

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

A KÖZÚTI VASUTAK SZÁMÁRA


Nemzeti Közlekedési Hatóság

Ütügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal
Vasúti Főosztály

JÓVÁHAGYOM

határozatban foglalt módosításokkal

UVHVF/NS/A/1342/2/2016 sz. alatt

Budapest, 2016. ok. 29. 

Vasúti Képzés és
Vizsgafelügyeleti Osztály

TARTALOMJEGYZÉK

1. AZ UTASÍTÁSOK HATÁLYA, TARTALMA, FOGALOMTÁR.....	6
1.1. Az Utasítások tartalma.....	6
1.2. Az Utasítás hatálya.....	6
1.3. Az Utasítás ismerete.....	6
1.4. Az Utasítás jóváhagyása, módosítása és hatálytalanítása.....	6
1.5. Az Utasítás kiegészítői.....	6
1.6. Végrehajtási utasítás kiadása.....	6
1.7. Kezelési szabályzat kiadása.....	7
1.8. Fogalomtár.....	7
F.1. SZÁMÚ JELZÉSI UTASÍTÁS.....	12
2. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK A JELZÉSEKRE, JELZŐKRE, JELZŐESZKÖZÖKRE.....	12
2.1. A jelzések szerepe.....	12
2.2. Jelzők.....	12
2.3. Jelzőeszközök.....	12
2.4. Követelmények a jelzések adásával szemben.....	12
2.5. A jelzések megfigyelése.....	12
2.6. Kétes jelzés.....	13
2.7. Egyidejű, eltérő értelmű jelzések.....	13
2.8. A jelzők elhelyezése.....	13
2.9. A jelzők és jelzőeszközök megóvása.....	13
3. JELZŐK.....	14
3.1. A jelzők csoportosítása forgalmi szempontból.....	14
3.2. Főjelzők.....	14
3.2.1. A háromfogalmú főjelző jelzései.....	14
3.2.2. A kétfogalmú főjelző jelzései.....	15
3.2.3. Az egyfogalmú főjelző jelzése.....	15
3.2.4. A főjelzők kiegészítő jelzései.....	15
3.2.4.1. Hívójelzés.....	15
3.2.4.2. Ellenmenet jelzés.....	15
3.3. Közúti holdfényjelzők (forgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékek).....	16
3.3.1. A holdfényjelzők jelzési képei.....	16
3.3.2. A három lámpából álló holdfényjelzők jelzései.....	16
3.4. Egyéb jelzők.....	18
3.4.1. Távvezérelt váltók jelzései.....	18
3.4.2. Váltóreteszjelző.....	19
3.4.3. A járművezető által távvezérléssel történő váltóállítás helyére figyelmeztető jelző.....	19
3.4.4. Főjelző vagy közúti fedezőjelző ellenőrző jelzője.....	20
3.4.5. Forgalomtechnikai összehangolás jelző.....	20
3.4.6. Forgalomtechnikai ellenőrző jelző.....	20
3.4.6.1. Állítástárolás időzítő jelző.....	21
3.4.7. Autóbusz-, trolibusz forgalom időszakosan a villamosvágányon jelző.....	21
3.4.8. A kocsiszíni kapun történő áthaladást engedélyező jelző.....	22
3.4.9. Vágányfoglaltság jelző.....	22
3.4.10. Megállóhely jelzőtábla.....	22
3.4.11. A kézi állítású, ellensúlyos váltó váltójelzőjének jelzései.....	24
3.4.12. A kézi állítású, ellensúlyos váltó állítóeszközjének jelzései.....	25
3.4.13. Mechanikus csúcspárkító szerkezettel vagy eszközzel felszerelt váltó jelzőtábla.....	25
3.4.14. Utánjáró, nem rögzített csúcspárkító jelzőtábla.....	25
3.4.15. A párhuzamos, egyidejű meneteket szabályzó jelzőtáblák.....	26
3.4.15.1. Tiltott egyidejű menetekre vonatkozó jelzőtáblák.....	26
3.4.15.2. Megengedett egyidejű menetekre vonatkozó jelzőtábla.....	26
3.4.16. Engedélyezett legnagyobb sebesség jelzőtábla.....	26
3.4.16.1. Pontszerű lassújel pályahiba miatt jelzőtábla.....	27
3.4.16.2. Lassújel munkavezetékre vonatkozóan jelzőtábla.....	27
3.4.17. Engedélyezett legnagyobb sebességgel járható pályaszakasz vége jelzőtábla.....	28
3.4.18. Megállj! jelzőtábla.....	28
3.4.19. Váltón engedélyezett sebesség jelzőtábla.....	28
3.4.20. Vágánykeresztződésen engedélyezett sebesség jelzőtábla.....	29

3.4.21. Biztonsági határjelző.....	29
3.4.22. Vágány kenve jelzőtábla	29
3.4.23. Úrszelvénybe nyúló létesítményre figyelmeztető jelzőtábla	30
3.4.24. Szakaszszigetelő jelző.....	30
3.4.24.1. Menetárammal nem járható szakaszszigetelő jelző.....	30
3.4.24.2. Menetárammal járható szakaszszigetelő jelző.....	30
3.4.25. Feszültséghatár jelzőtábla	30
3.4.26. Villamosszerelvény állj! jelzőtábla	31
3.4.27. Biztosított vágányutas biztosítási körzet eleje jelzőtábla	31
3.4.28. Biztosított vágányutas biztosítási körzet vége jelzőtábla	31
3.4.29. Kiegészítő jelzők.....	31
3.4.30. Megállás helye jelzőtábla	33
3.4.31. Váltó ráfutási szakasz kezdete jelzőtábla	33
3.4.32. Technikai figyelmeztető jelzőtábla	33
3.5 ÉRVÉNYTELEN ÉS HASZNÁLHATATLAN JELZŐK.....	34
3.5.1. Érvénytelen jelzők.....	34
3.5.2. Időszakosan érvénytelenített főjelző	34
3.5.3. Használhatatlan jelzők.....	34
4. KÉZI JELZÉSEK.....	35
4.1. Látható jelzések.....	35
4.1.1. Szabad jelzés	35
4.1.2. Lassan jelzés.....	35
4.1.3. Megállj jelzés	35
4.1.4. Jelzőbot alkalmazása	36
4.2. Hallható jelzések	36
4.2.1. Figyelj jelzés	36
4.2.2. Lassan jelzés.....	36
4.2.3. Megállj jelzés	36
4.2.4. Vészjelzés.....	36
4.2.5. Indulásjelzés.....	37
5. JELZÉSEK A JÁRMŰVEKEN	38
5.1. A járműveken feltüntetendő jelzések	38
5.1.1. Hatósági jelzés	38
5.1.2. Egyéb jelzések.....	38
5.2. A jármű külső részén levő jelzések	38
5.2.1. Homlokirányjelzés	38
5.2.2. Oldalirányjelzés.....	38
F.2. SZÁMÚ FORGALMI UTASÍTÁS	40
6. ÁLTALÁNOS FORGALMI RENDELKEZÉSEK.....	40
6.1. Alkalmasság a forgalmi szolgálat ellátására.....	40
6.2. Járművezetéshez szükséges iratok.....	40
6.3. A járművezetés gyakorlása.....	40
6.4. Magatartás és figyelem a forgalmi szolgálat ellátása közben.....	40
6.5. Dohányzás	41
6.6. A munkavégző képességre hátrányosan ható szer fogyasztása	41
6.7. A szolgálat megkezdése	41
6.8. A szolgálat átadás - átvétele, befejezése	41
6.9. Szolgálati hely elhagyása	42
6.10. Utasítások kiadása és végrehajtása.....	42
6.11. Utasok tájékoztatása.....	43
6.12. Felelősség.....	43
7. MENETREND, JÁRATOK MEGNEVEZÉSE	44
7.1. Menetrend	44
7.2. A menetrend betartása.....	44
7.3. Végállomás.....	44
7.4. Forgalmi járatok	44
7.5. Nem forgalmi járatok	44
8. VÁGÁNYOK, KITÉRŐK, VÁGÁNY- ÉS MUNKAVEZETÉK-KERESZTEZŐDÉSEK.....	46
8.1. Közúti vasúti pálya.....	46
8.2. A váltók alkatrészei forgalmi szempontból.....	46

8.2.1. Az alkatrészek felsorolása.....	46
8.2.2. Tősinék és csúcssín.....	46
8.2.3. A csúcssín szabályos állása	46
8.2.4. A csúcssín nem szabályos állása (félállás)	46
8.2.5. A váltó gyöke	46
8.2.6. Összekötő rúd.....	47
8.2.7. Csúcssínrögzítő szerkezet vagy eszköz.....	47
8.2.8. Állító szerkezet, állító rúd	47
8.2.9. Váltójelző.....	47
8.3. Váltók csúcssínjeinek rögzítése	47
8.4. Hasítható váltók	47
8.4.1. Utánjáró váltó.....	47
8.4.2. Rugós visszacsapó váltó.....	48
8.4.3. Visszacsapó váltó	48
8.4.4. Kulisszás, bilincses vagy rugós váltó	48
8.4.5. Vendégkiterő.....	48
8.5. Nem hasítható váltók.....	48
8.5.1. Kiszögelt, kiékelte váltó.....	49
8.6. Váltók használhatósága	49
8.6.1. A váltók használhatóságának a forgalmi feltételei	49
8.6.2. Eljárás, ha a váltók használhatóságának a forgalmi feltételei nem teljesülnek	50
8.6.3. Váltóállítást gátló szerkezettel ellátott váltók.....	50
8.7. Váltóállítási módok	51
8.8. Helyszíni kézi váltóállítás	51
8.9. Távvezérelt váltóállítás kezelő személy közreműködésével	51
8.10. Távvezérelt váltóállítás a járművezető közreműködésével	51
8.10.1. A távvezérelt váltóállítás általános szabályai	51
8.10.2. A szánszerkezettel, rádiós, vagy egyéb módon történő váltóállítás szabályai.....	52
8.10.3. Az állítástárolós kialakítású váltók állításának szabályai	52
8.11. A váltókon történő közlekedés általános szabályai	53
8.12. Áthaladás mechanikusan nem rögzített csúcssínű váltón.....	53
8.13. Áthaladás mechanikusan rögzített csúcssínű váltón.....	54
8.14. Összekötővágány.....	54
8.15. Vágánykereszteződések	54
8.16. Trolibusz munkavezeték-kereszteződések	55
8.17. Tolópad	55
9. JÁRMŰVEK BERENDEZÉSEI.....	56
9.1. A jármű műszaki állapota.....	56
9.2. A jármű műszaki hibája.....	56
9.3. Áramszedő	57
9.4. A járművek világítása	57
9.5. Túláramvédő berendezések, túláramkapcsoló.....	58
9.6. Irányváltó, iránykapcsoló	58
9.7. A közlekedésben résztvevők figyelmeztetésére szolgáló hangjelző berendezések	59
9.8. Visszapillantó berendezés (visszapillantó tükör, videó megfigyelő rendszer).....	59
9.9. Indulás (ajtózárás) jelző berendezés.....	59
9.10. Távműködtetésű ajtók	59
9.11. Homokszóró	60
9.12. Páramentesítő, ablaktörlő és ablakmosó berendezés	60
9.13. Vészjelző, utastéri vészfék, ajtóvésznyitó	60
9.14. Hangerősítő berendezés, utastájékoztató berendezés	61
9.15. Egyéb berendezések	61
9.16. Vezetőfülke	61
9.17. Éberségi berendezés	62
10. FÉKEZÉS ÉS FÉKBERENDEZÉSEK.....	63
10.1. Fékberendezések és fékezés	63
10.2. Üzemi fékberendezés és üzemi fékezés	63
10.3. Intenzív fékezés.....	63
10.4. Rögzítőfék és rögzítőfékezés.....	64
10.5. Sínfék	64

10.6. Vészfékezés.....	64
11. JÁRMŰVEK KÖZLEKEDÉSE.....	65
11.1. Jármű átvétele, elindulás a telephelyről	65
11.2. Beállítás a telephelyre	65
11.3. Jármű átadása és átvétele a váltás helyén	66
11.4. A jármű sebessége.....	66
11.5. Követési távolság	66
11.6. Álló jármű megközelítése.....	66
11.7. Megállás a megállóhelynél.....	67
11.8. Utasok le- és felszállása	67
11.9. Elindulás a megállóhelyről.....	67
11.10. Közlekedés a végállomások területén	68
11.11. Speciális közlekedési előírások két- vagy többvágányú pályaszakaszra.....	68
11.12. Tiltott egyidejű menetek.....	69
11.13. Elhaladás főjelző mellett	70
11.14. Közlekedés főjelző vagy közúti fedezőjelző ellenőrző jelzőjével ellátott helyeken.....	71
11.15. Közlekedés a jelző használhatatlansága esetén	71
11.16. Elhaladás a vágányhoz közel elhelyezkedő tárgy mellett.....	71
11.17. Közlekedés egyvágányú pályán	72
11.18. Közlekedés felbontott pálya, illetve pályamunkálatok helyén	72
11.19. Jármű fedezése	73
11.20. Közlekedés vasúti átjáróban.....	73
11.21. Áthaladás nyitott kocsiszíni kapun.....	73
12. RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK	74
12.1. Rendkívüli esemény	74
12.2. A jármű továbbhaladását akadályozó körülmények.....	74
12.3. Eljárás késés esetén	74
12.4. Eltérés az előírt útvonaltól.....	74
12.5. Közlekedés vízzel elöntött pályaszakaszon.....	74
12.6. Közlekedés helytelen vágányon	75
12.7. Eljárás a jármű műszaki hibája esetén.....	75
12.8. Járművek össze- és szétcsatolása	76
12.9. Jármű tolása.....	76
12.10. Tolás a járművezető közreműködésével állított elektromos váltóknál	76
12.11. Járművek vontatása	77
12.12. Vezetés köztes vagy hátsó vezetőfülkéből	77
12.13. Szerelvényszakadás.....	78
12.14. Közlekedés hibás munkavezeték alatt.....	78
12.15. Eljárás a hálózati feszültség kimaradása esetén	79
12.16. Kísiklás, elterelődés	79
12.17. Tűz a járművön	79
12.18. Eljárás a jármű ablaktörése esetén.....	80
12.19. Utas rosszullete	80
12.20. Jármű utasterének beszennyezése	80
12.21. Személy kizárása az utazásból	80
12.22. Talált tárgyak kezelése	80
12.23. Az utas kárigénye.....	81
12.24. Rosszullét a szolgálat ellátása közben.....	81
12.25. Összeütközés, személyi sérülés, károkozás, vágányvég záró szerkezetnek ütközés	81
1. MELLÉKLET	82
A váltókon való közlekedéskor engedélyezett általános sebességértékek:	82
2. MELLÉKLET	83
Közlekedés hegyipályán.....	83
3. MELLÉKLET	84
A teherjárat és munkagép közlekedésére vonatkozó külön szabályok	84
4. MELLÉKLET	86
A légfékes üzemi fékkel rendelkező és a nosztalgiajárművek közlekedésére vonatkozó külön szabályok	86
5. MELLÉKLET	92
A felsővezeték nélküli üzemre képes vasúti járművek közlekedésére vonatkozó külön szabályok.....	92

1. AZ UTASÍTÁSOK HATÁLYA, TARTALMA, FOGALOMTÁR

1.1. Az Utasítások tartalma

A Jelzési és forgalmi utasítás a közúti vasutak számára – továbbiakban: Utasítás – tartalmazza mindazokat a vasúti jelzéseket, figyelmeztető jelzőket és ezek alkalmazására, értelmezésére vonatkozó rendelkezéseket, továbbá a forgalmi feladatokra, illetve szolgálatra vonatkozó szabályokat, amelyeket az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól – továbbiakban: KRESZ – vonatkozó szabályain túlmenően alkalmazni kell.

1.2. Az Utasítás hatálya

Az Utasítás hatálya kiterjed valamennyi közúti villamosvasúti pályahálózatra, telephelyre, javítótelepre.

1.3. Az Utasítás ismerete

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

Az Utasítás 2. mellékletének ismerete csak azon munkavállalóknak kötelező, akik tevékenysége a hegyipályás közlekedéssel kapcsolatos. A 3. melléklet ismerete csak azon munkavállalóknak kötelező, akik tevékenysége a teherjárat, illetve munkagép közlekedésével összefügg. A 4. melléklet ismerete csak azon munkavállalóknak kötelező, akik tevékenysége a légfékes üzemi fékkel rendelkező, illetve a nosztalgiajárművekkel összefügg. Az 5. melléklet ismerete azok számára kötelező, akik nem villamos üzemű járművekkel közlekednek az Utasítás hatálya alá tartozó pályákon.

Utasítással el kell látni az Utasítás tartalmából oktatásra, illetve vizsgára kötelezett munkavállalókat. Az Utasításban előírt jelzőeszközökkel (például jelzősíp) való ellátást végrehajtási utasításban kell meghatározni.

1.4. Az Utasítás jóváhagyása, módosítása és hatálytalanítása

Az Utasítás jóváhagyása a közlekedési hatóság hatáskörébe tartozik. Az Utasítást a vasúti társaság vezetője, vagy a vasúttársaság irányítási rendszerében meghatározott szakterület vezetőjének írásos rendelkezésével kell életbe léptetni. Ugyanilyen írásos utasításban kell közölni az érdekelt munkavállalókkal a módosítást vagy hatálytalanítást is.

1.5. Az Utasítás kiegészítői

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

1.6. Végrehajtási utasítás kiadása

Végrehajtási utasításban kell szabályozni a forgalom lebonyolításával kapcsolatos feladatokat minden olyan esetben, amikor:

- az Utasítás azt előírja,
- az Utasítás nem tartalmaz végrehajtási szabályokat valamely munka elvégzésére,
- a munka, vagy az adott hely sajátos viszonyai miatt csak helyi intézkedéssel biztosítható a feladat egységes végrehajtása,
- főjelzővel biztosított vasúti átjárón történik a közlekedés (a végrehajtási utasítást az idegen pályahálózatot kezelő társasággal közösen kell kiadni).

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

1.7. Kezelési szabályzat kiadása

Kezelési szabályzatban kell ismertetni:

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

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

1.8. Fogalomtár

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

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

Teherszállításra berendezett szerelvényeknél, illetve szerelvény tolásánál, vagy vontatásánál mindazon berendezések összessége, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a szerelvénybe tartozó járművek biztonságos vontatása, illetve tolása a vonó, illetve a toló szerelvényvel történhessen.

Csonkavágány: a villamospályának olyan kialakítása, amelynek csak egyik végéhez csatlakozik nyílt pálya, tehát a beérkezett jármű részére nincs továbbhaladási lehetőség.

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

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

Fékbberendezés: a járműre ható fékezőerő létesítésére és a mozgási energia átalakítására szolgáló berendezés.

Fonódó vágányok: a közúti vasúti pálya speciális kialakítása, ahol a vágánytengely távolság kisebb, mint a nyomtávolság. Forgalmi szempontból az ilyen pálya egyvágányú pályának minősül.

Fordító személy: olyan személy, aki a jármű végállomáson történő visszafogását segíti úgy, hogy vagy a járművezető által elhagyott, vagy a hátsó vezetőállásban helyezkedik el, és bizonyos járműmozgatási tevékenységet ő hajt végre.

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

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

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

Hajtókar: a mechanikus csúcstörögztéssel ellátott, elektromos motorral és a hozzákapcsolt csigás belső dörzskapcsolattal rendelkező hajtóművel működtetett váltó kézi állítására rendszeresített eszköz. A motoros működésű váltók kézi átállítását csak hajtókarral, és csak az arra kiképzett és beosztott dolgozó végezheti.

Hatósági vizsgabiztos: vizsgáztatást végző hatósági személy.

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

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

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

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

Jármű: a közúti vasúti pályán közlekedő vasúti jármű vagy járműkombináció (szerelvény).

Járműkísérő: olyan munkavállaló, aki érvényes *kísérő* alapvizsgálattal rendelkezik, és a forgalomban részt vevő járművön a szükséges, Utasításban előírt forgalmi és egyéb feladatokat ellátja.

Járműmegfutamodás: olyan esemény, amikor a leállított vasúti jármű a munkavállalók szándékán kívül elmozdul.

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

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

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

Kényszerfékezés: a fékezésnek az a módja, amikor a fékezés a járművezető akaratától függetlenül történik.

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

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

A kitérő részei:

- váltó,

- keresztezés,
- a kettőt összekötő vágányzat (közbenső rész).

Megcsúszási pályaszakasz: a jármű által bejárható vágányutat követő, a vágányút végpontjától szabadon tartandó pályaszakasz az esetlegesen bekövetkező, nem kívánt túlfutás esetére a jármű vészfékezéssel történő megálláshoz.

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

Menetszabályzó: a menetkapcsoló vagy vezérlőkapcsoló működtetésére szolgáló kezelőszerv.

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

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

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

Munkát közvetlenül irányító személy: az a munkavállaló, aki munkakörénél fogva a vasúti társaság munkavállalója felett az adott helyszínen vagy szituációban a legmagasabb szintű, szakterületére vonatkozó utasításadási joggal rendelkezik.

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

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

Oldalvédelem: a vágányútnak továbbhaladást tiltó főjelzővel, illetve mechanikus csúcssínrögzítéssel, folyamatos végállás-ellenőrzéssel rendelkező, lezárt védőállású váltóval történő védelme.

Önműködő vonó- és ütközőkészülék: olyan berendezés, mellyel a járművek összezsugorítása önműködően, a járművek összetolása által meggyógyul, szétkapcsolásukat a két kocsik között való bemenetel nélkül lehet elvégezni.

Pilóta: olyan személy, aki adott útvonalra kiterjedő hatályú tanúsítvánnyal rendelkezik, a járművezető nyelvét beszéli, a jármű megállítására ki van képezve, és vezetés közben a járművezető mellett tartózkodik.

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

Ráfutási szakasz: A váltó csúcsa előtt az a foglaltság érzékelővel ellátott biztonsági távolság, amelynek elejétől a jármű a váltó csúcsát annak teljes átállása után éri el.

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

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

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

Szabaddátolás korlátozottsága: a napszaknak megfelelő jelzéseket és a pályát természetes vagy mesterséges létesítmények, illetve akadályok miatt a járműről a legnagyobb sebességhez

tartozó féktávolságból, egyéb mozgásoknál, pedig a mozgásszabályozáshoz szükséges távolságból folyamatosan nem lehet látni.

