy:

- az előírt időben az állomáshoz legközelebb lévő útsorompót le lehessen zárni,
- a legközelebbi fedezendő útátjárót fedezni lehessen, illetve
- ha a közlemény adásakor nem jelentkezik valamelyik nyíltvonali sorompókezelő vagy jelzőőr, akkor a vonat mozdonyvezetőjét a 15.9.4. pontban szabályozott módon értesíteni lehessen.

15.9.1.1. Ha a közleményt nem a forgalmi szolgálattevő adja le, és nem jelentkezik valamelyik nyíltvonali sorompókezelő illetve jelzőőr, akkor a közleményt adó köteles erről a forgalmi szolgálattevőnek azonnal jelentést tenni.

A közlemény adásának és nyugtázásának módja

15.9.2. A közleményt adó az állomásközi távbeszélő csengőjével páratlan számú vonat indítása (áthaladtatása) előtt egy hosszút, páros számú vonat indítása (áthaladtatása) előtt két hosszút köteles csengetni. Ezeket a hívójeleket nem szabad más célra felhasználni.

A hívójelek elhangzása után a szolgálati helyük és nevük bemondásával külön csengőjel adása nélkül kötelesek jelentkezni a 15.9.1. a), b). pontban felsorolt dolgozók.

A bejelentkezések ellenőrzése után a közleményt adó: „Asz. vonat kb. ó p-kor indul (rendkívüli módon áthalad), a vonat legnagyobb sebessége km/h Név.” szöveggel köteles közölni az indítandó vonat számát és az előrelátható indulási idejét.

A közleményt: „Asz. vonat kb. ó p-kor indul (rendkívüli módon áthalad) km/h legnagyobb sebességgel. Értettem. Szolgálati hely és Név.” szöveggel kell nyugtázni.

**A közlemény
érvénytelenítése
és megismétlése**

15.9.3. A forgalmi szolgálattevők a közölt előrelátható indulási idő előtt legfeljebb 3 perccel indíthatnak vonatot. Ha a vonat a közölt előrelátható indulási idő után 5 percen belül nem indítható el, akkor a korábbi közleményt érvényteleníteni és az új előrelátható indulási időt közölni kell.

**Eljárás, ha nem jelentkezik
valamelyik sorompókezelő
vagy jelzőőr**

15.9.4. Ha az egy, illetve a két hosszú hang elhangzása után valamelyik nyíltvonalon vagy sajátcélú vasúti pályahálózaton szolgálatot végző sorompókezelő illetve jelzőőr nem jelentkezik, és nem teszi azt saját hívójelével történő külön hívásra sem, akkor az indítandó (áthaladtatandó) vonat mozdonyvezetőjét értesíteni kell arról, hogy: „.....-.....állomások között asz. szelvényben lévő útsorompó kezelőjét illetve az útátjárót fedező jelzőőrt nem lehetett értesíteni az előrelátható indulási időről.”

15.9.4.1. Nem kell a vonat mozdonyvezetőjét értesíteni, ha a szomszédos állomás területéről kezelt nyíltvonalon lévő útsorompó kezelője nem jelentkezik, de a vonat számáról és előrelátható indulási idejéről szóló értesítést a forgalmi szolgálattevő felkérésére elvégzi a következő állomás forgalmi szolgálattevője.

**A mozdonyvezető
teendői**

15.9.5. A mozdonyvezető az útátjáróhoz történő közeledéskor a vonat sebességét — a látási viszonyoknak megfelelően — úgy köteles szabályozni, hogy a vonat sebessége — az útátjáró előtt megközelítőleg 30 méterre — legfeljebb 15 km/h lehet, és az F.1. sz. Jelzési Utasításban előírtak szerint Figyelj! jelzést köteles adni ha:

- a sorompókezelő vagy a jelzőőr értesítésének elmaradásáról értesítették,
- az útsorompó használhatatlanságáról értesítették,
- sötét (jelzést nem adó) Fénysorompót ellenőrző útátjáró jelzőhöz közeledik,
- olyan Mellékvonalon (MEFI, MERÁFI) ellenőrző jelzőhöz közeledik, amely használhatatlanságra utaló jelzést (Hívójelzést) ad,
- továbbhaladást tiltó vagy Hívójelzést adó Útsorompót ellenőrző fedezőjelzőhöz közeledik,

- a „Vasúti átjáró kezdete”, „Két-vagy több vágányú vasúti átjáró kezdete” (András kereszt) jelző hiányáról történt értesítés esetén az útátjáróhoz való közeledéskor.

A csökkentett, legfeljebb 15 km/h sebesség csak akkor növelhető, ha:

- a vonat első járműve áthaladt az útátjárón, illetve
- az ellentétes irányú Útsorompót ellenőrző fedezőjelző hátoldalán megjelenő Hívójelzés feloldása-jelzést a vonat első járműve meghaladta.

Ha az útsorompót ellenőrző fedezőjelző sötét vagy Megállj! jelzést ad, akkor a továbbhaladásra élőszóval kell engedélyt kérni. Az útátjárót megközelíteni és azon áthaladni csak legfeljebb 15 km/h sebességgel szabad. Az első járműnek az útátjárón történő áthaladása után a vonat sebessége növelhető.

Ha a fénySOROMPÓN, a kézi kezelés ellenére a villogó fehér — megtévesztő — jelzés nem szüntethető meg és erről a közlekedő vonat vonatszemélyzetét értesítették, akkor a mozdonyvezető az útátjáróhoz történő közeledéskor a vonat sebességét — a látási viszonyoknak megfelelően — úgy köteles szabályozni, hogy a vonat sebessége az útátjáró előtt megközelítőleg 30 méterre legfeljebb 15 km/h lehet. Ha a vonat áthaladásával a közúti forgalmat veszélyezteti, akkor az útátjáró előtt a vonattal meg kell állni.

Teljes sorompó használhatatlansága esetén, ha a sorompó rudak nyitott helyzetben vannak és erről a közlekedő vonat vonatszemélyzetét értesítették, akkor a mozdonyvezető az útátjáróhoz történő közeledéskor a vonat sebességét — a látási viszonyoknak megfelelően — úgy köteles szabályozni, hogy a vonat sebessége az útátjáró előtt megközelítőleg 30 méterre legfeljebb 15 km/h lehet. Ha a vonat áthaladásával a közúti forgalmat veszélyezteti, akkor az útátjáró előtt a vonattal meg kell állni.

Csökkentett legfeljebb 15 km/h sebességgel kell közelednie a mozdonyvezetőnek sorompóval felszerelt vagy jelzőőr által fedezett nyíltvonalú útátjáróhoz Írásbeli rendelkezés nélkül is:

- a) a menetrend nélküli vonattal az oda-visszaútban egyaránt;
- b) a nyílt pályáról előre látott vagy előre nem látott ok miatt visszatérő valamennyi vonattal;
- c) a nyílt vonalon rakodást végző, vagy rendkívüli ok miatt 5 percet meghaladó ideig tartózkodó vonattal továbbhaladás után a következő állomásig terjedő pályaszakaszon;
- d) a sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló vonattal a sajátcélú vasúti pályahálózatról való visszatérésekor, ha a vonali tolatásvezető közlése szerint a sorompókezelők ill. jelzőőrök nem voltak értesíthetők az előrelátható indulási időről;

- e) az állomásról kiágazó sajátcélú vasúti pályahálózatot tolatási művelettel kiszolgáló menettel az oda- és visszaútban egyaránt;
- f) a kapcsolatlan tolómozdonnyal, ha az bármely ok miatt lemarad a vonatról.

15.10. A vonat tényleges indulási (áthaladási) idejének közlése

15.10.1. A forgalmi szolgálattevő a vonat tényleges indulási (áthaladási) idejét köteles közvetlenül az indulás (áthaladás) után közölni a következő állomás forgalmi szolgálattevőjével, a két állomás között lévő pályaelágazáson, távkezelt állomáson és megálló-rakodóhelyen dolgozókkal, a megálló-rakodóhelyen dolgozók pedig a következő állomás forgalmi szolgálattevőjével és a következő megálló-rakodóhelyen (helyeken) szolgálatot végző dolgozóval.

15.11. Előjelentés

15.11.1. Térközi közlekedésre berendezett pályán állomásról történő vonat indítása (áthaladtatása) előtt, nyíltvonali vonatjelentő szolgálati helyről pedig a vonatnak a továbbhaladást engedélyező térközjelzőhöz történő közeledésekor a következő vonatjelentő dolgozót a vonat közeledéséről értesíteni kell. Ezt az értesítést előjelentésnek nevezzük.

Állomásról, ha a biztosítóberendezés lehetővé teszi a váltókezelő, ahol nem teszi lehetővé, ott a forgalmi szolgálattevő a biztosítóberendezés csengőjével köteles előjelentést adni. Egyéb helyen a forgalmi szolgálattevő által adott előrelátható indulási idő közlése egyben előjelentésnek is minősül.

15.11.2. Önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán az előjelentés a vonat hatására önműködően történik azáltal, hogy a visszajelentő vagy a rendelkező készüléken a vonat közeledésekor megjelenik a vonatjelző fény.

15.11.3. Nem önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán az előjelentést a biztosítóberendezés csengőjével, vonatjelentőóri térközjelzőkkel felszerelt pályán az előjelentést a vonatjelentő távbeszélő csengőjével adott egy hosszú, egy rövid és egy hosszú csengetéssel kell adni.

Nem önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán, ha a térközbiztosító berendezés használhatatlanná válik, akkor az előjelentést a vonatjelentő távbeszélőn kell adni.

A vonatjelentő távbeszélő használhatatlansága esetén az előjelentést az állomásközi távbeszélőn: „A.....sz. vonat.....felől közeledik. Név” szöveggel kell adni.

15.12. Visszajelentés

Alapszabály

15.12.1. Állomástávolságú közlekedés esetén a mögöttes állomás forgalmi szolgálattevőjének, térközi közlekedés esetén pedig a mögöttes vonatjelentő dolgozónak (forgalmi szolgálattevőnek, térközőrnek, vonatjelentőőrnek) a vonat megérkezéséről visszajelentést kell adni, tekintet nélkül arra, hogy a vonat a mögöttes állomásról vagy a nyíltvonalról indult. Visszajelentést kell adni a mögöttes állomásnak a nyíltvonalról visszatérő tolómozdony megérkezéséről is.

15.12.1.1. Vonatjelentőőri közlekedés esetén mindenkor, nem önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán pedig, ha a távolbalátás korlátozott, vagy ha a térközbiztosító berendezés használhatatlan, akkor a vonatjelentő dolgozók a nyílt vonalat fokozottan kötelesek figyelni és az előlhaladó vonat visszajelentéséig az érkező követő vonatot kézijelzéssel megállítani.

Visszajelentés adására és nyugtázására jogosult dolgozók

15.12.2. Állomástávolságú közlekedésre berendezett pályán csak a forgalmi szolgálattevő adhat és nyugtázhat visszajelentést.

Térközi közlekedésre berendezett pályán:

- állomásról a forgalmi szolgálattevő vagy a térközbiztosító berendezés szerkezetének megfelelően a forgalmi szolgálattevő illetve a váltókezelő,
 - nyíltvonali szolgálati helyekről pedig a térközőr, vonatjelentőőr
- jogosult és köteles visszajelentést adni és nyugtázni.

Ha a mögöttes állomás kijárat jelzőjének villamos úton történő lezárása a következő állomás bejárat jelzőjének villamos úton történő lezárásával egyidejűleg oldódik, akkor az állomásközt egy térköznek kell minősíteni és a vonatról a 15.12.5.2. és 15.12.5.3. pontokban szabályozott módon a váltókezelő is adhat visszajelentést.

A felsoroltakon kívül más dolgozó nem adhat és nem nyugtázhat visszajelentést, még a szolgálatban levő dolgozó felkérésére vagy utasítására sem (1.3.2.2.p.).

A visszajelentés ideje

15.12.3. A 15.3.2. — 15.3.2.6. pontokban szabályozott eset kivételével a vonatokról külön-külön kell visszajelentést adni.

15.12.3.1. A visszajelentés adására jogosult dolgozók a visszajelentés adása előtt minden esetben kötelesek meggyőződni arról, hogy megvan-e a visszajelentés adásának valamennyi feltétele. Ha a feltételek megvannak, akkor a visszajelentést késedelem nélkül le kell adni.

15.12.3.2. Állomásról azonnal visszajelentést kell adni, amint a vonat utolsó járműve és az esetleges tolómozdonya is a bejárat vágány biztonsági határjelzőjén belül van, vagy ha a vonat utolsó járműve a biztonsági határjelzőn kívül úgy állt meg, hogy a követő vonat illetve a keresztező vonat vágányútvját nem veszélyezteti, a zárjelző tárcsa a vonat végén van, és ha van bejárat jelző, azt továbbhaladást tiltó állásba állították.

Ha a bejárat jelző nincs blokkzár alatt, akkor továbbhaladást tiltó állásba állításáról a forgalmi szolgálattevő részére jelentést kell tenni.

15.12.3.3. A térközőr és a vonatjelentőőr azonnal visszajelentést köteles adni, amint a vonat utolsó járműve és az esetleges tolómozdonya a térközjelzőt legalább 50 m-re meghaladta, a zárjelző tárcsa a vonat végén van, és a térközjelzőt továbbhaladást tiltó állásba állította.

Meggyőződés a vonat megérkezéséről (elhaladásáról)

15.12.4. A vonat megérkezésének illetve elhaladásának biztos megállapítása előtt nem szabad visszajelentést adni, illetve ellenvonatot indítani.

Ha a forgalmi szolgálattevő a biztosítóberendezésről nem tudja megállapítani a vonat teljes megérkezését, és arról a helyszínen sem tud meggyőződni, akkor köteles a helyzetet az ÁVU-ban kijelölt más állomási dolgozóval tisztázni.

15.12.4.1. A bejárat váltóknál szolgálatot végző váltókezelő illetve a kijelölt állomási dolgozó vonat behaladásakor köteles a 15.12.3.2. pontban előírtakról meggyőződni, és a forgalmi szolgálattevőnek minden rendelkezéséről jelentést tenni.

A visszajelentés módja

15.12.5. Állomástávolságú közlekedésre berendezett pályán, továbbá térközi közlekedésre berendezett pályán akkor, ha állomástávolságú közlekedésre tértek át, a forgalmi szolgálattevők:

- „Asz. vonat (állomás neve)-ra megérkezett. Név” szöveggel kötelesek visszajelentést adni és
- „Asz. vonat visszajelentését (állomás neve)-ről vettem. Név” szöveggel kötelesek nyugtázni.

15.12.5.1. Önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán csak állomástávolságú közlekedésre történő áttérés esetén kell visszajelentést adni (15.7.1.p.).

15.12.5.2. Nem önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán a visszajelentés a jelző villamos lezárásával és ezzel együtt a mögöttes jelző feloldásával történik. A jelző lezárása után a berendezés csengőjén a mögöttes szolgálati helyre egy rövid csengőjelet kell adni annak közlésére, hogy a berendezés kezelése az előírt módon történt.

Ha a térközbiztosító berendezés használhatatlanná válik és ezért a mögöttes jelzőt nem lehet feloldani, akkor át kell térni a vonatjelentőőri szolgálatra, és a visszajelentést a 15.12.5.4. pontban előírt módon az állomásközi távbeszélőn kell adni és nyugtázni.

15.12.5.3. Nem önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán át kell térni a vonatjelentőőri szolgálatra olyan vonat után is, amelyet bármely ok miatt Megállj! jelzést adó kijáratí vagy térközjelző mellett bocsátottak a térközbe, továbbá akkor is, ha a biztosítóberendezés működésében olyan zavar észlelhető, amelyet a Kezelési Szabályzatban előírt módon a térközőr nem tud megszüntetni.

Ilyenkor a forgalmi szolgálattevő illetve a térközőr köteles az érdekelt szomszédos vonatjelentő dolgozókat a helyzetről tájékoztatni és utasítást adni, hogy visszajelentést az állomásközi távbeszélőn adjanak.

A vonatjelentőőri szolgálatot mindaddig fenn kell tartani míg a berendezés nem működik szabályszerűen, bizonytalan működés esetén pedig mindaddig, amíg a helyreállításra illetékes dolgozó a helyreállítást be nem írta a Hibaelőjegyzési könyvbe.

15.12.5.4. Vonatjelentő-ri szolgálati helyekről a visszajelentést az erre a célra szolgáló vonatjelentő-ri távbeszélőn, ha pedig ilyen nincs, vagy ha van, de használhatatlan, az állomásközi távbeszélőn:

- „Asz. vonat (szolg. hely neve)-ra megérkezett. Név” szöveggel kell adni, és
- „Asz. vonat visszajelentését (szolg. hely neve)-ről vettem. Név” szöveggel kell nyugtázni.

A vonatjelentő és az állomásközi távbeszélőn történő visszajelentés alkalmával ügyelni kell arra, hogy a jelentést mindig az érdekelt mögöttes vonatjelentő dolgozó kapja meg, illetve nyugtázza.

15.13. A helytelen vágány felhasználása

15.13.1. Kétvágányú pálya helytelen vágányán a helyes vágányra, a helyes vágányon pedig a helytelen vágányra készített menetrend alapján szabad vonatot közlekedtetni — kivéve, ha a vonat olyan nyíltvonalú pályaelágazáson át közlekedik másik vonalra, amely csak a kétvágányú pálya egyik vágányához csatlakozik — az utasításban szabályozott módon.

15.13.2. Kétvágányú pálya helytelen vágányán a vonatközlekedés történhet:

- a) előre látott és előre nem látott vágányzár miatt,
- b) célszerű menetszabályozás (célszerűségi ok) miatt és
- c) helytelen vágányra készített menetrend alapján.

Nyílt vonalon dolgozók védelme

15.13.3. A nyílt vonalon dolgozóknak és vezetőjüknek, valamint a vonat megfigyelésére kirendelt dolgozóknak kétvágányú pályán mindig számolniuk kell azzal, hogy vonat érkezhessen feléjük a helytelen vágányon is. Ezért a nyílt vonalon dolgozók vezetője fokozott gonddal köteles munkahelyet a Jelzési Utasításban szabályozott módon fedezni. Hasonlóképpen kell eljárni többvágányú és párhuzamos egyvágányú pályákon is.

15.14. Közlekedés önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt kétvágányú pálya helytelen vágányán

15.14.1. A közlekedés szabályozása független a helytelen vágányon történő közlekedés okától. Kétvágányú pálya helytelen vágányára indítandó vonat személyzetét nem kell Írásbeli rendelkezéssel értesíteni a helytelen vágányon történő közlekedésről illetve okáról akkor, ha a helytelen vágányra az egyéni kijárat jelző, nyíltvonali bejárat jelző továbbhaladást engedélyező jelzése mellett lehet kihaladni. A vonat a kijárat jelzőn, nyíltvonali bejárat jelzőn kapott jelzés alapján a biztosított váltókra engedélyezett sebességgel kihaladhat, illetve áthaladhat a helytelen vágányra.

15.14.2. Ha a helytelen vágányra az egyéni kijárat jelző, nyíltvonali bejárat jelző továbbhaladást engedélyező jelzése mellett lehet kihaladni, akkor kétvágányú pályán az előre látott vágányzáról a vonatok személyzetét csak a rendelkező illetve a vonatindító állomáson kell értesíteni, előre nem látott vágányzáról pedig ott, ahol a vonat a vágányzárolt vonalrész előtt utoljára megáll. A kapott értesítés, továbbá a jelzések alapján a járható vágányra a vonatok külön értesítés nélkül, a kijárat jelzőn, nyíltvonali bejárat jelzőn kapott jelzések alapján kihaladhatnak illetve áthaladhatnak. Nem szabad azonban kihaladni illetve áthaladni akkor, ha a kijárat jelző, nyíltvonali bejárat jelző az elzárt vágányra ad továbbhaladást engedélyező jelzést.

15.14.3. Ha a vágányzáról a vonatszemélyzetet nem lehetett értesíteni, akkor a vágányzárolt vonalrész kezdő állomásán a vonatot meg kell állítani, és a vonatszemélyzetet értesíteni kell a vágányzáról, továbbá arról, hogy a vágányzár melyik vágányon van. Az értesítés után a vonat a kijárat jelző, nyíltvonali bejárat jelző jelzése alapján a járható vágányra kihaladhat.

15.14.4. A 15.14.1. — 15.14.3. pontokban felsorolt szabályokat kell alkalmazni akkor is, ha az állomásköz egy térköznek minősül.

15.15. –

15.15.1. –

15.16. Rendelkezések közlése a vonatszeméllyel

Alapszabályok

15.16.1. A mozdonyvezetővel és a vonali tolatásvezetővel vagy vezető jegyvizsgálóval, vonatkísérő nélkül közlekedő vonaton pedig a mozdonyvezetővel, a vonatközlekedéssel és tolatással kapcsolatos rendelkezéseket:

- a) Írásbeli **rendelkezés nyomtatványon írásban** és a kézbesítéskor előszóval,
- b) **Írásbeli rendelkezés elektronikus** formában történő átadásával,
- c) ha az utasítás a megfelelő helyen azt kifejezetten engedélyezi, csak előszóval kell közölni.

ERTMS üzemen közlekedő vonatok mozdonyvezetőjét a 22. sz. Függelék 22.3. alfejezetében foglalt Írásbeli szövegminták alapján kell értesíteni. A forgalmi szolgálattevő, központi forgalomirányító az Írásbeli rendelkezést kézbesítheti a formanyomtatványon, vagy a mozdonyvezetőt szóban utasíthatja, hogy a megfelelő nyomtatványt töltsse ki.

15.16.1.1. Írásbeli rendelkezést a forgalmi szolgálattevő köteles kiállítani és kézbesíteni.

A forgalmi szolgálattevő az Írásbeli rendelkezés kiállítására és kézbesítésére utasíthatja:

- a) a külső forgalmi szolgálattevőt,
- b) **a távkezelt, távvezérelt, KÖFI szolgálati helyeken a jelenlétes forgalmi,**

úgy, hogy a Fejrovas előjegyzési naplójába beírt rendelkezés szövegét részükre lediktálja.

Az Írásbeli rendelkezést diktálás esetén közvetlenül az Írásbeli rendelkezési tömbbe, az arra alkalmas munkahelyeken az elektronikus rendszerbe kell beírni. A rendelkezést kiállító dolgozó jogosult a kiállított rendelkezés kézbesítésére is.

Az Írásbeli rendelkezés kiállítására és kézbesítésére utasított dolgozó köteles a leírt szöveget a forgalmi szolgálattevőnek visszaolvasni, majd a forgalmi szolgálattevő neve után s. k. betűket írni és a rendelkezést aláírni. A rendelkezés kézbesítéséről köteles a forgalmi szolgálattevőnek jelentést tenni.

Az Írásbeli rendelkezés kiállításának módját a pályahálózat működtetője az **ÁVU-ban** eltérő módon is szabályozhatja.

Az elektronikus formában (úton) adott Írásbeli rendelkezésekre vonatkozó előírásokat az alkalmazott számítástechnikai rendszerek Kezelési Szabályzata tartalmazza.

15.16.1.2. Vonatindító állomásokon az Írásbeli rendelkezést kézbesíthetik a 15.16.1.1. pontban felhatalmazott dolgozók, valamint a vezető jegyvizsgáló illetve a vonali tolatásvezető saját vonata részére.

Az Írásbeli rendelkezés kiállítására, kézbesítésére vonatkozó, fentiek szerinti helyi végrehajtás módját a rendelkező és vonatindító állomásokon az ÁVU-ban kell szabályozni.

15.16.1.3. –

15.16.1.4. Élőszóval történő rendelkezés adására jogosultak a forgalmi szolgálattevők, az utasításban meghatározott esetekben az állomáson és a nyíltvonalon vonatfogadásra kötelezett dolgozók, valamint a forgalmi szolgálattevők által esetről-esetre kijelölt állomási vagy nyíltvonalai dolgozók.

A forgalmi vonalirányító csak a 15.1.11., 15.19.1.7., 15.19.2.1. pontokban és az 5.sz. Függelékben leírt esetekben és módon adhat élőszóval rendelkezést.

15.16.1.5. Az írásban vagy élőszóval adott rendelkezés a vonatszemélyzet részére végrehajtandó parancs. Írásbeli rendelkezést csak újabb Írásbeli rendelkezéssel lehet visszavonni illetve érvényteleníteni (15.16.2.1.p.).

Írásbeli rendelkezések kiállítása, kézbesítése és kezelése

15.16.2. A vonatok személyzetét a rendelkezési szakaszra vonatkozóan a rendelkező állomáson, vagy a rendelkezési szakasz vonatot indító állomásán kézbesített Írásbeli rendelkezéssel kell értesíteni:

- az engedélyezett ideiglenes lassúmenetekről és a vágányzárakról,
- arról, hogy a vonatszemélyzetnek hogyan kell a szolgálatot végeznie a vágányzaton, a villamos felsővezetéki hálózaton, vagy a jelző- és a biztosítóberendezésen történő átalakítási vagy fenntartási illetve építési munkák miatt,

— valamint arról, ha a küldemény továbbítása forgalomszabályozási, különleges forgalombiztonsági intézkedéseket követel (sebességkorlátozás, vonattalálkozás tilalma, kísérés stb.).

Ha a vonat a rendelkezési szakasz kezdő állomásán, vagy az útvonal más rendelkező állomásán (állomásain) menetrend szerint áthalad, akkor a vonatot indító állomás a pályavasúti informatikai rendszerből köteles gondoskodni arról, hogy a rendelkezéseket a vonatszemélyzet már a vonat kiindulási állomásán megkapja.

Az Írásbeli rendelkezés kézbesítésének helyét a **pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége** — a körülményeknek megfelelően — ettől eltérő módon is szabályozhatja.

15.16.2.1. Ha az Írásbeli rendelkezést nem az előbbi pontban felsorolt ok miatt, hanem bármely más ok miatt — kivéve a 3.1.6., 3.6.2, 3.6.3., 3.7., 3.7.1., 3.9.1. és 3.13. pontokban foglaltakat — kell kézbesíteni, akkor a forgalmi szolgálattevő köteles az Írásbeli rendelkezés kiállítására és kézbesítésére felkérni:

- a rendelkező állomás forgalmi szolgálattevőjét,
- a rendelkezési szakasz vonatot indító középállomásának forgalmi szolgálattevőjét, vagy
- annak az állomásnak a forgalmi szolgálattevőjét, ahol a vonat menetrend szerint utoljára megáll.

Ha az Írásbeli rendelkezést nem lehet a felsorolt állomásokon kézbesíteni, akkor a forgalmi szolgálattevő a szomszédos állomás forgalmi szolgálattevőjével köteles azt kiállíttatni és kézbesíttetni. Ha a vonat már onnan is elindult és azt értesítés nélkül nem lehet az állomásra bejáratni, akkor a vonatot élőszóval történő értesítés céljából a bejáratni jelzőnél (V-betűs jelzőnél) meg kell állítani.

15.16.2.2. Ha a forgalmi szolgálattevő más állomás forgalmi szolgálattevőjét kéri fel az Írásbeli rendelkezés kiállítására és kézbesítésére, akkor köteles annak megtörténtéről meggyőződni. A felkért dolgozó a vonat elindítása után köteles a felkérő forgalmi szolgálattevővel közölni, hogy az Írásbeli rendelkezést kézbesítette-e a vagy sem. Ha a felkért dolgozó a közlést elmulasztotta, akkor a felkérő forgalmi szolgálattevő köteles a végrehajtásról érdeklődni.

Ha a felkérő forgalmi szolgálattevő nem tud meggyőződni arról, hogy az Írásbeli rendelkezés kézbesítése megtörtént-e, akkor a kézbesítést elmulasztottnak kell minősítenie és ennek megfelelően kell intézkednie.

A kézbesített Írásbeli rendelkezés számát a **felkért és a** felkérő forgalmi szolgálattevő a Fejrovatos előjegyzési naplójában **a vonat** sorában a „Megjegyzés” rovatban bekarikázva köteles előjegyezni.

15.16.2.3. Középállomásról történő vonatindítás előtt a forgalmi szolgálattevő köteles a mögöttes rendelkező állomás forgalmi szolgálattevőjétől érdeklődni, hogy miről kell az indítandó vonat személyzetét értesíteni.

15.16.2.4. A **pályahálózat működtető** és a szomszédos idegen vasutak közötti határforgalomban közlekedő vonatok részére szükséges Írásbeli rendelkezések kiállítására, kézbesítésére és kezelésére vonatkozó előírásokat az érintett határforgalomra vonatkozóan a Közös Szolgálati Utasításban kell szabályozni.

15.16.2.5. Az Írásbeli rendelkezés kiállítása történhet:

- a nyomtatványra kéziratilag vagy informatikai rendszer felhasználásával írt szöveggel,
- a nyomtatványra ragasztott fedvénnel,
- a nyomtatványra tett bélyegző lenyomattal.

Az Írásbeli rendelkezés nyomtatványt 3 példányban:

- mozdonyvezető példánya,
 - vonali tolatásvezető illetve vezető jegyvizsgáló példánya,
 - tőlap
- kell kiállítani.

A pályavasúti informatikai rendszerben előállított Írásbeli rendelkezésben a kiállító állomás nevét elektronikus úton fel kell tüntetni, az egyéb módon előállított Írásbeli rendelkezést állomási névbélyegzővel kell ellátni.