Szakaszzigetelő: olyan szerkezeti elem, amely egyrészt biztosítja a munkavezeték áramköreinek villamos szétválasztását, másrészt pedig lehetővé teszi az áramszedőnek a pályára engedélyezett sebességgel történő áthaladását.

Szerelvény: több járműből álló egység, függetlenül attól, hogy a járművek összecsatolása állandó jellegű-e vagy sem. A több járműből álló szerelvény a szerelvény típusától valamint rendeltetésétől függően a forgalomban lehet megbontható, vagy nem megbontható.

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

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

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

Szolgálati menetrend: olyan, belső használatú menetrend, amely tartalmazza a részmenetidőket, a ki- és beállásokat, egyvágányú pályán a találkozási helyeket, valamint azt, hogy mely forgalmi számú járattal kell a forgalmi kitérőkben találkozni.

Tabulátorkezelő: a távolról állítható váltó(k) és főjelzők távvezérléssel – a berendezés kezelőpultjáról – történő állításával, ellenőrzésével megbízott munkavállaló. Az adott végállomást érintő viszonylatokra beosztott járművezetők felett intézkedési jogkörrel rendelkezik.

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

Teherjárat: teherszállítás céljából közlekedő nem forgalmi járat.

Tolópad: olyan pályát helyettesítő műtárgy, amely a párhuzamos vágányok között elmozdítható pályaszakasz útján létesít kapcsolatot.

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

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

Vasúttársaság alkalmazásában álló, intézkedésre jogosult munkavállaló: a közúti vasúti társaság egyéb jogszabályokban előírt vizsgával rendelkező alkalmazottja, akit közvetlenül érvényesíthető rendelkezési, illetve irányítói jog illet meg a forgalom lebonyolítását érintő kérdésekben.

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

Vágánykereszteződés: a vasúti pálya olyan kialakítása, ahol mindegyik sínszálnál megszakad a sínkorona folyamatossága, így lehetővé teszi a keresztező irányból érkező szerelvények saját vágányukon történő folyamatos továbbhaladását.

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

- **Biztosított vágányút:** olyan vágányút, ahol
 - a vágányútba eső váltók lezárásra és csúcspínjeik rögzítésre kerültek,
 - a tiltott egyidejű menetek kizárásra kerültek,
 - biztosított az oldalvédelem (védőállásban lezárt váltóval vagy egyéb berendezéssel),
 - a főjelzőknél megcsúszási távolság, a váltóknál ráfutási szakasz került kialakításra,
 - az érintett pályaszakaszok foglaltságának ellenőrzése folyamatos,

- az érintett pályaszakaszokba eső útátjárókat biztosító berendezés lezárt állapotba került, és a lezárt állapot ellenőrzése folyamatos (**50 km/h** sebességig a közúti vagy gyalogos átjárót nem kell biztosítani),
- a főjelzők és a vágányútba eső váltók, a főjelzők és a foglaltság érzékelő elemek, valamint a főjelzők és az útátjárót biztosító berendezések között szerkezeti függés áll fenn.
- **Nem biztosított vágányút:** olyan vágányút, ahol a biztosított vágányút fogalmánál leírt feltételek közül legalább egy nem teljesül.

Vágányvég záró szerkezet: olyan vágánylezáró elem, amely megakadályozza a járművek elzárt területre jutását, illetve vágányon történő túlfutását. Vágányvég záró szerkezet lehet:

- ütközőbak;
- a sínszálakra hegesztett vágányvég záró tuskók és keresztirányú tömbsín egyidejű alkalmazása.

Vágányzár: vágány vagy pályaszakasz időleges kizárása a forgalomból.

Váltó: a váltó a kitérőnek az a része, amely a járművet az eredeti haladási irányának megfelelően vagy attól eltérően jobbra vagy balra, más vágányra tereli. A váltó ellátható váltójelzővel.

Váltófelvágás: a váltóra való ráhaladásnak az a módja, amikor a gyök felől közlekedő jármű részére helytelenül álló, nem hasítható váltót a jármű kerekeinek nyomkarimái átállítják. Váltót felválni tilos!

Váltóhasítás: a váltóra való ráhaladásnak az a módja, amikor a gyök felől közlekedő jármű részére helytelenül álló váltót a jármű kerekeinek nyomkarimái a váltó szerkezete által megengedett módon átállítják.

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

Váltó védőállása: valamely váltónak az az állása, amely a jármű veszélytelen irányba terelésével megakadályozza a másik vágányon lévő jármű veszélyeztetését.

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

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

Vészfékezésnek nevezzük, amikor előre nem látható ok miatt kell a jármű sebességét csökkenteni, vagy a járművet a lehető legrövidebb úton megállítani. Ilyenkor a jármű típusától függően a vezérlőkapcsolóval vészfék állásba kell kapcsolni, illetve a maximális hatással működtetett üzemi fék mellett a sínféket és a homokszórót is működtetni kell.

Villamosfékezés: olyan fékezés, amikor a generátorként működő motorban előállított villamos energia az ellenállásokban hővé alakul át vagy egyéb módon felhasználásra kerül (pl. visszatáplálódik a felsővezetékbe).

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

F.1. SZÁMÚ JELZÉSI UTASÍTÁS

2. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK A JELZÉSEKRE, JELZŐKRE, JELZŐESZKÖZÖKRE

2.1. A jelzések szerepe

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

2.2. Jelzők

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

2.3. Jelzőeszközök

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

2.4. Követelmények a jelzések adásával szemben

A közúti vasúti forgalom szabályozására – a KRESZ jelzésein túlmenően – csak az Utasításban meghatározott jelzéseket, jelzőket, és jelzőeszközöket szabad használni.

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

Testtel és arccal a jármű vezetője felé fordulva kell kézi jelzőeszközzel jelzést adni, ettől csak tolás közben, csatoláskor, vagy mozgó járművön történő jelzésadáskor szabad eltérni.

A két vagy több társaság által közösen használt pályaszakaszon alkalmazott jelzésrendszert a pályaszakaszra vagy a két pályahálózat csatlakozási pontjára vonatkozó végrehajtási utasításban kell részletesen szabályozni.

2.5. A jelzések megfigyelése

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

Ha a mozgás folytatásához jelzésadásra van szükség, de a jelzés nem látható vagy hallható, azonnal meg kell állni. Elindulni csak a szükséges jelzés, illetve a jelzésadó személy szóbeli utasítása alapján szabad.

2.6. Kétes jelzés

Kétesnek kell minősíteni az olyan jelzést, amelynek értelme nem világos, nem meghatározott, más jelzéssel összetéveszthető, adása nem utasításszerű vagy hiányos. Személy által adott kétes jelzés esetén a járművet azonnal meg kell állítani, az álló járművel pedig a helyzet tisztázásáig elindulni tilos. Jelző által adott kétes jelzés észlelése esetén is meg kell állni, és az Utasítás **11.15.** pontjában leírtak szerint kell eljárni.

2.7. Egyidejű, eltérő értelmű jelzések

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

2.8. A jelzők elhelyezése

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

2.9. A jelzők és jelzőeszközök megóvása

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

3. JELZŐK

3.1. A jelzők csoportosítása forgalmi szempontból

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

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

Egyéb jelzők: a fenti kategóriákba nem tartozó jelzők.

3.2. Főjelzők

A főjelzők lehetnek egy-, két- és háromfogalmúak. Jelzéseik a továbbhaladást tiltják vagy engedélyezik.

3.2.1. A háromfogalmú főjelző jelzései

Tilos a továbbhaladás

Egy vörös fény a jelzőlapon (1. ábra).

Jelentése: a jelző előtt meg kell állni.

Szabad a továbbhaladás egyenes irányban

Egy zöld fény a jelzőlapon (2.a ábra).

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

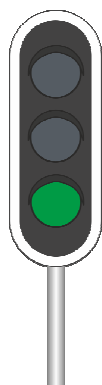
Szabad a továbbhaladás kitérő irányban

Két zöld fény a jelzőlapon (2.b ábra).

Jelentése: a jelző mellett szabad az elhaladás, a jelzőt követő első csúccsal szemben fekvő váltó kitérő irányban áll. Biztosított vágányutas biztosítási körzetben a jelzőt követő biztosítási pályaszakaszban lévő valamelyik csúccsal szemben fekvő váltó kitérő irányú állását jelzi.



1. ábra



2.a ábra



2.b ábra

3.2.2. A kétfogalmú főjelző jelzései

Tilos a továbbhaladás

Egy vörös fény a jelzőlapon (3. ábra).

Jelentése: a jelző előtt meg kell állni.

Szabad a továbbhaladás

Egy zöld fény a jelzőlapon (4. ábra).

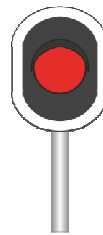
Jelentése: a jelző mellett szabad az elhaladás.



3. ábra



4. ábra



5. ábra

3.2.3. Az egyfogalmú főjelző jelzése

Tilos a továbbhaladás

Egy vörös fény a jelzőlapon (5. ábra).

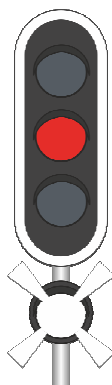
Jelentése: a jelző előtt meg kell állni.

3.2.4. A főjelzők kiegészítő jelzései

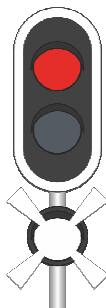
3.2.4.1. Hívójelzés

A *Tilos a továbbhaladás* jelzést mutató jelzésekép alatt külön jelzőlapon egy villogó fehér fény (6.a-c ábra).

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



6.a ábra



6.b ábra



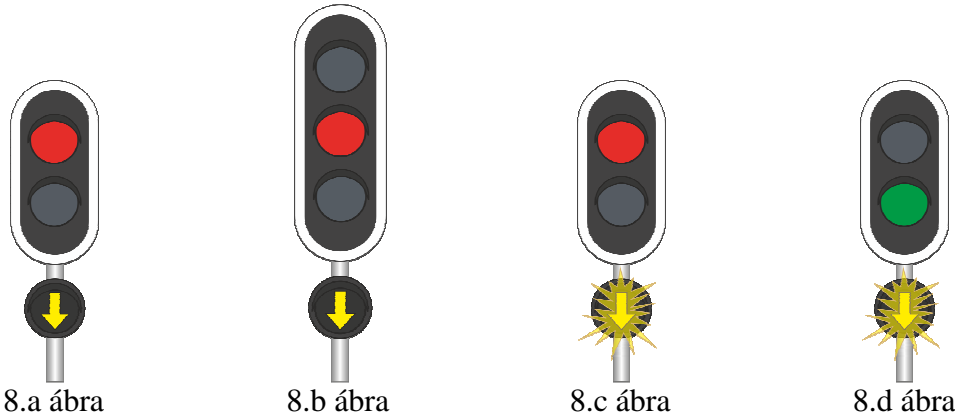
6.c ábra

3.2.4.2. Ellenmenet jelzés

Tilos a továbbhaladás jelzést mutató jelzésekép alatt külön jelzőlapon egy világító, lefelé mutató sárga nyíl (8.a és 8.b ábra).

Jelentése: arról tájékoztatja a járművezetőt, hogy az egyvágányú (fonódó) pályaszakaszon ellenirányból jármű közlekedik.

Ha a *Tilos a továbbhaladás* vagy *Szabad a továbbhaladás* jelzést mutató jelzésekép alatt lévő külön jelzőlapon a lefelé mutató sárga nyíl villog (8.c és 8.d ábra), akkor az arról **tájékoztatja a járművezetőt, hogy az egyvágányú (fonódó) pályaszakasz kezdeténél elhelyezett főjelző előtt ellenirányban jármű van.**



Ha a jelzőt követő első csúccsal szemben fekvő váltó egyik ága egyvágányú pályához csatlakozik, akkor a vonalszakasz-foglaltság jelző háromfogalmú főjelző alatt is elhelyezhető. Az ellenmenet jelzővel kiegészített főjelzőnél történő közlekedés részletes szabályait végrehajtási utasításban kell szabályozni.

3.3. Közúti holdfényjelzők (forgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékek)

3.3.1. A holdfényjelzők jelzési képei

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

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

3.3.2. A három lámpából álló holdfényjelzők jelzései

Tilos jelzés

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

Jelentése: az útkereszteződés, a kijelölt gyalogos-átkelőhely, illetőleg a megállás helyét jelző útburkolati jel, ezek hiányában a fényjelző készülék előtt meg kell állni.

A jelzést meghaladni csak rendőr, vagy a KRESZ-ben foglalt más hatóság forgalom irányítására, ellenőrzésére jogosult képviselőjének utasítására szabad.

Előkészítő jelzés

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

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

Szabad jelzés

Kettő vagy három fehér fény az alsó lámpában. A fények elhelyezkedése a továbbhaladás irányát jelzi (11-16. ábra).

Jelentése: a fények elhelyezkedésének megfelelő irányba szabad továbbhaladni.

Kiegészítő szabad jelzés

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

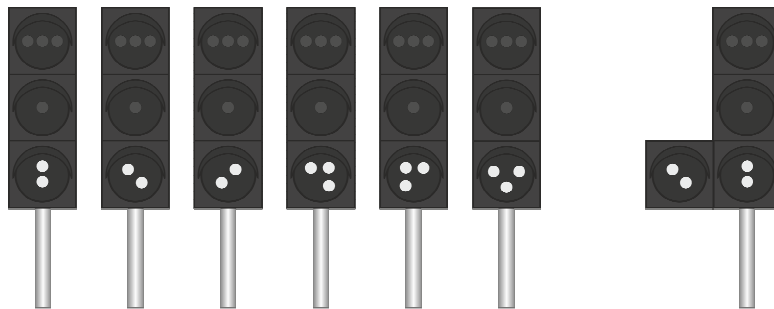
Jelentése: a fények elhelyezkedésének megfelelő irányban – a holdfényjelző készülék más fényjelzésétől függetlenül – tovább szabad haladni.



9. ábra



10. ábra



11-16. ábra

16.a ábra

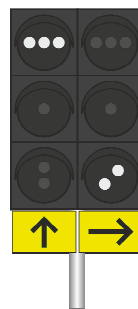
Átmeneti jelzés

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

Jelentése: a forgalom iránya változik, tilos jelzés következik. Az útkereszteződés, a kijelölt gyalogos-átkelőhely, illetve a megállás helyét jelző útburkolati jel, ezek hiányában a fényjelző készülék előtt meg kell állni. Ha – a pályaszakaszra engedélyezett legnagyobb sebesség figyelembe vételével – biztonságosan megállni már nem lehet, az útkereszteződésen, a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen, illetőleg a megállás helyét jelző útburkolati jelen, ezek hiányában a fényjelző készülék mellett mielőbb át, illetve el kell haladni.



17. ábra



18. ábra

Egyéb jelzések a holdfényjelzőn

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

Egymás mellett több holdfényjelző is elhelyezhető abban az esetben, ha a holdfényjelzőt követő első csúccsal szemben fekvő váltó elágazást létesít. Ebben az esetben kiegészítő jelzővel jelezhető, hogy a holdfényjelző hatálya csak a nyíl irányában áll fenn (18. ábra).

3.4. Egyéb jelzők

3.4.1. Távvezérelt váltók jelzései

A távvezérelt váltókat váltójelzővel kell ellátni. A járművezető által állított váltók váltójelzőit úgy kell elhelyezni, hogy a váltóállítás után a járművezető meg tudjon győződni az elektromos retesz működéséről is.

Kézi váltóállítást kell alkalmazni:

- a váltójelző irányfényeinek és a váltóval szerkezeti függésben álló háromfogalmú főjelző egyidejű zavara esetén,
- csak váltójelzővel ellátott váltónál a váltójelző irányfényeinek zavara esetén,
- csak háromfogalmú főjelzővel ellátott váltónál a háromfogalmú főjelző zavara esetén,
- az időszakosan érvénytelenített főjelzőket (Utasítás 3.5.2. pont) követő váltóknál a táblán megjelölt időtartamon belül, ha egyik lámpájuk sem világít,
- ha a váltóhoz tartozó, a járművezető által távvezérléssel történő váltóállítás helyére figyelmeztető jelzőn érvénytelenítő jelzést helyeztek el (Utasítás 3.5.1. pont), mert ilyen esetben a váltóállító berendezés kikapcsolt állapotban van.

Amennyiben a helyi viszonyok (például szabadlátás korlátozottsága) szükségessé teszik, a váltójelzőt a váltóállítás helyénél és a váltónál is el kell helyezni.

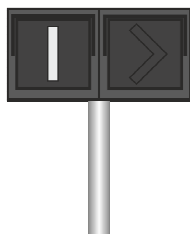
Nem szükséges váltójelző elhelyezése ahhoz a nem a járművezető által állított távvezérelt váltóhoz, amelyhez olyan háromfogalmú főjelző tartozik, amely a váltóval szerkezeti függésben van.

Ha a váltójelző az állítástárolásra vonatkozó kiegészítő jelzővel van megjelölve (Utasítás 3.4.29. pont, 72.f ábra), akkor a jelzési kép a tárolt állítási parancsról ad információt.

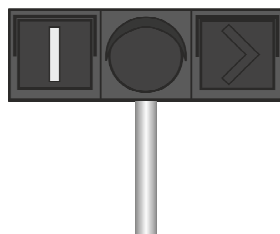
A váltójelző jelzései:

A váltó egyenes irányban áll

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



19. ábra



20. ábra



21. ábra

A váltó kitérő irányban áll

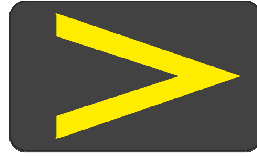
A váltójelző jelzőlapján fekete mezőben a kitérés iránya felé mutató nyílhegy alakú fehér, sárga vagy vörös fény (22-24. ábra).



22. ábra



23. ábra



24. ábra

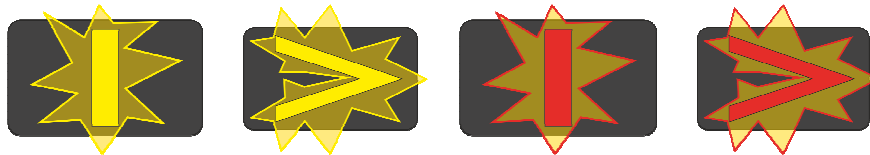
3.4.2. Váltóreteszelő jelző

A váltójelző jelzőlapján kör alakú sárgán világító fény (25. ábra), amely a váltó elektromos reteszelését jelzi. A 21. és 24. ábra szerinti kialakítású, egyoptikás váltójelzőn az irányfény villogása jelzi a váltó elektromosan reteszelt állapotát (26. ábra).

Jelentése: a váltó elektromosan reteszelt állapotban van.



25. ábra



26. ábra

Az egyoptikás váltójelzőn a váltó állításakor a csúcssínek reteszelődéskéig egy fehér, sárga vagy vörös kör alakú fény látható (27. ábra).

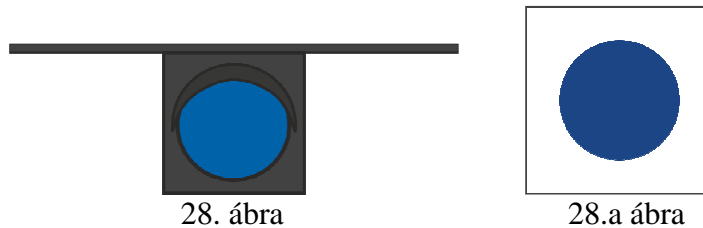


27. ábra

3.4.3. A járművezető által távvezérléssel történő váltóállítás helyére figyelmeztető jelző

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

A járművezető által távvezérléssel történő váltóállítás helyére figyelmeztető jelző alatt az Utasítás **8.10.** pontjában meghatározott módon szabad elhaladni.



28. ábra

28.a ábra

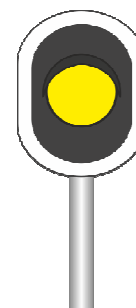
3.4.4. Főjelző vagy közúti fedezőjelző ellenőrző jelzője

Sötét alapállású, egyfogalmú jelző, amelynek jelzésadáskor jelzőlapján sárga fény világít (29. ábra).

Jelentése: a pályát keresztező közúton közlekedő járművek részére elhelyezett, a közúti fedezőjelző ellenőrző jelzőjével kényszerkapcsolatban lévő, két lámpából álló fényjelző készülék (közúti fedezőjelző) a továbbhaladás tilalmát jelzi.

Amennyiben a jelző főjelző után kerül elhelyezésre, úgy az ellenőrző jelző jelzéseképe arról tájékoztatja a járművezetőt, hogy a jármű mögötti főjelző *Tilos a továbbhaladás!* jelzést mutat. Ha a főjelzőn *Szabad a továbbhaladás!* jelzés látható, akkor az ellenőrző jelző sötét.

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



29. ábra

3.4.5. Forgalmotechnikai összehangolás jelző

Sötét alapállású, egy lámpából álló jelző, amelyben jelzésadáskor sárga fényben a továbbhaladás irányát jelző fekete pontok láthatók. A fekete pontok elhelyezkedése az előjelzett iránynak megfelelő (30.a ábra). A következő főjelzővel vagy holdfényjelzővel összefüggésben működő előjelző lámpa.

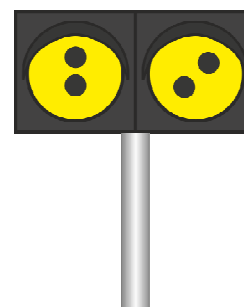
Jelentése: a járműnek – ha a forgalmi körülmények mást nem indokolnak – akkor célszerű elindulnia a megállóhelyről, vagy áthaladnia az ellenőrző ponton, amikor a jelző világít, hogy a következő főjelzőhöz vagy holdfényjelzőhöz annak szabad jelzésére érkezzen.

A jelző villogó állapota azt jelzi, hogy a vonatkozó közúti jelzőberendezés sárga villogó üzemmódban működik.

Egymás mellett több forgalmotechnikai összehangolás jelző is elhelyezhető abban az esetben, ha a hozzájuk tartozó fő- vagy holdfényjelzőt követő első csúccsal szemben fekvő váltó elágazást létesít. Ebben az esetben a továbbhaladás irányát jelző fekete pontok helyzete jelzi, hogy a forgalmotechnikai összehangolás jelző jelzése melyik jelzőre vonatkozik (például a 30.b ábra szerint).



30.a ábra



30.b ábra

3.4.6. Forgalmotechnikai ellenőrző jelző

Sötét alapállású, egy lámpából álló jelző, amelyben jelzésadáskor egy talpára állított sárga háromszög világít (31. ábra).