A rendelkezéseket az Írásbeli rendelkezés nyomtatványra **sorszámozva**, a haladás irányának megfelelő sorrendben, **egymástól vonallal elválasztva** kell írni. Ugyanígy kell eljárni a fedvény, a bélyegzőlenyomat, az elektronikus eszköz alkalmazásával kiállított Írásbeli rendelkezések esetén is.

Abban az esetben, ha az Írásbeli rendelkezés kiállítása az „Írásbeli rendelkezés” nyomtatványra ragasztott fedvénnel történik, a fedvény szövegének elkészítésére csak olyan technikai eszközöket lehet alkalmazni, amelyek a magyar abc-nek megfelelő és a személyi számítógépeken alkalmazott 12-es méretarányú ékezetes betűk írására is alkalmasak. Az így elkészített fedvény mérete nem haladhatja meg az „Írásbeli rendelkezés” nyomtatványon az Írásbeli rendelkezés szövegének fenntartott, bekeretezett területet. Abban az esetben, ha a fedvény szövegezése meghaladja az előbbieken említett kijelölt

szövegterületet, akkor egy vonat részére több Írásbeli rendelkezést kell kiállítani és kézbesíteni. Szigorúan tilos a fedvény formájában elkészített Írásbeli rendelkezést a nyomtatvány hátoldalán elhelyezni.

Az Írásbeli rendelkezés **kézbesítése (továbbítása)** történhet az előírt nyomtatvány felhasználásával, vagy elektronikus formában (úton).

15.16.2.6. Írásbeli rendelkezést először a mozdonyvezetőnek, utána a vonali tolatásvezetőnek illetve a vezető jegyvizsgálónak kell kézbesíteni.

A mozdonyvezető és a vonali tolatásvezető illetve a vezető jegyvizsgáló az átvételt a kézbesítőnél maradótólapon, nevének aláírásával és honos szolgálati helyének feltüntetésével köteles elismerni.

15.16.2.7. **Vonatkísérő nélkül közlekedő vonatnál, valamint tolómozdony mozdonyvezetője részére kiállított Írásbeli rendelkezés kézbesítésekor az Írásbeli rendelkezés „vezető jegyvizsgáló, vonali tolatásvezető” példányát nem kell kézbesíteni (15.16.1.2.p.).**

15.16.2.8. Előfogati mozdonnyal közlekedő vonatnál az Írásbeli rendelkezés mozdonyvezetői példányát az előfogati mozdony mozdonyvezetőjének kell kézbesíteni. Az Írásbeli rendelkezés tartalmát élőszóval közölni kell a vonómozdony mozdonyvezetőjével is.

Ha az előfogati mozdony lejár a vonatról, akkor annak mozdonyvezetője köteles a **Menetokmányának** „Megjegyzések” rovatában történő elismertetése mellett a részére kézbesített Írásbeli rendelkezéseket átadni a vonatnál maradótól mozdony mozdonyvezetőjének.

15.16.2.9. –

15.16.2.10. A vonatszemélyzet az útközben történő személyzetváltáskor a még érvényes Írásbeli rendelkezéseket és fékpróbabárcákat köteles a leváltó személyzetnek átadni.

A mozdonyvezető az Írásbeli rendelkezés mozdonyvezetői példányát a leváltott mozdonyvezető **Menetokmányának** „Megjegyzések” rovatában, a vonali tolatásvezető illetve a vezető jegyvizsgáló pedig a Vonatterhelési kimutatáson, az Írásbeli rendelkezések számának feltüntetésével az átadó és átvevő személyek aláírásával köteles az átadást-átvételt elismertetni.

Nem személyes váltás esetén a Vonatterhelési kimutatáson kell az átadást-átvételt elismertetni.

**Az Írásbeli rendelkezések
tartalmának közlése
élőszóval**

15.16.3. Írásbeli rendelkezés kézbesítésekor az átvevő részére élőszóval is közölni kell a rendelkezés szövegét. Az átvevő, az átvétel elismerése előtt köteles ellenőrizni, hogy az Írásbeli rendelkezést az ő vonata részére állították-e ki. Ezután köteles a kapott rendelkezés szövegét elolvasni, majd az átadóval közölni, hogy a rendelkezést megértette és tudomásul vette (15.16.1.p.).

15.16.3.1. A mozdonyvezető az Írásbeli rendelkezések tartalmát köteles a mozdony vezetőállásán szolgálatot teljesítő figyelésre kötelezett dolgozóval élőszóval közölni. A közlés tudomásul vételét a figyelésre kötelezett dolgozó az Írásbeli rendelkezésen „aláírás, nap, óra, perc” feltüntetéssel köteles elismerni.

15.16.3.2. A közlekedő vonat vonali tolatásvezetője, vezető jegyvizsgálója a részére kézbesített Írásbeli rendelkezésről köteles a többi beosztott vonatkísérővel élőszóval közölni:

- a rendkívüli megállások helyéről;
 - a nyíltvonali rakodásokról és tolatásokról és
 - a vasút külön engedélyével továbbítható küldeményekről
- szóló rendelkezéseket.

**Az Írásbeli rendelkezések
megőrzése**

15.16.4. A vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló az Írásbeli rendelkezés „vonali tolatásvezetői, vezető jegyvizsgálói” példányát a Vonatterhelési kimutatáshoz köteles csatolni.

15.16.4.1. A mozdonyvezető az Írásbeli rendelkezések mozdonyvezetői példányát köteles a szolgálatából történő lejelentkezésre kijelölt helyen a sebességmérő (menetíró) regisztrátummal együtt leadni — kivéve a személyzetváltás esetét akkor, ha az Írásbeli rendelkezés a további útvonalra érvényes rendelkezéseket tartalmaz — és ott meg kell őrizni.

15.16.4.2. Az Írásbeli rendelkezés tőlapját a rendelkezést kézbesítő szolgálati helyen, a mozdonyvezetői példányát pedig a szolgálatából történő lejelentkezésre kijelölt helyen egy évig meg kell őrizni.

15.17. A vonatok mozdonyvezetőinek felhatalmazása indításra, áthaladásra

A felhatalmazás módozatai

15.17.1. A vonatok mozdonyvezetőit állomáson, megálló-rakodóhelyen az indításra illetve az áthaladásra, más szolgálati helyen, továbbá a nyílt vonalon — a vonatkísérő nélkül közlekedő, a nyílt vonalon nem továbbhaladást megtiltó jelzés, hanem bármely más ok miatt megállt vonatok kivételével — az indításra fel kell hatalmazni.

A felhatalmazás történhet a forgalmi szolgálattevő részéről:

- előzetes jelzőkezeléssel és vonatindító jelzőeszközzel;
- vonatindító jelzőeszközzel;
- jelzőkezeléssel;
- előzetes jelzőkezeléssel, közvetett módon;

A felhatalmazás történhet a vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló részéről:

- élőszóval, illetve ha a vezető jegyvizsgáló nem a mozdonyon vagy a mozdony mellett tartózkodik, Indulásra készen jelzés adásával.

15.17.1.1. Előzetes jelzőkezeléssel és vonatindító jelzőeszközzel kell a mozdonyvezetőt felhatalmazni:

- a Szolgálati menetrend 2. sz. rovatában a pályahálózat működtetője által megjelölt szolgálati helyeken valamennyi induló és bármely más ok miatt megállás után induló személyszállító vonatnál;
- rendkívüli áthaladással közlekedő valamennyi vonatnál;
- egyéni kijárat jelző továbbhaladást engedélyező jelzése esetén valamennyi menetrend szerint áthaladó vonatnál akkor, ha az egyéni kijárat jelzőre a külön előjelző vagy az előjelzést adó főjelző **bármely ok** miatt **továbbhaladást engedélyező jelzésre utaló előjelzést nem adott**;
- közös vagy csoport kijárat jelző esetén valamennyi vonatnál (15.17.1.4. pontban foglaltak kivételével).

Főjelzővel (főjelzőkkel) megosztott vágányoknál a helyből vagy megállás után induló személyszállító vonatok esetében mindenkor a vonat kijárat vágányútja melletti első egyéni kijárat jelzőnél történő elhaladásra kell előzetes jelzőkezeléssel és vonatindító jelzőeszközzel a mozdonyvezetőt indításra felhatalmazni.

15.17.1.2. Vonatindító jelzőeszközzel kell a mozdonyvezetőt felhatalmazni:

- kijáratí jelző nélküli szolgálati helyeken valamennyi vonatnál;
- használhatatlan vagy nem kezelt kijáratí jelző esetén valamennyi vonatnál;
- biztosított szolgálati helyek vágányairól olyan vágányúton kihaladó valamennyi vonatnál, amely vágányút mellett nincs egyéni-, csoport vagy közös kijáratí jelző.

15.17.1.3. Jelzőkezeléssel kell a mozdonyvezetőt felhatalmazni:

- bejáratí, térköz- és fedezőjelző előtt Megállj! jelzés miatt megállt valamennyi vonatnál;
- egyéni kijáratí jelző továbbhaladást engedélyező jelzése esetén valamennyi menetrend szerint áthaladó vonatnál, ha az egyéni kijáratí jelzőre továbbhaladást engedélyező jelzésére a külön előjelzővel vagy az előjelzést adó főjelzővel erre utaló előjelzés adható;
- egyéni kijáratí jelző továbbhaladást engedélyező jelzése esetén valamennyi induló és bármely más ok miatt megállás után induló vonali tolatásvezető nélkül közlekedő nem személyszállító vonatnál;
- további kijáratí jelző továbbhaladást engedélyező, illetve Hívójelzése esetén valamennyi vonatnál (15.19.1.1. pont);
- pályaelágazások, kétvágányú vagy párhuzamos egyvágányú pályák forgalmi kitérői bejáratí jelzőjének továbbhaladást engedélyező jelzése esetén, a Szolgálati menetrend 6. és 8. rovatában forgalmi okból történő megállásra utaló időadatokkal jelzett valamennyi rendkívüli áthaladással közlekedő vonatnál.

15.17.1.4. Előzetes jelzőkezeléssel, közvetett módon is felhatalmazható a mozdonyvezető:

- közös vagy csoport kijáratí jelzővel rendelkező szolgálati helyeken valamennyi induló és bármely más ok miatt megállás után induló nem személyszállító vonatnál (15.17.1.1.pont ~~negyedik~~ ~~harmadik~~ francia bekezdése).

15.17.1.5. Élőszóval, illetve ha a vezető jegyvizsgáló nem a mozdonyon (vezérlőkocsin) vagy a mozdony (vezérlőkocsi) mellett tartózkodik, Indulásra készen jelzés adásával kell a mozdonyvezetőt felhatalmazni:

- egyéni kijáratí jelző továbbhaladást engedélyező jelzése esetén valamennyi induló és bármely más ok miatt megállás után induló vonali tolatásvezetővel közlekedő nem személyszállító vonatnál;
- forgalmi szolgálattelévővel nem rendelkező szolgálati helyeken és a nyílt vonalon nem továbbhaladást megtiltó jelzés, hanem bármely

más ok miatt megállt valamennyi vezető jegyvizsgálóval vagy vonali tolatásvezetővel közlekedő vonatnál;

- egyéni kijáratú jelző továbbhaladást engedélyező jelzése esetén a Szolgálati menetrend 2. sz. rovatában a pályahálózat működtetője által meg nem jelölt szolgálati helyeken, az induló és bármely okból megállás után induló valamennyi személyszállító vonatnál.

A felhatalmazás alapszabályai
--

15.17.2. A felhatalmazás csak a vonat közlekedtetéséhez szükséges valamennyi biztonsági intézkedés megtétele után adható. Felhatalmazást adhat:

- a) a forgalmi szolgálattevő jelzőkezeléssel,
- b) a forgalmi szolgálattevő vörös sapkát viselve:
 - vonatindító jelzőeszközzel,
 - előzetes jelzőkezeléssel és vonatindító jelzőeszközzel,
- c) a forgalmi szolgálattevő a vezető váltókezelő, váltókezelő bevonásával — a Fejrovatos előjegyzési naplójukba történt bejegyzés alapján — előzetes jelzőkezeléssel, közvetett módon;
- d) a vezető jegyvizsgáló élőszóval, illetve ha nem a mozdonyon vagy a mozdony mellett tartózkodik Indulásra készen jelzés adásával,
- e) a vonali tolatásvezető élőszóval.

15.17.2.1. A felhatalmazást végző dolgozó személyszállító vonatoknál az utasok fel- és leszállására kijelölt pályoldal, más vonatoknál általában a felvételi épület felőli pályoldal, különleges helyi ok miatt az ÁVU-ban kijelölt helyen köteles a mozdonyvezetőt felhatalmazni az indításra, áthaladásra.

A felhatalmazást végző dolgozónak mindenkor ügyelnie kell arra, hogy felhatalmazás közben vonat- vagy tolatási mozgás ne veszélyeztessen testi épségét.

Vonatindító jelzőeszközzel a vonat mellett olyan helyen állva kell felhatalmazni a mozdonyvezetőt az indításra, áthaladásra, hogy az láthassa a felhatalmazást végző dolgozót és a Felhívás az indításra jelzést. A felhatalmazás legtávolabbi helye a jelzőkocsi (F.1. sz. Jelzési Utasítás).

15.17.2.2. Amennyiben a vonatindító jelzőeszközzel történő felhatalmazáskor a mozdonyvezető a Felhívás az indításra jelzés, **valamint vezető jegyvizsgáló által történő felhatalmazáskor az Indulásra készen** jelzés adása után nem indul azonnal, illetve **menetrend szerint** áthaladó vonattal **megáll**, akkor a felhatalmazást adó dolgozó köteles **haladéktalanul** a mozdonyvezetővel **a helyzetet tisztázni**. **Abban az esetben, ha a vonat indulásának nincs akadálya, a felhatalmazást vonatindító jelzőeszközzel, vezető jegyvizsgáló esetében élőszóval meg kell ismételni.**

A jelzőkezeléssel történő felhatalmazás esetében, ha a vonat az egyéni kijáratú jelző továbbhaladást engedélyező jelzésére nem indul el, illetve nem halad át, a felhatalmazást végző haladéktalanul köteles a mozdonyvezetővel a helyzetet tisztázni.

15.17.2.3. Közvetett módon történő felhatalmazás esetén a forgalmi szolgálattevő a vonat közlekedtetéséhez szükséges valamennyi biztonsági intézkedés megtétele és az előzetes jelzőkezelés után távbeszélőn rendelkezik a vezető váltókezelő, váltókezelő felé a nem személyszállító vonat mozdonyvezetőjének felhatalmazására az alábbi szöveggel: „A.....sz. vonat a.....sz. vágányrólóra.....perckor köteles elindulni (forgalmi szolgálattevő neve)”. A közvetett módon történő felhatalmazásra vonatkozó rendelkezés szövegét a forgalmi szolgálattevő és a vezető váltókezelő, váltókezelő egyaránt köteles előjegyezni az általa vezetett Fejrovas előjegyzési napló következő sorába. Ezt a bejegyzést a vezető váltókezelő, váltókezelő köteles tudomásul vétel céljából aláírni a mozdonyvezetővel. A mozdonyvezető a bejegyzés tudomásul vétele alapján a bejegyzett időpontban köteles elindulni.

Ha a mozdonyvezető a vonattal bármely ok miatt nem tud elindulni, A féket húzd meg! jelzést köteles adni és a közvetett felhatalmazást végző dolgozó köteles a mozdonyvezetőhöz menni a helyzet tisztázása végett.

15.17.2.4. Tolt vonatnál a vonat végén lévő, valamennyi más vonatnál a vonat elején lévő mozdonyvezetőt kell az indításra felhatalmazni.

15.17.2.5. A Szolgálati menetrend 2. sz. rovatában a pályahálózat működtetője által meg nem jelölt szolgálati helyeken, ahol a személyszállító vonatok mozdonyvezetőinek felhatalmazását a vezető jegyvizsgáló élőszóval, illetve ha a vezető jegyvizsgáló nem a mozdonyon vagy a mozdony mellett tartózkodik, Indulásra készen jelzés adásával végzi, a forgalmi szolgálattevő az érintett egyéni kijáratú jelzőre csak akkor vezérelhet ki továbbhaladást engedélyező jelzést, ha a vonat biztonságos közlekedtetése érdekében valamennyi intézkedést megtett (F.1. sz. Jelzési Utasítás 2.3.1. pont).

15.17.2.6. A szolgálati helyen forgalmi okból megálló, vagy menetrend szerint áthaladó, de a menetrendtől eltérően bármely ok miatt megálló személyszállító vonat mozdonyvezetőjét:

— a kijáratú jelző továbbhaladást engedélyező jelzése esetén a szolgálati menetrend 2. sz. rovatában körrel megjelölt szolgálati helyeken a vezető jegyvizsgáló „Indulásra készen” jelzés adását követően a forgalmi szolgálattevő vonatindító jelzőeszközzel (15.17.1.2.),

— egyéni kijárat jelző továbbhaladást engedélyező jelzése esetén a szolgálati menetrend 2. sz. rovatában körrel meg nem jelölt szolgálati helyeken a vezető jegyvizsgáló „Indulásra készen” jelzés adásával (15.17.1.5.)

köteles indításra felhatalmazni.

Ha a vonat által használt vágány mellett nincs kiépített peron, a vezető jegyvizsgáló és a jegyvizsgáló a szükséges jelzéseket („Vonatkísérők a helyükre”, „Indulásra készen”) adhatja a jármű ajtajából, lépcsőjéről is, ha onnan a felhatalmazáshoz szükséges valamennyi biztonsági intézkedés megtehető.

15.17.2.7. Pályaelágazásokon, kétvágányú vagy párhuzamos egyvágányú pályák forgalmi kitérőin lebonyolítandó nyíltvonali vonattalálkozás esetén — mivel ezek a szolgálati helyek nem rendelkeznek vonatfogadó vágányokkal, kijárat jelzőkkel — a vonattalálkozás csak a nyílt vonalon, a szolgálati helyek bejárat jelzőinél történhet meg. Vonatkozik ez a szolgálati helyeken forgalmi okból történő tartózkodásra is (a szolgálati menetrend 6. és 8. rovatában a fekete alapon fehér szám).

A pályaelágazás és a kétvágányú vagy párhuzamos egyvágányú pálya forgalmi kitérő bejárat jelzője mellett közlekedő vonat mozdonyvezetőjét a jelzőkezelésen kívül más módon (vonatindító jelzőeszközzel, élőszóval vagy Indulásra készen jelzés adásával) indításra felhatalmazni nem kell.

**A vezető jegyvizsgáló,
jegyvizsgáló teendői
a vonat indulása előtt**

15.17.3. A vezető jegyvizsgáló (jegyvizsgáló) csak akkor adhat Indulásra készen jelzést, ha:

- az utasok ki- és beszállása, illetve a küldemények (kerékpárok) ki- és berakása befejeződött,
- az ajtók becsukása (a vezető jegyvizsgáló által kezelt távműködtetésű ajtóké is) megtörtént.

Nem kell az Indulásra készen jelzés adása előtt becsukni a vezető jegyvizsgáló (jegyvizsgáló) felszállása céljára igénybe vett ajtókat, valamint a mozdonyvezető által kezelt távműködtetésű ajtókat.

A személyszállító vonatoknál a vezető jegyvizsgáló Indulásra készen jelzést a vonat menetrendszerinti indulási ideje előtt nem adhat.

**A mozdonyvezető
teendői**

15.17.4. A mozdonyvezető csak akkor indíthatja el a vonatát, illetve haladhat át, ha erre felhatalmazták. A mozdonyvezető személyszállító vonatokkal a menetrendben előírt indulási idő előtt nem indulhat el (kivétel a Közforgalmú menetrendben meg nem hirdetett és a forgalmi ok miatt megálló személyszállító vonat: 15.17.13.1. a.,c.).

15.17.4.1. A vonat elindítása előtt a mozdonyvezető személyesen köteles meggyőződni arról, hogy az ő vonatát hatalmazzák-e fel az indításra és a helyhez kötött jelzők továbbhaladást engedélyező jelzése az ő vonata részére vonatkozik-e.

A felhatalmazásról történő meggyőződés céljából szükség esetén át kell mennie arra a pályaoldalra, ahol a felhatalmazás történik. **A felhatalmazást követően, ha a helyhez kötött jelző továbbhaladást engedélyező állásáról a mozdonyvezető nem tud meggyőződni, köteles óvatosan annyira előrehúzni, hogy meg tudjon győződni a kijárat jelző állásáról. Az előrehúzás sebessége mindenkor csak olyan lehet, hogy a továbbhaladást megtiltó főjelző vagy egyéb akadály előtt biztonsággal meg lehessen állni.**

Központi ajtóműködtetésű (mozdonyvezető által kezelt) vonat mozdonyvezetője az indításra történt felhatalmazás után köteles a hangosító berendezésen, — ha ilyen van — a vonat indításáról az utasokat tájékoztatni, majd 5 - 6 másodperc eltelte után az ajtókat bezárni. Az ajtók bezáródása után a visszapillantó tükörből vagy a külső kamerák által közvetített képet rögzítő monitorról — ha az lehetséges — köteles meggyőződni arról, hogy a vonatkísérő személyzet felszállt-e a vonatra. Ha valamelyik ajtó nem záródik a 16.2.1.1. pontban foglaltak szerint kell eljárni.

A vonatkísérő személyzet által kezelt távműködtetésű ajtókkal rendelkező személyszállító kocsikból összeállított szerelvényekre vonatkozó részletes előírásokat az E.12.sz. Utasítás tartalmazza.

Forgalmi szolgálattevővel nem rendelkező szolgálati helyen a mozdonyvezető a vezető jegyvizsgáló Indulásra készen jelzése után ugyanígy köteles eljárni.

15.17.4.2. Előzetes jelzőkezeléssel és vonatindító jelzőeszközzel, vagy vonatindító jelzőeszközzel felhatalmazott áthaladó vonatoknál, ha a mozdonyvezető nem látja a felhatalmazást végző dolgozót vagy a kijárat jelző jelzését és nem látja ezeket a mozdonyon szolgálatot teljesítő második **figyelésre kötelezett** dolgozó sem, akkor a mozdonyvezető köteles a vonatot a helyzet tisztázása végett megállítani.

15.17.4.3. Indulás előtt a mozdonyvezetőnek az indítás megkönnyítése végett csak akkor szabad visszatolnia, ha arra a forgalmi szolgálattevőtől engedélyt kap.

**Induló, megállás után
induló vonat
mozdonyvezetőjének felhatalmazása
előzetes jelzőkezeléssel és
vonatindító jelzőeszközzel,
valamint vonatindító
jelzőeszközzel**

15.17.5. Induló, továbbá megállás után induló vonat mozdonyvezetőjének előzetes jelzőkezeléssel és vonatindító jelzőeszközzel, valamint vonatindító jelzőeszközzel történő felhatalmazásakor a Felhívás az indításra jelzést tolt vonatok kivételével mindig a vonat elején lévő mozdonyon, vezérlőkocsin, motorkocsin szolgálatot teljesítő mozdonyvezető felé, tolt vonat mozdonyvezetőjének felhatalmazásakor a vonat végén levő mozdonyvezető felé kell adni.

15.17.5.1. Szállítmánykísérőkkel közlekedő vonat mozdonyvezetőjének felhatalmazását végző dolgozó a Felhívás az indításra jelzés adása előtt köteles meggyőződni arról, hogy a szállítmánykísérők készen állnak-e az indulásra.

15.17.5.2. Több vonatkísérővel közlekedő vonat mozdonyvezetőjének felhatalmazásakor a vonatkísérők felé — szükség esetén a vonat eleje és vége felé is — Felhívás jelzést és ha szükséges, akkor egyidejűleg a Vonatkísérők a helyükre! jelzést kell adni.

Ha a jegyvizsgáló(k) készen áll(nak) az indulásra, akkor a vezető jegyvizsgáló felé Indulásra készen jelzést, ha nem állnak készen, Megállj! jelzést kötelesek adni.

Ha a vezető jegyvizsgáló a felhatalmazást végző dolgozó részére Indulásra készen jelzést ad, akkor a forgalmi szolgálattelvő a mozdonyvezető felé Felhívás az indításra jelzést köteles adni.

Ha valamelyik vonatkísérő Megállj! jelzést ad, vagy Indulásra készen jelzést nem ad, akkor az akadály elhárítása után a Felhívás jelzést meg kell ismételni.

A vezető jegyvizsgáló köteles figyelni arra, hogy csak akkor adjon a felhatalmazó felé Indulásra készen jelzést, ha ezt a jelzést valamennyi vonatkísérő is adta.

A vezető jegyvizsgáló minden esetben olyan helyen köteles tartózkodni, hogy meg tudjon győződni a jegyvizsgáló(k) által adott jelzésről.

15.17.5.3. Egyetlen vonatkísérővel közlekedő vonat mozdonyvezetőjének felhatalmazásakor a Felhívás jelzést, ha szükséges vele egyidejűleg Vonatkísérők a helyükre! jelzést és ha a vonatkísérő Indulásra készen jelzést ad, akkor a vonat elején levő mozdonyvezető felé Felhívás az indításra jelzést kell adni.

**Tolómozdonnyal közlekedő
vonatok
mozdonyvezetőjének
felhatalmazása**

15.17.6. Ha valamely vonatnál tolómozdony is van, akkor a vonat elején lévő mozdony mozdonyvezetője a felhatalmazás után Tolást megkezdeni! jelzést köteles adni. Ha a jelzés elhangzása után a tolómozdony mozdonyvezetője készen áll az indulásra, Féket ereszd meg! jelzést, ha nem áll készen az indulásra, Féket húzd meg! jelzést köteles adni.

Az előzetes jelzőkezeléssel és vonatindító jelzőeszközzel, vagy vonatindító jelzőeszközzel, valamint a vezető jegyvizsgáló részéről élőszóval, ha a vezető jegyvizsgáló nem a mozdonyon vagy a mozdony mellett tartózkodik, Indulásra készen jelzés adásával történő felhatalmazáskor, ha a tolómozdony mozdonyvezetője Féket húzd meg! jelzést ad, akkor a felhatalmazást végző dolgozó a vonómozdony felé Megállj! jelzést köteles adni és az akadály elhárítása után a felhatalmazást megismételni.

Ha a tolómozdony mozdonyvezetője Féket ereszd meg! jelzést adott, akkor köteles a fékek feloldásához szükséges idő eltelte után a vonatot enyhén megtolni, a vonómozdony mozdonyvezetője pedig a tolómozdony mozdonyvezetője által adott Féket ereszd meg! jelzés elhangzása és a fékek feloldásához szükséges idő eltelte után a vonatot óvatosan elindítani.

Ha a vonó- és a tolómozdony mozdonyvezetője között távközlési kapcsolat van, akkor nem kell hangjelzéseket adni.

Ugyanígy kell eljárni az indítás megkönnyítésére, vagy a feszültségmentesített, illetve felsővezeték nélküli vágányról induló vonatoknál alkalmazott tolómozdonnyal közlekedő vonatoknál is.

**Induló és bármely okból
megállás után induló
nem személyszállító
vonatok
mozdonyvezetőjének
felhatalmazása közvetett
módon**

15.17.7. Szállítmánykísérőkkel közlekedő vonat mozdonyvezetőjének közvetett felhatalmazása előtt a vezető váltókezelő, váltókezelő köteles meggyőződni arról, hogy a szállítmánykísérők készen állnak-e az indulásra.

15.17.7.1. Vonali tolatásvezetővel közlekedő nem személyszállító vonat mozdonyvezetőjének közvetett felhatalmazásakor a vezető váltókezelő, váltókezelő a vonali tolatásvezető, vonali kocsirendező felé — szükség esetén a vonat eleje és vége felé is — a figyelem felkeltése céljából Vonatkísérők a helyükre! jelzést köteles adni.

A hangjelzés után a vonali tolatásvezető köteles meggyőződni arról, hogy a vonali kocsirendező(k) készen áll(nak)-e az indulásra. Amennyiben a vonali kocsirendező(k) készen áll(nak) az indulásra, akkor

ezt a vonali tolatásvezető köteles élőszóval közölni a felhatalmazást végző vezető váltókezelővel, váltókezelővel.

Ha a közvetett felhatalmazás esetén a mozdonyvezető a vonattal a Fejrovas előjegyzési naplóban előjegyzett időpontban bármely ok miatt nem tud elindulni, akkor a 15.17.2.3. pontban előírtak szerint köteles eljárni.

Induló és megállás után induló vonat mozdonyvezetőjének felhatalmazása élőszóval, illetve, ha a vezető jegyvizsgáló nem a mozdonyon vagy a mozdony mellett tartózkodik Indulásra készen jelzés adásával

15.17.8. Nem személyszállító vonat mozdonyvezetőjének élőszóval történő felhatalmazásakor a vonali tolatásvezető „Asz. vonat mehet” szavakkal köteles felhatalmazni a mozdonyvezetőt az indulásra. Személyszállító vonat mozdonyvezetőjének élőszóval történő felhatalmazásakor a vezető jegyvizsgáló „Asz. vonat Indulásra készen” szavakkal, ha a vezető jegyvizsgáló nem mozdonyon **(vezérlőkocsin)** vagy a

mozdony **(vezérlőkocsi)** mellett tartózkodik, Indulásra készen jelzés adásával köteles felhatalmazni a mozdonyvezetőt az indulásra.

15.17.8.1. Ha a vonatonál a vonali tolatásvezetőn, vezető jegyvizsgálón kívül vonali kocsirendező(k), jegyvizsgáló(k) is teljesít(enek) szolgálatot, akkor a vonali tolatásvezető, a vezető jegyvizsgáló az élőszóban, illetve, ha a vezető jegyvizsgáló nem a mozdonyon vagy a mozdonyvezető mellett tartózkodik Indulásra készen jelzés adásával történő felhatalmazás előtt köteles meggyőződni arról, hogy a vonali kocsirendező(k), jegyvizsgáló(k) készen áll(nak)-e az indulásra.

Menetrend szerint áthaladó vonatok mozdonyvezetőjének felhatalmazása

15.17.9. Forgalmi szolgálattevővel rendelkező szolgálati helyeken, ahol egyéni kijáratú jelző nincs, a menetrend szerint áthaladó vonatok mozdonyvezetőit a főjelzők szabályszerű kezelése után vonatindító jelzőeszközzel adott Felhívás az indításra jelzéssel kell felhatalmazni. A jelzést olyan időben kell adni, hogy a mozdonyvezető ne kényszerüljön a vonat sebességét csökkenteni vagy a vonatot megállítani. A jelzést folyamatosan és addig kell adni, amíg a vonat első járműve a felhatalmazást adó dolgozó előtt el nem halad.

Ellenkező irányú vonatok áthaladásakor a jelzést először az egyik, majd a másik vonat mozdonyvezetője felé kell adni.

Rendkívüli áthaladás

15.17.10. A menetrend szerint megálló vonatokat — személyszállító vonatokat csak forgalmi okból előírt megállás esetén — csak akkor szabad rendkívüli módon áthaladtatni, ha:

a) a megállásra és a tartózkodásra nincs szükség;

- b) az értekezés lehetséges;
- c) a bejárat, kijárat jelzők jól működnek és
- d) a továbbhaladásnak más szempontból akadálya nincs.

15.17.10.1. A forgalmi szolgálattevő a saját szolgálati helyén tervezett rendkívüli áthaladásról idejében köteles értesíteni a vágányútban érdekelt váltókezelőket (sorompókezelőket). Ha a bejárat oldalán váltókezelő nem végez szolgálatot, akkor köteles értesíteni a kézijelzés adására az ÁVU-ban kijelölt dolgozót, és ha az áthaladásnak akadálya nincs, a vonat mozdonyvezetőjét a 15.17.10.3., 15.17.10.4. pontban szabályozott módon köteles felhatalmazni.

15.17.10.2. Ha forgalmi szolgálattevővel rendelkező két állomás között forgalmi szolgálattevővel nem rendelkező állomás, megálló-rakodóhely van, akkor a feléje vonatot indító szomszédos állomás forgalmi szolgálattevője köteles a vonatszeméllyel tisztázni, hogy a kérdéses szolgálati helyen a megállásra szükségük van-e. Ha a megállásra nincs szükség, akkor a forgalmi szolgálattevő köteles a rendkívüli áthaladásra a következő forgalmi szolgálattevőtől és a megálló-rakodóhelyen szolgálatban levő állomáskezelőtől hozzájárulást kérni. A kapott hozzájárulás alapján, köteles a vonat személyzetét írásbeli rendelkezéssel felhatalmazni az áthaladásra. Ha az értesített vonat mozdonyvezetője felé a szolgálati helyen nem adnak Megállj! jelzést, akkor a mozdonyvezető áthaladhat.

15.17.10.3. Ha a szolgálati helyen külön előjelzővel rendelkező kijárat jelző, vagy pedig a kijárat jelzőre előjelzést is adó bejárat jelző van, akkor a forgalmi szolgálattevő a jelzők szabályszerű kezelése után a behaladó vonat mozdonyvezetője felé Felhívás az indításra jelzést köteles adni.

Ha az áthaladásnak a mozdonyvezető részéről nincs akadálya, akkor a mozdonyvezető A vonat indul! jelzést köteles adni. Ha az áthaladásnak a mozdonyvezető részéről akadálya van, akkor a mozdonyvezető A féket húzd meg! jelzést köteles adni.

15.17.10.4. Ha a szolgálati helyen nincs kijárat jelző, vagy ha van, de nincs előjelzője, illetve a bejárat jelző nem ad előjelzést a kijárat jelzőre, akkor a bejárat oldalán a jelzés adására kijelölt állomási dolgozó a bejárat váltóknál az érkező vonat mozdonyvezetője felé Felhívás az áthaladásra jelzést köteles adni. A mozdonyvezető az előző bekezdésben szabályozott módon köteles eljárni.

Ha a behaladó vonat mozdonyvezetője a Felhívás az áthaladásra jelzés után nem látja a felhatalmazást végző dolgozót és a Felhívás az indításra jelzést, vagy ha a Felhívás az indításra jelzést látja, de nem látott Felhívás az áthaladásra jelzést, akkor köteles a vonatot megállítani.

Ha a szolgálati helyen a Felhívás az áthaladásra jelzés adására igénybe vehető dolgozó nincs, akkor a tervezett áthaladásról a vonatszemélyzetet írásbeli rendelkezéssel előzetesen értesíteni kell.

Felhatalmazás, ha a kijárat
jelző illetve az ismétlő jelző
jelzése nem látható **15.17.11.** Ha a kijárat

jelző illetve az ismétlő jelző jelzése a felhatalmazás helyéről bármely ok miatt nem látható, akkor a felhatalmazást végző dolgozó a felhatalmazás előtt köteles meggyőződni arról, hogy a kijárat

jelző továbbhaladást engedélyező, illetve az ismétlőjelző továbbhaladást engedélyező állásra utaló jelzést ad-e.

Azokon a forgalmi szolgálattevővel rendelkező szolgálati helyeken, — a központi forgalomirányításra berendezett vonalak szolgálati helyeinek, valamint a távvezérelt, távkezelt szolgálati helyek kivételével — ahol a személyszállító vonatok mozdonyvezetőinek felhatalmazását a vezető jegyvizsgálók végzik, a vezető jegyvizsgálók a vonat mozdonyvezetőjének felhatalmazása előtt kötelesek meggyőződni a kijárat

jelző továbbhaladást engedélyező, illetve az ismétlő jelző továbbhaladást engedélyező állásra utaló jelzéséről. Ezekon a szolgálati helyeken, ha a felhatalmazás helyéről a kijárat

jelző, illetve az ismétlő jelző jelzése bármely ok miatt nem látható, a felhatalmazást végző vezető jegyvizsgáló köteles a kijárat

jelző továbbhaladást engedélyező, illetve az ismétlő jelző továbbhaladást engedélyező állásra utaló jelzéséről személyesen, illetve a vonat mozdonyvezetőjétől vagy a forgalmi szolgálattevőtől történő érdeklődés útján (élőszóban, utasítást adó hangszórós távbeszélőn) meggyőződni. Ezekon a szolgálati helyeken a forgalmi szolgálattevő köteles minden intézkedést megtenni annak érdekében, hogy közölni tudja a felhatalmazást végző vezető jegyvizsgálóval a kijárat

jelző továbbhaladást engedélyező, illetve az ismétlő jelző továbbhaladást engedélyező állásra utaló jelzését.

Az előbbieken meghatározott szolgálati helyeken az induló és bármely más okból megállás után induló valamennyi személyszállító vonatonál a vezető jegyvizsgáló csak akkor adhat a mozdonyvezető felé „Indulásra készen” jelzést, (akkor hatalmazhatja fel a vonat mozdonyvezetőjét az indításra) ha előtte az előző bekezdésben foglaltak szerint kétséget kizáró módon meggyőződött az egyéni kijárat

jelző továbbhaladást engedélyező állásáról, illetve az ismétlőjelző továbbhaladást engedélyező jelzésre utaló állásáról. Azokban az esetekben, ha a vezető jegyvizsgáló az előbbieken foglaltak szerint kétséget kizáróan meggyőződött az egyéni kijárat

jelző továbbhaladást engedélyező állásáról, illetve az ismétlőjel-

ző továbbhaladást engedélyező jelzésre utaló állásáról, de a mozdonyvezető bármely ok miatt nem tud meggyőződni a kijárat jelző továbbhaladást engedélyező állásáról, illetve az ismétlőjelző továbbhaladást engedélyező jelzésre utaló állásáról, akkor a mozdonyvezető a vezető jegyvizsgáló engedélye alapján az F.2. sz. Forgalmi Utasítás 15.17.4.1. pontjában előírtak alapján óvatosan annyira előrehúzhat a vonattal, hogy meg tudjon győződni a hivatkozott jelzők állásáról.

**Felhatalmazás biztosított
szolgálati hely kijárat
jelzővel nem rendelkező
vágányútján át**

15.17.12. Ha a biztosított szolgálati helyről a vonat olyan vágányúton halad ki, amely vágányút mellett nincs egyéni-, csoport vagy közös kijárat jelző, akkor erről a vonat személyzetét: „A vágányút mellett nincs kijárat jelző” szöveggel értesíteni kell.

A biztosított szolgálati hely kijárat jelzővel nem rendelkező vágányútján át vonat csak akkor indítható, ha állomástávolságú közlekedés esetén az állomásköz, térközi közlekedés esetén az első térköz szabad.

Korábbi közlekedés

15.17.13. Korábban közlekedik az a vonat, amelyet a menetrendben meghatározott indulási idő előtt indítottak el, illetve amely a menetrendben meghatározott indulási idő előtt haladt át.

Vonatot a menetrend szerinti indulási idő előtt csak akkor szabad elindítani, ha a korábbi közlekedés nem okoz más vonatknál késést, és a korábbi közlekedésből előny származik.

15.17.13.1. Korábban közlekedtethető:

- a) a **Közforgalmú** menetrendkönyvben meg nem hirdetett személyszállító vonat;
- b) valamennyi nem személyszállító vonat;
- c) a csak forgalmi ok miatt megálló személyszállító vonat.

**A korábbi közlekedés
egyéb feltételei**

15.17.14. Vonatot csak akkor szabad korábban közlekedtetni, ha **azt a menetvonal tulajdonos vagy megbízottja a menetrendben meghatározott indulási időpontnál korábbi időpontra indulásra készre jelenti.**

**Várakozás csatlakozó
személyszállító vonatokra**

15.17.15. Csatlakozó- és elágazó állomáson, továbbá azonos vonalon, azonos irányban közlekedő két vonat menetrend szerinti megelőzési állomásán, vagy pedig a vonalnak a menetrendben kijelölt más állomásán az induló személyszállító vonatoknak általában várniuk kell azokra a késett

személyszállító vonatokra, amelyeknek menetrend szerinti érkezési ideje az induló vonat menetrend szerinti indulási ideje előtt van. A menetrend szerinti közlekedés érdekében a menetrend kialakításakor a csatlakozó vonatoktól biztosítani kell az átszálláshoz szükséges időt.

Általában várni kell azokra a vonatokra is, amelyek az induló vonat menetrend szerinti indulási idejétől számítva megérkeznek az általános várakozási időn belül akkor, ha az érkező vonaton átszálló utas, a vonatonál átsorozandó közvetlen kocsi van. Az általánostól eltérő — különleges — várakozási időket a Menetrendi Utasításban évente meg kell határozni.

15.17.15.1. A vonatközlekedés lebonyolítása során figyelembe veendő általános várakozási idő 10 (20) perc. A zárójelben lévő várakozási időket zord időjárás esetén az érintett vállalkozó vasúti társasági irányítókkal egyeztetve kell alkalmazni. A Menetrendi Utasításban a vonatok fontossági sorrendjének meghatározására előírt kategóriák közül az 1. és 2. kategóriába sorolt személyszállító vonatokra vonatkozó általános várakozási időktől eltérő várakozási időket is meg kell adni.

Az utolsó személyszállító vonatok 30 percet várnak bármely más késő vonatra. Ennél nagyobb várakozási időt a menetvonal tulajdonos vasúttársaság operatív irányító szolgálatának felkérése alapján, területi főüzemirányító határozhat meg.

A budapesti pályaudvarokról induló személyszállító vonatokra az általános várakozási idők nem érvényesek.

15.17.15.2. A csatlakozó vonat megérkezése után meg kell várni az átszállást, az átrakást, illetőleg a kocsiátsorozást még akkor is, ha ez meghosszabbítja a várakozási időt.

15.17.15.3. Az engedélyezett várakozási időt feltétlenül be kell tartani, ha a késő csatlakozó vonat felől az értekezés lehetetlensége miatt nem lehet tájékozódni.

15.17.15.4. Ha előre látható, hogy a csatlakozó vonat az engedélyezett várakozási időn belül nem érkezik meg, akkor az induló vonatot nem kell megvárakoztatni. Ebben az esetben a forgalmi szolgálattevő a csatlakozás elmaradásáról köteles értesíteni az érintett állomások forgalmi szolgálattevőit, továbbá a megálló-rakodóhelyeken és a megállóhelyeken szolgálatot végző dolgozókat, ők pedig az utazni szándékozókat és a vonatkísérő személyzetet. A vonatkísérők kötelesek a vonaton levő utasokat tájékoztatni.

15.17.15.5. Csatlakozó vagy elágazó állomáson általában 100 perc a várakozási idő olyan személyszállító vonatra, amelyet más vonattal kell egyesíteni, vagy amelytől személyszállító kocsit kell más vonathoz átso-rozni. A fentiek alól kivétel az InterCity-InterCity vonatok egyesítése, ahol a törzsvonat a késett csatlakozó vonatrészre legfeljebb 15 percet kö-teles várni.

Ha előrelátható, hogy a vonat 100 percen belül nem érkezik meg, az il-letékes forgalmi vonalirányítótól rendelkezést kell kérni. A forgalmi vo-nalirányító — a vállalkozó vasúti társaság megbízottjával történt egyez-tetés alapján — rendelkezhet a 100 percen felüli várakozásra, vagy a vo-natok várakozás nélküli indítására és az érkező kocsiknak mentesítő vo-nattal történő továbbítására is.

15.17.15.6. Személyszállító vonatot nem szabad az utasok kérésére a tar-tózkodási időn túl visszatartani, a várakozási időn túl megvárakoztatni és a menetrendtől eltérő helyen megállítani.

15.18. A vonatok fogadása

Bejárati vágány

15.18.1. A vonatok bejárati vágányát a Menet-rendjegyzéken kell kijelölni. A kijelölt bejárati vágányt csak indokolt esetben szabad megváltoztatni.

A bejárati vágány kijelölésekor és annak szükségszerű megváltoztatá-sakor egyaránt figyelembe kell venni az alábbiakat:

- a) áthaladó vonatot az átmenő fővágányra kell fogadni. Ha ez nem le-hetséges, akkor elsősorban olyan fővágányra kell azt fogadni, ame-lyen a biztosítóberendezés bejárati és a kijárati jelző egyidejű kezelé-sével teszi lehetővé a vonat áthaladását;
- b) személyszállító vonatokat az utasok be- és kiszállására alkalmas, le-hetőség szerint átmenő fővágányra kell fogadni. A személyszállító vonatok fogadását az utasvédelem figyelembevételével kell szabá-lyozni;
- c) vonattalálkozás alkalmával a később bejáró vonatot lehetőség szerint az előbb érkező vonat mögé kell bejáratni;
- d) tehervonatok bejárati, felállítási vágányát lehetőség szerint a sze-mélyszállító vonatok bejárati, illetőleg felállítási vágánya mögött kell kijelölni.

Bejárati irány

15.18.2. Nem biztosított szolgálati helyre be-járó vonatok személyzetével a Szolgálati menetrend „A bejártat” c. rova-tában közölni kell, hogy egyenes vagy kitérő irányba fognak

behaladni. A mozdonyvezető a vonat behaladási sebességét ennek megfelelően köteles szabályozni.

A biztosított szolgálati helyre bejáró vonat a bejárat jelzón csak a behaladás sebességére kap jelzést.

15.18.2.1. A vonatokat nem biztosított szolgálati helyen a menetrendben kijelölt irányba kell bejáratni.

A bejárat irány megváltoztatása
--

15.18.3. Ha nem biztosított szolgálati helyen — elkerülhetetlen esetben — a vonatot nem a menetrendben kijelölt irányba kell bejáratni, akkor a bejárat irány megváltoztatásáról a vonat személyzetét értesíteni kell, kivéve a 15.18.4.1. pontban foglalt eseteket.

Vonatfogadás foglalt vágányra
--

15.18.4. Foglaltnak kell minősíteni a bejárat vágányt akkor, ha:

- a vágány két végén lévő váltó csúcsa között, illetve
- az ütközőbakkal végződő rendszeres vonatfogadásra használt vágányok esetében a vágány bejárat oldalán lévő váltó és az ütközőbakk között

jármű van vagy járművek vannak (kivéve a főjelzővel megosztott vágányokat).

Foglaltnak kell minősíteni a bejárat vágányt akkor is, ha a vágány szabad, de valamely más ok (pl. vágányhiba, túlhosszú vonat stb.) miatt csak részben járható.

15.18.4.1. Foglalt vágányra bejáratható:

- a) a Szolgálati menetrend „A bejárat” c. rovatában „F” betűvel megjelölt vonat, illetve
- b) indokolt esetben az a vonat, melynek személyzetét értesítették (15.16.2.1. p.),
ha elfér a 20 méterrel csökkentett járható vágányhosszon.

15.18.4.2. Az Írásbeli rendelkezéssel értesített vonat személyzetét a foglalt vágányra történő bejáratáson kívül, a járható vágányrész hosszáról is értesíteni kell.

A foglalt vágányra bejáró (15.18.4.1. pont szerint) vonatok felé a jelzésadásra kijelölt helyen Lassan! jelzést kell adni. Egyközpontos állomáson, továbbá azokon a szolgálati helyeken ahol a jelzés adására igénybe vehető dolgozó nem áll rendelkezésre, nem kell Lassan! jelzést adni.

15.18.4.3. Ha a távolbalátás korlátozott, a járható vágányrész vége előtt 20 méterre Megállj! jelzöt kell kitűzni. A foglalt vágányra bejáró vonatot a megállás helyétől visszafelé számított utolsó 50 méteren a vonat előtt látótávolságban haladó és megfelelő jelzést adó állomási dolgozó köteles bekísérni.

15.18.4.4. A mozdonyvezető a vonat sebességét úgy köteles szabályozni, hogy a vágányon álló jármű illetve a kitűzött Megállj! jelző előtt biztonságosan meg tudjon állni. A vonat behaladási sebessége legfeljebb 40 km/h lehet.

Nem biztosított állomásokon foglalt vágányra történő bejáratáskor a behaladás irányát nem kell közölni.

Abban az esetben, ha a foglalt vágányra járatás a személyszállító vonatok szerelvényének egyesítése céljából a fentiekben előírt helyen történt, megállás után a szerelvényvel tolatási mozgást végezni csak akkor szabad, ha az utasok leszállása befejeződött.

15.18.4.5. Ha a bejáratú vágány túlsó végén lévő váltójának csúcsán túl 50 m-en belül jármű van, vagy járművek vannak és a váltó odavezet, akkor az érkező vonatot nem a foglalt vágányra történő bejárásra előírt módon kell bejáratni. Ebben az esetben a bejáratú váltónál a vonat felé Lassan! jelzést kell adni és ha a bejáratú vágány mellett nincs egyéni kijáratú jelző, akkor a figyelembe veendő biztonsági határjelzőnél Megállj! jelzöt kell kitűzni.

Egyközpontos állomáson, továbbá azokon a szolgálati helyeken, ahol jelzésadásra igénybe vehető dolgozó nincs, a forgalmi szolgálattevő köteles a vonatfogadásra kijelölt helyen a vonat felé Lassan! jelzést adni.

A mozdonyvezető ebben az esetben fokozottan köteles figyelni, és a vonatot a szükséges helyen, de legkésőbb a kijáratú jelző illetve a kitűzött Megállj! jelző előtt megállítani.

15.18.4.6. Fejállomásokon és a 16.sz. Függelékben felsorolt állomásokon az ütközőbakkal végződő vágányokat nem kell foglalt vágánynak minősíteni.

A megállás helye

15.18.5. Érkező vonatot az állomáson úgy kell megállítani, hogy más vonatok közlekedését ne akadályozza, ne veszélyeztesse és ugyanakkor a vonat eleje mindig, vége pedig lehetőleg a biztonsági határjelzőn belül legyen.

15.18.5.1. A személyszállító vonatokat — ha más rendelkezés nincs — a felvételi épület előtt, illetve az utasok le- és felszállására kiképzett vágányrész mellett kell megállítani.

Ha rendkívüli ok miatt a **menetrend szerint (kivéve a csak forgalmi okból) megálló** személyszállító vonatot utasperonnal nem rendelkező vágányra kell fogadni, akkor erről a vonatszemélyzetet az előző szolgálati hely útján Írásbeli rendelkezésen, ha ez nem történt meg, akkor a bejárási jelző előtt történő megállítást után élőszóval kell értesíteni.

15.18.5.2. Az ütközőbakban végződő vonatfogadó vágányra bejáró vonatok sebességét úgy kell szabályozni, hogy azt az ütközőbak előtt biztonságosan és ütközésmentesen meg lehessen állítani. A vonattal úgy kell megállni, hogy az első jármű (mozdony, vezérlőkocsi, stb.) eleje az ütközőbak előtt, de attól 20 méternél nem nagyobb távolságra legyen. A vonat sebessége az ütközőbaktól számított 100 méteren belül legfeljebb 15 km/h lehet.

A fejpályaudvarra bejáró vonatok sebessége azonban már az utasperon elejétől nem lehet több mint 20 km/h. Az ettől eltérő kisebb behaladási sebességet az állandó- és előre látott ideiglenes lassúmenetekről kiadott kimutatásban kell szerepeltetni és az ÁVU-ban kell szabályozni.

15.18.5.3. A mozdonyvonatot a forgalmi iroda előtt kell megállítani, majd a mozdonyoszemélyzet szükséges tájékoztatása után a forgalmi szolgálattevő által meghatározott helyen kell várakoztatni.

15.18.5.4. Valamennyi más vonatot legkésőbb a Megállj! jelzést adó egyéni kijárási jelző előtt olyan távolságban, hogy a **jelzés** folyamatosan látható legyen, jelző hiányában pedig a vágányút végén levő Biztonsági határjelző előtt kell megállítani még akkor is, ha a vonat vége még nem érkezett a Biztonsági határjelzőn belül.

15.18.5.5. Megállás után csak akkor szabad előrehúzni illetve visszatolni, ha erre a forgalmi szolgálattevő személyesen vagy a váltókezelő útján engedélyt adott.

15.18.5.6. Ha valamely vonatot a 15.18.5. — 15.18.5.4. pontokban meghatározott megállási helytől eltérő helyen kell megállítani, akkor a vonat személyzetét az előző szolgálati hely útján értesíteni kell. Ha ez nem történt meg, **akkor a vonatszemélyzetet erről legkésőbb a bejárási jelző előtt élőszóval kell értesíteni és a forgalmi szolgálattevő vagy az általa kijelölt munkavállaló, az utazóközönség biztonságát figyelembe véve, a napszaknak megfelelő kézi jelzőeszközzel a behaladó vonat mozgását az F.1. sz. Utasítás 6.1.1.8 – 6.1.1.11 pontjában leírt jelzésekkel köteles szabályozni, és azt a kívánt helyen megállítani.**

A behaladó vonat mozdonyvezetője a vonat sebességét úgy köteles szabályozni, hogy a vonat az adott jelzés szerinti helyen biztonságosan megállítható legyen.

15.18.5.7. A megállás helyének kijelölésekor elsősorban a vonatforgalom biztonságát, a személybiztonságot kell figyelembe venni és csak másodsorban a vonattal végzendő tolatási munkát, illetve a vonatnál végzendő kezelést.

15.18.5.8. Ha a vonat a megállás után közúti útátjárót 5 percnél hosszabb időre zár el, akkor a vonatot az útátjárón meg kell osztani.

**Vonatfogadás túlhosszú
vonatok találkozásakor**

15.18.6. Két túlhosszú vonat találkozását nem szabad lebonyolítani olyan szolgálati helyen, ahol az előbb érkező vonat megosztására nincs lehetőség.

Túlhosszú és személyszállító vonat találkozását olyan szolgálati helyen kell lebonyolítani, ahol a túlhosszú vonat a találkozó vonat érkezése előtt és annak megkésleltetése nélkül megosztható.

Meg kell osztani a túlhosszú vonatot más vonatokkal történő találkozás alkalmával is.

Ha ez bármely más ok miatt nem lehetséges, akkor a túlhosszú vonatot a szolgálati helyen úgy kell megállítani, hogy a keresztező vonat részére a biztonsági határjelző elöl, a követő vonat részére pedig hátul szabad legyen. A keresztező vagy a követő vonatot ilyenkor a foglalt vágányra, illetve a 15.18.4.5. pontban szabályozottak szerint kell bejáratni.

**Menetrend szerint
áthaladó vonatok
megállítása a szolgálati
helyeken**

15.18.7. Menetrend szerint áthaladó vonatot a szolgálati helyeken minden esetben meg kell állítani, ha a vonat továbbhaladásának feltételei nincsenek meg, illetve a továbbhaladást rendkívüli események vagy más körülmények akadályozzák.

Ha a szolgálati helyen külön előjelzővel rendelkező kijáratí jelző, vagy pedig a kijáratí jelzőre előjelzést is adó bejáratí jelző van, akkor a kijáratí jelzőt nem kell kezelni, a vonatot a kijáratí jelző továbbhaladást tiltó jelzésével kell megállítani.

Ha nincsenek meg az előző bekezdésben felsorolt feltételek, akkor a vonat személyzetét a rendkívüli megállásról értesíteni kell. Ha a vonat személyzetét a rendkívüli megállásról nem lehetett értesíteni (15.16.2.1.p.), akkor a vonatot a bejáratí jelzővel meg kell állítani, és a jelzőt csak akkor szabad továbbhaladást engedélyező állásba állítani, ha a vonat már megállt és a mozdonyvezető a Vonat állt meg a bejáratí jelző előtt jelzést adott. A behaladó vonat felé a forgalmi szolgálattelvő kézi jelzőeszközzel Lassan-, majd Megállj! jelzést köteles adni. Megállás után a mozdonyvezetőt értesíteni kell a kialakult helyzetről és a továbbhaladás előrelátható idejéről.

A fentiekben foglaltakat kell alkalmazni a szolgálati hely kijáratí oldalán felállított útátjárót illetve állomásközt fedező jelzők esetén is.

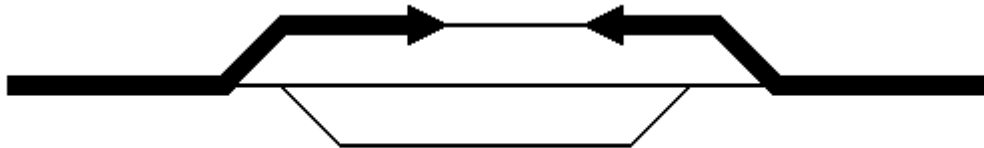
15.18.7.1. Ha önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt jelfeladásra kiépített pályán a csak mozdonyvezetővel közlekedő menetrend szerint áthaladó vonat a szolgálati hely jelfeladásra ki nem épített vágányán tervezik áthaladtatni, de a vonat akadálytalan áthaladása bármely ok miatt (elől haladó-, ellenirányú vonat stb.) nem biztosítható, akkor a vonat a bejáratí jelzőnél kell megállítani. A bejáratí jelzőt csak akkor szabad továbbhaladást engedélyező állásba állítani, ha az áthaladás feltételei már biztosítottak. Ha az áthaladás csak hosszabb idő után válik lehetővé, akkor a vonat Hívójelzéssel, vagy ennek hiányában a bejáratí jelzőnél előszóval történt értesítés után kell a szolgálati helyre bejáratíni. Megállás után a mozdonyvezetőt értesíteni kell a kialakult helyzetről és a továbbhaladás előrelátható idejéről (12.3.1. p.).

Azokon az állomásokon, pályaudvarokon, amelyek folytatólagosan több szolgálati hellyel rendelkeznek, a vonatindító és -fogadó vágányok jelfeladásra kiépítettségétől függően a fenti pontok (15.18.7. p.) előírásait a szolgálati helyekre vonatkozóan külön-külön kell értelmezni és alkalmazni.

15.18.7.2. A szolgálati helyek jelfeladásra kiépített és ki nem épített vágányait az ÁVU-ban kell felsorolni. Valamennyi szolgálati hely Állomási Végrehajtási Utasításában szabályozni kell a menetrend szerint áthaladó vonat megállításának módját a 15.18.7. és 15.18.7.1. pontban előírtak figyelembe vételével.