Jelentése: a jármű forgalmától függő üzemmódban működő jelzőberendezés a jármű bejelentkezését fogadta. A forgalmotechnikai ellenőrző jelzőt a jelzővel együtt kell elhelyezni (31.a-c ábra).

Sikertelen bejelentkezés esetén a hibát a járművezető munkáját közvetlenül irányító személy részére jelezni kell. A bejelentkezést ilyenkor manuális úton kell elvégezni (pl. a jelzőhöz tartozó nyomógomb megnyomásával).



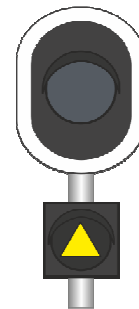
31. ábra



31.a ábra



31.b ábra



31.c ábra

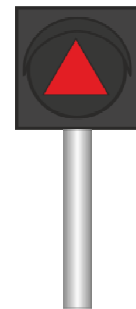
3.4.6.1. Állítástárolás időzítő jelző

Sötét alapállású, egy lámpából álló jelző, amelyben jelzésadáskor egy talpára állított vörös háromszög világít (32. ábra). A jelzőt az állítástárolós rendszerű váltóállító berendezéshez tartozó szánszerkezetnél – annak hiányában az első, rádiós vagy egyéb módon történő váltóállítás helyénél – kell elhelyezni.

Jelentése: az állítástárolós rendszerű váltóállító berendezés fogadta a jármű bejelentkezését, és addig világít, ameddig újabb váltóállítási parancs fogadására a berendezés nem képes (az állítástárolás tiltása időzítve van), ilyenkor a váltóállítás helyére behaladni tilos.

Ezen időtartam alatt a berendezés nem fogad újabb váltóállítási parancsot annak érdekében, hogy a több áramszedővel, vagy több távvezérelt váltóállítási móddal rendelkező jármű nem kívánt tárolási igényeit megakadályozza.

Ha az állítástárolás időzítő jelző világít, de a váltóállítás helye és a hozzá tartozó kitérő vége közötti pályaszakaszban másik jármű nem tartózkodik, és erről a járművezető egyértelműen meg tudott győződni, akkor a berendezés rendellenes működése ellenére és azt figyelembe véve behaladhat a távvezérléssel történő váltóállítás helyére. Az esetet jelenteni kell a járművezető munkáját közvetlenül irányító személynek.



32. ábra

3.4.7. Autóbusz-, trolibusz forgalom időszakosan a villamosvágányon jelző

Rendszerint a holdfényjelzővel egy oszlopon elhelyezett sötét alapállású jelző, amelyben jelzésadáskor fehér X alakú fény világít (33. ábra).

Jelentése: a következő pályaszakaszban a villamosvágányon autóbusz-, trolibusz forgalomra kell számítani.

A jelzőt olyan pályaszakaszok elején kell elhelyezni, ahol az autóbusz- vagy trolibusz forgalom csak időszakosan halad a villamosvágányokon. Abban az időszakban működik, amikor az autóbuszok, trolibuszok a villamosvágányra vannak terelve. A jelző hatályát végrehajtási utasításban kell szabályozni.



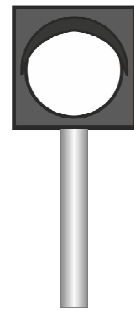
33. ábra

3.4.8. A kocsiszíni kapun történő áthaladást engedélyező jelző

Sötét alapállású, egyfogalmú jelző, jelzésadáskor jelzőlapján fehér fény világít (34. ábra).

Jelentése: az áramszedő folyamatos áthaladásának akadálya nincs. A nyitott kocsiszíni kapun az Utasítás 11.21. pontjában meghatározott módon szabad közlekedni.

A jelző a kocsiszíni kapu mindkét oldalán a felsővezeték közelében helyezhető el.

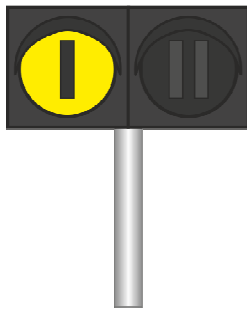


34. ábra

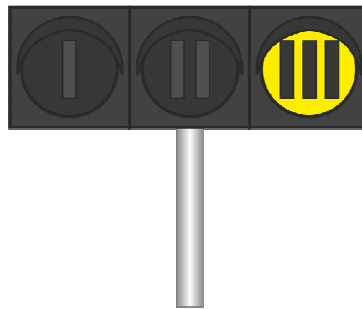
3.4.9. Vágányfoglaltság jelző

Sötét alapállású, két vagy több – egymás mellé vagy alá helyezett – lámpából álló jelző (35.a és 35.b ábra). Jelzésadáskor sárga fénnnyel világít, benne fekete jelzéssel a vágány száma.

Jelentése: amennyiben a jelző világít, akkor a jelzésképen jelölt vágány foglalt. A jelzőnél való közlekedés szabályait végrehajtási utasításban kell szabályozni.



35.a ábra



35.b ábra

3.4.10. Megállóhely jelzőtábla

A közúti vasúti járművek megállóhelyét a KRESZ szerinti tájékoztatást adó jelzőtábla jelzi (36. ábra). A tábla kétoldalas kivitelben is elhelyezhető.

A megállóhely jellegére a megállóhely jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla utal. A kiegészítő tábla fehér alapszínű, rajta egyes megállóhelyen egy fekete színű M betű, kettős megállóhelyen két darab fekete színű M betű látható (36.a-b ábrák). Biztonsági megállóhelyen az M betű(k) színe vörös (36.c-d ábrák). Az Utasítás 11.7. pontja szerint sebességcsökkentés nélkül kihagyható megállóhelyen az M betű(k) színe zöld (36.e-f ábrák). A kiegészítő táblák készülhetnek fordított színösszeállításban is, ilyenkor a fekete, vörös vagy zöld alapon fehér betűket kell használni. A megállóhely jellegére utaló táblán a megállóhely neve is feltüntethető (37.a-f ábrák).



36. ábra



36.a ábra



36.b ábra



36.c ábra



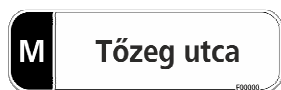
36.d ábra



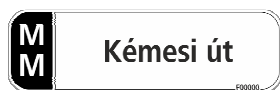
36.e ábra



36.f ábra



37.a ábra



37.b ábra



37.c ábra



37.d ábra



37.e ábra



37.f ábra

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



38.a ábra



38.b ábra



38.c ábra



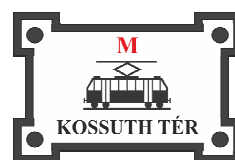
38.d ábra



39.a ábra



39.b ábra



39.c ábra



39.d ábra



40.a ábra



40.b ábra



40.c ábra



40.d ábra



41.a ábra



42.a ábra



41.b ábra



42.b ábra

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

Leszállóhely

43.a ábra

Szükségleszállóhely

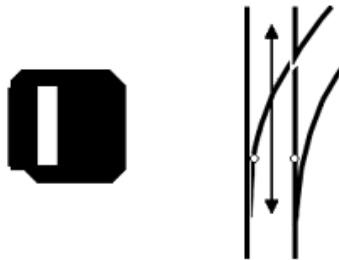
43.b ábra

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

3.4.11. A kézi állítású, ellensúlyos váltó váltójelzőjének jelzései

A váltó a csúccsal szemben és a gyök felől haladó jármű részére egyaránt egyenes irányban áll.

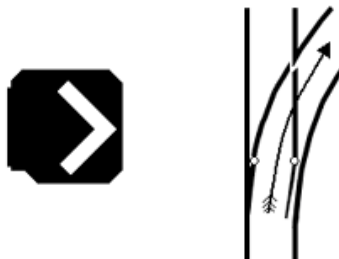
Fekete mezőben egy függőleges helyzetű fehér téglalap (44. ábra).



44. ábra

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

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



45. ábra

A váltó a gyök felől haladó jármű részére kitérő irányban áll.

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



46. ábra

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

3.4.12. A kézi állítású, ellensúlyos váltó állítókészülékének jelzései

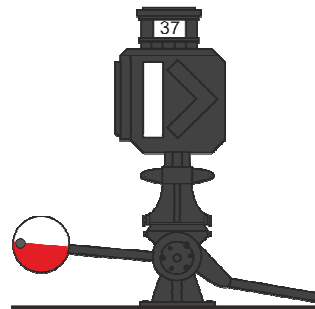
Az ellensúlyos váltók ellensúlyai fehér-vörös színűek. Az ellensúly a csúccsal szemben és a gyök felől közlekedő jármű vezetője részére egyaránt jelzést ad.

A váltó egyenes irányban áll:

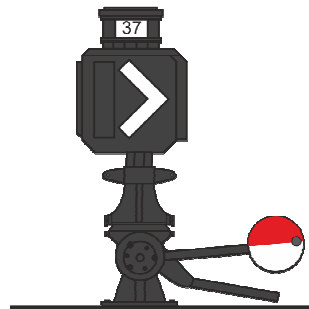
Az ellensúly fehérre festett fele felül, vörösre festett fele alul helyezkedik el (47. ábra).

A váltó kitérő irányban áll:

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



47. ábra



48. ábra

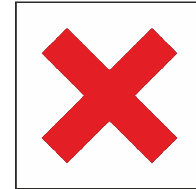
3.4.13. Mechanikus csúcssínrögzítő szerkezettel vagy eszközzel felszerelt váltó jelzőtábla

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

Jelentése: a váltó mechanikus csúcssínrögzítő szerkezettel vagy eszközzel rendelkezik.

A biztosított vágányutas biztosítási körzetben lévő, mechanikus csúcssínrögzítő szerkezettel vagy eszközzel felszerelt váltókat ezzel a jelzőtáblával megjelölni nem kell (Utasítás 3.4.27. pont).

Az ilyen váltók nem hasíthatók. Részletes szabályozást a 8.5. pont tartalmaz.



49. ábra

3.4.14. Utánjáró, nem rögzített csúcssínű váltó jelzőtábla

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

Jelentése: a váltó utánjáró kialakítású.

Az utánjáró váltókon történő közlekedés szabályait az Utasítás 8.4.1. pontja tartalmazza.



50. ábra

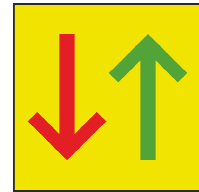
3.4.15. A párhuzamos, egyidejű meneteket szabályzó jelzőtáblák

3.4.15.1. Tiltott egyidejű menetekre vonatkozó jelzőtáblák

Tiltott egyidejű menet, elsőbbség a szembejövő járművel szemben

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

Jelentése: a jelzőtáblát követő, a *Tiltott egyidejű menet vége tábláig* tartó pályaszakaszon az ellenkező irányú vágányon haladó vagy álló jármű mellett elhaladni tilos. A megjelölt pályaszakaszon a járműnek behaladási elsőbbsége van a szembejövő járművel szemben.

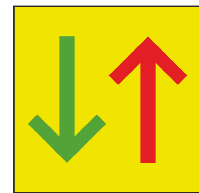


51.a ábra

Tiltott egyidejű menet, a szembejövő jármű elsőbbsége

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

Jelentése: a jelzőtáblát követő, a *Tiltott egyidejű menet vége tábláig* tartó pályaszakaszon az ellenkező irányú vágányon haladó vagy álló jármű mellett elhaladni tilos. A megjelölt pályaszakaszon a járműnek behaladási elsőbbséget kell adni a szembejövő jármű részére.



51.b ábra

Tiltott egyidejű menet vége jelzőtábla

Négyzet alakú, sárga alapszínű, fekete átlós vonallal áthúzott tábla, benne két egymásnak szembemutató fekete nyíllal (52. ábra).

Jelentése: a *Tiltott egyidejű menet jelzőtábla hatálya* alá eső pályaszakasz végét jelzi.

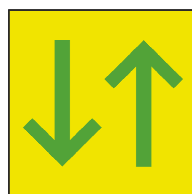


52. ábra

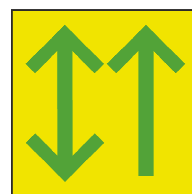
3.4.15.2. Megengedett egyidejű menetekre vonatkozó jelzőtábla

Négyzet alakú, sárga alapszínű tábla, benne két függőleges zöld nyíl. A táblán a nyilak iránya azonos és különböző is lehet, valamint a jelzőn kétirányú nyíl is alkalmazható (53.a-b ábra).

Jelentése: a táblát követő váltón a párhuzamos, egyidejű, egymást nem metsző vagy nem érintő menetek a nyilak által jelzett irányokból megengedettek.



53.a ábra



53.b ábra

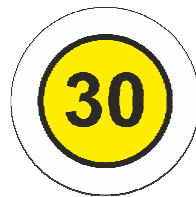
A tábla olyan váltó előtt helyezendő el, amelyen a jelzett párhuzamos egyidejű menetek az engedélyező hatású engedélye alapján megengedettek.

3.4.16. Engedélyezett legnagyobb sebesség jelzőtábla

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

Jelentése: a táblát követő pályaszakaszon a jármű elejének a jelzőtábla síkja mellett történő elhaladásától kezdődően legfeljebb a jelzett sebességgel (km/h) szabad haladni. A jelzőtábla hatályát újabb *Engedélyezett legnagyobb sebesség* jelzőtábla, vagy az

engedélyezett legnagyobb sebességgel járható pályaszakasz vége jelzőtábla (55. ábra) oldja fel. A jelzőtáblát a táblán jelzett sebességgel járható pályaszakasz kezdeténél kell elhelyezni.

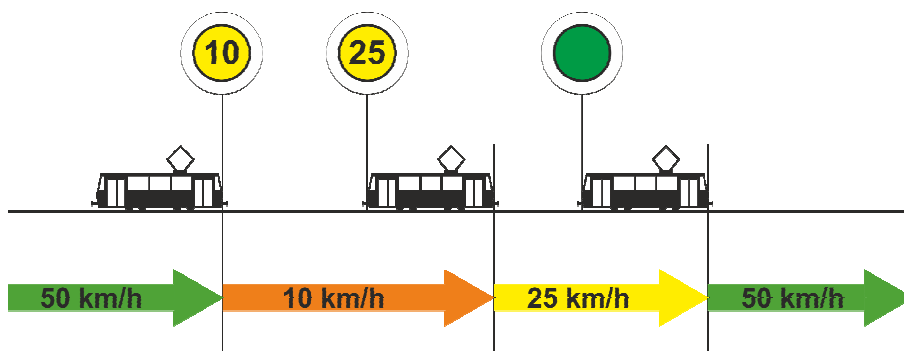


54.a ábra



54.b ábra

Amennyiben az Engedélyezett legnagyobb sebesség jelzőtábla egy másik, kisebb sebességértéket jelző Engedélyezett legnagyobb sebesség jelzőtábla után került elhelyezésre, akkor az azon szereplő nagyobb sebességértéket csak akkor lehet alkalmazni, ha a jármű teljes hosszban elhaladt a tábla síkja mellett (54.c ábra).



54.c ábra

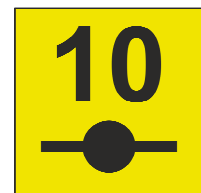
3.4.16.1. Pontszerű lassújel pályahiba miatt jelzőtábla

Négyzet alakú, sárga alapszínű tábla, benne az engedélyezett legnagyobb sebesség értékét jelző fekete szám, a szám alatt a pontszerű lassújel szimbóluma látható (54.d ábra).

A jelzőtáblát olyan pályahibáknál lehet alkalmazni, amelynek nincs engedélyezett legnagyobb sebesség jelzőtáblával megjelölhető kiterjedése (például sántörés).

Jelentése: pályahiba esetén a jármű elejének a jelzőtábla síkja mellett történő elhaladásától – a pályaszakaszra elrendelt egyéb sebességtől függetlenül – alkalmazható legnagyobb sebesség értékét (km/h) jelzi.

A jármű sebessége csak akkor növelhető a pályaszakaszra érvényes engedélyezett sebességre, ha a jármű teljes hosszban elhaladt a tábla síkjában.



54.d ábra

3.4.16.2. Lassújel munkavezetékre vonatkozóan jelzőtábla

Négyzet alakú, sárga alapszínű tábla, benne az engedélyezett legnagyobb sebesség értékét jelző fekete szám, a szám alatt egy áramszedő szimbóluma látható (54.e ábra).

Jelentése: az alkalmazható legnagyobb sebesség értékét (km/h) jelzi abban az esetben, ha a pályaszakaszra nincs alacsonyabb értékű engedélyezett legnagyobb sebesség elrendelve.



54.e ábra

A jármű sebessége csak akkor növelhető a pályaszakaszra érvényes engedélyezett sebességre, ha a jármű munkavezetékkel érintkező áramszedője (áramszedői) elhaladt (elhaladtak) a tábla síkjában lévő munkavezeték szakasz, munkavezetékre szerelt alkatrész, villamos vagy trolibusz munkavezeték kereszteződés alatt.

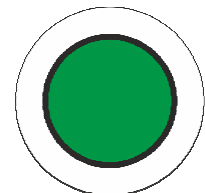
Ha egy útkereszteződésben kettő vagy több trolibusz munkavezeték kereszteződés van, akkor a jelzés mindegyikre vonatkozik. Ha egy pályahálózatot üzemeltető társaságnál a trolibusz munkavezeték-keresztezéseken azonos, jelen Utasításban meghatározottól eltérő engedélyezett sebesség van érvényben, akkor az engedélyezett sebességet végrehajtási utasításban kell szabályozni, a táblák kihelyezése minden ettől eltérő sebességgel járható trolibusz munkavezeték-kereszteződésnél kötelező. Részletes rendelkezéseket az Utasítás 8.16. pontja tartalmaz.

3.4.17. Engedélyezett legnagyobb sebességgel járható pályaszakasz vége jelzőtábla

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

Jelentése: az engedélyezett legnagyobb sebességgel járható pályaszakasz végét jelzi.

Az Engedélyezett legnagyobb sebesség jelzőtábla által előírt sebességértéknél gyorsabban vagy lassabban, de legfeljebb **50 km/h** sebességgel haladni akkor szabad, ha a szerelvény teljes hosszban elhaladt már a jelzőtábla síkja mellett.



55. ábra

3.4.18. Megállj! jelzőtábla

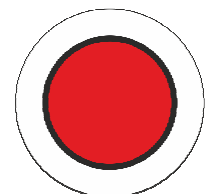
Kör alakú, fehér szegélyű vörös tábla (56. ábra). A jelző fényvisszaverő kivitelben is készülhet.

Jelentése: Megállj! A jelzőtábla előtt meg kell állni, elindulni csak visszafogást vagy menetirányváltást követően szabad.

A jelzőtáblát a vágány tengelyében kell kitűzni. Abban az esetben, ha forgalomtechnikai okból ez nem lehetséges, akkor a keresztsodronyon kell a táblát elhelyezni.

A *Megállj!* jelzőtábla alkalmazása kötelező:

- a járművek közlekedése elől elzárt pályaszakasz előtt,
- vágányvég záró szerkezeten.



56. ábra

3.4.19. Váltón engedélyezett sebesség jelzőtábla

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

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

Ha az eltérő sebesség csak egyenes vagy csak kitérő irányban érvényes, úgy a jelzőt kiegészítő jelzőtáblával kell ellátni (Utasítás 3.4.29. pont, 72.a ábra).

Amennyiben a váltó mindkét irányában az általánostól eltérő mértékű engedélyezett sebesség érvényes, úgy két jelzőtáblát, és alájuk kiegészítő jelzőtáblákat kell elhelyezni. Amennyiben egymás után több olyan váltó is található, melyeken az engedélyezett sebesség értéke azonos, úgy a jelző

alatt kiegészítő táblát kell elhelyezni, mely azt jelzi, hogy az alkalmazható sebesség hány



58. ábra

egymás utáni váltón alkalmazható (Utasítás 3.4.29. pont, 72.e ábra). A sebesség csak akkor növelhető, ha a jármű teljes hosszban lehaladt a váltóról. Ha egy pályahálózatot üzemeltető társaságnál a váltókon azonos, jelen Utasításban meghatározottól eltérő engedélyezett sebesség van érvényben, akkor az engedélyezett sebességeket végrehajtási utasításban kell szabályozni, a táblák kihelyezése minden ettől eltérő sebességgel járható váltónál kötelező.

3.4.20. Vágánykereszteződésen engedélyezett sebesség jelzőtábla

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

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

Amennyiben egymás után több olyan vágánykereszteződés is található, melyeken az engedélyezett sebesség értéke azonos, úgy a jelző alatt kiegészítő táblát kell elhelyezni (Utasítás 3.4.29. pont, 72.e ábra), mely azt jelzi, hogy az alkalmazható sebesség hány egymás utáni vágánykereszteződésen alkalmazható. A sebesség csak akkor növelhető, ha a jármű teljes hosszban lehaladt a vágánykereszteződésről. Ha egy pályahálózatot üzemeltető társaságnál a vágánykereszteződések azonos, jelen Utasításban meghatározottól eltérő engedélyezett sebesség van érvényben, akkor az engedélyezett sebességet végrehajtási utasításban kell szabályozni, a táblák kihelyezése minden ettől eltérő sebességgel járható vágánykereszteződésnél kötelező. Részletes rendelkezéseket az Utasítás 8.15. pontja tartalmaz.



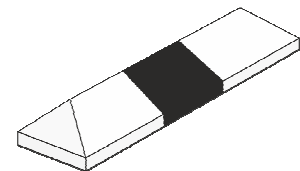
59. ábra

3.4.21. Biztonsági határjelző

Fehér-fekete-fehér gerenda, síndarab, térkő vagy felfestés (60. ábra).

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

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



60. ábra

3.4.22. Vágány kenve jelzőtábla

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

Jelentése: a táblát követő ívben a nyomkarima súrlódásának csökkentése érdekében a vágányokat rendszeresen kenik, ezért fokozott óvatossággal kell közlekedni. Az ilyen pályaszakaszon – veszély esetét kivéve – a homokszórót működtetni nem szabad.



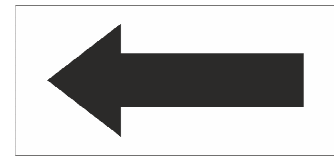
64. ábra

3.4.23. Úrszelvénybe nyúló létesítményre figyelmeztető jelzőtábla

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

Jelentése: a jelző a vasúti pálya melletti létesítmények úrszelvénybe nyúló részét jelzi.

A jelzőt a létesítmények oldalról vagy felülről az úrszelvénybe nyúló részeire – azok irányát jelezve – kell elhelyezni. A jelzőtábla után fokozott óvatossággal kell közlekedni. Az így megjelölt pályaszakaszon a jármű elhaladásakor a pálya mellett tartózkodni tilos.