Tiltott egyidejű menetek**15.18.8.** Nem szabad:

- a) két vonatot egyidejűleg ugyanarra a vágányra bocsátani (15. ábra):

**15. ábra**

b) két vonatot egyidejűleg közlekedtetni, ha vágányútjaik érintik (16. ábra) vagy metszik egymást (17. ábra):



16. ábra



17. ábra

c) két vonatot váltókon egyidejűleg közlekedtetni, ha a vágányútjaik nem érintik illetve nem metszik ugyan egymást, de a vágányutakat összekötő váltók nincsenek lezárva (18., 19. ábra):



18. ábra



19. ábra

**Terelési lehetőség mellett
lebonyolítható egyidejű
menetek**

15.18.9. Két egyidejű menet lebonyolítható, ha a vágányutak terelőváltókkal teljes hosszukban függetleníthetők és a terelőváltók terelő állásban le vannak zárva (20- 25. ábra):



20. ábra



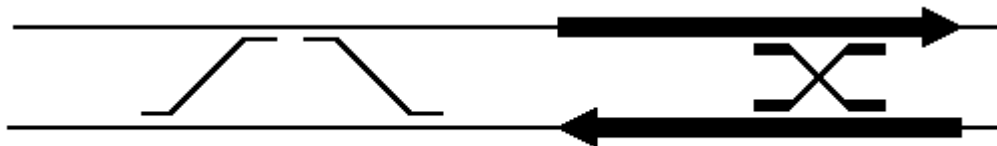
21. ábra



22. ábra



23. ábra



24. ábra

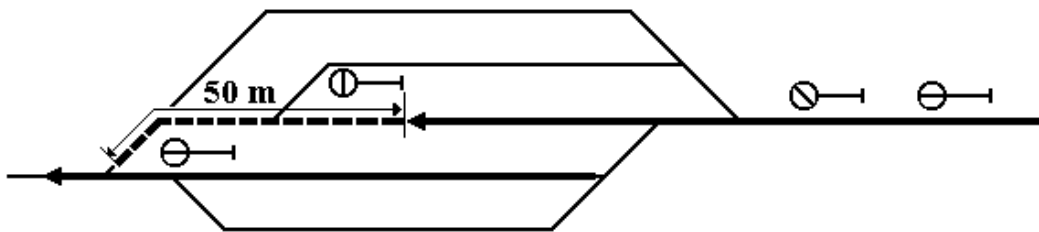


25. ábra

Terelési lehetőség nélkül,
más feltételek mellett
lebonyolítható egyidejű
menetek

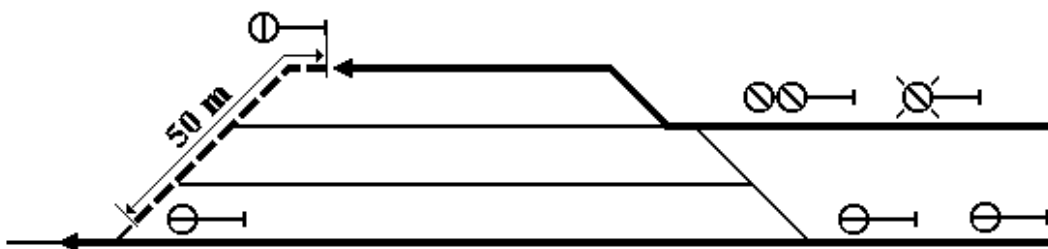
15.18.10. Ha nincs terelési lehetőség, különleges feltételek mellett az alábbi egyidejű meneteket szabad lebonyolítani:

1. Érkező vonat behaladása közben kihaladás a szolgálati hely túlsó végén (26. ábra):



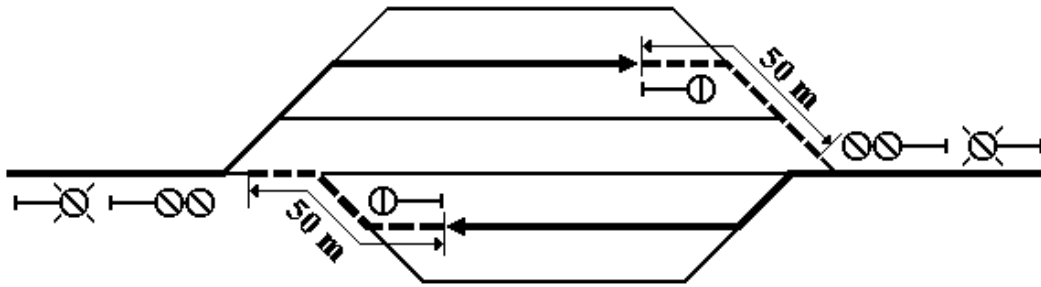
26. ábra

2. Más-más pályáról érkező azonos irányú vonatok egyidejű behaladása a szolgálati hely azonos végén (27. ábra):



27. ábra

3. Ellenkező irányból érkező vonatok egyidejű behaladása (28. ábra):



28. ábra

Ezeket az egyidejű meneteket azonban csak akkor szabad lebonyolítani, ha:

- a) a távolbalátás nem korlátozott;
- b) az azonos irányú vonatok közül a szolgálati helyen legalább az egyik vonat, ellenkező irányú vonatok esetén pedig mindkét vonat menetrend szerint megáll, és nem terveztek rendkívüli áthaladást sem;
- c) az érkező vonatok által használt vágánynak előjelzővel (külön előjelző, vagy előjelzést adó főjelző) rendelkező, jól működő bejárati jelzője van;
- d) a vágányutakban fekvő váltók le vannak zárva;
- e) a bejárati vágányutak végén jól működő egyéni kijárati jelző és annak előjelzője (külön előjelző, vagy előjelzést adó főjelző) van;
- f) a kijárati jelző előjelzője (külön előjelző, vagy előjelzést adó főjelző) és a kijárati jelző között a vágányutakon sehol nincs 10‰-nél nagyobb esés;
- g) a kijárati jelző és az utána következő csatlakozási vagy metszési pont biztonsági határjelzője között ellenkező irányú vonatok esetében mind a két vonatnál, azonos irányú vonatok esetében pedig akkor, ha az egyik vonat áthalad, a megálló vonatnál legalább 50 m távolság van.

15.18.10.1. Ha a bejárati vágányút végén nincs jól működő előjelzővel (külön előjelző, vagy előjelzést adó főjelző) ellátott egyéni kijárati jelző, de megvannak a 15.18.10. pont a)—d) alpont alatti egyéb feltételek, egyidejű meneteket csak a következő feltételek mellett szabad lebonyolítani:

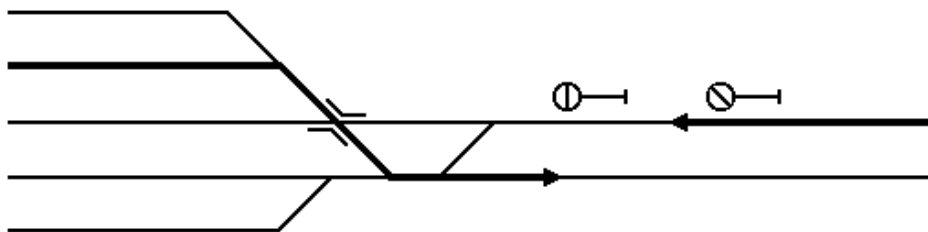
- a) a bejárati jelző előjelzőjétől (külön előjelző, vagy előjelzést adó főjelző) az érkező vonat vágányútjában sehol nincs 10‰-nél nagyobb esés;

- b) a megállás helye és az utána következő csatlakozási vagy metszési pont biztonsági határjelzője között ellenkező irányú vonatok esetében mind a két vonagnál, azonos irányú vonatok esetében pedig akkor, ha az egyik vonat áthalad, a megálló vonagnál, ha pedig mind a két vonat megáll, az egyik vonagnál legalább 300 m távolság biztosítható;
- c) a megállás helyén Megállj! jelzőt tűznek ki és kézijelzéssel is Megállj! jelzést adnak;
- d) az érkező vonatok felé a bejáratnál kézijelzéssel Lassan! jelzést adnak.

Kihaladás érkező vonat vágányútját érintő vagy metsző kijáraton át az érkezési oldalon

15.18.11. Érkező vonat vágányútján a bejárat oldalán érintő vagy metsző kijáraton át, illetve másik vágányról (29. ábra) vonatot csak akkor szabad indítani, ha:

- a) a távolbalátás nem korlátozott;
- b) a szolgálati hely a várt vonat felől jól működő és Megállj! jelzést adó külön előjelzővel, vagy előjelzést adó főjelzővel rendelkező bejáratnál jelzővel fedezve van, és
- c) a pályán a bejáratnál jelző előjelzőjétől (külön előjelző, vagy előjelzést adó főjelző) az első bejáratnál váltóig seholy nincs 10‰-nél nagyobb esés.



29. ábra

Ha a felsorolt feltételek nincsenek meg, akkor az induló vonat mozgonyvezetőjét csak akkor szabad felhatalmazni, ha a vonat indulási ideje és az érkező vonatnak a bejáratnál jelzőhöz való érkezési ideje között legalább annyi időkülönbség lesz, amennyi:

- az indítandó vonat teljes kihaladásához,
- az érkező vonat vágányútjának beállításához,

- a váltó- és vágányút-ellenőrzéshez,
- az ellenőrzések bejelentéséhez és
- a jelző kezeléséhez szükséges.

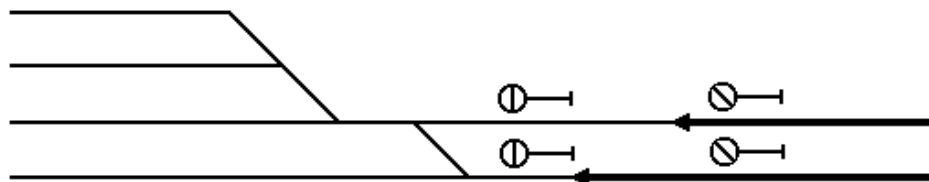
Ha ez az időkülönbség nem biztosítható, akkor meg kell várni az érkező vonat behaladását, illetve vágányhiány esetén az érkező vonatnak a bejáratú jelző előtt való megállását.

Utóbbi esetben a forgalmi szolgálattevő csak akkor adhat felhatalmazást a vonat indítására, ha személyesen vagy a váltókezelő útján meggyőződött arról, hogy a vonat a bejáratú jelző előtt megállt.

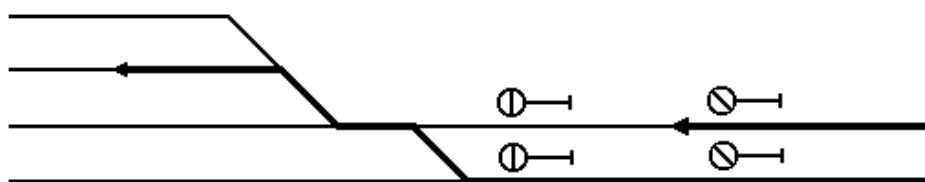
**Azonos irányú vonatok
bejáratása érintő vagy
metsző vágányutakon**

15.18.12. Ha a szolgálati hely egyazon oldalán más-más pályáról (vágányról) érkező vonatok vágányútjai érintik vagy metszik egymást (30., 31. ábra), akkor a vonatok behaladását érkezésük sorrendjében, illetve a vonatok fontossági sorrendjének megfelelően, kizárólag a bejáratú jelzők szabályszerű kezelésével kell lebonyolítani, ha:

- a) a távolbalátás nem korlátozott;
- b) a bejáratú jelzők jól működnek és
- c) a megállítandó vonat felől a vágányon a bejáratú jelző előjelzőjétől (külön előjelző, vagy előjelzést adó főjelző) az első váltóig sehol nincs 10‰-nél nagyobb esés.



30. ábra



31. ábra

Ha ezek a feltételek nincsenek meg, vagy ha a bejáratni jelzők közül csak az egyik is használhatatlan, akkor a jelzőhöz előbb érkező vonatot csak akkor szabad feltartóztatás nélkül bejáratni, ha a vonat a később érkező vonatnak a bejáratni jelzőhöz való érkezése előtt teljesen be tud haladni a szolgálati helyre. Ha ez nem történhet meg, akkor a jelzőhöz előbb érkező vonatot a jelző előtt meg kell állítani.

A később érkező vonatot csak akkor kell megállítani, ha az előbb érkező vonatot kell elsőnek bejáratni.

Egyidejű érkezés esetén mindkét vonatot meg kell állítani a bejáratni jelzőnél, és a behaladás sorrendjére a helyzetnek megfelelően kell rendelkezni.

A vonatok fogadása és megfigyelése állomásokon és a nyílt vonalon

15.18.13. A vonatok fogadására kötelezett állomási és nyíltvonalai dolgozók kötelesek a vonatokat a részükre kijelölt helyen idejében fogadni és a közlekedő vonatokat megfigyelni rendellenesség, hiányosság, üzemveszélyes helyzet, továbbá a vonatokon alkalmazott jelzések, illetve a vonatszemélyzet által adott jelzések szempontjából.

15.18.13.1. A megfigyelést a lehetőségek figyelembevételével, váltakozva menetirányt a jobb illetve a baloldalon kell végezni vagy végeztetni. Kétvágányú pályán és párhuzamos egyvágányú pályákon fokozott gondot kell fordítani a szomszédos vágány felőli oldal megfigyelésére is.

15.18.13.2. A vonatfogadásra kötelezett dolgozók kötelesek megfigyelni:
a) a rakomány állapotát. Nincs-e a vonatonál rakománycsuszamlás, úrszelvényen túlerő rakományrész, kocsi- vagy áruégés, rakományszóródás stb.;

- b) a kocsik ajtajait. Nincs-e a vonatnál kifelé nyíló nyitott vagy lengő kocsiajtó;
- c) a kocsik alkatrészeit. Nem szakadt-e szét a vonat, nincsenek-e a vonatnál mélyen és rendellenesen lógó vagy úrszelvényen túlérő alkatrészek, nincs-e a vonatnál izzó, égő csapágy, kerék- vagy tengelytörés, szoruló féktuskó stb.;
- d) a kocsik futását. Nincs-e a vonatnál kisiklott kocsi, rendellenesen billenő jármű stb.;
- e) helyes jelzések vannak-e a vonat elején és végén;
- f) a vonatszemélyzet által adott jelzéseket és
- g) minden olyan rendellenességet, amely a vonat biztonságos továbbhaladását veszélyezteti.

Ha az észlelt hiányosság a megfigyelt vonat és más vonatok biztonságos közlekedését nem veszélyezteti, akkor a nyílt vonalon a vonatot nem kell megállítani, hanem a következő állomás forgalmi szolgálattevőjének jelentést kell tenni, ahol a vonatot meg kell állítani és a hiányosságot meg kell szüntetni.

Ha a vonatfogadásra kötelezett dolgozó a vonatnál az előzőekben felsorolt hiányosságokat, vagy a vonat továbbhaladását, illetve a másik vágányon közlekedő vonatok biztonságát veszélyeztető rendellenességet észlel, akkor köteles a vonatot az állomáson illetve a nyíltvonali szolgálati helyen megállítani. A megállításról állomáson a forgalmi szolgálattevőt, nyílt vonalon pedig a két szomszédos állomás forgalmi szolgálattevőjét értesíteni kell (15.1.12.2. p.). Az értesítést az adó illetve vevő dolgozó köteles előjegyezni a Fejrovtos előjegyzési naplóban. Vonatszakadás esetén az 5.2.1. — 5.2.4. pontokban foglaltak szerint kell eljárni.

15.18.13.3. A vonatfogadásra kötelezett dolgozók az állomásokon és a nyíltvonalon az alábbi helyeken kötelesek a vonatokat fogadni:

- a) a forgalmi szolgálattevők — a vonat mozdonyvezetőjének indításra történő felhatalmazási kötelezettségüktől függetlenül — általában a felvételi épület felőli pályaoldalon, különleges helyi körülmények között pedig az ÁVU-ban kijelölt helyen;
- b) a váltóállító központban szolgálatot végzők az állítóközpont erkélyén vagy nyitott ablakában;
- c) a váltókezelői szolgálati helyiségben dolgozók a lezárt váltókon át közlekedő vonatokat az ÁVU-ban kijelölt helyen;
- d) a le nem zárt váltókon át közlekedő vonatokat a váltók őrzésével megbízott dolgozók az első csúccsal szemben érintett váltó mellett;

- e) az állomáskezelők a lezárt váltókon át közlekedő vonatot a felvételi épület előtt, a le nem zárt váltókon behaladó vonatot, továbbá vonat-találkozás alkalmával később érkező vonatot a bejáratú váltónál;
- f) a térköz- és vonatjelentőrök a szolgálati helyiségük előtt;
- g) a sorompó-, híd- és alagútőrök a **pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbsege** által kijelölt helyen.

15.18.13.4. A forgalmi szolgálattevők, az állomáskezelők és a nyílt vonalon vonatfogadásra kötelezett más dolgozók a vonat fogadására kijelölt helyet a vonatnak a szolgálati helyhez való közeledésekor, a váltókezelői szolgálati helyiségben dolgozók a vágányút beállításának bejelentése és jelzőállítás után kötelesek elfoglalni, és a teret valamint a vonatot a megállásig illetve a teljes be-, ki- vagy áthaladásig megfigyelni.

A forgalmi szolgálattevő — sürgős forgalomszabályozási teendői esetén — legalább a vonat utolsó járművének (jelzőkocsijának) elhaladásáig köteles a vonatot megfigyelni.

15.18.13.5. A nyílt vonalon vonatfogadásra kötelezett dolgozók szolgálati helyüket más szolgálati ténykedés végzése miatt csak a két szomszédos állomás forgalmi szolgálattevőjének engedélyével és az általuk meghatározott időre hagyhatják el.

15.18.13.6. A vonatfogadásra kötelezett dolgozók a vonat fogadására kijelölt helyen, az elsodrési határon kívül úgy kötelesek elhelyezkedni, hogy őket a vonatszemélyzet láthassa és a vonatot minden vonatkozásban megfigyelhessék.

15.18.13.7. A forgalmi szolgálattevő a vonatokat a vonatfogadás helyén, **szükség esetén a napszaknak megfelelő kézi jelzőeszközzel köteles fogadni.**

A vonatfogadásra kötelezett többi dolgozó a vonatokat **szükség esetén a napszaknak megfelelő kézi jelzőeszközzel köteles fogadni a vonatfogadás helyén.**

A kocsivizsgálóknak a vonat fogadásával kapcsolatos teendőit az E.12.sz. Utasítás tartalmazza. A vonatok érkezéséről, áthaladásáról a forgalmi szolgálattevők kötelesek a kocsivizsgálókat értesíteni. Az értesítés módját az ÁVU-ban kell szabályozni.

A be-, ki-, át- és elhaladás idejének feljegyzése

15.18.14. A vonatfogadásra kötelezett dolgozók a Fejrovatos előjegyzési naplóba kötelesek előjegyezni a be-, ki-, át- és elhaladás idejét.

Azt az időpontot kell előjegyezni, amikor a vonat utolsó járműve elhalad a vonatot fogadó dolgozó előtt.

15.19. Közlekedés továbbhaladást tiltó jelzést adó főjelzők mellett**Eljárás továbbhaladást tiltó jelzést adó főjelzők esetén**

15.19.1. Továbbhaladást tiltó jelzést adó főjelző mellett csak akkor szabad vonatot közlekedtetni, ha a jelző használhatatlan, vagy ha a jelző kezelését az Utasítás tiltja.

15.19.1.1. Vörös-fehér árbocú főjelző Megállj! jelzése mellett megállás nélkül elhaladhat a vonat:

- ha a jelző használhatatlanságáról a vonatszemélyzetet értesítették és a jelző mellett Szabad az elhaladás! jelzést adnak,
- egyközpontos állomásokon, valamint a **pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbsege** által kijelölt állomások kijárat, fedező és kezdő térközjelzője mellett, ha a vonatszemélyzetet a jelző használhatatlanságáról és a kézijelzés elmaradásáról Írásbeli rendelkezésen értesítették (15.16.2.1. p., KH),
- Hívójelzés esetén,
- ha önműködő térközjelzővel felszerelt pályán a nyíltvonali bejárat vagy fedezőjelző szerepét is betöltő jelző mellett elhaladásra Írásbeli rendelkezésen, mozdonyrádió, mobiltelefonon vagy pályatelefonon külön engedélyt kapott.

Hívójelzéssel felszerelt főjelző használhatatlanságáról illetve kezelhetlenségéről nem kell a vonatok személyzetét értesíteni és a főjelző mellett kézijelzést adni akkor, ha a Hívójelzés a főjelzőre kivezérrelhető. Ha a főjelző Hívójelzést adó berendezése is használhatatlanná válik vagy azt bármely ok miatt nem kezelik, akkor a főjelzőt Hívójelzéssel fel nem szereltnek kell tekinteni.

Ha a vonat személyzetét nem lehetett értesíteni, akkor a mozdonyvezető köteles a vonatot a továbbhaladást tiltó jelzést adó főjelző előtt megállítani. Megállás után csak akkor szabad elindulni, ha a főjelző kezelője, illetve a jelzőhöz kiküldött dolgozó — a továbbhaladás akadálytalansága esetén — a mozdonyvezetőnek éloszóval engedélyt adott a továbbhaladásra.

15.19.1.2. A mozdonyvezető a használhatatlan vagy nem kezelt főjelző után következő váltókon csak olyan sebességgel közlekedhet, hogy a vonatot a jelentkező akadály előtt meg tudja állítani. A továbbhaladás sebessége a legjobb látási viszonyok mellett sem lehet 15 km/h-nál nagyobb.

Ha a mozdonyvezető olyan főjelző mellett kap Szabad az elhaladás! jelzést, amelynek használhatatlanságáról vagy kezelésének elmaradásáról nem kapott értesítést, akkor köteles a vonatot a helyzet tisztázása végett megállítani.

15.19.1.3. A használhatatlan főjelző után következő váltókat — ha lehetséges — le kell zárni.

15.19.1.4. Önműködő biztosított térközjelzőkkel fel nem szerelt pályán Hívójelzést adó kijárat jelző után a mozdonyvezető csak akkor alkalmazhatja a vonatnál alkalmazható legnagyobb sebességet, ha a vonat utolsó járműve is elhagyta már a kijárat váltókat. Ugyanígy kell eljárni önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán is a Megállj! jelzést, illetve Hívójelzést adó kijárat jelző után akkor, ha a mozdonyvezetőt Írásbeli rendelkezésen értesítették a térközbiztosító berendezés használhatatlanságáról.

15.19.1.4.1. Önműködő biztosított térközjelzőkkel fel nem szerelt pályán az ellenmenetet kizáró biztosítóberendezéssel felszerelt állomásközök elején alkalmazott:

- Hívójelzést adó állomásköz fedezőjelző estén, ha a Hívójelzés feloldása-jelzés kivezérelhető volt, a mozdonyvezető csak akkor alkalmazhatja a vonatnál alkalmazható legnagyobb sebességet, ha a vonat első járműve már meghaladta a Hívójelzés feloldása-jelzést, és a vonat utolsó járműve is elhagyta már a Hívójelzés feloldása-jelzés előtti váltókörzet utolsó váltóját.
- Hívójelzést adó állomásköz fedezőjelző estén, ha a Hívójelzés feloldása-jelzés nem volt kivezérelhető, vagy a Hívójelzés feloldása jelző nincs felszerelve, a mozdonyvezető csak akkor alkalmazhatja a vonatnál alkalmazható legnagyobb sebességet, ha a vonat utolsó járműve is elhagyta már a váltókörzet utolsó váltóját.
- Megállj! jelzést adó állomásköz fedezőjelző esetén a mozdonyvezető csak akkor alkalmazhatja a vonatnál alkalmazható legnagyobb sebességet, ha a vonat utolsó járműve is elhagyta már a váltókörzet utolsó váltóját.

15.19.1.4.2. Nem biztosított szolgálati helyeken az állomási útsorompó előtt alkalmazott és az útsorompó használhatatlansága miatt:

- Hívójelzést adó sorompó fedezőjelző esetén, ha a Hívójelzés feloldása-jelzés kivezérelhető volt, a mozdonyvezető csak akkor alkalmazhatja a vonatnál alkalmazható legnagyobb sebességet, ha a vonat első járműve már meghaladta a Hívójelzés feloldása-jelzést és a vonat utolsó járműve is elhagyta már a Hívójelzés feloldása-jelzés előtti váltóközvet utolsó váltóját.
- Hívójelzést adó sorompó fedezőjelző esetén, ha a Hívójelzés feloldása-jelzés nem volt kivezérelhető, vagy a Hívójelzés feloldása jelző nincs felszerelve, a mozdonyvezető csak akkor alkalmazhatja a vonatnál alkalmazható legnagyobb sebességet, ha a vonat utolsó járműve is elhagyta már a váltóközvet utolsó váltóját.
- Megállj! jelzést adó sorompó fedezőjelző esetén a mozdonyvezető csak akkor alkalmazhatja a vonatnál alkalmazható legnagyobb sebességet, ha a vonat utolsó járműve is elhagyta már a váltóközvet utolsó váltóját.

15.19.1.4.3. Azokon a szolgálati helyeken, ahol az állomásköz és az állomási útsorompó fedezésére egy fedezőjelzőt alkalmaznak, a mozdonyvezető az alábbiak szerint köteles eljárni:

- Ha a mozdonyvezetőt Írásbeli rendelkezésén értesítették az állomási útsorompó használhatatlanságáról, akkor a fedező jelző mellett a 15.19.1.4.2. pontban a sorompó fedezőjelzőre előírtak szerint köteles közlekedni.
- Ha a mozdonyvezető nem kapott Írásbeli rendelkezést az állomási útsorompó használhatatlanságáról, akkor a fedezőjelző mellett a 15.19.1.4.1. pontban az állomásköz fedezőjelzőre előírtak szerint köteles közlekedni.

15.19.1.4.4. Önműködő biztosított térközjelzőkkel fel nem szerelt pályán, ha a vonat olyan állomásról halad ki Hívójelzés mellett, ahol a Hívójelzés feloldása-jelzés kivezérelhető, a vonat akkor közlekedhet az alkalmazható legnagyobb sebességgel, ha a vonat első járműve már meghaladta a Hívójelzés feloldása-jelzést, és a vonat utolsó járműve is elhagyta már a Hívójelzés feloldása-jelzés előtti váltóközvet utolsó váltóját.

15.19.1.5. Kétvágányú pálya helytelen vágányára Hívójelzéssel akkor lehet vonatot indítani, ha:

- a helytelen vágányon önműködő térközbiztosító berendezés üzemel,
- a helytelen vágányra vonatkozó Hívójelzés feloldása-jelző fel van szerelve, amelyre a jelzés kivezérrelhető,
- a menetirány az indító állomás birtokában van és
- a vonatszemélyzetet a helytelen vágányon történő közlekedésről értesítették (a helytelen vágányra készített menetrend nem helyettesíti a helytelen vágányon történő közlekedésről szóló értesítést).

15.19.1.6. Valamely szolgálati hely egyazon végén egyidőben csak egy jelzőre szabad Hívójelzést kivezérrelni.

15.19.1.7. Önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán a forgalmi szolgálattelvő köteles a térközjelzőket Megállj! állásba állítani, ha:

- vonatközlekedést veszélyeztető körülményt észlel és erről, vagy rendkívüli ok miatti megállásról kapott értesítést,
- be-, ki- illetve áthaladó vonat alatt valamelyik váltó végállásának ellenőrzése megszűnik és erről módja is van meggyőződni.

Ezekben az esetekben a forgalmi szolgálattelvő a rendelkezésére álló értekező berendezésen keresztül közvetlenül vagy a forgalmi vonalirányítón keresztül köteles rendelkezni, és a követendő eljárásra intézkedni. Az értesítést a forgalmi szolgálattelvő illetve a forgalmi vonalirányító köteles előjegyezni. Ugyanígy kell eljárni kétvágányú vagy párhuzamos egyvágányú pályák esetén is.

Kétvágányú vagy párhuzamos egyvágányú pályán, ha a helyzet más módon nem tisztázható, akkor a forgalmi szolgálattelvő az első vonatot köteles Írásbeli rendelkezésen értesíteni a rendkívüli ok miatt megállt vonatról, és ha lehetséges, közölni kell a szelvényszámot is. Az értesített vonat mozdonyvezetője a vonat sebességét úgy köteles szabályozni, hogy a jelentkező akadály előtt biztosan meg tudjon állni, de az alkalmazott sebesség a legjobb látási viszonyok mellett sem lehet nagyobb, mint 15 km/h. A mozdonyvezető köteles a helyzetet tisztázni, és erről a forgalmi szolgálattelvőnek (forgalmi vonalirányítónak) a rendelkezésre álló értekező berendezésen keresztül jelentést tenni.

A forgalmi szolgálattelvő mindaddig nem indíthat újabb vonatot, amíg nincsenek meg a biztonságos közlekedés feltételei.

15.19.1.8. Ha önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán a kijárat jelzõn nem jelenik meg továbbhaladást engedélyezõ jelzés — szükség esetén a vonatszemélyzet megfelelõ értesítése után — a kihaladást követõen a vonatok közlekedhetnek:

1. Jól mûködõ vonatbefolyásoló berendezés esetén:

- ha a vonat által használt állomási vágány is ki van építve jelfeladásra, a vezetõállás jelzõn kapott jelzések figyelembevételével térközben;
- ha a vonat által használt állomási vágány nincs kiépítve jelfeladásra, ugyancsak a vezetõállás jelzõn kapott jelzések figyelembe vételével térközben, de, ha a vezetõállás jelzõ fehér fénye nem változott (a térköz foglalt), akkor az elsõ önműködõ térközjelzõig mindenkor csak olyan sebességgel, hogy a jelentkező akadály elõtt bármikor meg lehessen állítani. Az alkalmazott sebesség ilyenkor a legjobb látási viszonyok mellett sem lehet nagyobb, mint legfeljebb 15 km/h. Ha a forgalmi szolgálattelvõ a térköz tényleges foglaltságáról meg tudott gyõzõdni, nem indíthat vonatot.

Ugyanez az eljárás, ha az állomásköz egy térköznek minõsül.