65. ábra

3.4.24. Szakaszszigetelő jelző

3.4.24.1. Menetárammal nem járható szakaszszigetelő jelző

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

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

A munkavezetékkel érintkező áramszedővel a menetárammal nem járható szakaszszigetelő alatt – a veszély esetét kivéve – tilos megállni. Ha a jármű ilyen szakaszszigetelő alatt mégis megállt, lejtős pálya esetén meg kell kísérelni a kigurulást, illetve ha van, másik áramszedő igénybevételével vagy a követő járművel történő csatolást követően kell a szakaszszigetelő alól kihaladni. Ha a jármű a szakaszszigetelő alól nem tud kihaladni, akkor értesíteni kell a járművezető munkáját közvetlenül irányító személyt.



66.a ábra



66.b ábra

3.4.24.2. Menetárammal járható szakaszszigetelő jelző

A munkavezeték-tartó keresztcsodronyra erősített téglalap alakú, sárga alapszínű tábla zöld csíkozással ellátva (66.c ábra).

Jelentése: az olyan szakaszszigetelő helyét jelöli, ahol a jármű üzemelő áramszedőjének (áramszedőinek) a szakaszszigetelő alatt történő elhaladása előtt a vontatómotorok menetáramát nem kell kikapcsolni.



66.c ábra

3.4.25. Feszültséghatár jelzőtábla

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

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

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



67. ábra

3.4.26. Villamosszerelvény állj! jelzőtábla

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

Jelentése: olyan járművel, amelynek áramellátása kizárólag munkavezetékkel érintkező áramszedőkkel lehetséges, a jelzőtábla előtt meg kell állni.

A jelzőtáblát az ilyen jármű által be nem járható pályaszakasz elején, vagy az ilyen pályaszakaszra vezető vágány váltója előtt kell elhelyezni. Továbbhaladni csak a jármű összes áramszedőjének lehúzása, illetve levezérlése és munkavezeték áramától függetlenül közlekedni képes járművel történő összezsugorolása után (vontatva vagy tolvá) szabad.



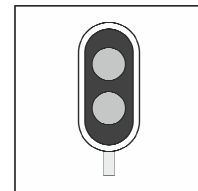
68. ábra

3.4.27. Biztosított vágányutas biztosítási körzet eleje jelzőtábla

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

Jelentése: a tábla kezdetétől biztosított vágányutas biztosító berendezés üzemel.

A jelzőt az érintett pályaszakasz első főjelzőjének árbocán, vagy az első érintett váltója előtt kell elhelyezni. A biztosított vágányutas biztosítási körzetben lévő váltók mechanikus csúcssínrögzítő szerkezettel vagy eszközzel rendelkeznek, ezért azokat az Utasítás 3.4.13. pontja szerinti jelzőtáblával külön megjelölni nem kell.



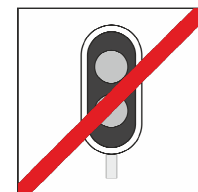
70. ábra

3.4.28. Biztosított vágányutas biztosítási körzet vége jelzőtábla

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

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

A jelzőt az érintett pályaszakasz végénél kell elhelyezni.



71. ábra

3.4.29. Kiegészítő jelzők

A kiegészítő jelzők a jelzők alatt elhelyezhető, azok hatályának pontosítására alkalmazható kiegészítő táblák, amelyeken sárga alapon fekete felirattal kiegészítő információ található.

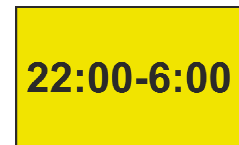
Az alábbiakban feltüntetettekén túl egyéb kiegészítő jelző az infrastruktúra kialakításához igazodva alkalmazható, amelyekkel kapcsolatban a tudnivalókat végrehajtási utasításban kell szabályozni.

A jelző hatálya csak a nyíl által jelzett irányban áll fenn (72.a ábra).



72.a ábra

A jelző hatálya csak a megjelölt időszakban áll fenn (72.b ábra).



72.b ábra

A jelző hatálya csak a táblán megjelölt járműtípusra vonatkozik (például: 72.c ábra).



72.c ábra

A jelző hatálya a táblán megjelölt járműtípusra nem vonatkozik (például: 72.d ábra).



72.d ábra

A jelző hatálya a **3.4.19.** és **3.4.20.** pontban meghatározott táblán feltüntetett számú, egymást követő kitérőn vagy vágánykereszteződésen érvényes (72.e ábra). A táblán szereplő szám értéke változhat.



72.e ábra

A jelzőhöz tartozó váltó állítástárolós kialakítású (72.f ábra).



72.f ábra

Villamosfékezésre kijelölt pályaszakasz kezdete jelzőtábla (72.g ábra).

A jelzőt a villamosfékezésre kijelölt pályaszakasz kezdeténél elhelyezett *Engedélyezett legnagyobb sebesség* jelzőtábla kiegészítéseként kell elhelyezni.

A kiegészítő jelzővel kapcsolatos tudnivalókat végrehajtási utasításban kell szabályozni.



72.g ábra

Villamosfékezésre kijelölt pályaszakasz vége jelzőtábla (72.h ábra).

A jelzőt a villamosfékezésre kijelölt pályaszakasz végénél elhelyezett *Engedélyezett legnagyobb sebességgel járható pályaszakasz vége* vagy *Engedélyezett legnagyobb sebesség* jelzőtábla kiegészítéseként kell elhelyezni, ha azt más, megállásra felszólító jelzés (biztonsági megállóhely vagy más, a megállás helyét jelző tábla) meg nem szüntette.



72.h ábra

Amennyiben az *Engedélyezett legnagyobb sebesség* jelzőtábla vagy a *Engedélyezett legnagyobb sebességgel járható pályaszakasz vége* jelzőtábla alatt sárga, négyzög alakú, fekete „E” betűt ábrázoló kiegészítő jelzés van (72.i ábra), úgy a sebesség már akkor is növelhető, ha a jármű eleje a jelzőtábla mellett elhaladt.



72.i ábra

3.4.30. Megállás helye jelzőtábla

Négyzet alakú, kék alapszínű tábla, benne egy fehér nagy „**Á**” betű (74. ábra).

Jelentése: a végrehajtási utasításban előírtak szerint a tábla síkjában meg kell állni.

Végrehajtási utasításban kell előírni, hogy a jelzés mikor, mely járművekre, milyen mozgások végrehajtásánál vonatkozik, illetve hogyan és mikor, milyen feltételekkel lehet továbbhaladni. Ha a megállás helye jelzőtáblánál a járművel meg kell állni, akkor a járművet úgy kell megállítani, hogy a jármű eleje egy vonalban legyen a megállás helye jelzőtáblával.

A jelző alatt az Utasítás 3.4.29. pontja szerinti kiegészítő jelzők elhelyezhetők.



74. ábra

3.4.31. Váltó ráfutási szakasz kezdete jelzőtábla

Négyzet alakú, kék alapszínű fehér „**R**” betűt ábrázoló tábla (75. ábra).

A jelzőtáblát olyan váltó ráfutási szakaszának elejéhez kell elhelyezni, ahol a ráfutási szakasz pályaszakaszában aláváltást gátló járműérzékelő található. Ha a váltó elektromos reteszelése korábban elmaradt, akkor a ráfutási szakaszra történő ráhaladásakor az elektromos reteszelés bekövetkezhet (a retesz visszajelzése a váltójelzőn megjelenhet).

Jelentése: amennyiben a váltójelzőn a váltó reteszelését jelző visszajelentés a váltóállítás helyén történő elhaladást követően – szánszerkezetes váltóállítás esetén az első felengedett vagy felvezérelt áramszedő szánszerkezet alatti áthaladását követően – nem jelenik meg, akkor a jármű sebességét üzemi fékezéssel úgy kell csökkenteni, hogy a jármű a jelzőtábla és a hozzá tartozó váltó csúcscsínje között megállítható legyen.

Amennyiben a jelzőtábla és a következő váltó csúcscsínje között a váltójelzőn a váltó reteszelését jelző visszajelentés nem jelenik meg (a ráfutási szakasz pályaszakaszában az aláváltás gátló járműérzékelő nem működik), akkor az Utasítás 11.15. pontja szerint kell eljárni.



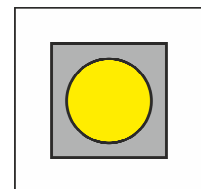
75. ábra

3.4.32. Technikai figyelmeztető jelzőtábla

Négyzet alakú, fehér szegélyű táblában egyoptikás sárga jelző stilizált ábrája.

Technikai figyelmeztető jelzőtábla az alábbi esetekben alkalmazható:

- A járműről távvezérléssel állítható váltók előtt arról ad tájékoztatást, hogy amennyiben a jelzőtábla síkjához érkező jármű számára a váltójelzőben az Utasításban előírt jelzés (retesz- és irány visszajelzés) nem jelenik meg, akkor az Utasítás 11.15. pontja szerint kell eljárni.
- Közúti fedezőjelző berendezéssel ellátott átjárók előtt arról ad tájékoztatást, hogy amennyiben a közúti fedezőjelző ellenőrző fénye a jármű elejének a jelzőtáblához való érkezésekor nem jelenik meg, akkor az Utasítás 11.14. pontja szerint kell eljárni.



77. ábra

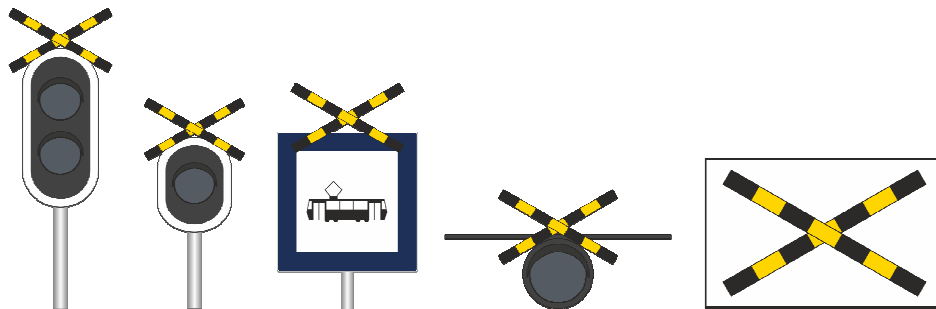
3.5 ÉRVÉNYTELEN ÉS HASZNÁLHATATLAN JELZŐK

3.5.1. Érvénytelen jelzők

Az üzemben volt, de szükségtelenné vált és el nem távolított, vagy az építés alatt levő, de még üzembe nem helyezett jelzőkre fekete-sárga sávos ferde keresztet, vagy fekete-sárga sávos ferde keresztet ábrázoló fehér jelzőtáblát, azaz érvénytelenítő jelzést kell elhelyezni (például a 78.a-e ábra szerint). Az érvénytelen, fényt adó jelzőkön a fényjelzéseket ki kell kapcsolni.

Ha a főjelzőn elhelyezték az érvénytelenítő jelzést, és e jelző egyik fénye sem világít, akkor mellette megállás nélkül tovább szabad haladni. Ha az érvénytelenített főjelző valamely fénye világít, akkor azt kétes jelzéseként kell kezelni (kivéve az Utasítás 3.5.2. pontja szerinti időszakosan érvénytelenített főjelzőt).

Az érvénytelenített egyéb jelzőt figyelmen kívül kell hagyni.



78. a-e ábra

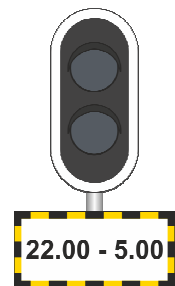
3.5.2. Időszakosan érvénytelenített főjelző

Téglalap alakú, fehér alapszínű sárga-fekete szegélyű tábla, amelyen az üzemben kívül helyezés időtartama van feltüntetve (79. ábra).

Jelentése: a tábla által jelzett időtartamban a főjelző érvénytelen és a jelző lámpái nem világítanak. Ha a főjelző a tábla által jelzett időtartamban jelzést ad, akkor a főjelző jelzését kell figyelembe venni.

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

A főjelző időszakos érvénytelenítése esetén a jelzőn feltüntetett időszakban a motoros működésű váltókat biztonsági betéttel és az azt rögzítő zárszerkezettel kell ellátni, amelyek a csúcshínek mechanikus rögzítését biztosítják. A biztonsági betét és a zárszerkezet kezelését csak az arra kiképzett munkavállaló (például tabulátorkezelő) végezheti.



79. ábra

3.5.3. Használhatatlan jelzők

Használhatatlannak kell minősíteni a jelzőt akkor, ha:

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

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

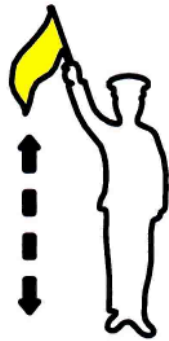
4. KÉZI JELZÉSEK

4.1. Látható jelzések

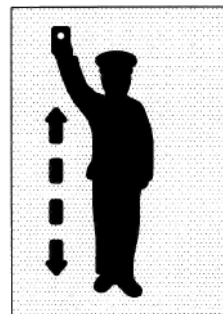
4.1.1. Szabad jelzés

Nappal kibontott sárga színű jelzőzászló vagy az egyik kar, sötétben vagy a távolbalátás korlátozottsága esetén fehér fényű jelzőlámpa függőleges irányban fel- és lefelé mozgatása a járművezető felé fordulva (80.a és 80.b ábrák).

Jelentése: a jármű biztonságos közlekedésének akadályja nincs, szabad a továbbhaladás.



80.a ábra

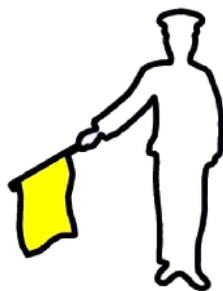


80.b ábra

4.1.2. Lassan jelzés

Nappal kibontott sárga színű jelzőzászló, vagy az egyik kar ferdén lefelé való nyugodt tartása, sötétben vagy a távolbalátás korlátozottsága esetén fehér fényű jelzőlámpa derékmagasságban mozdulatlanul oldalt tartva a szerelvény felé fordulva (81.a és 81.b ábrák). **Észlelésekor a jelzésadó személy mellett meg kell állni**, és tájékozódni kell a lassan bejárandó pályaszakasz hosszáról, illetve a lassúmenet okáról, és az engedélyezett legnagyobb sebességről.

Jelentése: a jelzésadó személy által kijelölt pályaszakaszon, az általa meghatározott módon és sebességgel szabad közlekedni.



81.a ábra



81.b ábra

4.1.3. Megállj jelzés

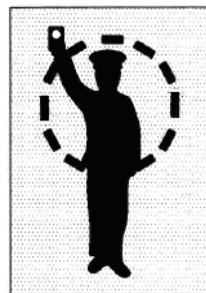
Nappal kibontott sárga színű jelzőzászlónak, vagy bármilyen tárgynak, esetleg az egyik karnak, sötétben vagy a távolbalátás korlátozottsága esetén bármilyen színű fénynek a test előtti körbeforgatása (82.a és 82.b ábrák). A jelzést a teljes megállásig kell adni.

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

Elindulni csak a helyzet tisztázása után szabad.



82.a ábra



82.b ábra

4.1.4. Jelzőbot alkalmazása

Egyvágányú pályán a kétirányú közlekedés biztonságos szabályozása jelzőbot alkalmazásával is történhet. Ilyen esetekben vörös színű jelzőbotot kell alkalmazni. Több egymást követő egyvágányú pályaszakasz esetén a jelzőbotos közlekedés szabályait végrehajtási utasításban kell szabályozni. Az egyvágányú pályán történő közlekedést az Utasítás **11.17.** pontja szabályozza.

4.2. Hallható jelzések

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

4.2.1. Figyelj jelzés

A jelzőeszközzel adott egy hosszú hang (—).

Figyelj jelzést kell adni:

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

4.2.2. Lassan jelzés

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

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

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

4.2.3. Megállj jelzés

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

Jelentése: a járművet azonnal meg kell állítani.

4.2.4. Vészjelzés

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

Jelentése: a járművet vészfékezéssel azonnal meg kell állítani.

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

4.2.5. Indulásjelzés

Az indulásjelzést az érvényes járműkísérő-, váltóőr (tabulátorkezelő)-, vagy forgalmi diszpécseri vizsgálóval rendelkező munkavállaló adja jelzősípval a járművezető részére – miután az elindulás veszélytelenségéről meggyőződött – az alábbi esetekben:

- a járművezető a rendelkezésére álló visszapillantó berendezésből nem tud meggyőződni az elindulás veszélytelenségéről (Utasítás **9.8.** pontja),
- az indulás (ajtózárás) jelző berendezés meghibásodott (Utasítás **9.9.** pontja),
- nosztalgia villamoson (Utasítás **4.** számú melléklete).

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

5. JELZÉSEK A JÁRMŰVEKEN

5.1. A járműveken feltüntetendő jelzések

5.1.1. Hatósági jelzés

A jármű hatósági jelzése a pályaszám, amelyet a jármű külső részén elöl-, hátul-, és oldalnézetből, valamint az utastérben is jól láthatóan fel kell tüntetni. Hatósági jelzés hiányában vagy annak olvashatatlansága esetén a jármű nem állhat forgalomba.

5.1.2. Egyéb jelzések

A jármű oldalfelületén legalább egy helyen fel kell tüntetni az üzemeltető nevét vagy jelképét, a vezetőfülkében pedig fel kell tüntetni a járműre engedélyezett legnagyobb sebességet.

A jármű utasterében jól látható módon fel kell tüntetni:

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

Ha a jármű valamely egyéb jelzése hiányzik, nem látható vagy lekopott, a rendellenességre vonatkozó előírások szerint kell eljárni, és a hiány tényét a telephelyre való beálláskor a járműkísérő dokumentumon fel kell tüntetni.

5.2. A jármű külső részén levő jelzések

5.2.1. Homlokirányjelzés

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

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

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

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

5.2.2. Oldalirányjelzés

Az oldalirányjelzés a járművek oldalán alkalmazandó jelzés, amely a járat jellegére utal. Elhelyezni a jármű oldalfalán vagy annak ablakában úgy kell, hogy kívülről jól látható legyen. A forgalmi járatként közlekedő jármű oldalirányjelzéseinek tartalmaznia kell a viszonylatszámot és legalább annak a végállomásnak a nevét, amely felé a jármű halad. Az oldalirányjelzés tartalmazhatja mindkét végállomás nevét, a közbenső megállóhelyeket, illetve a járat útvonalát is.

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

F.2. SZÁMÚ FORGALMI UTASÍTÁS

6. ÁLTALÁNOS FORGALMI RENDELKEZÉSEK

6.1. Alkalmasság a forgalmi szolgálat ellátására

Adott munkakörben forgalmi szolgálatot az láthat el, akit a vonatkozó jogszabályban meghatározott egészségügyi intézmény orvosa alkalmasnak nyilvánított, a munkakör betöltéséhez szükséges képesítést megszerezte, valamint a munkakör betöltését szabályozó egyéb előírásoknak megfelel.

6.2. Járművezetéshez szükséges iratok

A járművezetéshez szükséges, a vonatkozó jogszabályokban foglalt hatósági, valamint a vasúttársaság által kibocsátott iratokkal kapcsolatos tudnivalókat (például a munkavállalónak járművezetés, illetve egyéb forgalmi tevékenység végzése közben mely iratokat kell magánál tartania) társasági utasításban kell szabályozni.

6.3. A járművezetés gyakorlása

A járművezetés gyakorlását a vonatkozó jogszabályokban foglaltak, valamint a vasúttársaság által kibocsátott végrehajtási utasításban szabályozott módon kell végezni.

6.4. Magatartás és figyelem a forgalmi szolgálat ellátása közben

A forgalmi szolgálatot ellátó munkavállalónak munkája végzésekor minden figyelmét a munkájára és az általa kezelt berendezések szabályos működésére, azok jelzéseinek ellenőrzésére kell fordítania. Munkavégzés közben nem szabad a munkatársakat semmilyen módon zavarni, figyelmüket munkájukról elvonni.

Tilos a járművezetőnek menet közben a munkavégzéshez nem tartozó tevékenységet folytatni (például beszélgetés, rádióhallgatás, étkezés, olvasás, stb.). Forgalmi szolgálatot ellátó járművezető – a szerelvény tolása és próbajárat esetén történő, járművezetők közti kommunikáció esetét kivéve – csak a jármű álló helyzetében használhatja mobiltelefonját, illetve annak kiegészítőit, amennyiben azt forgalombiztonsági vagy forgalomirányítási ok indokolja.

Végállomáson, a jármű álló helyzetében, magáncélú beszélgetés is folytatható.

Vezetés közben a járművezetőnek mindkét hallójáratát szabadon kell hagynia, azt semmilyen tárggyal (például headset, fülhallgató) elzárni nem szabad.

A munka végzését akadályozó, vagy a szabad kilátást korlátozó tárgyat, továbbá szeszesített, tűz- vagy robbanásveszélyes anyagot, – talált tárgy, illetve a munkavégzéshez szükséges anyagok kivételével – a munkahelyen tartani tilos.

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

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

6.5. Dohányzás

A járműveken dohányozni és elektromos cigarettát használni tilos, a szolgálati helyen dohányozni és elektromos cigarettát használni csak az arra kijelölt helyen szabad.

6.6. A munkavégző képességre hátrányosan ható szer fogyasztása

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

A további eljárásrendet társasági utasításban kell meghatározni.

6.7. A szolgálat megkezdése

A munkavállaló a szolgálati beosztáson vagy társasági utasításban megjelölt helyen és időpontban, munkavégzésre alkalmas, kipihent állapotban, gondozott külsővel – ha társasági utasítás előírja, akkor formaruhában – köteles megjelenni. Ha van beosztva a munkát a helyszínen közvetlenül irányító személy, akkor a szolgálat megkezdése előtt nála jelentkezni kell. A munkát irányító személynek – a vonatkozó társasági utasításban meghatározott módon – ellenőriznie kell a munkavállaló munkára képes állapotát. Szolgálatba csak beosztott munkavállaló állhat.

A munkavállaló a szolgálat megkezdése előtt, illetve szolgálatba történő jelentkezéskor köteles tudomásul venni a munkájával kapcsolatos utasításokat, rendelkezéseket, és fegyelmezetten végrehajtani. A szolgálat megkezdését akadályozó körülményt (például betegség) a lehető legrövidebb időn belül, legkésőbb a szolgálat megkezdéséig jelenteni kell a munkáját közvetlenül irányító személynek. A szolgálatból való távolmaradást minden esetben igazolni kell.