2. Nincs jól mûködõ vonatbefolyásoló berendezés:

- a) ha a forgalmi szolgálattelvõ a térköz foglaltságáról nem tud meggyõzõdni, akkor a vonatszemélyzetet a kijárat jelzõ használhatatlanságán kívül értesíteni kell arról is, hogy az elsõ térközjelzõig mindenkor csak olyan sebességgel szabad haladni, hogy a vonatot a jelentkező akadály elõtt bármikor meg lehessen állítani. Az alkalmazott sebesség azonban a legjobb látási viszonyok mellett sem lehet nagyobb, mint legfeljebb 15 km/h. A következõ térközjelzõ mellett való elhaladásra és a továbbhaladás sebességére a térközjelzõn kapott jelzés a mérvadó.

A mozdonyvezetõ az elsõ térközjelzõig az elõzõ bekezdésben szabályozott sebességgel köteles haladni akkor is, ha Hívójelzés mellett haladt ki az állomásból;

- b) ha a vonat olyan állomásról halad ki Hívójelzés mellett, ahol a Hívójelzés feloldása-jelzés kivezérelhetõ:
- a vonat a következõ térközjelzõig a vonathaladásnál alkalmazható legnagyobb sebességgel közlekedhet, ha a vonat elsõ jármûve meghaladta már a kijárat Hívójelzés feloldása-jelzést és a vonat utolsó jármûve is elhagyta már a Hívójelzés feloldása-jelzés elõtti váltókörzet utolsó váltóját;

- c) ha a vonat olyan állomásról haladt ki Hívójelzés mellett, ahol a kijárat Hívójelzés feloldása-jelzés nem vezérelhető ki:
— a vonat a következő térközjelzőig az előzőekben előírt csökkentett, legfeljebb 15 km/h sebességgel közlekedhet.

Eljárás Megállj! jelzés esetén

15.19.2. Kézijelzéssel adott Megállj! jelzés esetén a vonatot, amilyen gyorsan csak lehet, meg kell állítani.

15.19.2.1. Kézijelzéssel, vagy kitűzött Megállj! jelzővel megállított vonat csak a helyzet tisztázása, továbbá élőszóval kapott engedély után folytathatja menetét.

Ha a vonatot kitűzött Megállj! jelzővel állították meg, és a megállító dolgozó nem tartózkodik a helyszínen, továbbá a rendelkezésre álló értekező berendezésen távbeszélő kapcsolat nem létesíthető, akkor vonatkísérő nélkül közlekedő vonatnál a mozdonyvezető köteles a mellette figyelő szolgálatot ellátó dolgozót tájékozódás céljából a legközelebbi távbeszélővel felszerelt szolgálati helyre küldeni, és a kapott rendelkezések szerint eljárni.

Vonali tolatásvezetővel, vezető jegyvizsgálóval közlekedő vonatnál a vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló vagy az általa kijelölt dolgozó, vonatként közlekedő munkagépnél pedig a munkagépen szolgálatot végző második dolgozó köteles a helyzetről tájékozódni, és a kapott rendelkezés végrehajtásáról gondoskodni. Nem szükséges ez az eljárás akkor, ha a mozdonyvezető a forgalmi vonalirányítóval a rendelkezésre álló értekező berendezésen összeköttetésben áll. A forgalmi vonalirányító köteles tájékozódni, majd a megállás okát, továbbá a szükséges tennivalókat a mozdonyvezetővel és az érdekelt forgalmi szolgálattevőkkel közölni.

Csak mozdonyvezetővel közlekedő vonatnál, amennyiben a megállás helyén a rendelkezésre álló értekező berendezésen összeköttetés nem létesíthető, a mozdonyvezető tájékozódás céljából köteles a legközelebbi szolgálati helyre menni, de a mozdonyt csak az E.1.sz. Utasításban szabályozott módon hagyhatja el.

15.19.2.2. Ha önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán a mozdonyvezető nem kapott Írásbeli rendelkezést a biztosítóberendezés használhatatlanságáról és a vonat Megállj! jelzést adó vagy jelzést egyáltalán nem adó fehér árbocú önműködő biztosított térközjelzőhöz érkezik, akkor:

- a) jól működő vonatbefolyásoló berendezés esetén:
— a Megállj! jelzést adó vagy jelzést egyáltalán nem adó önműködő térközjelzőt megállás nélkül csak olyan, legfeljebb 15

km/h sebességgel — ETCS vonatbefolyásoló berendezés esetén a berendezés által engedélyezett és felügyelt sebességgel — szabad meghaladni, hogy a jelentkező akadály előtt a vonat minden körülmények között megállítható legyen. A Megállj! jelzést adó vagy jelzést egyáltalán nem adó fehér árbocú önműködő térközjelző meghaladása után a mozdonyvezető a vezetőállás jelzón kapott jelzések szerint közlekedhet. Ha a vezetőállás jelzón vörös fény jelenik meg, akkor a térközben a vonat előtt jármű vagy vonat tartózkodik, ezért fokozott figyelemmel a vonat csak olyan sebességgel közlekedhet tovább, hogy a jelentkező akadály előtt a mozdonyvezető a vonatot minden körülmények között meg tudja állítani. A továbbhaladás sebessége a legjobb látási viszonyok mellett sem lehet 15 km/h-nál nagyobb és az elől haladó vonatot, — ha a látási viszonyok lehetővé teszik — legfeljebb 200 m-re szabad megközelíteni (F.1.sz. Jelzési Utasítás).

b) ha nincs jól működő vonatbefolyásoló berendezés, akkor a vonatot a Megállj! jelzést adó vagy jelzést egyáltalán nem adó fehér árbocú önműködő térközjelző előtt meg kell állítani és megállás után az alábbiak szerint kell eljárni:

- ha megállapítható, hogy a következő térköz foglalt, akkor a vonat csak a térköz felszabadulása után közlekedhet tovább;
- ha a térköz foglaltsága bármely ok miatt (sötétség, távolbalátás vagy szabadlátás korlátozottsága) nem állapítható meg és a megállástól számított 2 percen belül a térközjelzón nem jelenik meg továbbhaladást engedélyező jelzés, akkor a mozdonyvezető a megállástól számított 2 perc eltelte után a következő főjelzőig — függetlenül annak jelzésétől — figyelmesen közlekedhet olyan sebességgel, hogy a vonatot a jelentkező akadály előtt minden körülmények között meg tudja állítani. A továbbhaladás sebessége a legjobb látási viszonyok esetén sem lehet 15 km/h-nál nagyobb. Ha menet közben nem jelentkezik akadály, de a következő főjelző sem ad továbbhaladást engedélyező jelzést, akkor a jelző előtt meg kell állni. Fehér árbocú főjelző mellől az előző bekezdésben szabályozott módon, vörös-fehér árbocú főjelzőtől pedig az F.1.sz. Jelzési Utasításban szabályozott módon szabad továbbhaladni;
- ha Megállj! jelzést adó vagy jelzést egyáltalán nem adó fehér árbocú önműködő térközjelzőtől a megállástól számított 2 perc eltelte után elindult vonat a következő térközben vonatot talál, akkor a vonatot meg kell állítani. Ha az előtte levő vonat elindul, akkor azt legalább 200 m távolságot tartva követheti a következő főjelzőig. Ha a következő főjelző nem ad továbbhaladást engedélyező jelzést, akkor előtte meg kell állni és csak az első,

illetve a második bekezdésben szabályozott módon szabad tovább közlekedni attól függően, hogy a főjelző fehér, vagy vörös-fehér árbcú.

Az a) alpont, illetve a b) alpont második bekezdése szerinti továbbhaladásra vonatkozó előírás csak akkor alkalmazható, ha a fehér árbcú önműködő térközjelző előtti előjelzést is adó főjelző egy vagy két sárga fényel megállásra utaló előjelzést adott. Ellenkező esetben a vonatot azonnal meg kell állítani és továbbhaladni csak a rendelkezésre álló értekező berendezésen kapott engedély alapján szabad.

15.20. Közlekedés tolómozdonnyal

Engedélyezés, alkalmazás

15.20.1. Vonó- és tolómozdony egyidejű alkalmazását a **pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbisége** engedélyezheti, melynek lebonyolítását Végrehajtási Utasításban (KH-ban) kell szabályozni.

Rendkívüli esetben, pályafelszabadítás céljából a vonó- és tolómozdony egyidejű alkalmazását a hálózati főüzemirányító a **menetvonal tulajdonos vasútállalat(ok) operatív kapcsolattartójával** történt egyeztetés után engedélyezheti.

15.20.1.1. Tolómozdony alkalmazható:

- a) állomáson vonat megindítására;
- b) két állomás között úgy, hogy a mozdony a vonatot a következő állomásig vagy csak a nyílt vonal meghatározott pontjáiig tolja. Utóbbi esetben a mozdony a tolás befejezése után vagy követi a vonatot a következő állomásig vagy pedig visszatér;
- c) több állomás között.

Az a) esetben kapcsolatlanul, b) esetben — ha a mozdony a nyílt vonalról visszatér a kiindulási állomásra — kapcsolatlanul, ha pedig a szomszéd állomásig közlekedik, akkor a Végrehajtási Utasításban szabályozottak szerint kapcsolva vagy kapcsolatlanul, és a c) esetben kapcsolva kell közlekedtetni.

15.20.1.2. A vonat megindítására alkalmazott, továbbá a nyílt vonalról visszatérő tolómozdony kivételével a tolómozdonyt a vonathoz tartozónak kell tekinteni. A részletes előírásokat a 21.sz. Függelék tartalmazza.

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

15.21.1. A különböző elnevezésű és rendeltetésű szolgálati vonatokat általában a jelzési és forgalmi utasítások vonatokra érvényes szabályai szerint kell közlekedtetni.

Munkavonatok, segélymozdonyok és segélyvonatok, továbbá 6000 kg-nál könnyebb járművek közlekedésekor azonban figyelembe kell venni az alábbi különleges rendelkezéseket is.

Munkavonatok

15.21.2. Munkavonatként kell közlekedtetni minden olyan szolgálati vonatot, amelyet a pálya, a pálya tartozékai, berendezései építése, fenntartása vagy bármely okból szükséges javítása céljából kell forgalomba helyezni. Munkavonatnak minősül az ilyen célból közlekedő egyedül haladó vagy pótkocsit továbbító személy- illetve teher-vágánygépkocsi, továbbá a mérővonat is.

15.21.2.1. Építés alatt lévő pályán csak a **pályahálózat működtető területi forgalmi felsőbbbsége** engedélyével szabad munkavonatot közlekedtetni.

15.21.2.2. Ha a munkavonatot az F.2.sz. Forgalmi Utasításban előírtaktól eltérő módon kell összeállítani, vagy ha a vonatban kizárólag üzemi célt szolgáló jármű (pl. darukocsi, mérő-, műszer- vagy műhelykocsi, sínmező- vagy hosszúsínszállító kocsi, vágányfektető vagy vágánybontó, aláverő vagy rostáló, vagy bármilyen elnevezésű jármű, munkagép, a teher-vágánygépkocsinál pedig pótkocsi stb.) is van, akkor a vonatot a munkát végző szolgálati ág dolgozói a D.2.sz. Utasításban továbbá a műszaki utasításokban előírt módon kötelesek összeállítani. A vonat műszaki irányítója felelős a szabályszerű összeállításért, a járművek kapcsolásáért, a kocsiajtók, a rakományok biztonságos rögzítéséért, a vonat megfékezett-ségéért, a vonaton szállított személyek biztonságáért és valamennyi más biztonsági szabály betartásáért.

15.21.2.3. A D.2.sz. Utasítás szerint összeállított munkavonat közlekedésének lebonyolításakor az állomási-, a pálya- és a vonatszemélyzetnek a jelzési és a forgalmi utasítások szabályain felül biztonsági és közlekedésszabályozási előírásokat is figyelembe kell venniük, és azokat a vonat-hoz kirendelt műszaki irányító köteles a vonat kiindulási állomásán a forgalmi szolgálattal írásban közölni.

A forgalmi szolgálattevő köteles a figyelembe veendő szabályokat a közlekedés útvonalán szolgálatot végző forgalmi szolgálattevőkkel, azok pedig az érdekelt állomási és pályaszeméllyzettel a rendelkezésre álló értekező berendezésen közölni. A vonatszemélyzetet érintő rendelkezéseket a vonatszeméllyzettel Írásbeli rendelkezésen kell közölni.

15.21.2.4. Mérővonat közlekedésekor a vonat műszaki irányítója köteles a forgalmi szolgálattevővel írásban közölni a nyíltvonalai tartózkodási időket is. A forgalmi szolgálattevők a közölt tartózkodási időket a közlekedés szabályozásakor kötelesek számításba venni.

A műszaki irányító a kiindulási állomáson rendelkezésre jogosultságát az írásbeli felhatalmazás bemutatásával köteles igazolni.

A mérővonat állomási tárolására, a vonat közlekedésére a **pályahálózat működtető területi szolgálati felsőbbbsége** által kiadott utasításban kell rendelkezni.

15.21.2.5. Munkavonatokhoz vonali tolatásvezetőt illetve vonali kocsirendezőket a vonattal munkát végző vagy végeztető szolgálati ág illetve kivitelező köteles biztosítani.

Vonatként közlekedő vágánygépkocsin a járművezető mellett még egy, a jármű megállítására és a vonat fedezésére is kioktatott dolgozónak kell tartózkodnia.

Amennyiben a munkavonat vonatszámában elegyet továbbít, akkor Vonatterhelési kimutatást kell készíteni és **Menetokmányt** kell vezetni. Ha más munkavonat, továbbá munkagép legfeljebb 60 t elegytömegű és legfeljebb 60 m hosszú, lakókocsikból vagy más munkagépekből összeállított vonatot továbbít, akkor a vonat részére Menetlevelet kell kiállítani és vezetni.

15.21.2.6. Az állomásról a nyílt vonal meghatározott pontjáiig közlekedő és onnan az állomásra visszatérő illetve a szomszéd állomásig közlekedő munkavonatokat menetrend nélkül kell közlekedtetni. A páros számú vonatokat indító állomás a páros számú (MRN 2, MRN 4...), a páratlan számú vonatokat indító állomás a páratlan számú (MRN 1, MRN 3...) menetrend nélküli vonatokat indítja, függetlenül attól, hogy a vonat visszatér az indító állomásra vagy a szomszéd állomásig közlekedik. **Ugyanígy kell eljárni a segélymozdonyok, segélyvonatok számozásánál is.**

A munkavonatok menetrend nélkül a kiinduló állomástól legfeljebb a szomszédos állomásig közlekedhetnek. **A segélymozdonyok, segélyvonatok menetrend nélkül több állomásközben is közlekedhetnek, számozásukat, sebességüket, a megfékezettségre vonatkozó adatokat a forgalmi vonalirányító köteles meghatározni és közölni a menetet indító forgalmi szolgálattevővel.**

15.21.2.7. A nyílt vonalról visszatérő vagy a szomszéd állomásra bevonuló munkavonatok közlekedését úgy kell szabályozni, hogy az állomásra legalább 5 perccel az első ellenkező irányú vonatnak az állomásról való indulási ideje előtt, illetve az első követő vonatnak a mögöttes állomásról való indulási ideje előtt érkezzenek meg.

A nyílt vonal meghatározott pontjáig közlekedő és onnan visszatérő munkavonat részére az önműködő biztosított térközjelzőkkel fel nem szerelt pályán a térköz- és fedezőjelzőket nem szabad kezelni, mellettük — ha a továbbhaladásnak nincs akadálya — Szabad az elhaladás! jelzést kell adni. A vontatva visszatérő munkavonat részére a bejárat jelzőt — ha lehetséges — kezelni kell. A nem kezelt bejárat jelzõn a behaladás engedélyezésére Hívójelzést illetve a jelző mellett Szabad az elhaladás! jelzést kell adni.

A nyílt vonalról tolt menetként visszatérő munkavonat részére a helyhez kötött jelzőket nem szabad kezelni. A térköz- és a fedezőjelzők melletti elhaladásra az előző bekezdésben foglaltak érvényesek. A tolt vonatot a bejárat jelző (V-betűs jelző) előtt mindenkor meg kell állítani. A behaladásra megállás után Hívójelzéssel vagy élőszóval kell engedélyt adni.

15.21.2.8. Önműködő térközbiztosító berendezéssel felszerelt pályára kivonuló munkavonat részére a kijárat jelzõt kezelni kell. A visszatérő menetet a nem kezelt helyhez kötött jelzőkről (önműködő térköz, bejárat) és a mellettük történő közlekedés módjáról értesíteni kell (15.21.2.7.p.).

15.21.2.9. Ha a térköz- és vonatjelentőőröket nem lehet értesíteni a menetrend nélküli munkavonat közlekedéséről, akkor a vonatot a nem értesített térköz- és vonatjelentőőrök értesítése céljából a szolgálati helyeknél meg kell állítani. Ha a vonatnál nincs vonali tolatásvezető, akkor a vonat műszaki irányítója köteles a térköz- és vonatjelentőőröket értesíteni arról, hogy a helyhez kötött jelzőket ne kezeljék sem az odaútban, sem a visszatéréskor.

15.21.2.10. Munkavonat indítása előtt a forgalmi szolgálattevő az állomási és a pályaszemélyzettel köteles közölni a vonattal kapcsolatban figyelembe veendő különleges rendelkezéseket. Térközi közlekedésre berendezett pályán elő- és visszajelentést kell adni a munkavonat közlekedésekor is. A forgalmi szolgálattevő a munkavonat érkezése után visszajelentést köteles adni a mögöttes állomás forgalmi szolgálattevőjének is.

15.21.2.11. A vonatot továbbító jármű vezetőjével és a vonatkísérő személyzettel, ha pedig a vonathoz nincsenek vonatkísérők, a vonat műszaki irányítójával Írásbeli rendelkezésben közölni kell:

- a) a közlekedés közben figyelembe veendő különleges biztonsági és közlekedésszabályozási rendelkezéseket;
- b) a megállás és a rakodás illetve az egyéb munka helyét, továbbá a munka végzésére engedélyezett időtartamot;
- c) a visszatérésre illetve a továbbhaladásra vonatkozó rendelkezéseket;
- d) a nyílt pályáról történő visszatérés illetve továbbhaladás időpontját;
- e) a helyhez kötött jelzők kezelésének elmaradására és a mellettük való elhaladásra vonatkozó értesítést;
- f) az alkalmazandó sebességet, ha az a menetrendtől eltér, vagy ha a vonat menetrend nélkül közlekedik;
- g) azokat szolgálati helyeket, ahol az ott dolgozók értesítése véget kell állni;
- h) ha a vonat tolt menetben tér vissza, a bejárat (V-betűs) jelző előtt történő megállásra vonatkozó rendelkezést;
- i) a körülményeknek megfelelő egyéb rendelkezéseket és
- j) a bejárat irányát (csak nem biztosított szolgálati helyen, állomáson).

15.21.2.12. A menetrend nélküli munkavonat közlekedése előtt a két szomszédos állomás forgalmi szolgálattevője köteles a bevonulás helyére és idejére vonatkozóan megállapodni.

15.21.2.13. Tolatás közben a dolgozók az anyagszállító kocsin maradhatnak, azonban értesíteni kell őket a tolatás megkezdéséről és befejezéséről is.

15.21.2.14. Kétvágányú vagy párhuzamos egyvágányú pályán a nyílt vonalon megállt vonatról a dolgozóknak nem szabad a másik vágány felé eső oldalon leszállni.

15.21.2.15. A vonali tolatásvezető illetve a vonat műszaki irányítója köteles:

- a) menet közben a vonat első fékállásos kocsiján vagy a mozdonyon tartózkodni;
- b) gondoskodni az Írásbeli rendelkezésben közölt végrehajtásáról;
- c) ügyelni a járművek megrakására, megterhelésére, valamint a rakszelvény megtartására;
- d) gondoskodni a szétkapcsolt járművek megfutamodásának megakadályozásáról.

Ha kétvágányú pályán vagy párhuzamos egyvágányú pályán a nyílt vonalon munkát végző vonatnál a másik vágány felőli oldalon kifelé nyíló ajtót kell kinyitni, akkor a vonali tolatásvezető illetve a vonat műszaki irányítója a munka tartamára köteles a szomszédos vágány fedezéséről — mind a két irány felől — gondoskodni. A fedezést csak a kocsiajtó bezárása és biztonságos rögzítése után szabad megszüntetni.

15.21.2.16. Nyíltvonalon végzett munka közben nem szabad útátjárót 10 percnél hosszabb időre elzárni. A vonatot szükség esetén meg kell osztani.

15.21.2.17. Munkavonatot a nyílt vonalon legfeljebb 5%-ig terjedő lejtőben szabad megosztani. Megosztáskor ügyelni kell arra, hogy az egyes kocscsoportokban a kocsik negyedrésze kézi- illetve rögzítőfékes legyen. Kézi- illetve rögzítőfékkel nem rendelkező kocscsoportot nem szabad a nyílt vonalon szétkapcsolni. Az állva maradó kocsikon a fékeket még szétkapcsolás előtt meg kell húzni. A megosztott vonatrészek mellé egy-egy dolgozót kell állítani, akik kötelesek a megfutamodást megakadályozni. A fékeket csak a járművek összekapcsolása után szabad feloldani. A megosztott vonatrészekkel és az össze nem kapcsolt kocsikkal nem szabad mozgást végezni.

15.21.2.18. Ha a nyíltvonali munkavégzés helye 5%-nál nagyobb lejtőben fekszik, akkor a munkavonat mozdonyának megálláskor a legmélyebb ponton kell lennie.

15.21.2.19. Nem szabad menetrend nélküli munkavonatot indítani, ha a két állomás között az értekezés lehetetlen, vagy ha a távolbalátás korlátozott.

15.21.2.20. Az Utasítás 31. sz. Függelékében foglaltak alapján két állomás között egyidejűleg több munkavonat is közlekedhet.

15.21.2.21. A Felépítmény Karbantartó Géplánc (FKG) és a Felsővezeték Fenntartó Géplánc (FVFG) közlekedésének, védelmének szabályozását a külön utasítás tartalmazza.

Egyéb munkagépek védelmét a D.2.sz. Utasításban előírtak szerint kell biztosítani.

Segélymozdonyok, segélyvonatok

15.21.3. Segélymozdonyt kell kérni akkor, ha valamely vonat mozdonya vagy mozdonyvezetője szolgálatképtelenné vált és helyben nem lehet pótolni. Segélyvonatot akkor kell kérni, ha elemi események (vihár, tűz, árvíz) vagy baleset következtében olyan akadály keletkezett, amelyet a rendelkezésre álló eszközökkel és dolgozókkal nem lehet megszüntetni.

Nyílt vonalról a rendelkezésre álló értekező berendezésen kell segílyt kérni.

A segílykérés szövegében közölni kell a vonat számát, a megállás helyét, a segílykérés okát és azt is, hogy a segílyre melyik irányból van szükség.

Írásbeli segílykérés továbbítása vagy értekező berendezésének használata végett más vágányon közlekedő bármely vonat megállítható.

15.21.3.1. A segílykérést vevő forgalmi szolgálattevő köteles a helyzettől a segílyre szoruló vonat mögött levő állomás forgalmi szolgálattevőjét és a forgalmi vonalirányítót tájékoztatni. A forgalmi vonalirányító a segílymozdony illetve a segílyvonat kiállítására köteles a szükséges intézkedést megtenni.

15.21.3.2. Segélynyújtásra felhasználható a vágány felszabadítása céljából:

- a) annak a vonatnak a mozdonya, (a fontosabb vonat mozdonya is) amelynek a közlekedését a segílyre szoruló vonat akadályozza;
- b) a kevésbé fontos vonat mozdonya akkor is, ha közlekedését a segílyre szoruló vonat nem zavarja. Ilyen mozdony távolabb fekvő állomásról is odarendelhető.

A mozdonyok további felhasználhatóságára vonatkozóan a **menetvonal tulajdonos vasútvállalat operatív kapcsolattartója** rendelkezik.

Az állomásról a nyílt vonalra kihaladó és a következő állomás érintése nélkül visszatérő segílyvonatot illetve segílymozdonyt menetrend nélkül kell közlekedtetni.

15.21.3.3. A segílyvonatot illetve segílymozdonyt a nyíltvonalon segílyre szoruló vonat előtt fekvő **utolsó forgalomszabályozó** állomáson meg kell állítani. A segílyvonat illetve segílymozdony személyzetét értesíteni kell a segílyre szoruló vonat tartózkodási helyéről. A vonat részére nem kell a helyhez kötött jelzőket kezelni. A nem kezelt helyhez kötött jelzők melletti közlekedésről a vonat személyzetét Írásbeli rendelkezésen kell értesíteni.

A forgalmi szolgálattevő köteles a vonat részére a segílyre szoruló vonaton túl fekvő állomás forgalmi szolgálattevőjétől engedélyt kérni és az indulási időt vele közölni.

15.21.3.4. Ha a távolbalátás korlátozott, akkor a segélyvonattal illetve segélymozdonnyal a segélyre szoruló vonat előtt az utolsó 1000 méteren belül **fokozott óvatossággal, legfeljebb 15 km/h sebességgel** szabad közlekedni, **úgy hogy a jelentkező akadály előtt meg lehessen állni.**

15.21.3.5. Ha a segélyvonat illetve a segélymozdony a segélyre szoruló vonatot az eredeti irányának megfelelően vontatja be, akkor a térköz-, fedező- és a bejáratú jelzőket kezelni kell.

A segélyre szoruló vonat eredeti irányával ellenkező irányba továbbított vonat részére a helyhez kötött jelzőket a 15.21.2.7. pontban előírt módon kell kezelni, illetve a továbbhaladásra kézijelzést kell adni.

Tolt vonatot a bejáratú jelző (V-betűs jelző) előtt mindig meg kell állítani, és csak akkor szabad behaladni, ha a jelzőn Hívójelzés jelenik meg, vagy ha a behaladásra élőszóval adnak engedélyt.

Ha az értekezés lehetséges, a pályaszemélyzetet értesíteni kell a vonat elindulásáról, továbbá arról is, hogy kell-e a jelzőket kezelni vagy nem.

15.21.3.6. Ha a nyílt vonalon segélyre szoruló vonat a kért segélymozdony megérkezése előtt saját mozdonyával vagy pedig követő vonat segítségével továbbítható lenne, de a segélymozdony a menetirányban fekvő állomásról már elindult, akkor a menetet nem szabad folytatni. Más esetben a menet csak a menetirányban fekvő **forgalomszabályozó** állomás **forgalmi szolgálattevőjének** külön engedélye mellett folytathatja útját. **Erről a forgalmi szolgálattevő a közbenső nyíltvonalai szolgálati helyek dolgozóit köteles értesíteni.**

15.21.3.7. A próbavonatok közlekedtetésére, engedélyeztetésére, mérőkocsival történő mérések végzésére, engedélyezésére vonatkozó előírásokat az Utasítás 29.sz. Függeléke tartalmazza.

6000 kg-nál könnyebb járművek közlekedtetése önműködő biztosított térközjelzőkkel felszerelt pályán

15.21.4. A 6000 kg-nál könnyebb járművek bizonytalanul működtetik az önműködő jelzőberendezéseket (jelzők, útsorompók). Az ilyen járműveknek önműködő biztosított térközjelzőkkel, önműködő útsorompókkal felszerelt pályán vonatként történő közlekedésekor az alábbiakat is figyelembe kell venni:

- a) nem szabad ilyen járművet közlekedtetni, ha két állomás között az értekezés lehetetlen;
- b) nem szabad a járművel más vonatot megkésleltetni, és a jármű közlekedését sem szabad indokolatlanul hátráltatni;

- c) állomáson a járművel csak akkor szabad áthaladni, ha a következő állomásig megállás nélkül közlekedik. Az előre látható megállásról a forgalmi szolgálattevőnek jelentést kell tenni, aki a tartózkodási idők figyelembevételével köteles a jármű és a követő vonatok közlekedését szabályozni;
- d) a járművet mindenkor úgy kell indítani, hogy a követő illetve az ellenkező irányú vonat indulási ideje előtt legalább 5 perccel beérkezzen a következő állomásra, a nyílt vonal meghatározott pontjáig közlekedő és onnan visszatérő jármű pedig visszaérkezzen az állomásra;
- e) a vonali tolatásvezetővel illetve a műszaki irányítóval Írásbeli rendelkezésen közölni kell a beérkezés illetve a visszaérkezés idejét, aki a rendelkezést köteles betartani. Nem szükséges ez az értesítés akkor, ha a jármű a következő állomásig megállás nélkül közlekedik;
- f) a jármű meg- illetve visszaérkezéséig a jármű által használt vágányon nem szabad irányváltást végrehajtani;
- g) önműködő fénySOROMPÓVAL felszerelt nyíltvonalis útátjáróhoz, legfeljebb 5 km/h sebességgel szabad közeledni, és az útátjáró előtt elsőbbséget kell adni a közúti forgalom részére, meg kell állni, ha a jármű áthaladásával a közúti forgalmat veszélyeztetni;
- h) a vonat által vezérelt állomási sorompókat a vágányút beállításától függetlenül mindig kézzel kell lezárni illetve felnyitni;
- i) nyílt vonalról az odaútban használt vágányon visszatérő jármű részére a bejáratil jelzőt nem kell kezelni. Indítás alkalmával Írásbeli rendelkezésen közölni kell a jármű vezetőjével, hogy visszatéréskor a behaladásra Hívójelzést, Szabad az elhaladás! jelzést adnak, vagy élőszóval kap engedélyt;
- j) a jármű megérkezése illetve visszaérkezése után a forgalmi szolgálattevő köteles a biztosítóberendezésen esetleg jelentkező berendezés-zavart megszüntetni;
- k) a jármű utáni első vonatot önműködő térközbiztosító berendezéssel felszerelt pályán állomástávolságban kell indítani.