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

6.8. A szolgálat átadás - átvétele, befejezése

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

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

A járművezető a jármű vezetését csak az alábbiaknak adhatja át:

- az őt leváltó járművezetőnek vagy fordító személynek,
- a telephelyi járműmozgató személynek,

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

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

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

6.9. Szolgálati hely elhagyása

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

6.10. Utasítások kiadása és végrehajtása

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

Ha a munkavállaló intézkedésre jogosult vezetőjétől olyan utasítást kap, mely megítélése szerint az érvényben lévő jogszabályokkal, az Utasítással, vagy társasági előírásokkal ellentétes, akkor köteles erre a figyelmet felhívni. Ha az intézkedésre jogosult vezető továbbra is ragaszkodik az utasítás végrehajtásához, a munkavállalónak joga van az utasítás végrehajtására részletes írásbeli vagy működőképes hangrögzítő berendezéssel rögzített szóbeli utasítást kérni. Ilyen esetben a végrehajtásért is az utasítást adó a felelős mindaddig, amíg a munkavállaló a leírtaknak megfelelően jár el. Az esetről a szolgálat végeztével jelentést kell tenni, melyhez az írásbeli utasítást csatolni kell. A szóbeli vagy írásbeli rendelkezés – amennyiben ettől eltérő időpontot nem tartalmaz – legfeljebb a kiadás napján 24 óráig érvényes.

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

6.11. Utasok tájékoztatása

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

6.12. Felelősség

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

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

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

7. MENETREND, JÁRATOK MEGNEVEZÉSE

7.1. Menetrend

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

7.2. A menetrend betartása

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

7.3. Végállomás

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

7.4. Forgalmi járatok

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

7.5. Nem forgalmi járatok

A nem forgalmi járatok közlekedése során is be kell tartani a vonatkozó jogszabályokban, valamint az Utasításban foglaltakat. A nem forgalmi járatok legfeljebb **20 km/h** sebességgel közlekedhetnek olyan pályaszakaszon, ahol nincs menetrend szerinti közúti vasúti forgalom (kivételesen a villamos telephelyek, a villamos javítótelepek területe és az új építésű vagy átépített pályaszakaszok). A nem forgalmi járatot a követő járművel az általános előírásokhoz képest jelentősen nagyobb távolságban kell követni, mert az látszólag ok nélkül, váratlanul megállhat.

A teherjáratok és munkagépek közlekedésére vonatkozó külön szabályozást a 3. melléklet, a légfékes járművekre vonatkozó külön szabályozást a 4. melléklet, a nem villamos üzemű járművekre vonatkozó külön szabályozást az 5. melléklet tartalmazza.

A nem forgalmi járatok főbb típusai az alábbiak:

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

Próbajárat: A jármű és a pálya biztonságos üzemeltetésének ellenőrzésére szolgáló járat. A próbajáraton csak az Utasítás **9.16.** pontjában felsorolt személyek tartózkodhatnak.

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

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

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

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

8.1. Közúti vasúti pálya

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

8.2. A váltók alkatrészei forgalmi szempontból

8.2.1. Az alkatrészek felsorolása

A váltók szerkezeti kialakításától függően forgalmi szempontból figyelembe veendő alkatrészei: a tősinék, a csúcssínék, a csúcssíneket összekötő rudak, az állítókészülék, a váltójelző, csúcssínrögzítő szerkezet vagy eszköz.

8.2.2. Tősinék és csúcssínék

A tősinék a folyó vágány megszakítás nélküli folytatását képező helyhez kötött sínszálak. Ezek mellett helyezkednek el a mozgatható csúcssínék, amelyek közül az egyik jellemzően egyenes irányba, a másik pedig jobbra vagy balra terel (alkalmazhatnak speciális kialakítású váltót is, amelyek azonos vagy ellenkező irányba terelnek, illetve amelynek forgócsapja vagy egy csúcssínje van).

Csúccsal szembeni közlekedésről akkor beszélünk, ha a jármű először a kitérő váltó részét érinti.

8.2.3. A csúcssínék szabályos állása

Teljesen átállított váltónál az egyik csúcssín elejének (csúcának) szorosan a tősinéhez kell simulnia, a másiknak pedig olyan távol kell lennie a tősinétől, hogy a tősin és a csúcssín között a járművek nyomkarimái a csúcssín érintése nélkül haladhassanak át.

8.2.4. A csúcssínék nem szabályos állása (félállás)

Félállásban van a váltó, ha bármely ok miatt mind a két csúcssín eláll a tősinétől, illetve a csúcssínrögzítő szerkezet nem került végállásba, vagy a csúcssíneket végállásukban tartó rugó/k a csúcssínék nem kívánt elmozdulását a járművezető által megítélhető módon nem képesek megbízhatóan megakadályozni. Félállásúnak minősül a váltó akkor is, ha a váltó kézi állítása folyamán kétely merül fel a csúcssínék megbízható végállásban rögzítése, illetve megbízható végállásban tartása tekintetében. Félállásban lévő váltót használhatatlannak kell minősíteni. Gyök felőli menet esetén, ha a mechanikus csúcssínrögzítéssel nem rendelkező váltó valamely csúcssínje nem simul a tősinéhez tökéletesen, akkor az nem zárja ki a váltó forgalmi szempontból történő használhatóságát.

8.2.5. A váltó gyöke

A váltó gyökének azt a pontot nevezzük, ahol a csúcssínék végei a kitérő közbenső részéhez csatlakoznak.

Gyök felőli közlekedésről akkor beszélünk, ha a jármű először a kitérő keresztezési részét érinti.

8.2.6. Összekötő rúd

A csúcssínek egymástól való állandó távolságát az összekötő rúd biztosítja.

8.2.7. Csúcssínrögzítő szerkezet vagy eszköz

A hozzá tartozó állítókészülékkel együtt alakzáró kényszerkapcsolattal (nem rugóerővel) akadályozza meg, hogy a simuló csúcssín a haladó jármű alatt eltávolodjék a tőstíntől.

8.2.8. Állító szerkezet, állítórúd

A váltó állító szerkezete a csúcssínek mozgását és végállásban tartását végzi. Az állítórúd az állító szerkezet része, feladata, hogy az állítóerőt továbbítsa a váltó csúcssínjei felé.

8.2.9. Váltójelző

A váltójelző a váltó – annak kialakításától függően tényleges vagy tárolt – állását jelzi. A váltójelzők kialakítását az Utasítás **3.4.1.** és **3.4.11.** pontjai tartalmazzák.

8.3. Váltók csúcssínjeinek rögzítése

A csúcssínek rögzítése alapján megkülönböztetünk mechanikusan rögzített csúcssínű és mechanikusan nem rögzített csúcssínű váltókat.

A rögzítés történhet külső, a csúcssínnél elhelyezett megtámasztó szerkezet, illetve eszköz használatával (például kampózárral, kiékeléssel), illetve lehet belső, amikor a váltó állítását végző hajtómű belső konstrukciója révén valósul meg.

A csúcssínrögzítő szerkezettel vagy eszközzel ellátott váltóra gyök felől a közúti vasúti járműnek, ha az számára nem megfelelő állásban áll, ráhaladni nem szabad, mert az a váltó szerkezetének a károsodását okozhatja.

8.4. Hasítható váltók

A hasítható váltók csúcssínrögzítő szerkezettel vagy eszközzel nincsenek felszerelve. A hasítható váltó olyan váltó, amelyre a közúti vasúti jármű gyök felől akkor is ráhaladhat, ha az számára nem megfelelő állásban van. Az ilyen váltót a jármű nyomkarimái károsodás nélkül állítják át.

Visszafogást követően csúccsal szemben a hasítható váltóra csak akkor szabad ráhaladni, ha azt a jármű teljes hosszban elhagyta, és a járművezető meggyőződött a váltó helyes állásáról.

8.4.1. Utánjáró váltó

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

Ha rendkívüli körülmény (például helytelen vágányon való közlekedés) szükségessé teszi a csúccsal szemben való közlekedést, akkor intézkedni kell a csúcssínek rögzítéséről. A váltóra csúccsal szemben ráhaladni csak akkor szabad, ha a rögzítést elvégezték és a rögzítést végző személy azt engedélyezte.

Az utánjáró váltókat az Utasítás **3.4.14.** pontja szerinti jelzőtáblával kell megjelölni.

8.4.2. Rugós visszacsapó váltó

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

Ha rendkívüli körülmény szükségessé teszi csúccsal szemben a meghatározott állástól eltérő irányú közlekedést, akkor intézkedni kell a váltó pályaszakszolgálat által történő átállítására. A váltóra csúccsal szemben eltérő irányban ráhaladni csak akkor szabad, ha a váltó átállítását elvégezték.

8.4.3. Visszacsapó váltó

Egyes hasítható váltóknál a csúcscsínjeiket egy speciális váltóhajtómű tartja végállásukban, a csúcscsín hasítása után visszaállnak a hasítás előtti állásukba. Amennyiben a csúccsal szembeni közlekedés azt szükségessé teszi, az ilyen váltókat a helyszíni kézi váltóállítással kell a kívánt irányba állítani.

8.4.4. Kulisszás, bilincses vagy rugós váltó

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

A kulisszás váltónak lehet olyan változata is, ahol a váltóállító szerkezetbe szerelt kulisszarögzítő bilincs a beépített rugó segítségével a váltó hasítása után a csúcscsínjeiket eredeti állásba visszaállítja. A váltó átállítása váltóvassal történik. Az átállítást követően a bilincset csak akkor kell a kulisszába visszahajtani, ha azt a váltón történő rendszeres közlekedés indokolttá teszi.

8.4.5. Vendégkiterő

A vendégkiterő olyan, a meglévő villamospálya megbontása nélkül arra ráhelyezhető szerkezet, amely segítségével ideiglenes fejevágálmű vagy egyvágányú pályaszakasz alakítható ki. A vendégkiterő részei (forgalmi szempontból): váltórész, közbenső rész, keresztezési rész, csatlakozó egyenes és íves pályaszakaszok, rámpák.

A vendégkiterőn minden irányból legfeljebb **5 km/h** sebességgel szabad haladni. Amennyiben a vendégkiterő műszaki kialakítása megengedi, illetve indokolja, úgy a pályaszakszolgálat az általánosnál nagyobb sebesség alkalmazását is engedélyezheti.

Vendégkiterő telepítése esetén az adott helyszínre vonatkozó végrehajtási utasítást kell kiadni.

8.5. Nem hasítható váltók

A nem hasítható váltó olyan váltó, amelyre a közúti vasúti jármű gyök felől csak akkor haladhat rá, ha az számára megfelelő állásban van. A nem hasítható váltókat az Utasítás **3.4.13.** pontja szerinti jelzőtáblával kell megjelölni.

Nem hasíthatók

- a kézi állítású, ellensúlyos váltók,
- a mechanikus csúcscsínrögzítő szerkezettel vagy eszközzel ellátott váltók,
- a kiszögelt váltók,
- a kiékelt váltók,
- a biztonsági betétellátott váltók.

Váltófelvágásnak nevezzük a váltóra való ráhaladásnak azt a módját, amikor a gyök felől közlekedő menet részére helytelenül álló, nem hasítható váltót a jármű kerekeinek nyomkarimái átállítják. Váltót felválni tilos, mert a váltófelvágás a váltó mechanikus szerkezetének károsodását okozza.

Váltó felvágása esetén a járművel azonnal meg kell állni és ellenőrizni kell, hogy nem történt-e kisiklás. Ha kisiklás történt, akkor az Utasítás **12.16.** pontja szerint kell eljárni. Ha kisiklás nem történt, a váltófelvágás tényéről értesíteni kell a járművezetők munkáját közvetlenül irányító személyt, illetve ha van, a váltó kezelésére beosztott munkavállalót is. A váltófelvágást minden esetben jelenteni kell a járművezető munkáját közvetlenül irányító személy felé, mert annak eltitkolása súlyos következményekkel járhat.

A szerelvényvel továbbhaladni csak a vasúttársaság alkalmazásában álló, intézkedésre jogosult munkavállaló engedélyével – és ha van, a váltó kezelésére beosztott munkavállaló együttes – engedélyével szabad, amennyiben a járművezető meggyőződött az elindulás veszélytelenségéről. A felvágott váltón legfeljebb **5 km/h** sebességgel, a teljes szerelvényvel végig kell haladni, visszafogni, vagy csúccsal szemben közlekedni tilos, mert az a jármű kisiklását okozhatja.

A váltón történő áthaladás után meg kell állni, és a váltót a járművezetőnek – illetve ha van, a váltó kezelésére beosztott munkavállalónak együttesen – használhatóság szempontjából meg kell vizsgálnia.

Ha a váltó forgalmi szempontból használható (ld. Utasítás **8.6.1.** pontja), akkor a váltót kézi állítással az eredeti állásába vissza kell állítani. Ezt követően a járművezető – illetve ha van a váltó kezelésére beosztott munkavállaló – által többszöri próbaállítást kell végezni. Motoros működésű váltó esetén a próbaállítást a hajtókarral kell végezni. Ha a próbaállítás sikertelen, a váltót használhatatlannak kell minősíteni.

Amennyiben a próbaállítás sikeres volt, – távvezérlésű váltó esetén – meg kell győződni a váltójelző irány- és reteszjelző fényének jelzéséről. Amennyiben a váltójelzőn a váltó állásának megfelelő folyamatos irányfény vagy reteszfény nem látható, a váltót használhatatlannak kell minősíteni.

Amennyiben a próbaállítás eredményes volt, a váltó forgalmi szempontból használható (ld. Utasítás **8.6.1.** pontja), valamint a váltójelzőn a megfelelő irányfény és a reteszfény világít, akkor a váltón a közúti vasúti társaság jogosult műszaki szolgálatai által történő műszaki megvizsgálásáig és szükség szerinti helyreállításig legfeljebb **5 km/h** sebességgel a forgalom fenntartható. Az engedélyezett legnagyobb sebesség alkalmazását a műszaki megvizsgálást és a szükség szerinti helyreállítást követően a közúti vasúti társaság jogosult műszaki szolgálatai engedélyezik.

Amennyiben a szerelvény olyan váltót vágott fel, amely biztosított vágányutas biztosítási körzetben fekszik, azonnal meg kell állni, és a szerelvényvel a közúti vasúti társaság jogosult műszaki szolgálatai által történő műszaki megvizsgálásáig további mozgást végezni nem szabad.

8.5.1. Kiszögelt, kiékelte váltó

Ha a váltó csúcscsínjeit tartósan akarják rögzíteni, akkor ezt a járművezető által nem oldható módon, például kiszögéléssel, kiékeléssel biztosítják. Amennyiben rendkívüli körülmény az ilyen váltón szükségessé teszi a meghatározott állástól eltérő irányú közlekedést, akkor intézkedést kell kérni a váltó pályaszakszolgálat által történő átállítására. A váltóra csúccsal szemben eltérő irányban ráhaladni csak akkor szabad, ha a járművezetőt értesítették arról, hogy a váltó átállítását és rögzítését elvégezték. Az ilyen váltót az Utasítás **3.4.13.** pontja szerinti *Mechanikus csúcscsínrögzítő szerkezettel vagy eszközzel felszerelt váltó* jelzőtáblával kell megjelölni.

A kiszögelt, illetve kiékelte váltók nem minden esetben minősülnek használhatatlan váltónak.

8.6. Váltók használhatósága

8.6.1. A váltók használhatóságának a forgalmi feltételei

A váltó forgalmi szempontból használható állapotban van, ha:

- A váltó alkatrészei épek, és a mozgatható alkatrészei a szokott módon mozgathatóak.
- Az egyik csúcssín eleje tökéletesen simul a tősinhez, a másik csúcssín pedig a tőstől kellő távolságban van. Gyök felőli menet esetén, ha mechanikus csúcssínrögzítéssel nem rendelkező váltó valamely csúcssínje nem simul a tősinhez tökéletesen, akkor az nem zárja ki a váltó forgalmi szempontból történő használhatóságát.
- A tősinék és a csúcssínék között nincs oda nem tartozó anyag vagy tárgy (pl. hó, jég, sár, kő, stb.).
- A csúcssíneket összekötő rúd/rudak ép/épek (amennyiben erről a forgalmi dolgozó a váltó szerkezeti kialakításából adódóan meg tud győződni).
- A váltóállító szerkezet alkatrészei nem rongálódottak (amennyiben erről a forgalmi dolgozó a váltó szerkezeti kialakításából adódóan meg tud győződni).
- A csúcssínrögzítő szerkezet tökéletesen záródik, illetve a csúcssínrögzítő eszköz tökéletesen rögzít. A csúcssíneket végállásukban tartó rugó/k a csúcssínnek nem kívánt elmozdulását szemmel láthatóan megbízhatóan megakadályozza/ák (amennyiben a váltó szerkezeti kialakítását tekintve van ilyen alkatrésze, és a szerkezeti kialakítástól függően arról a forgalmi dolgozó meg tud győződni).

8.6.2. Eljárás, ha a váltók használhatóságának a forgalmi feltételei nem teljesülnek

Ha a váltó használhatósága felől bármi kétely merül fel, a váltó használhatóságát forgalmi szempontból meg kell vizsgálni. A vizsgálat során próbaállítást kell végezni. A próbaállítás abból áll, hogy a váltó minden állítási lehetőségét helyszíni kézi váltóállítással legalább egyszer ki kell próbálni. Amennyiben a váltó használhatóságának valamelyik forgalmi feltétele nem teljesül, vagy a kétely továbbra is fennáll, a váltót használhatatlannak kell minősíteni. A használhatatlan váltóra további intézkedésig ráhaladni nem szabad. Ha a váltó használhatósága felől a kétely a váltón történő áthaladás közben merül fel, a járművet vészfékezéssel azonnal meg kell állítani.

A használhatatlan váltóról a használhatatlanságot megállapító munkavállalónak a munkáját közvetlenül irányító személy felé jelentést kell tennie, aki köteles az érintett műszaki szolgálatokat haladéktalanul a helyszínre kirendelni. A használhatatlannak minősített váltót az érdekelt műszaki szolgálatoknak haladéktalanul meg kell vizsgálni, és intézkedniük kell a hiba mielőbbi elhárításáról, a váltón – a hiba kijavításáig – minden járműnek csak a vasúttársaság alkalmazásában álló, helyszínen lévő vasútüzemi zavarelhárításra-, intézkedésre jogosult munkavállaló írásbeli engedélye után, az engedélyben közölt módon és sebességgel szabad közlekedni. A hiba kijavításáról a járművezetőket az alkalmazott hírközlő berendezésen keresztül értesíteni kell.

8.6.3. Váltóállítást gátló szerkezettel ellátott váltók

Bizonyos kitérő típusok felszerelhetők olyan szerkezettel, amely megakadályozza a váltó illetéktelen személy által történő állítását (biztonsági betét, lakat, stb.).

A biztonsági betéttel lezárt váltók a váltó szerkezetének megrongálása nélkül nem állíthatók át és nem vágathatók fel.

A kulisszás, bilincses váltókat lakat segítségével átállítás ellen rögzíteni lehet. Ezen váltók hasíthatók, de a váltó beállított állását megváltoztatni a lakat eltávolítása nélkül nem lehet.

A váltóállítást gátló szerkezettel felszerelt váltókról a járművezetőket kimutathatóan értesíteni, a váltóállítást gátló szerkezet kezeléséről az azt kezelő személyeket pedig kimutathatóan oktatni kell.

8.7. Váltóállítási módok

A váltók állítása történhet:

- helyszíni kézi állítással (váltóvas, hajtókar vagy állítókészülék segítségével)
- távvezérléssel,
- váltóhasítással (hasítható váltó esetében).

A távvezérléses váltóállítás történhet:

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

Tilos a váltó állítása, ha a váltón jármű tartózkodik, illetve halad át, azonban állítástárolós kialakítású (járművezető által távvezérléssel működtetett) váltók esetén a váltóvezérlési parancs a váltóállítás helyén kiadható.

8.8. Helyszíni kézi váltóállítás

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

A motoros működésű váltókkal felszerelt szolgálati helyek esetében az adott szolgálati hely kezelési szabályzata határozza meg a hajtókarral történő állítást, amelyet csak az arra kiképzett, megfelelő munkavédelmi eszközökkel felszerelt, beosztott munkavállaló végezhet.

8.9. Távvezérelt váltóállítás kezelő személy közreműködésével

Amennyiben a távvezérelt váltóállítást a berendezés kezelésére beosztott munkavállaló (például tabulátorkezelő) végzi, kötelessége a váltót a kívánt haladási irányba állítani.

Amennyiben a váltó (váltók) állítását a váltó kezelésére beosztott munkavállaló (például tabulátorkezelő) végzi, akkor a járművezető a váltó (váltók) átállítását csak a helyszínen és csak abban az esetben végezheti el, ha

- arra a váltó kezelésére beosztott munkavállaló (például tabulátorkezelő) – az Utasítás **6.10.** pontja szerint – utasítást adott, vagy
- azt végrehajtási utasítás előírja.

8.10. Távvezérelt váltóállítás a járművezető közreműködésével

8.10.1. A távvezérelt váltóállítás általános szabályai

A járművezető közreműködésével állított elektromos váltó állításának helyeit a *Járművezető által távvezérléssel történő váltóállítás helyére figyelmeztető jelzővel* (Utasítás **3.4.3.** pont) kell megjelölni.

A távvezérléssel történő váltóállítás helyéhez közeledve a járművezetőnek meg kell győződnie a váltójelző és a főjelző jelzéseiről, a váltóval kapcsolatos egyéb jelzésekről,

továbbá arról, hogy a váltón, a váltó előtt vagy közvetlenül a váltó után tartózkodik-e másik jármű, illetve – amennyiben lehetséges – rátekintéssel a váltó állásáról.

A távvezérelt váltó megközelítésekor a sebességet úgy kell megválasztani, hogy a jármű az alábbi esetekben a váltó előtt üzemi fékezéssel megállítható legyen:

- a váltó nem áll át,
- a váltóhoz tartozó váltójelző nem jelzi a váltó elektromos reteszelését,
- a váltóhoz tartozó váltójelző nem jelzi a váltó kívánt irányát,
- az elektromosan nem reteszelt váltó nem kívánt módon jön működésbe,
- a váltó használhatósága tekintetében kétely merül fel.

Ha a *Járművezető által távvezérléssel történő váltóállítás helyére figyelmeztető jelző* érvénytelenítő jelzéssel van ellátva (Utasítás **3.5.1.**), akkor a váltót helyszíni kézi állításúnak kell tekinteni.

Ha a váltójelző a váltó elektromos reteszelését jelzi, de a váltón és annak körzetében (előtte és közvetlenül utána) másik jármű nem tartózkodik, és erről a járművezető egyértelműen meg tudott győződni, akkor annak figyelembe vételével haladhat be a távvezérléssel történő váltóállítás helyére, hogy a berendezés rendellenesen működik. Az esetet jelenteni kell a járművezető munkáját közvetlenül irányító személynek.

A rádiós váltóállítás esetén követendő teendőket részletesen kezelési szabályzatban kell rögzíteni.

8.10.2. A szánszerkezettel, rádiós, vagy egyéb módon történő váltóállítás szabályai

Ha a váltójelző a váltó elektromos reteszelését jelzi és a váltó előtt, illetve a váltón másik jármű tartózkodik, akkor a jármű elejével tilos behaladni a távvezérléssel történő váltóállítás helyére.

Amennyiben a távvezérelt, szánszerkezettel működtetett váltót állítani kell, akkor a váltó állításakor legfeljebb **20 km/h** sebességgel szabad haladni. Ilyenkor a járművezetőnek a váltóállítást a jármű első felengedett vagy felvezérelt áramszedőjének a szánszerkezet alatt történő áthaladásakor kell végrehajtania. Hátsó áramszedővel történő közlekedés esetén a szánszerkezet alatt megengedett legnagyobb sebességet végrehajtási utasításban kell szabályozni.

Ha a váltó állása megfelel a jármű haladási irányának, akkor a felengedett vagy felvezérelt áramszedő(k) szánszerkezet alatt történő áthaladásának időtartamára ki kell kapcsolni a vontatómotorok menetáramát; amennyiben a jármű rendelkezik váltó nem állító kapcsolóval, úgy az üzemben lévő áramszedőnek a szánszerkezet alatt történő áthaladáskor azt működtetni kell.

8.10.3. Az állítástárolós kialakítású váltók állításának szabályai

Annak ellenére, hogy a váltójelző a váltó elektromos reteszelését jelzi, illetve a váltó előtt, illetve a váltón másik jármű tartózkodik, a jármű elejével – az állítástárolás időzítő jelző (Utasítás **3.4.6.1.** pontja) jelzésének figyelembe vételével – be szabad haladni a távvezérléssel történő váltóállítás helyére.

Állítástárolós kialakítású váltók esetében két eltérő funkcióban kell váltójelzőket alkalmazni. A szánszerkezet közelében elhelyezett váltójelző(ke)t, illetve a járművezető által távvezérléssel történő váltóállítás helyére figyelmeztető jelző(ke)t az állítástároló üzemmódra figyelmeztető kiegészítő jelzővel (Utasítás **3.4.29.** pont, 72.f ábra) kell ellátni. A szánszerkezet közelében elhelyezett, az állítástároló funkcióra figyelmeztető kiegészítő jelzővel megjelölt váltójelző az utoljára betárolt állítás irányát jelzi, míg a váltónál elhelyezett váltójelző minden esetben a váltó tényleges állását mutatja. Az állítástárolós kialakítású

váltók körzetében alkalmazott jelzőkről, járműfoglaltság érzékelőkről végrehajtási utasítást kell kiadni.

A járművezetőnek a tárolás, a váltóállítás, valamint a váltó foglaltságának a folyamatát figyelemmel kell kísérnie.

Ha a váltón jármű tartózkodik, akkor legkésőbb a váltó ráfutási szakasza előtt meg kell állni.

A ráfutási szakaszra, valamint a váltóra ráhaladni csak akkor szabad, ha az elől haladó jármű a váltót elhagyta, a követő menet részére a váltó állítása befejeződött, és a kívánt menet számára a váltójelző(kö)n a szükséges jelzések megjelent(ek). Amennyiben a ráfutási szakasz jelzőtábla és a következő váltó csúcscsínje között a váltójelzőn a váltó reteszelését jelző visszajelentés nem jelenik meg (a ráfutási szakasz pályaszakaszában az aláváltás gátló járműérzékelő nem működik), akkor a váltó előtt meg kell állni, és próbaállítást kell végezni. Ha az elektromos reteszelés a próbaállítás hatására sem történik meg, akkor a váltóra ráhaladni tilos, és a járművezető munkáját közvetlenül irányító személytől intézkedést kell kérni. A váltóra ráhaladni csak vasúttársaság alkalmazásában álló, intézkedésre jogosult személy utasítására és jelenlétében szabad.

A követő jármű megállásának a helyét *váltó ráfutási szakasz kezdete* jelzővel jelezni kell, ha itt a megállás forgalomtechnikai okból nem lehetséges, megállás helye jelzőt kell kitűzni.

Zavarállapot jelentkezése esetén a helyszínrre vonatkozó kezelési szabályzat előírásait kell figyelembe venni. Fokozottan ügyelni kell arra, hogy a váltó felszabadulása után a csúcscsínnek mozgásba jöhetnek.

8.11. A váltókon történő közlekedés általános szabályai

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

- a kívánt menet számára szükséges, váltóhoz tartozó jelzők jelzéséről,
- a váltó csúcscsínjeinek a kívánt haladási iránynak megfelelő állásáról,
- csúccsal szembeni haladás esetén pedig arról, hogy csúcscsínnek a tősinhez való simulása által a jármű kívánt irányba való terelése biztosított.

Ha ezen feltételek valamelyike nem teljesül, akkor meg kell győződni a váltó forgalmi szempontból történő használhatóságáról, kivéve, ha szóbeli vagy írásbeli rendelkezés másképp nem rendelkezik.

A váltón történő áthaladáskor a jármű elejének a váltóra történő ráhaladásától kezdve a jármű végének a lehaladásáig legfeljebb az Utasítás **8.12.** és **8.13.** pontjaiban szabályozott sebességgel szabad haladni. A kitérő irányban közlekedő jármű sebességét az ívsugar függvényében úgy kell megválasztani, hogy az áthaladás lökésmentes legyen.

8.12. Áthaladás mechanikusan nem rögzített csúcscsínű váltón

Mechanikusan nem rögzített csúcscsínű váltón csúccsal szemben legfeljebb **15 km/h** sebességgel szabad közlekedni, s ezt a sebességet csak akkor szabad fokozni, ha a szerelvény teljes hosszban áthaladt a váltón.

Mechanikusan nem rögzített csúcscsínű váltón gyök felől, amennyiben a váltót hasítani nem kell, egyenes irányból legfeljebb **30 km/h**, kitérő irányból legfeljebb **20 km/h** sebességgel szabad haladni, s ezt a sebességet csak akkor szabad fokozni, ha a szerelvény teljes hosszban áthaladt a váltón. Amennyiben a váltót a jármű kerekeivel hasítani kell, akkor legfeljebb **15 km/h** sebességgel szabad haladni. Az engedélyezettnél nagyobb sebességgel történő váltóhasításkor a váltófelvágás esetén követendő eljárást kell alkalmazni (Utasítás **8.5.** pont).

Hasítható váltón gyök felől való áthaladás után csak akkor szabad visszafogni (menetirányt változtatni), ha a jármű valamennyi kereke áthaladt a váltón, és a járművezető meggyőződött annak helyes állásáról. Amennyiben a váltó műszaki kialakítása megengedi, illetve indokolja, úgy a pályaszakszolgálat az engedélyezettnél nagyobb vagy kisebb sebesség alkalmazását is elrendelheti. Ilyen esetben a váltót a *Váltón engedélyezett sebesség* (Utasítás **3.4.19.** pont) jelzőtáblával kell megjelölni. Ha egy pályahálózatot üzemeltető társaságnál a váltókon azonos, jelen Utasításban meghatározottól eltérő engedélyezett sebesség van érvényben, akkor az engedélyezett sebességeket végrehajtási utasításban kell szabályozni, a táblák kihelyezése minden ettől eltérő sebességgel járható váltónál kötelező.

8.13. Áthaladás mechanikusan rögzített csúcscsínű váltón

A mechanikus csúcscsínrögzítő szerkezettel vagy eszközzel felszerelt váltón csúccsal szemben egyenes irányban legfeljebb **30 km/h**, kitérő irányban pedig legfeljebb **20 km/h** az engedélyezett legnagyobb sebesség.

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

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

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

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

Amennyiben a váltó műszaki kialakítása megengedi, illetve indokolja, úgy a pályaszakszolgálat az általánosnál nagyobb vagy kisebb sebesség alkalmazását is elrendelheti. Ilyen esetben a váltót a *Váltón engedélyezett sebesség* (Utasítás **3.4.19.** pont) jelzőtáblával kell megjelölni. Ha egy pályahálózatot üzemeltető társaságnál a váltókon azonos, jelen Utasításban meghatározottól eltérő engedélyezett sebesség van érvényben, akkor az engedélyezett sebességeket végrehajtási utasításban kell szabályozni, a táblák kihelyezése minden ettől eltérő sebességgel járható váltónál kötelező.

8.14. Összekötővágány

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

8.15. Vágánykereszteződések

A vágányok szintbeli keresztezéseinél mindegyik sínszálnál megszakad a sínkorona folyamatossága, hogy a keresztező irányba haladó jármű kerekeinek nyomkarimái akadálytalanul áthaladhassanak. Vágánykereszteződésekben legfeljebb **30 km/h** sebességgel szabad áthaladni, s ezt a sebességet akkor szabad fokozni, ha a jármű teljes hosszban is áthaladt a vágánykereszteződésen. Ha a vágánykereszteződés kialakítása az általánostól eltérő sebesség alkalmazását teszi lehetővé, illetve szükségessé, akkor az ilyen vágánykereszteződést *Vágánykereszteződésen engedélyezett sebesség* (Utasítás **3.4.20.** pont)

jelzőtáblával kell megjelölni. Ha egy pályahálózatot üzemeltető társaságnál a vágánykeresztezéseken azonos, jelen Utasításban meghatározottól eltérő engedélyezett sebesség van érvényben, akkor az engedélyezett sebességet végrehajtási utasításban kell szabályozni, a táblák kihelyezése minden ettől eltérő sebességgel járható vágánykeresztezésnél kötelező.

8.16. Trolibusz munkavezeték-keresztezések

A trolibusz munkavezeték-keresztezés alatt való áthaladás sebessége – a vontatómotorok menetáramának kikapcsolása mellett – legfeljebb **50 km/h** lehet. Ha a munkavezeték-keresztezés kialakítása az általánostól eltérő sebesség alkalmazását teszi lehetővé, illetve szükségessé, akkor az ilyen munkavezeték keresztezést *lassújel munkavezetékre vonatkozóan* (Utasítás **3.4.16.2.** pont) jelzőtáblával kell megjelölni. Ha egy pályahálózatot üzemeltető társaságnál a trolibusz munkavezeték-keresztezéseken azonos, jelen Utasításban meghatározottól eltérő engedélyezett sebesség van érvényben, akkor az engedélyezett sebességet végrehajtási utasításban kell szabályozni, a táblák kihelyezése minden ettől eltérő sebességgel járható trolibusz munkavezeték-keresztezésnél kötelező. A munkavezeték keresztezése alatt történő áthaladáson azt kell érteni, amikor a jármű felengedett vagy felvezérelt áramszedői áthalad(nak) a munkavezeték keresztezési pontja alatt.

8.17. Tolópad

A tolópad kezelését a műszaki szakszolgálat megfelelően kiképzett és levizsgáztatott munkavállalója végezheti a pályahálózatot üzemeltető társaság által kiadott Tolópad kezelési utasítás szerint.

Tolópadot érintő mozgás csak akkor kezdhető meg, ha a tolópad kezelője és a jármű mozgását végző járművezető meggyőződött arról, hogy a tolópad az érintett vágányhoz kapcsolódik. Tolópaddal csak akkor szabad mozgást végezni, ha a tolópadot érintő vágányokon és a tolópadon lévő járművek megfutamodás ellen biztosítva vannak.

9. JÁRMŰVEK BERENDEZÉSEI

9.1. A jármű műszaki állapota

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

9.2. A jármű műszaki hibája

A járművek műszaki hibáit forgalmi szempontból a következők szerint csoportosítjuk:

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

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

Rendellenesség alatt olyan műszaki hibát kell érteni, amely a forgalom és az utasok szállításának biztonságát nem befolyásolja. A jármű a telephelyre való beállításig forgalomban maradhat.

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

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

Ha az üzemképtelen jármű önerejéből mozgást végezni képtelen, akkor egy üzemképes járművel kell összecsatolni, és a tolásra (Utasítás **12.9.** pont), illetve a vontatásra (Utasítás **12.11.** pont) vonatkozó szabályok szerint kell a végállomásig, az első félreállóhelyig vagy a közelebb lévő telephelyig közlekedni. A járművet csak a műszaki szakszolgálat illetékese nyilváníthatja üzemképessé vagy mozgásképesé.

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

9.3. Áramszedő

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

Ha a járművet a kezelési szabályzat szerint egy áramszedővel kell üzemeltetni, és egynél több áramszedő van a járművön vagy a szerelvényben, akkor a haladási iránynak megfelelő elsőt kell felvezérelni vagy felengedni, míg a többit le kell vezérelni, illetve megbízhatóan és teljesen lehúzott állapotban le kell kötni. Ettől eltérni csak akkor szabad, ha a jármű főáramú ellátása ezt indokoltá és lehetővé teszi, vagy az első áramszedő üzemképtelen, illetve ha erről végrehajtási utasítás rendelkezik. Ha az üzemszerűen első áramszedővel közlekedő jármű vagy szerelvény rendkívüli okok miatt hátsó áramszedővel közlekedik, akkor az Utasítás **12.10.** pontja szerint kell eljárni.

A járművet átvevő járművezető a telephelyi járműátvételkor köteles ellenőrizni a járművön vagy a szerelvényben lévő valamennyi áramszedő működőképességét.

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

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

Ha a járművezető áramszedőhibát állapít meg, vagy olyan jelenséget észlel, amely áramszedőhibára vezethető vissza, köteles a járművet megállítani és az áramszedőt valamint a munkavezetékét rátekintéssel megvizsgálni. Az áramszedőn vagy a munkavezetéken észlelt hibáról köteles a munkáját közvetlenül irányító személyt minél hamarabb értesíteni és intézkedést kell kérnie.

Ha a járművezető a munkavezeték hibáját állapítja meg, akkor a továbbiakban az Utasítás **12.14.** pontjában meghatározottak szerint kell eljárnia.

Ha a járművezető szerint az áramszedő további üzemeltetése nem biztonságos vagy nem lehetséges, akkor a másik áramszedő igénybevételel kell haladni a végállomásig. Másik áramszedő hiánya, vagy annak használhatatlansága esetén az üzemképtelenségre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni. Ha a hibás vagy összetört áramszedőt alsó végállásáig lehúzni illetve levezélni nem lehet, akkor a járművet mozgásképtelennek kell tekinteni, annak tényét jelenteni kell a járművezető munkáját közvetlenül irányító személynek és műszaki mentést kell kérni.

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

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

9.4. A járművek világítása

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

A jármű vagy szerelvény elejének és végének megjelölésére és kivilágítására szolgáló fényeket a telephelyen történő járműátvételkor kipróbálás végett, forgalomban pedig az Utasításnak, valamint a KRESZ-nek megfelelően működtetni kell.

Ha a jármű vagy szerelvény elejének kivilágítására illetve végének megjelölésére szolgáló fényforrás működésképtelenné válik, akkor a meghibásodásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni. Ezen túlmenően ha sötétben, vagy a távolbalátás korlátozottsága esetén válik

működésképtelenné a jármű vagy szerelvény elejének kivilágítására szolgáló fényforrás, akkor az engedélyezett maximális sebesség legfeljebb **20 km/h** lehet. A járművet vagy szerelvényt a rendelkezésre álló egyéb fényforrásokkal (például utastéri világítás, elakadásjelző, tartalék lámpa, stb.) úgy kell megjelölni, hogy az a forgalom biztonságát ne veszélyeztesse.

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

Ha valamelyik jármű utastéri világítása a forgalomban való részvétel közben teljes egészében működésképtelenné válik, akkor nappal a rendellenességre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni. Olyan vonalon, ahol aluljáró, alagút van, ott nappal a meghibásodásra, sötétben pedig az üzemképtelenségre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

A lépcsővilágítás műszaki hibája esetén a rendellenességre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

9.5. Túláramvédő berendezések, túláramkapcsoló

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

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

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

9.6. Irányváltó, iránykapcsoló

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

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

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

9.7. A közlekedésben résztvevők figyelmeztetésére szolgáló hangjelző berendezések

A járművet átvevő járművezető a közlekedésben résztvevők figyelmeztetésére szolgáló hangjelző berendezések (pályacsengő, hangszóró) működőképességét még a telephely területén köteles kipróbálni. Ha a forgalomban való részvétel során a jármű vezetett végén egyik hangjelző berendezés sem működtethető, a meghibásodásra vonatkozó szabályokat kell figyelembe venni, az engedélyezett maximális sebesség pedig legfeljebb **20 km/h** lehet.

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

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

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

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

9.9. Indulás (ajtózárás) jelző berendezés

A járművet átvevő járművezető az indulás (ajtózárás) jelző berendezés üzemképességét még a telephely területén köteles ellenőrizni.

Amennyiben a jármű műszaki kialakítása folytán az indulás (ajtózárás) jelzést a járművezető a zárási parancstól függetlenül adja, zárási parancsot adni csak az indulás (ajtózárás) jelző legalább **2** másodpercig történő működtetése után szabad. Ha a jármű megtelt, akkor a járművezetőnek az üzemképes hangerősítő berendezésen keresztül a felszállás befejezésére, valamint az ajtók záródására fel kell hívnia az utasok figyelmét.

Az indulás (ajtózárás) jelző berendezés meghibásodása esetén a végállomásig utasok csak akkor szállíthatók, ha az indulás (ajtózárás) jelzés helyett, az üzemképes hangerősítő berendezésen keresztül a le- és felszállás befejezésére, valamint az ajtók záródására a járművezető felhívta a figyelmet, vagy ha egy érvényes forgalmi diszpécser, járműkísérő vagy váltóőr (tabulátorkezelő) vizsgával rendelkező munkavállaló jelzősípval az Utasítás **4.2.5.** pontja szerinti indulásjelzést ad. Egyéb esetben az üzemképtelenségre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

9.10. Távműködtetésű ajtók

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

A járművet átvevő járművezető a telephely területén köteles meggyőződni a távműködtetésű ajtók és az azok nyitott vagy csukott állapotát ellenőrző lámpák vagy az egyéb jelzőberendezések működőképességéről.

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

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

9.11. Homokszóró

A járművezetőnek a homokszórót működtetni kell minden olyan esetben, amikor a kerék és a sín közötti súrlódás változása indokolttá teszi. Veszély esetét kivéve, tilos a homokszóró használata a váltókon és a vágánykereszteződéseken, illetve az olyan íves pályaszakaszokon, ahol Vágány kenve jelzőtábla (Utasítás **3.4.22.** pont) található. A járművet átvevő járművezető a telephely területén köteles ellenőrizni a homokszóró(k) feltöltöttségét és működőképességét.

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

Ha a forgalomban való részvétel közben a járművezető bármelyik homokszóró működésképtelenségét állapítja meg, akkor a meghibásodásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni. Ha a kifogyott homok utántöltése csak telephelyen kiépített homoktöltő berendezéssel lehetséges, a szerelvényvel utasok szállítása nélkül telephelyre kell közlekedni. Mindkét esetben értesíteni kell a járművezetők munkáját közvetlenül irányító személyt, és további intézkedést kell kérni.

9.12. Páramentesítő, ablaktörlő és ablakmosó berendezés

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

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

9.13. Vészjelző, utastéri vészfék, ajtóvésznyitó

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

Ha a vészjelzővel menet közben adnak jelzést, a járművet intenzív fékezéssel kell megállítani. Ha a közvetlenül a megállóból történő kihaladás közben adnak a vészjelzővel jelzést, akkor a

járművet vészfékezéssel kell megállítani. Megállás után elindulni csak akkor szabad, ha a járművezető meggyőződött a továbbhaladás veszélytelenségéről. Ugyanígy kell eljárni akkor is, ha a vészjelzővel a jármű álló helyzetében adtak jelzést.

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

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

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

9.14. Hangerősítő berendezés, utastájékoztató berendezés

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

Ha a hangerősítő vagy az utastájékoztató berendezés használhatatlanná válik, akkor a rendellenességre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni. Ha az utastájékoztató berendezés műszaki hibája miatt a jegykezelő készülékek sem működnek, akkor a meghibásodásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

9.15. Egyéb berendezések

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

9.16. Vezetőfülke

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

Erre a következők jogosultak:

- az ágazati irányító szerv és a felügyeleti hatóság tagjai igazolványuk alapján,
- a rendelkezésre jogosultak,
- az intézkedésre jogosultak,
- az ellenőrzésre jogosultak,
- az oda beosztott munkamódszer-átadó,
- a járművezető mellé beosztott pilóta,
- az oda beosztott oktató,
- a műszaki szakszolgálat szolgálatban lévő, oda beosztott munkavállalója,
- a hatósági vizsgabiztos,
- a forgalmi szakterület vezetőjének engedélyével rendelkező személy.

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

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

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

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

9.17. Éberségi berendezés

A járművezetők figyelmét, ébrenlétét, cselekvőképességét ellenőrző berendezés, amely a járműtípustól függő időközönként előírt kezelés elmaradása esetén hangjelzéssel, esetleg kiegészítő fényjelzéssel figyelmezteti a járművezetőt. A reagálás elmaradása esetén a berendezés kényszerfékezéssel megállítja a járművet. Az éberségi berendezést kiiktatni még időszakosan is tilos.

Az éberségi berendezés üzemképességét – amennyiben található a járművön ilyen – a telephelyi átvételkor ellenőrizni kell.

Ha az éberségi berendezés meghibásodik, akkor az üzemképtelenségre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

10. FÉKEZÉS ÉS FÉKBERENDEZÉSEK

10.1. Fékberendezések és fékezés

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

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

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

A telephelyről csak olyan jármű (szerelvény) adható ki a forgalomba, melynek valamennyi fékberendezése üzemképes. A járművet (szerelvényt) átvevő járművezető a forgalomba állás előtt, lehetőleg a telephely területén köteles ellenőrizni a jármű valamennyi fékberendezésének működőképességét.

10.2. Üzemi fékberendezés és üzemi fékezés

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

Üzemi fékezésnek nevezzük azt a folyamatot, amikor előre látható esetben kell a jármű (szerelvény) üzemi fékberendezésével annak sebességét csökkenteni, vagy megállítani, valamint lejtőn a kifuttatott jármű (szerelvény) sebességét szabályozni.