15.21.4.1. A 15.21.4. pont g) és h) alpontjában foglaltakat alkalmazni kell az önműködő biztosított térközjelzőkkel fel nem szerelt pályán is.

16. SZOLGÁLAT A VONATOKNÁL

16.1. Teendők a kiindulási állomáson

Általános rendelkezők

16.1.1. A kiindulási állomáson a vonatot és a vonatszemélyzetet indulás előtt el kell látni az F.1.sz. Jelzési Utasításban meghatározott jelzőeszközökkel.

16.1.1.1. A vonatszemélyzet a szolgálat ellátásához szükséges, megfelelő jelzőeszközöket, munkaeszközöket és nyomtatványokat köteles szolgálatban állandóan kéznél tartani.

16.1.1.2. Idegen vasútról érkező személyszállító vonatnál a személyszállító kocsikban az idegen vasút által alkalmazott megjelöléseket csak akkor szabad eltávolítani illetve megváltoztatni, ha a kocsiban nincsenek olyan utasok, akik még az idegen vasúton szálltak be.

Személyszállító vonatokon az előírt irány- illetve járatmegjelöléseket alkalmazni kell. Megfelelő alkalmazásukat a vonatkísérő személyzet a kiindulási állomáson a vonat indulása előtt ellenőrizni köteles.

16.1.1.3. A vonatkísérő személyzet továbbá a vonali tolatásvezető, vonali kocsirendező a szolgálati ideje alatt nem használt felszerelési tárgyait és jelzőeszközöket a mozdony vezetőállásán tarthatja.

16.1.1.4. A vonatok személyzete részére elsősegélycsomag a mozdonyon áll rendelkezésre.

16.2. Magatartás menet közben

Általános rendelkezők

16.2.1. Az élet és testi épség megóvása érdekében menet közben nem szabad:

- a) a járművek lépcsőjén, rakományán vagy tetején tartózkodni;
- b) a járművekről messze kihajolni;
- c) személyszállító kocsik ajtajait kinyitni;
- d) lépésnél nagyobb sebességgel mozgó járműre felugrani, vagy ilyen járműről leugrani.

Rendkívüli esetben (pl. nyílt vonalról visszatoló vonatnál kézijelzés adása céljából) a személyszállító kocsi ajtaját csak akkor szabad kinyitni, ha az nem veszélyezteti az utasok és kézipoggyászok biztonságát.

16.2.1.1. A távműködtetésű feljáró ajtókkal rendelkező személyszállító kocsikból összeállított személyszállító vonat kocsiajtóit megállás után csak azon az oldalon szabad kinyitni, amelyik oldalon a vonat mozdonyvezetőjének indításra történő felhatalmazását végzik.

Ha vonatközlekedés közben a távműködtetésű kocsiajtók közül valamelyik meghibásodik (nem lehet központilag távműködtetni), akkor a vonatkísérő személyzet köteles a távműködtetésű kocsiajtóra az E. 12. sz. Műszaki Kocsiszolgálati Utasításban előírt bárcákat elhelyezni. Ebben az esetben a mozdonyvezető vagy a vezető jegyvizsgáló (jegyvizsgáló) a megállás előtt köteles az ajtó használhatatlanságára az utasok figyelmét felhívni, amennyiben a vonaton jól működő utastájékoztató berendezés van. Utastájékoztató berendezés hiánya vagy használhatatlansága esetén az utasok figyelmét élszóban kell felhívni.

Ha a motorvonatoknál valamelyik kocsiajtó nem záródik, — az előbbieken foglaltaktól eltérően — akkor a mozdonyvezető köteles a kocsiajtók reteszelésének megszüntetése után a kocsiajtók becsukása iránt a vonatkísérő személyzet illetve a vonat mozdonyvezetőjének indításra történő felhatalmazását végző dolgozó felé intézkedni.

A távműködtetésű feljáró ajtókkal rendelkező személyszállító kocsikból összeállított személyszállító vonatoknál az ajtóműködtető berendezés meghibásodása esetén követendő eljárásra vonatkozó részletes rendelkezéseket az E. 12. sz. Műszaki Kocsiszolgálati Utasítás tartalmazza.

16.2.1.2. Személyszállító vonatnál, ha a kocsik között zárt védőfal van, akkor a kocsik homlokajtóit nem szabad lezárni. Zárt védőfal hiányában a kocsik homlokajtóit zárva kell tartani. A vonat első kocsijának első, utolsó kocsijának hátsó homlokajtaját zárva kell tartani.

Figyelési kötelezettség

16.2.2. Menet közben a vonat elején lévő mozdonyvezető és a mozdonyvezető mellett tartózkodó második dolgozó, tolt vonatnál pedig az első járművön tartózkodó vonatkísérő előre és hátra tekintéssel köteles figyelni:

- a vonatot,
- a pályát és a szomszédos vágányokat,
- az útátjárókat,
- a figyelmeztető jeleket, a jelzőkkel és jelzőeszközökkel adott jelzéseket,
- a váltóra történő ráhaladás előtt pedig a lehetőségekhez képest a váltó állását, a vágányutat és a biztonsági határjelzők utáni térséget.

Fentieket a mozdonyvezető mellett figyelő szolgálatot ellátó dolgozó is köteles megfigyelni, ha más szolgálati tevékenysége a figyelést megengedi, vagy ha a mozdonyvezető figyelésre utasítja.

A távolbalátás vagy a szabadlátás korlátozottsága esetén fokozott gonddal kell figyelni a pálya mellett lévő jelzőket, jelzéseket és a vezetőállás jelző jelzéseit. A mozdonyvezető a vonat sebességét úgy köteles szabályozni, hogy a jelzéseket meg tudja figyelni és a továbbhaladást tiltó jelző előtt a vonattal meg tudja állni.

16.2.2.1. Előfogati mozdonnyal közlekedő vonatnál a 16.2.2. pontban foglaltakat az előfogati mozdony mozdony személyzete köteles megfigyelni, a vonómozdony személyzete pedig olyan mértékben, amennyire a megfigyelés a vonómozdonyról lehetséges.

16.2.2.2. A mozdonyon (vezérlőkocsin) figyelésre kötelezettek a megfigyelés eredményét kötelesek egymással közölni, melyet a vevő dolgozó köteles megismételni.

Eljárás helytelenül álló váltó esetén

16.2.3. Ha a vonatszemélyzet helytelenül álló váltót vesz észre, vagy ha a váltó helyes állása tekintetében kételyei támadnak, továbbá akkor, ha a jelzett irányban való ki- vagy behaladást nem tartja megengedhetőnek, akkor köteles a vonatot lehetőleg még az első helytelenül álló váltó előtt megállítani.

Eljárás Megállj! jelzés meghaladásakor

16.2.4. Ha a mozdonyvezető a vonatot csak a Megállj! jelzést adó főjelző vagy az előjelzett kitűzött Megállj! jelző, továbbá a figyelembe jövő biztonsági határjelző után tudta megállítani, akkor megállás után a vonali tolatásvezetővel, vezető jegyvizsgálóval illetve a mellette figyelő szolgálatot ellátó dolgozóval közösen — vonatkísérő nélkül közlekedő vonatnál pedig egyedül — köteles megvizsgálni a vonat megfékezettsége szempontjából figyelembe vett fékek működését, továbbá megállapítani a jelzés meghaladásának okát. Meg kell állapítani a féktuskók felmelegedésének fokát (tüzes, forró, meleg, langyos, hideg), a raksúlyváltók, vonatnemváltók helyzetét, kézfékes vonatnál illetve vonatrésznél pedig azt is, hogy a vonatkísérők a részükre kijelölt kézféket kezelték-e. A vizsgálat eredményét rögzíteni kell a **Menetokmányban** és a bejegyzést a fékek megvizsgálásában részt vevő dolgozó (dolgozók) köteles (kötelesek) aláírni. Az eseményt balesetnek kell minősíteni még akkor is, ha a Megállj! jelzés meghaladásából nem származott baleset.

16.2.4.1. Főjelzővel vagy kitűzött Megállj! jelzővel adott Megállj! jelzés meghaladásakor a megállított vonatot a továbbhaladásig állva kell tartani, sohasem szabad a jelző mögé visszatolni.

16.2.4.2. Ha a behaladó vonat eleje a figyelembe jövő biztonsági határjelzőt meghaladta, akkor a baleseti veszély esetét kivéve (pl. ha más vonatot veszélyeztet) állva kell maradnia mindaddig, amíg a forgalmi szolgálattevő az előrehúzásra vagy a visszatolásra nem rendelkezik.

**Megállás a nyílt vonalon
rendkívüli ok miatt**

16.2.5. A nyílt vonalon továbbhaladást veszélyeztető körülmény észrevételekor a vonatot meg kell állítani és a rendelkezésre álló értekező berendezésen jelentést kell tenni, a veszélyeztető körülményt meg kell szüntetni, szükség esetén pedig segílyt kell kérni.

16.2.5.1. A vonaton észlelt műszaki hiba miatt megállított vonat mozdonyvezetője köteles eldönteni, hogy a vonat továbbhaladhat-e, és milyen sebességgel.

A nyílt vonalon rendkívüli ok miatt megállt vonat mozdonyvezetője a megállást — az E.1.sz. Utasításban előírtak elvégzése után — a rendelkezésre álló értekező berendezésen a forgalmi vonalirányítónak, továbbá a forgalmi szolgálattevőnek köteles jelenteni (15.19.1.7.p.).

16.2.5.2. Ha a mozdonyvezető a szomszédos vágányon (vágányokon) vonatot veszélyeztető körülményt vesz észre, akkor erről a rendelkezésre álló értekező berendezésen a forgalmi vonalirányítónak, továbbá a forgalmi szolgálattevőnek köteles jelentést tenni (15.19.1.7.p.).

16.2.5.3. Személy, jármű vagy nagyobb testű állat elütése esetén a Balesetvizsgálati Utasítás, valamint a Műszaki mentési és Segélynyújtási Utasítás és a Munkavédelmi Szabályzat rendelkezései szerint kell eljárni.

16.2.5.4. Nyíltvonali megállás után a vonat védelme (fedezése) érdekében a vonatkísérőknek, a vonali tolatásvezetőnek és a vonali kocsirendezőnek, fokozottan kell figyelni a pályát és szükség esetén a közeledő vonat felé pedig kézijelzéssel Megállj! jelzést kell adni.

Személyszállító vonatnál a vonatkísérő személyzet a megállás okáról köteles tájékoztatni az utasokat, **és az utasok biztonsága érdekében a (hatályos válságkezelési és válságkommunikációs utasításban meghatározott) szükséges intézkedéseket megtenni.**

**Eljárás, ha a vonatnál
jelzési hiányosság van**

16.2.6. Ha a vonat elején menet közben jelzési hiányosság merül fel, akkor a következők szerint kell eljárni:

- A vonat az állomásról és a nyílt vonalról menetrend szerinti sebességgel közlekedhet a célállomásig, ha az elején lévő három lámpa közül kettő együtt világít. A célállomásról a vonat mozdonya kettő működő lámpával csak a legközelebbi vontatási telepig közlekedhet, vonatot nem továbbíthat.
- A vonat a nyílt vonalról egy működő lámpával a következő állomásig fokozott figyelemmel, menetrend szerinti sebességgel közlekedhet, ahol a hiba elhárítása céljából meg kell állni. Ha a hiányosság nem szüntethető meg, akkor a mozdonyt szolgálatképtelennek kell tekinteni.
- Ha a vonat elején egyetlen lámpa sem világít, akkor a vonat elejét sötétben és, ha a távolbalátás korlátozott nappal is, egy fehér fényű kézi jelzőlámpával kell megjelölni és a vonat a nyílt vonalról a következő állomásig fokozott figyelemmel — legfeljebb 25 km/h sebességgel — közlekedhet, ahol a hiba elhárítása céljából meg kell állni. Ha a hiányosság nem szüntethető meg, akkor a mozdonyt szolgálatképtelennek kell tekinteni.

16.2.6.1. A vonat végét a kiinduló állomáson az F.1. sz. Jelzési Utasítás előírásai szerint kell megjelölni.

Ha a vonat végén menet közben jelzési hiányosság merül fel, akkor a következők szerint kell eljárni:

- A 2 darab, vörös fényel folyamatosan világító lámpával rendelkező személyszállító vonatok, személyszállító vonatok kocsijaiból összeállított szerelvényvonatok és mozdonyvonatok a célállomásig közlekedhetnek, ha a vonat végén lévő kettő lámpa közül csak az egyik világít.
- A 2 darab zárjelző tárcsával rendelkező minden egyéb kategóriába sorolt vonatok a célállomásig közlekedhetnek, ha a vonat végén csak egy zárjelző tárcsa van.
- Ha bármely vonat végén egy zárjelző tárcsa sincs, haladéktalanul intézkedni kell a vonat megállítására és a zárjelző tárcsa pótlására. A zárjelző tárcsa pótlása a vasúttársaság feladata.

**Eljárás, ha a mozdony
hangjelzést adó berendezése
elromlott**

16.2.7. Ha a mozdony hangjelzést adó berendezése elromlott, akkor a mozdonyt szolgálatképtelennek kell minősíteni.

Abban az esetben, ha a hangjelzést adó berendezés menet közben romlott el, akkor a vonat a nyílt vonalról a következő állomásig legfeljebb 15 km/h sebességgel folytathatja a menetét, ahol segélymozdonyt kell kérni.

**Megállás rendkívüli
esemény bejelentése végett**

16.2.8. Helyhez kötött jelzőkkel, a vonatbefolyásoló berendezés működésével kapcsolatos rendellenességről, a vonatot veszélyeztető rosszindulatú cselekményről a vonatszemélyzet a rendelkezésre álló értekező berendezésen a forgalmi vonalirányítónak továbbá a forgalmi szolgálattevőnek köteles jelentést tenni. Értekező berendezés hiányában a vonattal a jelentés megtétele céljából az első szolgálati helyen meg kell állni.

**Eljárás, ha a vonatot
a nyílt vonalon
veszély fenyegeti**

16.2.9. Ha valamelyik forgalmi szolgálattevő vagy vonatfogadásra kötelezett állomási illetve nyíltvonali dolgozó azt állapítja meg, vagy arról kap értesítést, hogy ugyanazon a vágányon két vonat egymással szemben halad, akkor azonnal köteles a vonatok megállítására intézkedni. Megállítás után a forgalmi szolgálattevők kötelesek a további teendőkről megállapodni és egyértelmű rendelkezést adni a vonatok megállító dolgozó (dolgozók) részére. Rendelkezést kell adni az egyik vonat visszatolására, továbbá arra, hogy a másik vonat kövesse a visszatoló vonatot a bejárat jelzőig (V-betűs jelzőig), ahol a vonatot meg kell állítani és meg kell várni az engedélyt a behaladásra.

16.2.9.1. Ha valamelyik forgalmi szolgálattevő vagy vonatfogadásra kötelezett állomási illetve nyíltvonali dolgozó azt állapítja meg, vagy arról kap értesítést, hogy a haladó vonattal szemben megfutamodott jármű (járművek) vagy szemben közlekedő vonat van és megállításuk bizonytalan, akkor köteles a haladó vonat(ok) és az esetleges követő vonatok megállítására és visszatolására intézkedni. A visszatoló vonatok személyzetét előszóval utasítani kell a visszatolásra és arra, hogy a bejárat jelző (V-betűs jelző) előtt csak akkor álljanak meg, ha ott Megállj! jelzést adnak vagy jelzést egyáltalán nem adnak.

A tett intézkedésekről a visszatolás irányában fekvő állomás forgalmi szolgálattevőjének jelentést kell tenni.

Ha a veszélyeztetett vonatot (vonatokat) bármely ok miatt nem lehet visszatolni, akkor a közvetlenül veszélyeztetett vonat mozdonyát a megfutamodott járművek felé kell küldeni. A **mozdonyvezető** a járművek észrevételekor köteles a mozdonyt megállítani, a **mozdonnyal** pedig visszaindulni, és a sebesség megfelelő szabályozásával igyekeznie kell a járműveket feltartóztatni.

Ha ez az eljárás idő hiánya miatt nem hajtható végre, és a veszélyhelyzet elhárítására nincsen más lehetőség, akkor a közvetlenül veszélyeztetett vonat mozdonyát legalább 100 m-re a megfutamodott járművek felé kell küldeni, ott meg kell állítani, be kell fékezni és a mozdony személyzet köteles a mozdonyt elhagyni.

A visszatoló vonat (vonatok) vágányútját a szolgálati helyen idejében szabaddá kell tenni és be kell állítani. A visszatoló vonat részére a helyhez kötött jelzőket nem kell kezelni, mellettük illetve velük egyvonalban kézijelzést kell adni, illetve Hívójelzéssel kell a vonatot (vonatokat) bejáratni. Ha a vonatot bármely ok miatt nem lehet bejáratni, akkor intézkedni kell a megfutamodott járműveknek a közvetlenül veszélyeztetett vonat mozdonyával történő megállítására.

16.2.9.2. Ha a vonatot a nyílt vonalon a vonaton észlelt hiba vagy hiányosság miatt állították meg, akkor a vonatszemélyzet köteles a hibát megszüntetni, ha ez nem lehetséges, akkor a haladás irányában fekvő első állomás forgalmi szolgálattevőjétől a vonatot megállító dolgozó útján rendelkezést kérni.

Eljárás sérült pályarész felfedezések
--

16.2.10. Pályafelügyeletet ellátó szakember a sérült pályarész felfedezések köteles a helyzetről a forgalmi szolgálattevőnek vagy a forgalomszabályozó forgalmi szolgálattevőnek (amennyiben a sérült pályarész a szolgálati helyen van), nyílt vonalról mindkét szomszédos állomás forgalmi szolgálattevőjének vagy a két szomszédos forgalomszabályozónak valamint a területileg illetékes pályamesternek, pályafenntartási szakaszmérnökségnek jelentést tenni. Az értesítés szövegét az értesített forgalmi szolgálattevő(k) köteles(ek) előjegyezni a Fejrovatos előjegyzési napló következő sorában. Az értesített pályamester, pályafenntartási szakaszmérnökség köteles a sebességkorlátozásról a területileg illetékes pályafenntartási diszpécsernek és a pályahálózat működtető illetékes területi szolgálati felsőbbségnek az Utasítás 18.1.2. pontjában előírt módon jelentést tenni és gondoskodni a szükséges jelzőeszközök kitűzéséről.

Az értesített forgalmi szolgálattevő köteles a pályaállapotról és az előre nem látott sebességkorlátozásról, valamint annak pontos helyéről értesíteni a sérült pályarész felé vonatot indító szomszédos állomás(ok) forgalmi szolgálattevőjét és a forgalmi vonalirányítót.

A lassan bejárandó pályarész felé vonatot indító állomások forgalmi szolgálattevői mindaddig, amíg a lassúmenetről a pályafelügyeletet ellátó szervezet az Utasítás szerint (18.1.3. pont) az érdekelteket nem értesítette, kötelesek gondoskodni a vonatok személyzetének értesítéséről.

A szükséges értesítés végett az áthaladó vonatokat is meg kell állítani.

Amíg nem érkezik jelentés a jelzők kitűzéséről, a vonatok személyzetét értesíteni kell a jelzők hiányáról is.

Ha a sérült pályarészt nem pályafelügyeletet ellátó szakember fedezi fel, akkor ezt a körülményt a rendelkezésre álló kommunikációs eszközön (mozdonyrádió, mobiltelefon, pályatelefon stb.) a forgalmi szolgálattevővel (állomáson), forgalmi szolgálattevőkkel (nyílt vonalon) illetve a forgalmi vonalirányítóval köteles közölni. Ha a vágány vagy pályarész a sérülés ellenére még járható, azon legfeljebb 5 km/h sebesség alkalmazható mindaddig, amíg a pályafelügyeletet ellátó szakember ettől magasabb sebességet nem engedélyez.

Ha a felfedező nem tud a járhatóság felett dönteni, akkor az értesített forgalmi szolgálattevő az előre nem látott vágányzárakra vonatkozó előírásokat köteles alkalmazni és a vágányt illetve a pályát a forgalomból ki kell zárni, a helyzet tisztázásáig nem szabad rajta vonatot közlekedtetni. Az értesített forgalmi szolgálattevő köteles a pályaállapotról valamint annak pontos helyéről értesíteni az illetékes pályamestert és szakaszmérnökséget. Az értesített pályamester illetve a pályafenntartási szakaszmérnökség köteles a sérült pályarész megvizsgálását követően az előre nem látott lassúmenetnek az Utasítás 18.1.2. pontja szerinti bevezetésére illetve a 18.1.3. pont szerinti elrendelésére az intézkedést megtenni.

16.2.10.1. A nyílt vonalon járhatatlan pályarész miatt megállított vonat személyzetével a megállító dolgozó élőszóval köteles közölni, a két állomás forgalmi szolgálattevőjének rendelkezését.

A megállítási okának közlése

16.2.11. A nyílt vonalon vonatot megállító dolgozó a mozdonyvezetővel köteles közölni a megállítási okát, és a továbbiakban valamennyi rendelkezést illetve értesítést is a mozdonyvezető részére kell adnia.

Visszatolás a nyílt vonalon az indulás megkönnyítése végett

16.2.12. Ha a nyílt vonalon megállt vonat emelkedésben fekvő pályarész miatt nem tud elindulni, akkor a vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló, vonatkísérő nélkül közlekedő vonatnál pedig a mozdonyvezető a forgalmi szolgálattevőtől és a vonatjelentő dolgozóktól a visszatérésre engedélyt köteles kérni.

A visszatolásra kapott engedély alapján a mozdonyvezető a vonatszemélyzet valamennyi tagjának értesítése után visszatolhat az engedélyadáskor közölt vonalszakaszra. A visszatolásra csak akkor szabad engedélyt adni, ha a tervezett megállás helyéig a vonat mögött a vonal szabad és az útsorompók lezárására intézkedés történt.

Ha az értekezés a mögöttes állomás forgalmi szolgálattevőjével illetve a vonatjelentő dolgozókkal lehetetlen, akkor nem szabad visszatolni. A vonatot szükség esetén több részben kell továbbítani.

Visszatolás a mögöttes állomásra

16.2.13. A nyílt vonal meghatározott pontjáig közlekedő és onnan az állomásra visszatoló vonatnak az állomásról való indulása előtt a forgalmi szolgálattevő köteles a visszatolásról és annak előrelátható indulási idejéről a vonat fogadására kötelezett állomási és pályaszemélyzetet távbeszélőn, a vonatszemélyzetet pedig Írásbeli rendelkezésen értesíteni. A vonatszemélyzet a kapott Írásbeli rendelkezés alapján a bejáratig jelzőig visszatolhat.

16.2.13.1. A nyílt vonalról — **függetlenül a vonali berendezés típusától** — nem megfutamodott járművek miatt, hanem bármely más rendkívüli ok miatt visszatoló vonat visszatolására a mozdonyvezető köteles **a rendelkezésére álló értekező berendezésen** a visszatolás irányában fekvő állomás forgalmi szolgálattevőjétől engedélyt kérni. Ha a mozdonyon nincs mozdonyrádió vagy mobil telefon, vagy van, de az használhatatlan, akkor vonali tolatásvezetővel, vezető jegyvizsgálóval közlekedő vonatonál a vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló köteles a mozdonyvezető utasítására a visszatolásra engedélyt kérni **a rendelkezésre álló értekező berendezésen**. A forgalmi szolgálattevő köteles a visszatolásról és annak előrelátható indulási idejéről az állomási és a pályaszemélyzetet értesíteni, továbbá intézkedni az útsorompók lezárására, a bejáratig vágányút biztosítására.

16.2.13.2. –

Jelzőkezelés tolt vonatok részére
--

16.2.14. Tolt vonat részére a térköz-, a fedező- és a bejáratig jelzőket nem szabad kezelni. Az önműködő biztosított térközjelzők kivételével a térköz- és a fedezőjelző mellett illetve azokkal egyvonalban a helyzetnek megfelelően Szabad az elhaladás! illetve Megállj! jelzést kell adni. Tolt vonattal a bejáratig jelző (V-betűs jelző) előtt mindig meg kell állni. Onnan csak a Hívójelzéssel illetve élőszóval kapott engedély után szabad behaladni.

16.3. A vonatok védelme, fedezése (Védekezés összeütközés továbbá utolérés ellen)

A vonatfogadásra kötelezettek teendői
--

16.3.1. A haladó továbbá a nyílt vonalon bármely ok miatt megállt vonatokat a forgalmi szolgálattevők, továbbá a vonatfogadásra kötelezett állomási és nyíltvonalai dolgozók kötelesek védeni illetve fedezni összeütközés továbbá utolérés ellen.

16.3.1.1. A vonatjelentőóri közlekedésre berendezett pályán, vagy ha nem önműködő biztosított térközi közlekedésre berendezett pályán bármely ok miatt át kell térni a vonatjelentőóri szolgálatra, és a forgalmi szolgálattevő a bejáratú jelzővel, más vonatjelentő dolgozó pedig a térközjelzővel vonatot állít meg, akkor köteles a mögöttes vonatjelentő dolgozót a megállításról értesíteni és utasítani arra, hogy a visszajelentésig ne bocsásson vonatot a térközbe.

A vonatszemélyzet teendői

16.3.2. Ha egy vonat továbbhaladása a nyílt vonalon a mozdony szolgálatképtelensége vagy pedig a vonatonál keletkezett bármely más továbbhaladást gátló ok miatt lehetetlenné vált, vonatkísérővel közlekedő vonatonál a vonatkísérő köteles a vonatról hátrafelé figyelni és ha közeledő követő vonatot vesz észre, feléje Megállj! jelzést adni.

16.3.2.1. A körülmények tisztázása után a helyzetnek megfelelően segélyt, illetve a visszatolásra engedélyt kell kérni. Vonatkísérővel közlekedő vonatonál szükség esetén a mozdonyvezető élőszóval köteles a vonatkísérőt utasítani arra, hogy segélykérés, engedélykérés céljából menjen az első értekező berendezéssel rendelkező szolgálati helyre.

Vonatkísérő nélkül közlekedő vonatonál a mozdonyvezető köteles — ha mellette második dolgozó is teljesít szolgálatot — a második dolgozót a segélykérésre, engedélykérésre utasítani. Vonatkísérővel közlekedő vonatonál a vonatkísérő köteles a segélykérést, engedélykérést elvégezni. A csak mozdonyvezetővel közlekedő vonatoknál a mozdonyvezető — az E.1.sz. Utasításban előírtak elvégzése után — köteles az esetleges segély- illetve engedélykérésről gondoskodni.

Ha a pálya járhatatlansága esetén a segélyt kérő dolgozó engedélyt kap a visszatolásra, köteles a vonathoz visszatérni és a kapott engedélyt a mozdonyvezetőnek jelenteni.

A forgalmi szolgálattevő segélykérés esetén köteles a segélyt kérő dolgozóval közölni, hogy a segélymozdony (-vonat) melyik irányból fog a vonathoz érkezni. A segélyt kérő dolgozó köteles a vonathoz visszatérni és a mozdonyvezető tájékoztatása után abba az irányba elindulni, amelyik irányból a segélymozdony (-vonat) fog érkezni. Az érkező segélymozdony (-vonat) felé olyan helyről kell Megállj! jelzést adni, ahonnan azt a megállítása után biztonságosan a vonathoz lehet kísélni.

16.3.2.2. –

16.4. Magatartás állomáson való tartózkodás közben. Vonatátadás.

16.4.1. Állomáson tartózkodó vonat mozdony- és vonatkísérő személyzete valamint a vonali tolatásvezetője csak a forgalmi szolgálattevő engedélyével távozhat el a vonattól.

Az állomáson tartózkodó vonat személyzetét a tartózkodás okáról és időtartamáról:

- élőszóval vagy
- a vonali tolatásvezető, vezető jegyvizsgáló, váltókezelői szolgálati helyiségben dolgozók útján

kell értesíteni.

16.4.2. A közlekedő vonatok személyzete a járművek vizsgálata, javítása céljából azok közé, alá, vagy fölé csak a mozdonyvezető engedélyével léphet.

A vonat átadása

16.4.3. A végállomáson és a személyzetváltó állomáson a vonatkísérők a vonattól csak akkor távozhatnak el, ha a vonatot műszaki dolgozónak vagy a leváltó személyzetnek átadták.

Az átadás-átvétellel vonatkozó részletes rendelkezéseket külön utasítás tartalmazza.

16.5. Az utasok tájékoztatása és védelme

16.5.1. Az állomási személyzet köteles **az alábbiakra** felhívni az utasok figyelmét:

- **csak a vonatfogadó vágány felszállásra kijelölt pályaoldalán szálljanak fel a vonatra,**
- ne szálljanak fel mozgó vonatra,
- ne szálljanak le mozgó vonatról,
- ne tartózkodjanak a lépcsőn menet közben és
- le- illetve felszállás után a személyszállító kocsik ajtóit csukják be.