Az üzemi fékezésre használt fékberendezés akkor működőképes, ha a fékezőerő folyamatosan úgy szabályozható, hogy közben lökések, rángatások nem keletkeznek.

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

Az üzemi fékberendezés műszaki hibája esetén, a jármű típusától függően a rendelkezésre álló egyéb fékberendezések használatával kell a járművet (szerelvényt) minél előbb – a közlekedés veszélyeztetése nélkül – megállítani, majd kísérletet kell tenni a hiba elhárítására. Amennyiben az üzemi fékberendezés továbbra sem működőképes, úgy az üzemképtelenségre vonatkozó szabályok szerint kell eljárni, és legfeljebb **20 km/h** sebességgel szabad tovább közlekedni.

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

10.3. Intenzív fékezés

Intenzív fékezésen az üzemi fékberendezés használatával elérhető maximális fékhatást értjük, amit szükség esetén a homokszóró berendezés működtetésével kell kiegészíteni. Az intenzív fékezés során a fékerő már akkora lehet, ami az utasoknak kényelmetlenséget okozhat, de a kapaszkodó ember képes magát megtartani.

10.4. Rögzítőfék és rögzítőfékezés

A rögzítőfék az üzemi fékezéssel lelassított jármű (szerelvény) teljes megállítására, illetve az álló jármű (szerelvény) tartós és biztonságos állva tartására szolgál.

A rögzítőfék akkor működőképes, ha befékezve a jármű (szerelvény) által bejárható legnagyobb emelkedőn, illetve lejtőn az álló járművet (szerelvényt) a terheléstől függetlenül tartósan állva tartja, illetve feloldásakor a jármű (szerelvény) kerekeinek gördülését nem akadályozza. Ha a járművezető elhagyja a vezetőfülkét, köteles a járművet (szerelvényt) a rögzítőfékkel befékezni.

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

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

Ha a járművön (szerelvényben) lévő összes rögzítésre alkalmas fék üzemképtelenné válik, akkor a sínféket a járművezető a jármű rögzítésére egy alkalommal használhatja, majd a tolásra (Utasítás **12.9.** pont) vagy a vontatásra (Utasítás **12.11.** pont) vonatkozó szabályok szerint kell közlekedni a végállomásig vagy a közelebb levő félreállóhelyig.

10.5. Sínfék

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

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

Ha a sínfék a forgalomban való részvétel közben válik működés- vagy üzemképtelenné, akkor a meghibásodásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni. A sínfék működésképtelensége esetén az engedélyezett sebesség legfeljebb **30 km/h** lehet. Amennyiben a sínféktörzset a sínfejtől eltávolítani nem lehet (leszakadt, vagy működése nem szüntethető meg), akkor a járművet (szerelvényt) mozgásképtelenné kell nyilvánítani.

10.6. Vészfékezés

Ha a járművezető hirtelen, előre nem látható ok miatt kénytelen a jármű sebességét csökkenteni, vagy a járművet a lehető legrövidebb úton megállítani, akkor vészfékezést kell végrehajtania. Ilyenkor a jármű típusától függően a vezérlőkapcsolóval vészfék állásba kell kapcsolni, illetve a maximális hatással működtetett üzemi fék mellett a sínféket és a homokszórót is működtetni kell.

Vészfékezés során számítani kell arra, hogy csak az erősen kapaszkodó utasok tudnak állva maradni, valamint az utasok és a tárgyak az ülésekről leesnek, lecsúsznak. Ezért vészfékezést követően - akkor is, ha az nem megállásig tartott - a járművel meg kell állni, és a járművezetőnek meg kell győződnie arról, hogy a vészfékezés során történt-e személyi sérülés vagy keletkezett-e anyagi kár. Amennyiben igen, úgy a szükséges intézkedéseket meg kell tennie.

11. JÁRMŰVEK KÖZLEKEDÉSE

11.1. Jármű átvétele, elindulás a telephelyről

A telephelyről a forgalomba induló, személyszállító járművet vagy járművekből álló szerelvényt a műszaki szakszolgáltatnak kell összeállítania, majd forgalomba adnia. A telephelyről csak olyan üzemképes és forgalombiztos állapotban lévő jármű (szerelvény) vihető ki forgalomba, amely el van látva a társasági rendelkezésben meghatározott járműkísérő műszaki dokumentummal. A jármű műszaki dokumentummal történő ellátásáért a műszaki szakszolgálat a felelős. A járművezetőnek és a műszaki szakszolgáltatnak a műszaki dokumentumot az átvételt követően szabályszerűen ki kell töltenie, alá kell írnia és folyamatosan kell vezetnie. A járműre beosztott fordító vagy telephelyi járműmozgató személy a műszaki dokumentumot nem kell, hogy kitöltse. A fordító vagy telephelyi járműmozgató személy munkavégzésével kapcsolatos egyéb tevékenységeket társasági utasításban kell szabályozni.

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

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

A telephelyek területén legfeljebb a telephelyi végrehajtási utasításban meghatározott sebességgel, a vizsgálóaknával ellátott vágányokon, illetve az épületekben fekvő vágányhálózaton legfeljebb **10 km/h** lehet közlekedni.

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

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

11.2. Beállítás a telephelyre

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

A telephelyi beállítás után a jármű átadása a telephely technológiai rendjében meghatározott helyen és módon történhet. A jármű átadása akkor tekinthető befejezettnek, ha az átvevő az átvételt a járműkísérő műszaki dokumentumon aláírásával igazolta.

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

11.3. Jármű átadása és átvétele a váltás helyén

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

A váltás helyén az átadó járművezető szóban köteles tájékoztatni az átvevő járművezetőt a járművel és a forgalommal kapcsolatos észrevételeiről. A jármű átadása-átvétele akkor tekinthető megtörténtnek, ha az átvételt az átvevő járművezető a járműkísérő műszaki vagy egyéb, a társasági utasításban meghatározott dokumentum szabályszerű kitöltésével és aláírásával igazolta.

11.4. A jármű sebessége

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

11.5. Követési távolság

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

11.6. Álló jármű megközelítése

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

11.7. Megállás a megállóhelynél

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

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

A kettős megállóhelyre másodikként érkező járműnek az első járművet úgy kell megközelítenie, hogy megálláskor a járművek között **1-2** méter távolság legyen. A kettős megállóhelyre másodikként érkező villamos köteles a megállóhelyre beállni és a jármű ajtajait kinyitni, vagy ajtónyitási engedélyt adni. Amennyiben a két jármű eltérő útvonalon vagy eltérő végállomás felé közlekedik, úgy mindkét jármű vezetője köteles megvárni a másik járműről átszálló utasokat. Így kell eljárni abban az esetben is, ha a kettős megállóhelyet más közlekedési ágazat járművei is használják.

A megállóhelyen megállásra nem kötelezett járatok a megállóhely jelzőtábla mellett úgy haladhatnak el, hogy a jármű elejének a sebessége a jelzőtábla mellett való elhaladás esetén nem lehet nagyobb, mint **20 km/h**, valamint ha szükséges, *Figyelj* jelzést kell adni. Nem kell a sebességet csökkenteni olyan megállóhelyeken, ahol az Utasítás **3.4.10.** pontja szerinti sebességcsökkentés nélkül kihagyható megállóhely (zöld M betű) került elhelyezésre (például olyan megállóhelyeken, ahol nincs a közúti vasúti pálya mellett peron).

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

11.8. Utasok le- és felszállása

Az utasok le- és felszállása a vonalon a megállóhelyen, végállomáson pedig a kijelölt helyen történik. A le- és felszállásra a járművezető akkor adhat engedélyt, amikor a jármű a megállóhelyen, illetve a végállomáson a le- és felszállásra kijelölt helyen megállt. A leszállást akkor lehet befejezettnek tekinteni, amikor az utolsó utas a talajon áll, és a járművet elengedte. A felszállást akkor lehet befejezettnek tekinteni, amikor az utolsó utas vagy az általa szállított tárgy a távműködtetésű ajtó becsukódását nem akadályozza.

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

11.9. Elindulás a megállóhelyről

A villamos járművezető akkor indíthatja el a járművet, ha

- a visszapillantó berendezés segítségével meggyőződött arról, hogy az utasok le- és felszállása befejeződött,
- az indulás (ajtózárás) jelző berendezéssel (rendkívüli esetben a hangerősítő berendezésén át, vagy a járműkísérő a jelzősípjal) az indulásjelzést az utasítás **9.9.**

pontjában leírtak szerint megadta, abban az esetben nem szükséges indulás (ajtózárás) jelzést adni, ha a jármű elindulása előtt az ajtók automatikusan bezáródtak,

- az indulás (ajtózárás) jelzés megadása után a távműködtetésű ajtók zárási parancsát megadta és az ajtók becsukódtak,
- a távműködtetésű ajtók zárt állapotáról a jármű típusától függő visszajelzést kapott,
- meggyőződött arról, hogy a jármű indításának egyéb akadálya nincs.

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

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

11.10. Közlekedés a végállomások területén

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

A végállomásról elindulni csak a menetrendi, vagy a járművezető munkáját közvetlenül irányító személy által megadott indulási időpontban szabad. A végállomásról történő elindulásakor figyelembe kell venni az ott szolgálatot teljesítő, a forgalmat közvetlenül irányító személy utasítását, az adott vágányra érvényes főjelző szabad jelzését, és a megállóhelyről történő elindulás szabályait (Utasítás **11.9.** pont) is alkalmazni kell.

Amennyiben a végállomáson külön le- és felszállóhely került kialakításra, úgy a végállomásra érkezéskor a leszállóhelyen az utasoknak – a különjáratok utasait kivéve – a villamosról le kell szállniuk, a felszállás csak a felszállóhelyen történhet. Ettől csak a munkát közvetlenül irányító személy utasítása esetén lehet eltérni. Az egyes végállomások forgalmi rendjét végrehajtási utasításban kell szabályozni.

11.11. Speciális közlekedési előírások két- vagy többvágányú pályaszakaszra

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

- ha a személy a két vágány között, nem kiépített járdaszigeten tartózkodik,
- olyan megállóhelynél, ahol a járdasziget a két vágány között helyezkedik el és **1,5** méternél keskenyebb. Ha az ilyen megállóhelyhez mindkét irányból egy időben közlekedik jármű, a megállóba történő beállási elsőbbséget – egyéb társasági utasítás hiányában – a kölcsönös udvariasság elvének megfelelően kell eldönteni.

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

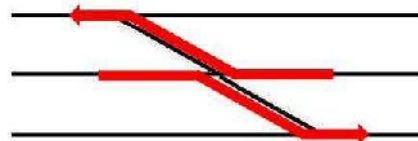
11.12. Tiltott egyidejű menetek

Tiltott az egyidejű menet (azaz két jármű egy időben történő közlekedése), ha vágányútjaik érintik vagy metszik egymást (83. és 84. ábra).

Például:



83. ábra



84. ábra

Tiltott az egyidejű menet akkor is, ha két jármű egyidejűleg egymás mellett halad el két- vagy több vágány olyan vágánykapcsolatain, amelyekben legalább egy menet olyan csúccsal szemben fekvő váltót érint, amely kapcsolatot létesít a többi menet vágányával, kivéve, ha a csúccsal szemben érintett váltók csúcscsínjei mechanikusan rögzítettek az elmozdulás ellen, illetve ha kitűzésre került a *megengedett egyidejű menetekre vonatkozó* jelző (Utasítás **3.4.15.2.**).

Példák a tiltott egyidejű menetekre:

- Két vágány esetén, amennyiben az összekötővágány mindkét vágányból csúccsal szemben fekvő váltókkal ágazik ki, kivéve, ha a váltók csúcscsínjei mechanikusan rögzítettek az elmozdulás ellen (85. ábra). Az áthaladási elsőbbséget ilyen esetben a *tiltott egyidejű menetekre vonatkozó* jelzőtáblákkal (**3.4.15.1.** pont) kell szabályozni.



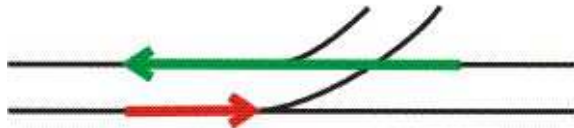
85. ábra

- Két vágány esetén olyan összekötő vágánynál, amelynél az egyik váltó csúccsal szemben, míg a másik váltó gyök felől fekszik a két, azonos irányba haladó jármű számára, kivéve, ha a csúccsal szemben érintett váltó csúcscsínjei mechanikusan rögzítettek az elmozdulás ellen (86. ábra). Ilyen helyen a gyök felől érkező jármű haladhat el elsőként.

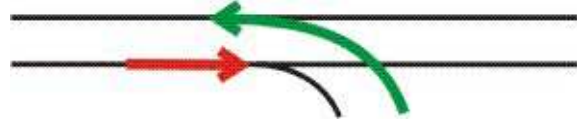


86. ábra

- Két vágány esetén, ha az egyik vágányból történő elágazás vágánykereszteződést létesít a másik vágánnyal (87-88. ábra), kivéve, ha a váltó csúcscsínjei mechanikusan rögzítettek az elmozdulás ellen. Ilyen helyen a váltón csúccsal szemben haladónak kell elsőbbséget adni a másik jármű részére.

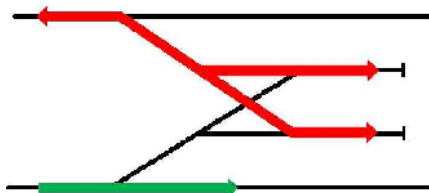


87. ábra

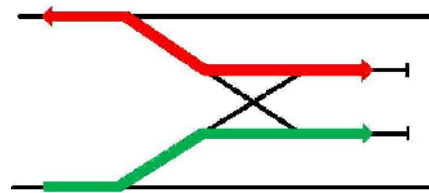


88. ábra

- Kettőnél több vágány esetén, ha azokban legalább egy menet olyan csúccsal szemben fekvő váltót érint, amely kapcsolatot létesít a többi menet vágányával, kivéve, ha a csúccsal szemben érintett váltók csúcssínjei mechanikusan rögzítettek az elmozdulás ellen (89-90. ábra).



89. ábra



90. ábra

Amennyiben a járművezető észleli, hogy részére az elsőbbséggel nem rendelkező jármű vezetője nem biztosít áthaladási elsőbbséget, a járművet azonnal meg kell állítani, és elindulni csak akkor szabad, ha a másik jármű a tiltott egyidejű menetek körzetét elhagyta. Ha ilyen esetben mindkét jármű megállt, elindulni a kölcsönös udvariasság elvének megfelelően kell.

Ha a villamosközlekedést a fent jelölt helyzetekben jelzőberendezés szabályozza, és a jelzőberendezés a tiltott egyidejű menetek kizárását nem veszi figyelembe (a továbbhaladást engedélyező- vagy hívójelzés a tiltott egyidejű menetek számára kivezérelhető), szabad- vagy hívójelzést kivezérelni a jelzőberendezés kezelőjének a tiltott egyidejű menetek részére egyidejűleg nem szabad. A meneteket a vonatkozó tilalmaknak megfelelően külön-külön kell lebonyolítani.

11.13. Elhaladás főjelző mellett

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

- *Hívójelzés* esetén (Utasítás **3.2.4.1.** pontja);
- Kézi jelzőeszközzel adott *Szabad* jelzés esetén (Utasítás **4.1.1.** pontja);
- Rendkívüli esetben, ha a jelző melletti elhaladást a jelző kezelője vagy a vasúttársaság alkalmazásában álló, intézkedésre jogosult munkavállaló írásban vagy szóban, az Utasítás **6.10.** pontja szerint, visszaellenőrizhető módon engedélyezte. Ebben az esetben a felelősség az engedélyt kiadó személyt terheli mindaddig, amíg a munkavállaló a leírtaknak vagy az elhangzottaknak megfelelően jár el.

Ha a főjelző *Tilos a továbbhaladás* jelzése mellett el szabad haladni, akkor a jármű a jelző mellett, valamint a jelzón túl lévő váltókon vagy a jelzővel fedezett pályaszakaszon csak olyan sebességgel haladhat, hogy bármilyen akadály esetén azonnal megállítható legyen, de

az alkalmazható sebesség a legkedvezőbb viszonyok között sem lehet nagyobb, mint **10 km/h**. A sebesség csak akkor növelhető, ha a jármű vége a jelző mellett elhaladt, a jármű teljes hosszban a jelzőt követő váltókon áthaladt.

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

11.14. Közlekedés főjelző vagy közúti fedezőjelző ellenőrző jelzőjével ellátott helyeken

A beláthatatlan helyeket fedező főjelzők után elhelyezett *Főjelző vagy közúti fedezőjelző ellenőrző jelzője* (Utasítás **3.4.4.** pont, a továbbiakban: ellenőrzőjelző) arról tájékoztatja a járművezetőt, hogy a jármű mögötti főjelző visszaállt a továbbhaladást tiltó állásába. Amennyiben az ilyen helyeken lévő ellenőrzőjelző nem világít, úgy a fedezés szabályai szerint kell eljárni (Utasítás **11.19.** pont), ha a fedezett pályaszakaszon a járművel meg kell állni.

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

11.15. Közlekedés a jelző használhatatlansága esetén

Használhatatlan főjelzők esetén a főjelző előtt meg kell állni. Mellettük és az általuk fedezett, csúccsal szemben érintett váltókon, illetve pályaszakaszokon csak olyan sebességgel szabad haladni, hogy a jármű bármilyen akadály esetén azonnal megállítható legyen, de az alkalmazható sebesség a legkedvezőbb viszonyok között sem lehet nagyobb, mint **10 km/h**.

A főjelzők melletti elhaladás előtt meg kell győződni arról is, hogy a továbbhaladás során igénybe venni kívánt vágány kellő távolságban szabad legyen.

A távvezérelt váltóval függésben álló, használhatatlan főjelző előtt meg kell állni, és meg kell győződni a váltóra történő ráhaladás feltételeinek fennállásáról (Utasítás **8.11.** pont).

Egyéb jelző használhatatlansága esetén a váltóra ráhaladni csak akkor szabad, fokozott óvatossággal és legfeljebb **10 km/h** sebességgel, ha a járművezető meggyőződött a továbbhaladás veszélytelenségéről (például a váltó hasíthatóságáról), és a váltó használhatóságának valamennyi forgalmi feltételéről. Ebben az esetben a váltón történő közlekedéskor minden párhuzamos, egyidejű menet tiltott.

A jelző használhatatlanságáról a járművezető munkáját közvetlenül irányító személyt értesíteni kell.

11.16. Elhaladás a vágányhoz közel elhelyezkedő tárgy mellett

A vágányhoz közel elhelyezkedő tárgy mellett fokozott óvatossággal, szükség esetén csökkentett sebességgel kell elhaladni, úgy, hogy az a személy- és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse. Ha szükséges, *Figyelj* jelzést kell adni. Amennyiben a járművezető nem tud

meggyőződni a biztonságos elhaladásról, értesítenie kell a munkáját közvetlenül irányító személyt és intézkedést kell kérnie.

11.17. Közlekedés egyvágányú pályán

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

Egyvágányú pályán a kétirányú közlekedést jelzőbottal, jelzőberendezéssel, felügyeleti szolgálattal vagy szolgálati menetrend kiadásával kell biztosítani, illetve társasági utasításban kell szabályozni.

Ha a forgalmat az egyvágányú pályaszakaszon jelzőbot segítségével bonyolítják le, akkor a forgalmi kitérőkben, illetve a kétvágányú pályaszakasz kezdeténél a jelzőbotot az ellenkező irányba közlekedő jármű vezetője részére át kell adni. Az egyvágányú pályaszakaszra behaladni csak a jelzőbot birtokában szabad. Több jármű azonos irányú, egymás utáni közlekedése esetén a jelzőbotot mindig az utolsó jármű vezetőjének kell vinnie. Ilyen esetben a forgalmi kitérőből, vagy az egyvágányú pályaszakasz kezdetétől az első jármű vezetője csak akkor indulhat el, ha meggyőződött arról, hogy a jelzőbotot az utolsó jármű vezetője felmutatta.

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

Egyvágányú pályán való közlekedés esetén figyelni kell arra, hogy ellenirányból jármű nem közlekedik-e. Ha a járművezető szembejövő járművet vesz észre, *Figyelj* jelzéseket kell adnia és a járművet azonnal meg kell állítania. Az egyvágányú pályára szabálytalanul behaladt járműnek a behaladási helyre vissza kell mennie, és az esetet a járművezetők kötelesek haladéktalanul jelenteni a munkát közvetlenül irányító személy részére.

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

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

Ha az egyvágányú pályán a forgalmat biztosító jelzőberendezés üzemképtelenné válik, akkor azt a munkát közvetlenül irányító személy felé azonnal jelezni kell. A jelzőberendezés megjavításáig a járművezetők munkáját közvetlenül irányító személy utasítása szerint a kiadott szolgálati menetrend alapján, rádióforgalmazás útján kapott utasítások szerint, jelzőbot alkalmazásával, illetve vasúttársaság alkalmazásában álló, intézkedésre jogosult munkavállaló közreműködésével kell közlekedni.

Az egyvágányú közlekedésre vonatkozó szabályozásokat kell azokon a pályaszakaszokon is alkalmazni, ahol a két vágányon a járművek egyidejűleg nem közlekedhetnek a pálya kialakítása, vonalvezetése vagy műszaki állapota miatt, és a forgalom lebonyolítása a *Tiltott egyidejű menetek* jelzőtáblákkal nem szabályozható biztonságosan.

11.18. Közlekedés felbontott pálya, illetve pályamunkálatok helyén

Felbontott pályaszakaszon a kitűzött jelzésnek megfelelő, annak hiányában pedig legfeljebb **20 km/h** sebességgel szabad közlekedni. Ha az úrszelvényen belül munkások dolgoznak, a munkálatok helyét fokozott óvatossággal kell megközelíteni. Ha a munkások nem hagyják el

az úrszelvényt, tőlük legalább **5** méterre a járművet meg kell állítani. Elindulni csak akkor szabad, ha a munkások az úrszelvényen kívül helyezkedtek el. A munkások mellett való elhaladás során – ha az engedélyezett sebességet kitűzött jelzés nem jelzi – a munkahely mellett legfeljebb **10 km/h** sebességgel szabad elhaladni, és ha szükséges, *Figyelj* jelzést kell adni.