16.5.2. Utastájékoztató berendezéssel felszerelt vonatnál a mozdonyvezető, vezető jegyvizsgáló az elindulás után köteles a következő állomás (megállóhely) nevét az utasokkal közölni. Megállás előtt a tájékoztatást meg kell ismételni.

16.5.3. A személyszállító vonatnál a vonatkísérők elágazó-, csatlakozó- és végállomásra való érkezés előtt kötelesek az utasokat erre a körülményre figyelmeztetni.

16.5.4. A szolgálati helyeken — szolgálatszünetelés, szolgálatmegszakítás kivételével — az utasokat élőszóval, utastájékoztató berendezéssel vagy hangszórón tájékoztatni kell a személyszállító vonatok érkezési és indulási idejéről, késéséről, továbbá a bejáratí illetve kijáratí vágányáról.

Kétvágányú pálya megálló-rakodóhelyein és megállóhelyein — szolgálatszünetelés, szolgálatmegszakítás kivételével — azt is közölni kell, hogy a vonat melyik vágányra érkezik.

16.5.5. Távműködtetésű ajtókkal rendelkező személyszállító kocsikból összeállított szerelvénnel közlekedő személyszállító vonat érkezése előtt az utasok figyelmét külön fel kell hívni arra, hogy a vonat kocsiajtói melyik oldalon fognak nyílani, továbbá arra is, hogy a másik oldalon az ajtók nem nyithatók.

16.5.6. A személyszállító vonat vonatkísérő személyzete megállás után köteles a vonatról a fel- és leszállásra kijelölt pályaoldalon leszállni és a szolgálati hely nevét az utasokkal közölni. A vonatkísérő személyzet a tartózkodási időt akkor köteles közölni **az utasokkal**, ha az menetrend szerint legalább 3 perc, vagy ha a menetrend szerinti tartózkodást a forgalmi szolgálattal késés esetén megrövidíti. A közlés történhet a kocsikra felszerelt utastájékoztató **eszközök útján és élőszóval is**. A

forgalmi szolgálattevő a tartózkodási idő megrövidítéséről köteles a személyszállító vonat **vezető jegyvizsgálóját** és az utazóközönséget a rendelkezésre álló utastájékoztató **eszközök útján, vagy** előszóval értesíteni. Határállomáson **a vezető jegyvizsgáló** az utasokat figyelmeztetni **köteles** a hatósági kezeléssel kapcsolatos tennivalókra is.

16.5.7. Az utasoknak a vágányokon való átjárást csak az erre kijelölt helyeken szabad megengedni. Ezeket az átjáró helyeket szabadon kell tartani, szükség szerint a vonatot meg kell osztani.

16.5.8. A fel- és leszállásra kijelölt helyet meg kell világítani.

16.5.9. Szigetperonnal vagy aluljáróval nem rendelkező szolgálati helyen tartózkodó személyszállító vonat elé a közvetlenül szomszédos vágányra a vonatfogadást kerülni kell. Ilyen vágányra csak akkor szabad vonatot fogadni, ha a ki- és a beszállás már befejeződött és minden biztonsági intézkedést megtettek az utasok védelme érdekében. A személyszállító vonat vonatkísérőit a körülményről értesíteni kell, akik kötelesek a le- és felszállást szorgalmazni, a vágányok között tartózkodókat távozásra utasítani és a vonat közeledésekor a felügyeletükre bízott kocsik előtt elhaladva kötelesek az utasokkal közölni a vonat közeledését. Az érkező vonat felé állomási dolgozó Lassan! jelzést köteles adni. Ha az utasok védelme a fentiek szerint nem biztosítható, akkor az érkező vonatot a bejárat jelzővel meg kell állítani.

16.5.10. A rendelkezésre álló eszközökkel meg kell akadályozni, hogy a felszálló utasok elfoglalják a bejárat vágány mindkét oldalát.

Ha az utasok az állomási és a vonatkísérő személyzet felszólítására sem távoznak a részükre kijelölt pályaoldalra, akkor a bejárat vágánnyal szomszédos vágányra csak elkerülhetetlen esetben és csak a 16.5.9. pontban meghatározott módon szabad vonatot fogadni. Ha a bejárat vágánnyal szomszédos vágányra érkező vonat fogadása elkerülhető, akkor a vonatot a fel-és leszállás befejezéséig a bejárat jelzővel fel kell tartóztatni.

Tehervonaton utazó kísérők figyelmeztetése

16.5.11. A vonaton utazó árukísérőket a vonat felvételekor, illetőleg az általuk kísért kocsik vonatba sorozásakor a vonatfelvételt végző dolgozó illetve a vonali tolatásvezető köteles figyelmeztetni arra, hogy a személybiztonsági szabályokat tartsák be, ne dohányozzanak, és ne használjanak nyílt lángot az általuk kísért kocsiban.

16.6. Tartózkodás a mozdony vezetőfülkéjében és a szolgálati vonaton

Tartózkodás mozdonyon

16.6.1. Mozdony, motorkocsi továbbá a vezérlőkocsi **vezetőfülkéjében**, az ott szolgálatot végző dolgozókon kívül az alább felsoroltak jogosultak **tartózkodni**:

- a) a felügyeleti hatóság ellenőrzésre jogosult tagjai, igazolványuk alapján;
- b) a mozdony személyzet ellenőrzését (munkaköréből fakadóan vagy külön megbízás alapján) végző munkavállaló.
- c) a vontatás-szolgáltatást nyújtó vasúti társaság által kiállított engedéllyel rendelkező személyek;
- d) **személyszállító vonatok kivételével** szolgálatban és önköltségben (utazási időben) utazó vonatszemélyzet és szállítmánykísérők, a **Menetokmányuk**, a Szolgálati- vagy a Szállítmánykísérői lapjuk alapján;
- e) segély-, hóeltakarító-, kémszemle-, és próbavonatoknál az érdekelt szolgálati ágak dolgozói;
- f) tolatás közben a tolatószemélyzet tagjai;
- g) sajtócélu vasúti pályahálózaton szükséges kocsiatadást, -átvételt végző dolgozó;
- h) a fegyveres erők és rendvédelmi szervek **szolgálatban lévő** tagjai;

16.6.2. –

A mozdonyon **tartózkodó** személyek száma

16.6.3. A mozdonyvezető felelős azért, hogy a mozdony **vezetőfülkéjében** csak annyi személy tartózkodjon, amennyi a szolgálat zavartalan végzését **nem veszélyezteti**.

16.6.3.1. A mozdony (vezérlőkocsi) **vezetőfülkéjében** az ott szolgálatot végzőkkel együtt — a próbavonat kivételével — legfeljebb 4 személy tartózkodhat.

A mozdony hátsó **vezetőfülkéjében** a vonatkísérőkön, szállítmánykísérőkön kívül csak a felügyeleti hatóság igazolvánnyal rendelkező és ellenőrzésre jogosult tagjai, továbbá a vonatonál ellenőrzést végző dolgozók és az önköltségben utazó vonatszemélyzet tagjai utazhatnak. A hátsó **vezetőfülkében** azonban legfeljebb 6 személy tartózkodhat.

**Tartózkodás
szolgálati vonaton**

16.6.4. Szolgálati vonaton csak a vonathoz vezényelt személyzet és az ellenőrzésre jogosult személyek tartózkodhatnak, akiknek jelenléte összefügg a vonat rendeltetésével.

17. MENETOKMÁNYOK

A menetokmány rendeltetése

17.1. A menetokmány adatokat szolgáltat a vonatról, a vonatszemélyzetről, a vonatközlekedés tényleges lebonyolításáról, a mozdony teljesítményeiről, a rendkívüli eseményekről, továbbá az anyagvételezésről.

Menetokmány vezetési kö- telezettség

17.2. A menetvonal tulajdonosok menetokmány vezetésére kötelezettek. A vonatok közlekedése során a vonatot továbbító mozdony mozdonyvezetője menetokmányt köteles vezetni.

A menetokmányok mellékletei
--

17.3. A menetokmányok mellékletei a tehervonatok Vonatterhelési kimutatása, valamennyi kézbesített Írásbeli rendelkezés mozdonyvezetői példánya és a Fékpróba-bárca.

17.3.1. –

17.4. –

17.4.1. –

18. LASSÚMENETEK, ÉPÍTÉSI- ÉS FENNTARTÁSI MUNKÁK, VÁGÁNYZÁRAK

18.1. Lassúmenetek

Alapszabály

18.1.1. A pálya és a villamos felsővezeték műszaki állapota miatt elrendelt lassúmenetek időtartamukat tekintve lehetnek:

- a) állandó és
- b) ideiglenes jellegűek.

Az állandó jellegű lassúmenetek a menetrend tervezésekor figyelembe vett sebességkorlátozások, melyek általában egy menetrendi időszakra kerülnek bevezetésre.

Az ideiglenes jellegű lassúmenetek rövidebb időszakra kerülnek bevezetésre, melyek lehetnek:

- előre látottak illetve
- előre nem látottak.

Az állandó és az előre látott ideiglenes lassúmenet elrendelése, az előre nem látott ideiglenes lassúmenet bevezetése

18.1.2. Az állandó lassúmeneteket a pályahálózat működtető központi pályafenntartási szolgálati felsőbbsege rendeli el. Előre látott ideiglenes lassúmenetet a pályahálózat működtető területi illetékes szolgálati felsőbbsege köteles elrendelni.

Előre nem látott ideiglenes lassúmenet bevezetésére jogosult:

- a pályahálózat működtető területi pályafenntartási szolgálati felsőbbsege,
- az építés és felújítás alatti pályarészek felügyeletével megbízott kivitelező,
- a szakaszmérnökség vezetője, a pályamester, főpályamester, a vonalgonozó és
- a felsővezetéki szakaszmérnökség.

A fenti személyek illetve szervezetek az előre nem látott ideiglenes lassúmenet bevezetéséről és megszüntetéséről kötelesek az illetékes pályafenntartási diszpécser és a pályahálózat működtető illetékes területi szolgálati felsőbbsege részére jelentést tenni és az érintett két szomszédos állomást haladéktalanul értesíteni. A jelentésnek illetve értesítésnek tartalmaznia kell, hogy a jelzőeszközök kihelyezése megtörtént-e. Az értesítés szövegét az értesített forgalmi szolgálattevő(k) köteles(ek) előjegyezni a Fejrovas előjegyzési napló következő sorában. Az értesített forgalmi szolgálattevő köteles a pályáállapotról és az előre nem látott sebességkorlátozásról, valamint annak pontos helyéről értesíteni a

sérült pályarész felé vonatot indító szomszédos állomás(ok) forgalmi szolgálattevőjét és a forgalmi vonalirányítót.

A lassan bejárandó pályarész felé vonatot indító állomások forgalmi szolgálattevői mindaddig, amíg a lassúmenetről a pályafelügyeletet ellátó szervezet az Utasítás szerint (18.1.3. pont) az érdekelteket nem értesítette, kötelesek gondoskodni a vonatok személyzetének értesítéséről.

A szükséges értesítés végett az áthaladó vonatokat is meg kell állítani.

Amíg nem érkezik jelentés a jelzők kitűzéséről, a vonatok személyzetét értesíteni kell a jelzők hiányáról is. (16.2.10.)

**Az előre nem látott
ideiglenes lassúmenet
elrendelése**

18.1.3. Az előre nem látott ideiglenes lassúmeneteket a pályafenntartási diszpécser köteles elrendelni. A 18.1.2. pontban foglalt jelentés vétele után a pályafenntartási diszpécser az elrendelendő előre nem látott lassúmenetekről készített értesítést köteles a pályavasúti informatikai rendszeren keresztül megküldeni:

- a) a szomszédos állomásnak, állomásoknak és a pályahálózat működtető területi pályafenntartási szolgálati felsőbbségének;
- b) a rendelkezési szakasz vágányzári, feszültségmentesítési, biztosítóberendezési kikapcsolási utasításokról valamint a bevezetett előre nem látott lassúmenetekről nyilvántartás vezetésére kötelezett állomásainak, a szomszédos rendelkező állomásnak, állomásoknak;
- c) az érintett forgalmi vonalirányítónak, vonalirányítóknak, a pályahálózat működtető területi forgalomirányítási szolgálati felsőbbségének;
- d) és az érdekelt szakszolgálatok területi szervezeti egységeinek.

Állomás vágányára (vágányaira) elrendelt lassúmenetről az előzőeken kívül az érintett állomást is értesíteni kell.

A fentiekről a forgalmi vonalirányító köteles a szomszédos rendelkezési szakasz(ok) forgalmi vonalirányítóját is értesíteni. Az értesítést az állomások a forgalmi vonalirányító, a forgalmi vonalirányító a pályafenntartási diszpécser részére kötelesek nyugtázni.

18.1.3.1. A pályafenntartási diszpécser által adott értesítés után induló vonatok személyzetét a rendelkező és vonatindító állomások forgalmi szolgálattevői kötelesek Írásbeli rendelkezésen értesíteni a korlátozásról.

Az értesítés nyugtázását megelőzően elindult vonatok személyzetének értesítéséről a forgalmi vonalirányító köteles rendelkezni.

18.1.3.2. Amennyiben az írásos elrendelés – az írásos értesítésre kézbesítésére kijelölt eszköz használhatatlansága miatt – nem lehetséges, úgy a 18.1.2. pontban foglalt jelentés vétele után a pályafenntartási diszpécser az elrendelendő előre nem látott lassúmenetekről készített értesítést köteles két példányban az illetékes forgalmi vonalirányítóhoz vinni. A forgalmi vonalirányító a pályafenntartási diszpécsernél maradó példányon az átvételt köteles elismerni. Az értesítés alapján a forgalmi vonalirányító a körözvény-hívásra alkalmas telefonja útján a rendelkezési szakasz valamennyi rendelkező és vonatindító állomását köteles szóban értesíteni a korlátozás helyéről és mértékéről (szükség esetén a kitűzés hiányáról is).

A fentiekről a forgalmi vonalirányító köteles a szomszédos rendelkezési szakasz(ok) forgalmi vonalirányítóját is értesíteni.

A forgalmi vonalirányító bevonásával végzett elrendelést – az írásos értesítés megküldésére kijelölt eszköz ismételt használhatósága után – a 18.1.3. szerint az informatikai rendszeren keresztül meg kell ismételni.

18.1.3.3. Amennyiben az előre nem látott ideiglenes lassúmenetet a 18.1.3.2. pont szerint kellett elrendelni, úgy értesített állomások forgalmi szolgálattevői az értesítés szövegét kötelesek a Fejrovtos előjegyzési napló külön sorában előjegyezni.

Az előre nem látott ideiglenes lassúmenetek nyilvántartása

18.1.4. Az előre nem látott ideiglenes lassúmenetek elrendeléséről értesített szolgálati helyeken napi nyilvántartást kell vezetni az előre nem látott ideiglenes lassúmenetekről. A pályahálózat működtető területileg illetékes forgalmi szolgálati felsőbbsege köteles meghatározni, hogy a szolgálati helyek mely állomásokat, mely rendelkezési szakaszokat illetően kötelesek a bevezetett előre nem látott lassúmenetekről az erre a célra szolgáló nyomtatványban nyilvántartást vezetni (18.4.11.). Nem kell nyilvántartást vezetni azokon a szolgálati helyeken, ahol a rendelkezésre álló pályavasúti informatikai rendszer alkalmas a lassúmenetek folyamatos nyilvántartására.

A nyilvántartást a vonatkozó rendelkezésekkel együtt szolgálatátadás alkalmával írásban és ténylegesen is át kell adni.

A vonatszemélyzet értesítése

18.1.5. A lassan bejárando pályarészek helyéről és az azokon alkalmazható sebességről a vonatok személyzetét értesíteni kell. A vonatszemélyzet értesítése a 18.1.6. — 18.1.9. pontokban illetve az Utasítás 22.sz. Függelékében előírt módon történik.

A lassan bejárandó pályarészekről történő értesítés

18.1.6. A pályahálózat működtető területi illetékes szolgálati felsőbbsege a lassan bejárandó pályarészekről (állandó és ideiglenes lassúmenetekről összevontan) az állomásokat, valamint a vasúti társaságokat vonalanként, vonalszakaszonként naponta készített kimutatással köteles értesíteni, melyhez az elektronikus úton történő hozzáférést biztosítani kell.

A pályahálózat működtető területi illetékes szolgálati felsőbbsege által összeállított kimutatás érvénytartama legalább egy nap.

A „Kimutatás az állandó- és előrelátott ideiglenes lassúmenetekről” egységes rovatozása a következő:

A táblázat fejléce a kezdőpont felől indulva:

Állomás nyíltvonal	bal vágány szelv.-től szelv.-ig	Eng.seb. km/h	jobb vágány szelv.-től szelv.-ig	Eng.seb. km/h	Érvénytar- tam, megjegyzés

A táblázat fejléce a végpont felől indulva:

Állomás nyíltvonal	jobb vágány szelv.-től szelv.-ig	Eng.seb. km/h	bal vágány szelv.-től szelv.-ig	Eng.seb. km/h	Érvénytar- tam, megjegyzés

A kimutatásban a haladás irányának megfelelően, folytatólagosan kell a nyíltvonali illetve az állomási vonatfogadó fővágányokra érvényes állandó- és ideiglenes lassúmeneteket feltüntetni.

A kimutatást mindkét közlekedési iránynak (nyíltvonali vágányonként) megfelelően el kell készíteni a teljes vonalra illetve a vonatközlekedés szempontjából jellemző szakaszokra.

Ha az állandó lassan bejárandó pályarészen belül ideiglenes lassúmenet van elrendelve, akkor a kimutatáson a haladás szerint kell szelvény-számtól-szelvényszámig — az állandó lassan bejárandó pályarészt megsztva — feltüntetni az alkalmazható sebességet.

A „Megjegyzés” rovatban az érvénytartamra vonatkozóan időpontot csak azon sebességkorlátozásoknál kell megjelölni, melyek nem egész napra érvényesek. Ha a korlátozás hídprovizóriumra vonatkozik, a „Megjegyzés” rovatba „Provizórium” szót kell beírni.

Az állandó és ideiglenes lassúmeneteket egységesen „Arial 12” betűtípussal, ezen belül az állandó lassúmeneteket a Megjegyzések rovatban csillaggal, az ideiglenes lassúmeneteket pedig vastag, dőlt betűvel kell szerepeltetni.

18.1.7. Érvényes lassúmenet kimutatás nélkül vonatot nem szabad indítani. **A vonatokat a vonatindító illetve a rendelkező állomásokon az Írásbeli rendelkezésen történő átadással kell ellátni a vonat útjának (menetrendjének) megfelelő lassúmenet kimutatással.**

18.1.8. A rendelkező és vonatindító állomások kötelesek a mozdony személyzetet az ideiglenes lassúmeneteknek a kimutatás érvénytartamán belüli változásairól (korlátozás mérve, -helye, kimutatásban szereplő lassúmenet érvénytartamának meghosszabbítása, tervezettnél előbbi megszüntetése stb.) **illetve a kimutatásban fel nem tüntetett ideiglenes lassúmenetekről** Írásbeli rendelkezéssel értesíteni.

18.1.9. Az állomások (szolgálati helyek) mellékvágányaira elrendelt állandó **és ideiglenes** lassúmenetekről a **pályahálózat működtető területi illetékes szolgálati felsőbbsege** külön kimutatást köteles kiadni a szolgálati helyek és a vasúti társaságok részére, illetve a kimutatásokhoz az elektronikus úton történő hozzáférést biztosítani. A szolgálati helyek a kimutatást **melyet** a vágányzári, feszültségmentesítési, biztosítóberendezési kikapcsolási utasításokról valamint a bevezetett előre nem látott lassúmenetekről vezetendő **nyilvántartásban** megőrizni. (18.4.11.).

18.2. A vonatforgalmat nem érintő, nem vágányzár keretében az elsodrasi határon kívül végzett munkák

Nyíltvonalon, alagútban, hídon nem vágányzár keretében az elsodrasi határon kívül végzett munkák

18.2.1. A vonatforgalmat nem érintő, nem vágányzár keretében az elsodrasi határon kívül végzett munkáknál a **vasúti pályahálózat működtető** szervezeti egységének (pályás, biztosítóberendezési, felsővezeteki) munkavezetője, vagy az adott munkaterületre belépési- és a munka végzésére írásbeli engedéllyel, továbbá érvényes **vasúti** szakvizsgákkal és képesítéssel rendelkező külső vállalkozó köteles az állomáson vagy az állomásközben végzendő munka megkezdése előtt az adott állomás, vagy az egyik szomszédos forgalomszabályozó állomás Fejrovatos előjegyzési naplójába a munkavégzés megkezdésének és várható befejezésének idejét, pontos helyét, tárgyát előjegyezni és aláírni, majd ezt követően valamennyi pályás, felsővezeteki és külső vállalkozó által végzett biztosítóberendezési munkát bejelenteni az illetékes pályavasúti diszpécsernek. A forgalmi szolgálattevő a fent említettek előjegyzéséhez csak akkor járulhat hozzá (engedélyezheti az előjegyzést), ha a **vasúti pályahálózat működtető** szervezeti egységének munkavezetője, vagy az adott munkaterületre belépési- és a munka végzésére írásbeli engedéllyel, továbbá érvényes **vasúti** szakvizsgákkal és képesítéssel rendelkező külső vállalkozó hitelt érdemlően igazolta jogosultságát. A munkavégzéssel kapcsolatban a Fejrovatos előjegyzési naplóba tett előjegyzés szövegét a forgalmi szolgálattevő köteles aláírni.

Amennyiben a munkavégzés más szakszolgálat tevékenységét érinti, vagy közreműködését teszi szükségessé, arról előzetesen a munkát végző illetve megbízottja köteles a társszakszolgálatot értesíteni.

Az előjegyzés alapján a forgalmi szolgálattevő köteles a másik forgalomszabályozó állomás forgalmi szolgálattevőjét értesíteni, aki a vett közleményt köteles a Fejrovatos előjegyzési naplójába előjegyezni.

18.2.1.1. Az elsodrasi határon kívül végzett munka befejezését az egyik szomszédos forgalomszabályozó állomás forgalmi szolgálattevőjének be kell jelenteni állomásközi távbeszélőn, pályatelefonon vagy mobil telefonon, aki a vett értesítést köteles a Fejrovatos előjegyzési naplójába előjegyezni. A munka befejezését a munkavezető köteles bejelenteni az illetékes pályavasúti diszpécsernek is.

A bejelentést vevő és azt előjegyző forgalmi szolgálattevő köteles a bejelentés tényét közölni a másik forgalomszabályozó állomás forgalmi szolgálattevőjével, aki hasonlóan a Fejrovatos előjegyzési naplójába köteles előjegyezni a munka befejezését.

18.3. A vonatforgalmat érintő, nem vágányzár keretében az elsodrési határon belül végzett munkák

Nyíltvonalon, alagútban, hídon nem vágányzár keretében az elsodrési határon belül végzett munkák

18.3.1. A vonatforgalmat érintő, nem vágányzár keretében az elsodrési határon belül végzett munkák (pályás, biztosítóberendezési, felsővezetéki) biztosítása érdekében a közlekedő vonatok között rendelkezésre álló szabad időzónákat kell felhasználni.

18.3.1.1. Az ilyen időzónában végzett munkáknál a **vasúti pályahálózat működtető** szervezeti egységének munkavezetője, vagy az adott munkaterületre belépési- és a munka végzésére írásbeli engedéllyel, továbbá érvényes **vasúti** szakvizsgákkal és képesítéssel rendelkező külső vállalkozó köteles az állomáson vagy az állomásközben a munka megkezdése előtt az adott állomás, vagy az egyik szomszédos forgalomszabályozó állomás Fejrovatos előjegyzési naplójába a munka megkezdésének és várható befejezésének idejét, pontos helyét és tárgyát, valamint az esetleg szükségessé váló és bevezetésre kerülő technológiai és/vagy munkabiztonsági sebességkorlátozás mértékét előjegyezni és aláírni, majd ezt követően valamennyi pályás, felsővezetéki és külső vállalkozó által végzett biztosítóberendezési munkát bejelenteni az illetékes pályavasúti diszpécsernek. A forgalmi szolgálattevő a fent említettek előjegyzéséhez csak akkor járulhat hozzá (engedélyezheti az előjegyzést), ha a **vasúti pályahálózat működtető** szervezeti egységének munkavezetője, vagy az adott munkaterületre belépési- és a munka végzésére írásbeli engedéllyel, továbbá érvényes **vasúti** szakvizsgákkal és képesítéssel rendelkező külső vállalkozó hitelt érdemlően igazolta jogosultságát. A forgalmi szolgálat által bejelentett hiba elhárítására kikerkező **pályahálózat működtető** hiba-elhárító személyzet távközlő berendezésen is engedélyt kérhet a munkavégzés megkezdésére, ilyen esetben a forgalmi szolgálattevőnek kell a munkavezető nevét, elérhetőségét, a munkavégzés helyét, kezdetének és várható befejezésének időpontját a bejelentett hiba diszpécsernaplósorszáma-ra történő hivatkozással a Fejrovatos előjegyzési naplóban előjegyeznie. A munkavégzéssel kapcsolatban a Fejrovatos előjegyzési naplóba tett előjegyzés szövegét a forgalmi szolgálattevő köteles aláírni.

A munkahely hossza maximum 500 méter lehet.

Amennyiben a munkavégzés más szakszolgálat tevékenységét érinti, vagy közreműködését teszi szükségessé, arról előzetesen a munkát végző illetve megbízottja köteles a társszakszolgálatot értesíteni.

Az előjegyzés alapján a forgalmi szolgálattevő köteles a másik forgalomszabályozó állomás forgalmi szolgálattevőjét értesíteni, aki a vett közleményt köteles a Fejrovas előjegyzési naplójába előjegyezni. A jelzőeszközök kitűzéséért és a figyelőőri biztosításáért a munkavezető a felelős.

18.3.1.2. A munkát végzők biztonsága érdekében a munkavégzés helyét az F.1.sz. Jelzési Utasításban előírt jelzőeszközzel fedezni kell és a munkavégzés tartama alatt folyamatos figyelőőri szolgálatot is biztosítani kell.

Kétfős munkavégzés, valamint 3-4 fős ívkitűzés, vagy ellenőrző mérés esetén, ha egy-egy munkaterületen fél óránál rövidebb időtartamú munkavégzés folyik, a munkahelyet változónak kell tekinteni. A változó munkahelyet „A pályán dolgoznak” jelzővel nem kell külön fedezni.

Kétfős munkavégzés esetén a munkairányító köteles a figyelési kötelezettséget is ellátni, e közben azonban munkát nem végezhet. Abban az esetben, ha a munkairányítónak átmenetileg munkát kell végezni, a figyelési kötelezettség ellátásával a beosztott munkavállalót kell megbízni. Figyelési kötelezettség ellátásával megbízható valamennyi olyan munkavállaló, aki a pályán önálló munkavégzésre jogosult, vagy érvényes figyelőőri vizsgával rendelkezik.

18.3.1.3. A szabad időzónában csak olyan munka végezhető, amely nem zárja ki a vonatközlekedést.

Abban az esetben, ha a munkavégzés technológiai és/vagy munkabiztonsági sebességkorlátozással jár együtt, akkor a munkavégzés időtartama alatt közlekedő valamennyi vonat személyzetét Írásbeli rendelkezéssel értesíteni kell arról, hogy:..... — állomások közöttsz. szelvényben (.....sz. szelvénytőlsz. szelvényig) a pályán az elsodrési határon belül munkát végeznek, ezért asz. szelvényben (.....sz. szelvénytőlsz. szelvényig) legfeljebb.....km/h sebességgel közlekedhet. A munkavégzés időtartama alatt közlekedő valamennyi vonat értesítéséről a munkavégzés helye felé vonatot indító két szomszédos forgalomszabályozó állomás forgalmi szolgálattevője köteles gondoskodni.

18.3.1.4. A közlekedő vonatok között rendelkezésre álló szabad időzónában végzett munka befejezését, valamint a munkavégzés időtartamára bevezetett technológiai és/vagy munkabiztonsági sebességkorlátozás lemondását az egyik szomszédos forgalomszabályozó állomás forgalmi szolgálattevőjének be kell jelenteni állomásközi távbeszélőn, pályatelefonon vagy mobil telefonon, aki a vett értesítést köteles a Fejrovatos előjegyzési naplóba előjegyezni a bejelentést tevő nevének „s.k.” betűmegjelölésével.

A bejelentést vevő és azt előjegyző forgalmi szolgálattevő köteles a bejelentés tényét közölni a másik forgalomszabályozó állomás forgalmi szolgálattevőjével, aki hasonlóan a Fejrovatos előjegyzési naplójába köteles előjegyezni a munka befejezését. A munka befejezését, valamint a munkavégzés időtartamára bevezetett technológiai és/vagy munkabiztonsági sebességkorlátozás lemondását a munkavezető köteles bejelenteni az illetékes pályavasúti diszpécsernek is.

18.3.1.5. Ha a munka befejezését a közölt időre nem jelentették be, vonat csak a fenti értesítés megtörténte után indítható az állomásközbe (18.3.1.3.p.).

18.3.1.6. Alagútban — ahol félre álló hely van biztosítva — nem vágányzár keretében, az elsodrasi határon belül végezhető munkát csak a fentiekben előírtak szerint lehet végezni.

Az alagútban munkát végzők biztonsága érdekében valamennyi indítandó vonat személyzetét értesíteni kell arról, hogy:.....állomáson, vagy — állomások közöttsz. szelvényben (.....sz. szelvénytőlsz. szelvényig) az alagútban, az elsodrasi 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.

18.3.1.7. Távolbalátás, szabadlátás korlátozottsága esetén az elsodrasi határon belül nem vágányzár keretében munka nem végezhető.

18.3.1.8. A 10 méternél hosszabb híd esetében, amennyiben a hídkorlátok között a közlekedési út fizikailag nincs elválasztva az úrszelvénytől, hidakon, a hídkorlátok között végzendő bármely tevékenység, csak vágányzár keretében végezhető.

**Állomáson nem vágányzár
keretében végzett
munkák**

18.3.2. A 18.3.1.-18.3.1.8. pontokban előírtak betartása mellett az állomás területén, a vágányok között, mellett vagy fölött végzett munkákról a forgalmi szolgálattevő köteles a tolatószemélyzetet és a váltókezelői szolgálati helyiségekben dolgozókat külön értesíteni.

Abban az esetben, ha a munkavégzés technológiai és/vagy munkabiztonsági sebességkorlátozással jár együtt, akkor a munkavégzés időtartama alatt közlekedő valamennyi vonat személyzetét Írásbeli rendelkezéssel értesíteni kell arról, hogy:.....állomáson.....sz. szelvényben (.....sz. szelvénytőlsz. szelvényig) a pályán az elsodrasi határon belül munkát végeznek, ezért asz. szelvényben (.....sz. szelvénytőlsz. szelvényig) legfeljebb.....km/h sebességgel közlekedhet. A munkavégzés időtartama alatt közlekedő valamennyi vonat értesítéséről az érintett forgalomszabályozó állomás forgalmi szolgálattevője köteles gondoskodni.

Egyéb rendelkezések

18.3.3. Ha a munkavégzés körülményei munkabiztonsági szempontból indokolják, (pl.: zajos gép használata, be nem látható munkaterület, az úrszelvényből 5 s alatt nem eltávolítható tömegű vagy méretű eszköz alkalmazása, 10 méternél hosszabb hídon végzett munka stb. amelyet az érdekelt munkát végző szervezet munkavezetője köteles megítélni) valamint munkáscsapat esetén 120 km/h legnagyobb sebesség felett, az elsodrasi határon belül munkát végzők biztonsága érdekében a munka, csak vágányzár keretében végezhető (15.1.10.pont).

18.4. Vágányzár, feszültségmentesítés, biztosítóberendezési kikapcsolás

**Előre tervezett
pályaműködtetői
kapacitásigény felhasználás
engedélyezése**

18.4.1. Előre tervezett karbantartási, felújítási, fejlesztési munka elvégzése miatt szükséges vágányzárt, feszültségmentesítést, biztosítóberendezési kikapcsolást (pályaműködtetői kapacitásigény felhasználást) a Központi Vágányzári Bizottság engedélyezhet:

18.4.1.1. A Központi Vágányzári Bizottság által engedélyezett pályaműködtetői kapacitásigény benyújtására vonatkozó határidőket a pályahálózat működtetője által kiadott hatályos „Kapacitáskorlátozást eredményező karbantartási, fejlesztési és felújítási tevékenységek tervezéséről és üzemviteli feltételeiről” című utasítás tartalmazza.

**Jogosultság
a pályaműködtetői
kapacitásigény
felhasználására**

18.4.2. Pályaműködtetői kapacitásigényt csak a **pályahálózat működtető** szervezeti egységének munkavezetője, illetve az adott munkaterületre belépési- és a munka végzésére írásbeli engedéllyel rendelkező külső vállalkozó használhat fel.

**Az érdekeltek értesítése
az előre látott
pályaműködtetői
kapacitásigény
engedélyezéséről**

18.4.3. A Területi Vágányzári Bizottság a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás engedélyezése előtt köteles figyelembe venni a pályahálózat működtető által kiadott, hatályos „Kapacitáskorlátozást eredményező kar-

bantartási, fejlesztési és felújítási tevékenységek tervezéséről és üzemviteli feltételeiről” című utasításban előírtakat, és a tervezett pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásról köteles értesíteni:

- a) az érdekelt rendelkezési szakasz, rendelkező, vonatindító állomása-
it és az érintett forgalmi vonalirányítókat;
- b) az érdekelt állomást illetve az érdekelt szomszéd állomásokat;
- c) a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználását kérő szolgálati
főnökséget, idegen kivitelezőt;
- d) azokat a **pályahálózat működtető pályafenntartási szervezeti egysé-
geket** illetve felsővezetékes szolgálatokat, amelyeknek szakaszát is
érinti a kérdéses pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás;
- e) az érdekelt távközlési- és blokkmesteri szakaszokat illetve a táv-
közlő- és blokkmestert.

Ha a munkálatokban érintett pályarészen a mögöttes vagy több mögöttes rendelkező állomáson menetrend szerint áthaladó vonatok is közlekednek: a munkálatokkal kapcsolatos teendőket a vonatokat indító állomás tudomására kell hozni.

Az értesítésként küldött vonatkozó vágányzári, feszültségmentesítési utasítás mellett — ha arra szükség van — a forgalmi szolgálat mikénti végzésére vonatkozó Végrehajtási Utasítást is meg kell küldeni. A vágányzári, feszültségmentesítési, biztosítóberendezési kikapcsolási utasításban név szerint ki kell jelölni az előírt érvényes vizsgákkal rendelkező, pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásáért felelős személyt, személyeket.

**Előre látott
pályaműködtetői
kapacitásigény
felhasználásának
megkezdése**

18.4.4. Az értesített állomásfőnökök vagy megbízottjuk kötelesek a kapott vágányzári, feszültségmentesítési, biztosítóberendezési kikapcsolási utasítás és a Végrehajtási Utasítás átvételét azonnal nyugtázni és gondoskodni arról, hogy a bennük foglaltakról valamennyi érdekelt tudomást szerezzon.

18.4.4.1. A vágányzári, feszültségmentesítési, biztosítóberendezési kikapcsolási utasítás kiadója csak valamennyi nyugtázás beérkezése után adhat engedélyt a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználást kérő **pályahálózat működtető** szervezeti egységének, külső vállalkozónak, az érdekelt állomásnak (állomásoknak) a vágányzár, feszültségmentesítés, biztosítóberendezési kikapcsolás végrehajtására.

18.4.4.2. Minden engedélyezett pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás (vágányzár, feszültségmentesítés, biztosítóberendezési kikapcsolás stb.) elvégzéséhez az állomás területén csak az állomásfőnökkel vagy megbízottjával, a nyílt vonalon pedig csak a szomszédos állomások főnökével (távollétükben megbízottjukkal illetve a forgalmi szolgálattevőkkel) történt előzetes megbeszélés és az érintettek részére szükséges biztonsági intézkedések megtétele és végrehajtásának ellenőrzése után szabad hozzájárulni. Ha a munkát vágányok között, vágányok mellett vagy vágányok fölött kell végezni, a tolatószemélyzetet és a váltókezelői szolgálati helyiségekben dolgozókat erről külön értesíteni kell.

**Közös pályaműködtetői
kapacitásigény felhasználás**

18.4.5. A pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás okozta időveszteségek csökkentése érdekében a különböző szakszolgálatok, külső vállalkozók vágányzárt, feszültségmentesítést, biztosítóberendezési kikapcsolást igénylő munkáit úgy kell összehangolni, hogy azok lehetőleg egy pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás keretén belül elvégezhetők legyenek.

A Területi Vágányzári Bizottság közös pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás esetén köteles a felelős főnökséget illetve a felelős idegen kivitelezőt meghatározni.

A közös pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás szabályszerűségéért, a biztonsági szabályok és az utasításszerű köteleességek teljesítéséért a kijelölt mérnöki szakasz, felsővezetékes szolgálat, illetve érvényes **vasúti** szakvizsgákkal (képesítésekkel) rendelkező kivitelező a felelős.

Közös pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás alkalmával a forgalmi szolgálat csak a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásért felelős mérnöki szakasszal, felsővezetékes szolgálattal, illetve érvényes **vasúti szakvizsgákkal** (képesítésekkel) rendelkező kivitelezővel áll kapcsolatban. Különösen érvényes ez a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás megkezdésére és befejezésére illetve esetleges meghosszabbítására. A vágányzári utasítás kiadója a vonatkozó vágányzári utasításban ezt a körülményt köteles hangsúlyozottan közölni.

Közös pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás alkalmával az elzárt vágányon az egyik vagy mindkét fél részére a Területi Vágányzári Bizottság munkavonat közlekedését engedélyezheti, melyet a végrehajtási utasításban vagy a vágányzári utasításban kell szabályozni.

A több szakszolgálat által kért közös pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás engedélyezésekor közölni kell mindegyik kérelmezővel, hogy az egyes szakterületek által végzett munkákat olyan időben kell befejezni, hogy a szükséges felsővezetékes és biztosítóberendezési munkák még a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás befejezése előtt elvégezhetőek legyenek. A pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás előírás szerű befejezéséért a közös pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásért felelős mérnöki szakasz vagy felsővezetékes szolgálat munkavezetője a felelős.

**Előre nem tervezhető
üzembiztonsági
pályaműködtetői
kapacitásigény
felhasználása**

18.4.6. Nem tervezhető üzembiztonsági pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásának minősül a vasúti pályának, illetve pályaszakasznak valamely vis maior esemény, baleset következményeinek felszámolása miatti vagy annak megelőzése érdekében történő lezárása.

Ilyen pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás a veszélyhelyzet megszűnéséig tart. Az ilyen pályaműködtetői kapacitásigény felhasználást az igény felmerülésének pillanatában haladéktalanul be kell jelenteni a területi Pályalétesítményi diszpécsernek és a területi főüzemirányítónak is.

A nem tervezhető üzembiztonsági pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás szükségességét megállapító dolgozó a forgalom biztonságos lebonyolításával kapcsolatosan teendő intézkedéseket köteles egyeztetni az érintett állomás(ok) állomásfőnökével, (állomásfőnökeivel), vagy annak megbízottjával (megbízottjaival), és azt, valamint a munka megkezdésének, befejezésének időpontját a szolgálati hely(ek) Fejrovtos előjegyzési naplójába köteles előjegyezni. A munkát csak a biztonsági intézkedések megtétele után szabad megkezdeni.

Előre nem látható biztosítóberendezési kikapcsolás szükséges akkor, ha a berendezés, részegység, szerkezet, alkatrész üzembiztos működése nem tartható fenn, vagy a hiba elhárítása másképpen nem lehetséges.

18.4.6.1. Ha a vágány a két állomás között járhatatlanná válik, az ezt megállapító dolgozó köteles haladéktalanul a szomszédos állomások forgalmi szolgálattevőit a helyzetről tájékoztatni. Az értesítés időpontját és a pálya járhatatlanságát az értesített forgalmi szolgálattevők kötelesek a Fejrovtos előjegyzési naplóban előjegyezni.

18.4.6.2. Az értesített állomások forgalmi szolgálattevői kötelesek a helyzetről az állomási személyzetet és a pályaszemélyzetet értesíteni és kötelesek megállapodni abban, hogy ki értesítse a helyzetről a **pályahálózat működtető** forgalmi vonalirányítóját illetve az érdekelt pályamestert.

Biztonsági intézkedések

18.4.7. Az engedélyezett munkát végző szolgálati ág vagy a munka végzésére jogosult külső vállalkozó munka közben üzemben levő váltók állását csak vonat- és tolatásmentes időben a váltókezelőtől, ilyen dolgozó hiányában a forgalmi szolgálattevőtől esetről-esetre kért és kapott engedély után; érvényes helyhez kötött jelző állását pedig csak vonatmentes időben és a forgalmi szolgálattevőtől esetről-esetre kért és kapott engedély után változtathatják meg. Váltók és helyhez kötött jelzők állásának engedély nélkül történő átállításából származó következményekért a munkát végzők felelősek.

18.4.7.1. Állomáson vagy más szolgálati helyen az elzárt vágányra vezető váltókat, amennyiben a berendezés kezelése lehetővé teszi, védőállásban le kell zárni illetve szegezni.

18.4.7.2. Szolgálati hely vágányára vagy a nyílt pályára engedélyezett pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás alkalmával a járhatatlan pályarészt az F.1.sz. Jelzési Utasításban szabályozott módon kell fedezni.

18.4.7.3. Előre tervezett pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásának megkezdésekor és megszűnésekor a munkálatokat végző szolgálati ág, illetve idegenfeles munkáltatásnál az érvényes képesítésekkel rendelkező kivitelező előírt forgalmi vizsgával rendelkező műszaki felelőse a helyszínen köteles tartózkodni és a szükséges intézkedéseket személyesen megtenni.

18.4.7.4. Valamennyi (előre tervezett és előre nem tervezhető) pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásának tényleges megkezdéséhez a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásért felelősnek minden esetben engedélyt kell kérni a forgalmi szolgálattevőtől (forgalomszabályozótól), nyíltvonali pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás esetén pedig a szomszédos állomások forgalmi szolgálattevőitől (forgalomszabályozótól). E célból a munkahely és az állomások között értekezési lehetőséget kell biztosítani (rádió, mobil telefon, pályatelefon, ideiglenes távbeszélőkapcsolat, stb.). A pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás megkezdéséhez az engedélyt a forgalmi szolgálattevő a szomszédos állomással (a forgalomszabályozó a szomszédos forgalomszabályozóval) **való előzetes megállapodás után**, irányított vonalakon a forgalmi vonalirányítótól **kapott engedély után adhatja meg**.

A pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás megkezdését egyvágányú pályán, továbbá kétvágányú pályán akkor, ha a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás mind a két vágányra érvényes: csak olyan késett személyszállító vonat miatt szabad késleltetni, amelynek menetrend szerinti közlekedése esetén az elzárandó pályarészen a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás megkezdésére kijelölt idő előtt már át kellett volna haladnia. Ha késett személyszállító vonat miatt a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás az előírt időben nem lehet megkezdni, a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználást csak abban az esetben lehet meghosszabbítani, ha ez a forgalom további zavarásával nem jár.

Önműködő térközbiztosító berendezéssel felszerelt pályákon a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás csak akkor kezdhető meg, ha a használt vágányon a menetirányváltás jól működik.

A pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás kapcsolatban valamennyi adott és vett közleményt szöveg szerint elő kell jegyezni mind az adó, mind a vevő szolgálati helyen.

A pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás megkezdésének engedélyezéseként a forgalmi szolgálattevő köteles előjegyezni a Fejrovtatos előjegyzési napló, következő sorában „... óra .. perckor a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás megkezdhető. Aláírás.” szöveget. Ezután jegyezheti be a **vágányzárért felelős** a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás megkezdését.

Osztott munkavégzés (vágányzár, feszültségmentesítés, biztosítóberendezési kikapcsolás) esetén a munkavégzés megszakítása, majd ismételt megkezdése esetén is a fent megfogalmazottak szerint kell eljárni.

Engedélyadás alkalmával órákat kell egyeztetni. Az engedélyt vevő dolgozó szükség esetén köteles óráját a forgalmi irodában levő órához igazítani.

18.4.7.5. A pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás megszűnéséig a lezárt vágányon csak munkavonatot szabad közlekedtetni, a Vágányzári Utasításban adott engedély alapján.

**A személyzet értesítése
a pályaműködtetői
kapacitásigény
felhasználásról**

18.4.8. A pályaműködtetői kapacitásigény felhasználást kérő és a munkálatokban részt vevő szakszolgálatok, idegen kivitelezők érdekelt dolgozóit saját szolgálati főnökségük, a forgalmi szolgálat lebonyolításában részes állomási és pályaszemélyzetet az érdekelt állomásfőnök(-ök) vagy megbízottja illetve forgalmi szolgálattevő (forgalomszabályozó) köteles értesíteni a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásról.

18.4.8.1. A pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásról a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás idejében közlekedő vonatok személyzetét már a rendelkező illetve kiindulási állomáson kell értesíteni.

Állomásokon tartandó **vágányzárról** a vonatszemélyzetet értesíteni nem kell.

18.4.8.2. Kétvágányú pályán előre nem látott pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás esetén a vonat személyzetét a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás mindaddig a vonatokat az elzárt állomásközbe indító két állomás forgalmi szolgálattevője köteles értesíteni, amíg a vonatindító, rendelkező állomás a vonatok értesítésére rendelkezést nem kapott, illetve addig a vonatig, amelynek értesítését már a vonatindító, rendelkező állomás elvégezte.

**Eljárás a pályaműködtetői
kapacitásigény
felhasználásának
megszüntetésekor és
esetleges
meghosszabbításakor**

18.4.9. Ha a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásának elrendelésekor meghatározták annak időtartamát is, akkor a megszűnésre illetve megszüntetésére nézve ez az időpont a mértékadó.

Ha a munkát végző szolgálati ág, illetve idegenfeles munkáltatásnál a képesítéssel rendelkező kivitelező műszaki vezetője azt látja, hogy a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás a meghatározott időre nem szüntethető meg, akkor köteles erről a rendelkezésre álló értekező berendezésen a két szomszédos állomás forgalmi szolgálattevőjét (forgalomszabályozót) értesíteni. Ezt követően a térközőröket, a vonatjelentőőröket, a sorompókezelőket, a jelzőőröket a

forgalmi szolgálattevők (forgalomszabályzók) kötelesek értesíteni a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásának meghosszabbításáról.

Az elzárt vonalrész felé páros számú vonatokat indító állomás forgalmi szolgálattevője köteles a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás meghosszabbításáról a rendelkezési szakasz valamennyi érdekelt állomását értesíteni, a forgalmi vonalirányítónak és a **pályafenntartási** diszpécsernek távbeszélőn jelentést tenni.

18.4.9.1. A pályaműködtetői kapacitásigény felhasználást mindaddig érvényesnek kell tekinteni, amíg annak befejezését a Vágányzári, Feszültségmentesítési, Biztosítóberendezési Kikapcsolási Utasításban név szerint kijelölt, az előírt érvényes vizsgákkal rendelkező, pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásáért felelős személy vagy a felújítás alatti pályarészek felügyeletével megbízott (kirendelt) kivitelező helyszínen levő munkavezetője távbeszélőn vagy írásban nem közölte a forgalmi szolgálattevőkkel (forgalomszabályzóval). A forgalmi szolgálattevők (forgalomszabályzó) a munkák befejezését csak akkor vehetik tudomásul, ha a berendezéseket lepróbták, és azok a Vágányzári Utasításban illetve a Kezelési Szabályzatokban foglaltaknak megfelelően működnek.

Ha a munkák miatt az útátjárót fedező fénysorompót az önműködő üzemből ki kellett kapcsolni; a helyszínen levő, pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásért felelős munkavezető csak akkor közölheti a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás befejezését, ha az elzárt vágányon kikapcsolt fénysorompót a biztosítóberendezési munkavezető, vagy megbízottja az önműködő üzemmódra visszakapcsolta, és ezt a tényt távbeszélőn vagy írásban közölte a munka vezetőjével.

18.4.9.2. A pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásért felelős, helyszínen levő munkavezető valamennyi pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás tényleges befejezéséről köteles a mindazokat a forgalmi szolgálattevőket (forgalomszabályzót) értesíteni, akiktől a megkezdésre, illetőleg a meghosszabbításra engedélyt kapott.

Az értesített munkavállaló a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás megszűnését köteles a forgalmi vonalirányítóval közölni.

A pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásról értesített vonatkozó személyzetét a vágányzár, feszültségmentesítés, biztosítóberendezés kikapcsolás korábbi befejezéséről illetve lemondásáról értesíteni kell. Az értesítést legkésőbb az érintett szakaszra (vonalszakasz, állomás) vonatkozó indító állomás forgalmi szolgálattevője (forgalomszabályzó) köteles végrehajtani.

Értesítés az új vagy megváltoztatott helyzetről

18.4.10. 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 az állomási, a vonat- és a pályaszemélyzetet kimutathatóan, a vonatszemélyzetet pedig még ezenkívül a rendelkező és vonatindító állomásokon 14 napon át — az érintett szakágakkal történt előzetes egyeztetés alapján a személyzeti forduló sajátosságai miatt több napon át — írásbeli rendelkezéssel is értesíteni kell. **A központilag kiadott, a fentiekben foglalt kiadmányoknak (üzembe helyezés, vágányzári-, feszültségmentesítési utasítás stb.) az értesítési kötelezettségre vonatkozó rendelkezéseket tartalmaznia kell.**

A pályaműködtetői kapacitásigény felhasználás nyilvántartása

18.4.11. Állomásokon a pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásra vonatkozó (vágányzári, feszültségmentesítési, biztosítóberendezési kikapcsolás) utasítás tartalmát az erre a célra rendszeresített könyvben elő kell jegyezni.

A pályaműködtetői kapacitásigény felhasználásra vonatkozó mindenemű utasítást szolgálatátadáskor írásban és ténylegesen is át kell adni.

19. A FORGALMI SZOLGÁLAT VÉGZÉSE TÉLEN

Általános rendelkezés

19.1. A téli időjárási viszonyokra valamennyi szolgálati ágnak és valamennyi dolgozónak fel kell készülnie.

A felkészülésre és a végrehajtásra vonatkozó részletes rendelkezéseket a D.4.sz. Utasítás tartalmazza

Különleges rendelkezések a forgalmi szolgálat mikénti végzésére

19.2. A D.4.sz. Utasítás forgalmi szolgálattal kapcsolatos rendelkezésein kívül figyelembe kell venni a szakágra vonatkozó „Hálózati szintű téli forgalmi rendelkezéseket” is.

19.2.1. Az állomásfőnökök, a forgalmi szolgálattevők kötelesek kapcsolatot tartani a pályaszemélyzettel, a pályamesterrel és a szomszédos állomásokkal.

19.2.2. –

19.2.3. Ha kétvágányú pálya egyik vágányán hóéke, hóeltakarító menet dolgozik, akkor a másik vágányon is csak akkor szabad vonatot indítani, ha a hóéke, hóeltakarító menet megérkezett és a vezetője jelentette, hogy a vágány járható.

19.2.4. –

19.2.5. Ha a vonat a nyílt vonalon levő hóakadályban elakadt, akkor meg kell kísérelni a visszatolást vagy a vonat egy részével a menet folytatását.

Ha személyszállító vonatnál a menetet a vonat egy részével folytatják, akkor valamennyi utast át kell szállítani a továbbított vonatrészbe. A nyílt vonalon visszahagyott vonatrészt szükség esetén részletekben kell továbbítani.

19.2.6. Személyszállító vonatnál nem szabad a mozdonyt hóakadály áttörése céljából lekapcsolni a vonatról.

Hótorlaszban elakadt vonat fedezése

19.3. Hótorlaszban elakadt vonat fedezését, védelmét a vonatok fedezésére, védelmére vonatkozó előírások szerint kell végrehajtani. A hótorlaszban elakadt vonat kiszabadítása céljából közlekedő segélymenet személyzetét az elakadt vonat pontos helyéről Írásbeli rendelkezésen értesíteni kell (15.21.3.6. pont).

20. RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK

Rendkívüli intézkedések

20.1. Ha a rendkívüli esemény elhárítására vagy az okozott zavar megszüntetésére az Utasítás nem tartalmaz rendelkezéseket, akkor a dolgozók olyan intézkedéseket kötelesek tenni, amelyek megítélésük szerint az adott helyzetben a legeredményesebbek és legbiztonságosabbak.

20.1.1. Ha a mozdonyvezető a nyílt vonalon történt megállást a forgalmi vonalirányítónak jelentette, akkor a forgalmi vonalirányító a jelentés pontos időpontjának előjegyzése mellett indokolt esetben azonnal köteles a két érdekelt állomás szolgálattevőjét utasítani az önműködő biztosított térközjelzők Megállj! állásba állítására (15.19.1.7. p.).

20.1.2. Balesetről, továbbá minden olyan rendkívüli eseményről, amely balesetet vagy forgalmi zavart okozhat, a dolgozók közvetlen felettesüknek, a nyílt vonalról pedig valamelyik szomszédos állomás főnökének illetve forgalmi szolgálattevőjének azonnal kötelesek jelentést tenni.

A jelentést vevő dolgozó köteles az eseményről mindazokat a szolgálati helyeket illetve dolgozókat (forgalmi vonalirányítót, hatóságot, gépészeti telephelyet, pályahálózat működtető területi pályafenntartási szervezeti egységet, távközlési- és blokkmesteri szakaszt, az érdekelt rendelkező állomásokat stb.) értesíteni, akiknek közreműködésére az akadály elhárítása szempontjából szükség van, és ezekkel együtt intézkedni az akadály megszüntetésére illetve a közlekedés zavartalanságának biztosítására.

A szolgálatképtelenségeket, rendkívüli eseményeket, baleseteket, valamint a forgalom biztonságát veszélyeztető körülményeket Eseménykönyvben, **Eseménylapon** kell jelenteni.

20.1.3. Rendkívüli események alkalmával a segélynyújtásra vonatkozó előírásokat külön utasítás tartalmazza.

A rendkívüli események alkalmával szükséges értesítésekre vonatkozó előírásokat a Balesetvizsgálati Utasítás, valamint a Műszaki-mentési és Segélynyújtási Utasítás tartalmazza.

**Vonatok visszatartása
a pálya járhatatlansága
miatt**

20.2. Rendkívüli időjárás, **természeti csapás (sziklaomlás, sárlavina, földrengés stb.) alkalmával a pályahálózat működtető területi pályafenntartási szervezeti egység** által kijelölt dolgozó köteles a vonalat a legközelebbi vonat előtt bejárni, azt és a hidakat megfigyelni és megvizsgálni, valamint a szükséges biztonsági intézkedéseket megtenni. Ha a kijelölt bejárást végző dolgozónak a vonat biztonságos közlekedése szempontjából aggályai merülnek fel, akkor köteles a két szomszédos állomás főnökének vagy forgalmi szolgálattevőjének jelentést tenni.

Az értesített állomások addig nem indíthatnak vonatot, amíg a pálya járhatóságáról az illetékes **alkalmával a pályahálózat működtető területi pályafenntartási szervezeti egység** dolgozójától értesítést nem kaptak.

20.2.1. A pálya vizsgálata céljából szükség esetén kémszemlemeretet kell indítani.

20.2.2. Rendkívüli események alkalmával a forgalmi vonalirányító, az állomásfőnökök illetve a forgalmi szolgálattevők kötelesek intézkedni a vonattorlódások megakadályozása iránt.

**Személyek és áruk
továbbítása a pálya
járhatatlansága esetén**

20.3. Ha a pálya járhatatlansága miatt személyszállító vonatot kell visszatartani és a járhatatlan pályarésznél gyalog sem lehet átmenni, akkor az utasokat lehetőleg közúton kell arra a helyre szállítani, ahonnan a továbbutazás lehetséges.

20.3.1. Ha az utasokat nem lehet a járhatatlan pályarésznél átszállítani, vagy ha a beérkezett jelentések szerint az utazás a pálya további részéről sem folytatható, akkor ezt a körülményt közölni kell az utasokkal. Ilyenkor a vonatot a nyílt vonalról vissza kell tolni a mögöttes állomásra.

20.3.2. A továbbutazásra váró utasokat tájékoztatni kell a helyzet alakulásáról.

20.3.3. Áruk átszállítására az érintett vállalkozó vasúti társaságtól kell engedélyt kérni.

Az élőállatok és áruk védelme érdekében meg kell tenni a szükséges intézkedéseket.

Forgalmi akadályok bejelentése és az érdekeltek értesítése

20.4. A forgalmi akadályokról az értesítési rendben meghatározottak részére azonnal jelentést kell tenni, és a rendelkezési szakasz valamennyi állomását távbeszélőn értesíteni kell.

20.4.1. Hosszabb ideig tartó üzemzavar esetén a hálózati főüzemirányító a vonatforgalmat szüneteltetheti, a kiutalt menetvonalakat visszavonhatja, melyről a hálózat érdekelt dolgozóit, valamint a szomszédos pályahálózat működtetőt és az érintett vasútvállalatokat is értesíteni kell. Az értesítést követően az érintett vállalkozó vasúti társaságok kötelesek a szükséges intézkedéseket megtenni.

Az idegen vasutak értesítéséről a rendkívüli helyzeteket kezelő irányító köteles gondoskodni.

20.4.2. Ha a forgalom felvétele alkalmával a meghirdetett személyszállító vonatoknak csak egy részét helyezik forgalomba, akkor erről az utazóközönséget is értesíteni kell.

20.4.3. A forgalmi akadály elhárítási munkálatait vezető dolgozó köteles a munka menetéről tájékoztatni az állomásfőnököt illetve a forgalmi szolgálattevőt és közölni a pálya felszabadításának előre látható idejét. A pálya végleges felszabadulásáról az állomásfőnök illetve a forgalmi szolgálattevő köteles a rendelkezési szakasz valamennyi állomását, a szolgálati felsőbbiséget, a szolgálati felsőbbiség pedig a felügyeleti hatóságot értesíteni.

A vonatszemélyzet közreműködése segélynyújtás alkalmával

20.5. Baleset alkalmával, ha nincs orvos a vonaton, a sérült személyek elsősegélyben részesítését — a mentők megérkezéséig — a vonatszemélyzetnek kell a tőlük elvárható módon elvégezni.