11.19. Jármű fedezése

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

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

Minden esetben fedezni kell a járművet:

- ha ívben, vagy közvetlenül az ív után állt meg a jármű, ahová a szabadlátás korlátozott,
- be nem látható aluljárókban és alagutakban történő megállás esetén, ha a jármű nincs fedezve *Tilos a továbbhaladás!* jelzést adó főjelzővel,
- ha a mozgásképtelen jármű helyzetéből adódóan veszély származhat.

11.20. Közlekedés vasúti átjáróban

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

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

11.21. Áthaladás nyitott kocsiszíni kapun

A kocsiszíni kaput el kell látni az Utasítás **3.4.24.** pontjában szereplő Szakaszszigetelő jelzők valamelyikével. A nyitott kapun történő áthaladáskor a szakaszszigetelő típusának megfelelően kell eljárni.

A nyitott kapun történő áthaladás előtt *Figyelj* jelzést kell adni. Áthaladáskor a jármű csak olyan sebességgel közlekedhet, hogy bármilyen akadály esetén azonnal megállítható legyen, de az alkalmazható sebesség a legkedvezőbb viszonyok között sem lehet nagyobb, mint **10 km/h, vagy a telephelyre meghatározott legnagyobb sebesség.**

Amennyiben a kocsiszíni kapu el van látva az Utasítás **3.4.8.** pontja szerinti jelzővel, úgy csak annak jelzésadásakor szabad a kapun áthaladni.

12. RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK

12.1. Rendkívüli esemény

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

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

12.2. A jármű továbbhaladását akadályozó körülmények

Ha a járművezető olyan akadályt, jelenséget észlel, amely a biztonságos közlekedést veszélyezteti (menet közben olyan jelzést lát, hall, amelyről arra lehet következtetni, hogy a személy- és vagyonbiztonság, illetve a forgalom biztonsága veszélyben van), akkor a járművet azonnal meg kell állítani. A továbbhaladás akadályoztatása esetén a járművezető köteles az utasokat tájékoztatni, illetve a munkáját közvetlenül irányító személyt értesíteni.

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

12.3. Eljárás késés esetén

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

12.4. Eltérés az előírt útvonaltól

A forgalmi járatként közlekedő járművek végállomásait és útvonalát a menetrendben előírtak határozzák meg. Attól csak akkor szabad eltérni, ha a járművezető erre a munkáját közvetlenül irányító személytől utasítást kap. Az útvonaltól való eltérést – még az eltérés előtt – az utasokkal közölni kell.

Olyan útvonalon, ahol a járművezetőnek nincs érvényes vonalismereti vizsgája, csak a vonatkozó jogszabályokban foglaltak szerint vezethet.

12.5. Közlekedés vízzel előntött pályaszakaszon

Amennyiben a víz szintje a sínkorona felett meghaladta a **10** centiméteres magasságot, illetve ha a vízmagasságot a járművezető a vízzel előntött pályaszakasz teljes hosszán nem tudja

megállapítani, a járművel továbbhaladni nem szabad. E tényt jelezni kell a járművezetők munkáját közvetlenül irányító személynek.

Ha a víz az életmentő alsó szélét vagy a sínkorona feletti **10** centiméter magasságot meghaladja, az áramszedőt le kell kötni, illetve le kell vezérelni.

Vízzel elöntött pályaszakaszon, ha a víz szintje a sínkorona felett nem éri el a **10** centiméteres magasságot, akkor kellő óvatossággal, legfeljebb **15 km/h** sebességgel szabad közlekedni, ha a járműtípus kezelési utasítása ettől eltérő sebességértéket nem határoz meg.

12.6. Közlekedés helytelen vágányon

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

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

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

Nem minősül helytelen vágányon való közlekedésnek:

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

12.7. Eljárás a jármű műszaki hibája esetén

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

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

12.8. Járművek össze- és szétcsatolása

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

12.9. Jármű tolása

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

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

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

12.10. Tolás a járművezető közreműködésével állított elektromos váltóknál

A járművezető közreműködésével állított váltóra történő ráhaladás előtt a tolván közlekedő járművet meg kell állítani.

Meg kell győződni arról, hogy a tolt jármű váltóra való ráhaladása előtt a toló jármű utolsó felengedett vagy felvezérelt áramszedője is áthalad-e a szánszerkezet alatt. Rádiós távirányítású váltó esetén a váltó előtt történő megállás után meg kell arról győződni, hogy a toló jármű rádiós váltóállító adó egysége a rádiós váltóállító vevőjét biztonságos távolságban elhagyta. Ha igen, külön intézkedést nem kell tenni. Amennyiben nem, akkor az alábbiak szerint kell eljárni:

- a tolt jármű áramszedőjét le kell kötni, vagy levezérelni, illetve rádiós távirányítású váltó esetén – amennyiben lehetséges – a tolt jármű rádiós váltóállító adó egységét ki kell iktatni,
- ha szükséges a tolt jármű rögzítő fékjét oldani kell,
- a tolt járművön meg kell győződni az áramszedő kezelhetőségéről,
- ha szükséges, a váltót kézi állítással a kívánt irányba kell állítani,
- a tolt járművel a szánszerkezet alatt lehúzott vagy levezérelt áramszedővel, illetve a rádiós váltóállító vevő körzetében kiiktatott rádiós váltóállító adó egységgel kell áthaladni.
- Amennyiben az áramszedőt a tolt jármű vezetője nem tudja saját maga lehúzni a szánszerkezet alatt történő áthaladás időtartamára, úgy segítségül igénybe kell venni a helyszínen lévő, az adott járműtípusra érvényes vezetői engedéllyel rendelkező munkavállalót, vagy a követő, illetve ellenkező irányba haladó jármű vezetőjét.

Rádiós távirányítású váltó esetén – amennyiben lehetséges – a tolt jármű vezetőjének kell a váltót átállítania.

Ha a tolt jármű utolsó felengedett áramszedője a szánszerkezet előtt vagy alatt áll, és annak áramszedője nem kezelhető, továbbá a tolt jármű rádiós váltóállító adójával végzett váltóvezérlési próba alkalmával a váltóállítás bekövetkezett, a járművel továbbhaladni nem szabad. Ennek tényéről tájékoztatni kell a járművezetőket munkájukat közvetlenül irányító személyt.

A fent leírt módon kell eljárni abban az esetben is, ha a forgalomban való részvétel során történt összecsatolást követő mozgás nem minősül sem tolásnak, sem vontatásnak (azaz a két jármű elektromosan is csatolásra került).

Nem kell a fent leírt módon eljárni abban az esetben, ha a váltóhoz tartozó, *a járművezető által távvezérléssel történő váltóállítás helyére figyelmeztető jelzőn* érvénytelenítő jelzést helyeztek el (Utasítás **3.5.1.** pont), és a váltóállító berendezés kikapcsolt állapotban van.

12.11. Járművek vontatása

Jármű vontatása alatt azt kell érteni, amikor a vontató járműről a vontatott jármű nem távvezérelhető. Vontatás esetén a vontatott járművön kell lenni egy érvényes vezetői engedéllyel és az adott járműtípusra érvényes típusismereti vizsgával rendelkező munkavállalónak. Az utasok szállítása a vontatott járművön tilos, de a vonó járművön megengedett. A vontatást legfeljebb **30 km/h** sebességgel szabad végezni. Amennyiben az adott járműtípusra vonatkozó előírás ennél szigorúbb értéket ír elő, akkor azt kell alkalmazni.

12.12. Vezetés köztes vagy hátsó vezetőfülkéből

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

12.13. Szerelvényt szakadás

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

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

12.14. Közlekedés hibás munkavezeték alatt

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

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

- a hibahely alatt való áthaladás előtt, még a jármű álló helyzetében meg kell győződni az áramszedő kezelhetőségéről.
- Abban az esetben, ha az áramszedő csak a hátsó vezetőfülkéből kezelhető, a hibahely alatti lehúzás végett a követő jármű vezetőjének, vagy egyéb, az adott járműtípusra érvényes vezetői engedéllyel rendelkező munkavállalónak a segítségét kell igénybe venni.
- Az áramszedő kipróbálása után lendületbe kell hozni a járművet, a hiba előtt ki kell kapcsolni a vontatómotorok menetáramát, és az áramszedőt le kell húznia vagy vezérelnie a járművezetőnek, vagy az adott jelzésre az áramszedő lehúzásában közreműködő munkavállalónak.
- Az áramszedőt felereszteni vagy felvezérelni csak a hibahely elhagyása után szabad.

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

A munkavezeték-szakadás helyét óvatosan kell megközelíteni, hogy a jármű a leszakadt vezetékkel érintkezésbe ne kerüljön, és a munkavezetékben vagy a járműben további kár ne keletkezzen. Megállás után a járművezetőnek értesítenie kell a munkáját közvetlenül irányító személyt. Ha a munkavezeték annyira leszakadt, hogy azt a földön álló ember elérheti, akkor a járművezetőnek gondoskodnia kell arról, hogy a munkavezetékkel illetéktelen személy ne közelítse meg az áramütés veszélye miatt. Az utasokat ilyen esetben a hibahelytől minél távolabbi ajtón kell leszállítani.

Amennyiben a munkavezeték-szakadás helyén a leszakadt munkavezeték a földhöz, a jármű kocsiszékerenyéhez vagy felsővezeték tartó oszlophoz ér, a járművet a járművezetőnek és az utasoknak csak akkor szabad elhagyniuk, ha a járművezető a munkavezeték feszültségmentességéről egyértelműen meg tud győződni.

Munkavezeték-javítás helyénél az Utasítás **11.18.** pontjában (Közlekedés felbontott pálya, illetve pályamunkálatok helyén) leírt módon kell eljárni. Az áramszedőt a munkavezető, vagy a helyszínen lévő vasútüzemi zavarelhárításra-, intézkedésre jogosult munkavállaló utasításai szerint kell kezelni.

12.15. Eljárás a hálózati feszültség kimaradása esetén

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

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

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

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

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

12.16. Kisiklás, elterelődés

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

A kisiklásra vonatkozó előírások szerint kell eljárni abban az esetben is, ha a jármű a vágányvég záró tuskókon vagy keresztirányú tömszínen túlfutott.

12.17. Tűz a járművön

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

A tüzesetet jelenteni kell a járművezető munkáját közvetlenül irányító személynek is. Ha a tüzet a helyszínen eloltották, azt jelenteni kell a járművezető munkáját közvetlenül irányító személy részére, akitől intézkedést kell kérni a további teendőkre.

12.18. Eljárás a jármű ablaktörése esetén

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

- az utasok szállítása veszélyeztetés nélkül lehetséges,
- a jármű biztonságos vezetésének feltételei adottak.

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

12.19. Utas rosszulléte

Ha a járművezető utas rosszullétéről szerez tudomást, vagy arról értesítik, akkor a járművet minél hamarabb, a mentésre alkalmas helyen meg kell állítania. Intézkedni kell a rosszul lett utas számára az elsősegély nyújtásáról, szükség esetén a mentők értesítéséről. A mentőket a helyszínen meg kell várni, kiérkezésükig a járművet megmozdítani nem szabad. A járművezetőnek az esetről tájékoztatnia kell a munkáját közvetlenül irányító személyt.

12.20. Jármű utasterének beszennyezése

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

12.21. Személy kizárása az utazásból

Az utazási feltételeket be nem tartó utast udvariasan, de határozottan fel kell kérni az utazási feltételek maradéktalan betartására. Ha ez nem vezet eredményre, akkor fel kell szólítani a jármű elhagyására. A felszólítás és a jármű elhagyása csak a megállóhelyen, a jármű álló helyzetében történhet. Amennyiben az utas nem hajlandó a járműről leszállni, akkor a járművezető munkáját közvetlenül irányító személyen keresztül hatósági intézkedését kell kérni. Ha az utas tevékenysége a személy-, vagyon- vagy forgalombiztonságot veszélyezteti, a járművel továbbhaladni nem szabad, haladéktalanul segítséget kell kérni. Az esetről értesítenie kell a munkáját közvetlenül irányító személyt is.

12.22. Talált tárgyak kezelése

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

bizonylatolva – át kell adni. A talált tárgyak kezelésével kapcsolatos feladatokat társasági utasításban kell szabályozni.

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

12.23. Az utas kárigénye

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

12.24. Rosszullét a szolgálat ellátása közben

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

12.25. Összeütközés, személyi sérülés, károkozás, vágányvég záró szerkezetnek ütközés

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

1. MELLÉKLET

A váltókon való közlekedéskor engedélyezett általános sebességértékek:

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

* Váltó hasításakor az engedélyezett sebesség 15 km/h.

** Biztosított vágányutas biztosítási körzetbe eső váltókon egyenes irányban nem kell csökkenteni a sebességet.

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

2. MELLÉKLET

Közlekedés hegyipályán

A hegyipályás vonalszakaszokat társasági utasításban kell felsorolni. Hegyipályán csak olyan járművezető vezethet, aki legalább egy éves közúti vasúti járművezetői gyakorlattal, továbbá a társasági utasításban előírt vizsgával rendelkezik.

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

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

Hegyipályán üzemképtelenné vált járművet egy másik üzemképes járművel úgy kell összezsátolni, hogy az üzemképes jármű a hibás járművet felfelé tolja. Lejtmenetben a vontatásra vonatkozó szabályok szerint kell eljárni.

3. MELLÉKLET

A teherjárat és munkagép közlekedésére vonatkozó külön szabályok

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A tehermozdony vezetőket 1 darab jelzősípval el kell látni. Az ellátásért annak a szervezeti egységnek a vezetője a felelős, amelyhez a munkavállaló tartozik.

A tehermozdonyok mindegyikén el kell helyezni:

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

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

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

Teherjártat és munkagép legfeljebb **20 km/h** sebességgel közlekedhet, ha a megfélekeztséget csak a mozdonyok biztosítják vagy hegyipályán lefelé halad.

4. MELLÉKLET

A légfékes üzemi fékkel rendelkező és a nosztalgiajárművek közlekedésére vonatkozó külön szabályok

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

Az utasokkal közlekedő, nem önműködő ajtókkal ellátott nosztalgia járművekre legalább kétfős személyzetet kell biztosítani. A járműkísérő az a személy, aki a járművön tartózkodik, és az Utasításból, valamint az egyéb társasági rendelkezésekből adódó forgalmi és egyéb feladatokat (jegyértékesítés, kézi működtetésű ajtók kezelése, stb.) ellátja.

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

Hóseprő mozdonyok hóseprés közben csak a közúti vasúti társaság vonatkozó utasításában előírt útvonalon közlekedhetnek. Ettől eltérni csak szükség esetén, a járművezető munkáját közvetlenül irányító személy utasítására lehet.

A nosztalgia járművek berendezései

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Amennyiben nincs indulásjelző berendezés a járműveken, a járműkísérőnek jelzősípval, sötétben fehér fényű lámpával, vagy a járművön jelzőcsengővel kell indulásjelzést adnia a járművezető részére, miután az elindulás veszélytelenségéről meggyőződött.

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

Kézi működtetésű ajtók

Leccsapó ajtók és keretajtók: a jármű típusától függően alkalmazott le- és felszállás céljára szolgáló leccsapó és keretajtókat az utasok nyitják-csukják a megállóhelyeken, a le- és felszállásra megjelölt oldalon.

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

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

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

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

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

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

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

Védőkoriát: a nyitott vezetőállású jármű vezetőállásait védőkoriáttal lehet körülvenni. A járművezető által elfoglalt vezetőállásban menet közben a védőkoriát használata – amennyiben az rendszeresítve van – kötelező. A járművezető által el nem foglalt – üzemképes – vezetőállás védőkoriátját görbületével befelé, a szélvédőablak felé fordítva kell feltenni. A védőkoriát kezelése a járművezető feladata.

A nosztalgiajárművek fékezésével és fékberendezéseivel kapcsolatos kiegészítő információk

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

A kéziféket használni kell:

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

A jármű típusától függően a kézifék lehet:

- önzáró rendszerű,
- rögzítő szerkezettel ellátott.

A kézifék akkor üzemképes, ha:

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

A kézifék meghibásodása esetén a rögzítőfékre vonatkozó szabályok (Utasítás **10.4.** pont) szerint kell eljárni.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A járművezető által közvetlenül működtetett légféknél a forgalomban való részvétel közben történt megállás után a befékezett járműnél a fékszabályzót 0 állásban, míg esésben, illetve emelkedésben levő pályán fékhelyzetben kell tartani. A féket csak a jármű indításakor szabad oldani. A légféket állva tartásra csak járművezető felügyelete alatt álló járműveken szabad használni, minden más esetben a rögzítőfékkel kell a járművet tartósan állva tartani.

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

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

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

A biztonsági légfék rendeltetése, hogy szerelvényt szakadás esetén a leszakadt járművet vagy szerelvényrészt befékezze a saját légtartályában tárolt levegővel, ezért gondoskodni kell a biztonsági légtartály levegőnyomásának állandósításáról, valamint a csatolt kocsik között a vészcsaplánc szabályos elhelyezéséről. A vészcsapláncot a vonó kocsinál a horogra, míg a vontatott kocsinál a vészcsap karjára kell helyezni. A biztonsági légtartály levegőnyomásának állandósítása végett a fékszabályzót kell fékhelyzetre állítani a szerelvény álló helyzetében, amikor a levegőrendszer tárolóterében legalább **3** bar a levegő nyomása, s ezt üzem közben annyiszor kell ismételni, ahányszor azt a nyomás állandósítása szükségessé teszi.

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

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

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

Villamosfék: a jármű típusától függően lehet:

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

Az üzemi féknek használt villamosfék a jármű típusától függően lehet:

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

Az üzemi fékként használt villamosfékkel történt megállás után az utascsera időtartamára a kézfékkal, illetve – a jármű típusától függően – a rögzítőfékkel kell a járművet rögzíteni, és azt csak indításkor szabad oldani.

Villamos biztonsági fék: egyes légfékes üzemi fékű járműveknél a villamosfék áramkörét úgy alakítják ki, hogy ha mindkét irányváltó kapcsoló 0 állásában van, és lejtős pályán a kocsi megfutamodik, akkor olyan ellenállás nélküli villamosfékezés jön létre, mely

megakadályozza, hogy lejtős pályán a jármű mintegy **3 km/h**-nál nagyobb sebességre gyorsuljon.

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

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

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

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

A nosztalgiajárművek közlekedésével kapcsolatos kiegészítő rendelkezések

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

Kettős megállóhelyen a másodiknak érkező, és már lelassított, kézi működtetésű ajtókkal ellátott járművet felgyorsítani akkor sem szabad, ha az elől lévő jármű a megállóhelyről már kiindult. Ha gyorsítás nélkül a jármű nem haladna be a *Megállóhely jelzőtábla* (Utasítás **3.4.10.** pont) vonaláig, akkor az eredetileg szándékozott helyen kell a járművet megállítani.

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

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

5. MELLÉKLET

A felsővezeték nélküli üzemre képes vasúti járművek közlekedésére vonatkozó külön szabályok

A felsővezeték nélküli üzemre képes vasúti járművek három csoportba oszthatók:

- nem villamos üzemű vasúti járművek,
- munkavezeték-től függetlenül közlekedni képes vasúti járművek,
- közúti-vasúti kételtű járművek.

I. Nem villamos üzemű vasúti járművek

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

- **3.4.16.2.** Lassújel munkavezeték-re vonatkozóan jelzőtábla (kivéve közúti vasúti jármű vontatásakor vagy tolásakor, amennyiben annak áramszedője érintkezik a munkavezetékkel)
- **3.4.24.** Szakaszszigetelő jelző
- **3.4.25.** Feszültségátár jelzőtábla

A *Járművezető által távvezérléssel történő váltóállítás helyére figyelmeztető jelző* (Utasítás **3.4.3.** pont) csak abban az esetben érvényes ezekre a járművekre, amikor a váltóállítás nem a felsővezeték-re szerelt szánszerkezet segítségével történik, illetve a jármű el van látva a váltó távirányítással történő átállításához szükséges berendezéssel. Ha ilyen járművek haladnak át a járművezető közreműködésével állított távirányítású váltókon, akkor a *Váltóreteszelő jelzőt* (Utasítás **3.4.2.** pont) általában nem működtetik.

II. Munkavezeték-től függetlenül közlekedni képes vasúti járművek

A **munkavezeték-től függetlenül közlekedni képes vasúti jármű** a felsővezeték-ről történő áramellátás nélkül is képes üzemszerűen közlekedni (például akkumulátor, belsőégésű motor segítségével).

A **munkavezeték-től függetlenül közlekedni képes vasúti járművekkel** rendszeresen járt pályaszakaszokon olyan jelző- és biztosítóberendezéseket kell alkalmazni, amelyek megbízhatóan érzékelik az áramszedővel nem rendelkező járművek mozgását. Amennyiben nem alkalmas a társaság kezelésében lévő valamennyi vonal az ilyen járművek rendszeres közlekedésére, akkor a munkavezeték-től függetlenül közlekedni képes vasúti járművek által járható útvonalakat társasági rendelkezésben kell meghatározni. A nem megjelölt pályaszakaszokon az ilyen járművek csak rendkívüli esetben közlekedhetnek.

A munkavezeték-től függetlenül közlekedni képes vasúti járművekre nem érvényesek az Utasítás forgalmi részének (6-12. fejezet) alábbi pontjai:

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

A munkavezeték-től függetlenül közlekedni képes vasúti járművek saját erőforrásához, fékrendszeréhez köthető berendezéseinek kezelését és a meghibásodásuk esetén követendő

eljárást a járművek kezelési szabályzatában kell ismertetni, amely nem tartalmazhat az Utasítással ellentétes szabályozást.

III. Közúti-vasúti kételtű járművek

A **közúti-vasúti kételtű járművek** olyan járművek, amelyek közúti és vasúti járműként is üzemelhetnek. A vasúti vágányokon történő haladást a vasúti vezetőkerék tesz lehetővé. Egyes típusoknál a járművek meghajtását és fékezését a közúti közlekedéskor használt kerekek biztosítják. A kételtű járművek alapvetően közúti járművek, a közúti vasúti pályán csak rendkívüli esetben (hibaelhárítás, meghibásodott jármű vontatása, stb.) közlekednek. Az ilyen járműveken csak a járat közlekedési céljának megfelelő személyek tartózkodhatnak. A kételtű járművek a közúti vasúti pályán legfeljebb **50 km/h** sebességgel közlekedhetnek. Közúti-vasúti kételtű járművek füvesített vagy műfüves közúti vasúti pályán kizárólag a vasúti vezetőkerék segítségével, vasúti járműként közlekedhetnek, közúti járműként nem.

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

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

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

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

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