

SAJÁTCÉLÚ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATOK SZOLGÁLATI UTASÍTÁSA

Hatálybalépés időpontja:

2016. február hó 01. nap.

**JÓVÁHAGYTA A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI HATÓSÁG
(UVH/VF/NS/A/3546/1/2014. SZ. ALATT)**

PÓTLÉKOK ÉS MÓDOSÍTÁSOK ELŐJEGYZÉSE

Tétel-szám	A módosítás száma		A módosítás tárgya pótlék száma
1.		Magyar Közlöny Hivatalos Értesítő 2015/13.	hatályba léptetés 2016. 02. 01.
2.	UVH/VF/NS/A/ 3827/1/2015. NKH	Magyar Közlöny Hivatalos Értesítő 2015/13.	1. sz. módosítás 2016. 02. 01.
3.	VHF/106218-1/ 2021-ITM	33/2023. (V.26. MÁV Ért. 8.) VIG	2. sz. módosítás

TARTALOMJEGYZÉK

TARTALOMJEGYZÉK	3
------------------------------	----------

1. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK.....	11
------------------------------------	-----------

1.1. AZ UTASÍTÁS HATÁLYA, TARTALMA, KIEGÉSZÍTŐI, KEZELÉSE ÉS ELŐÍRÁSAINAK ÉRTELMEZÉSE	11
A Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításának alkalmazása	11
Az utasítás hatálya.....	11
Az utasítás tartalma	11
Kiegészítő Szolgálati Utasítás, Üzemviteli Végrehajtási Utasítás, Végrehajtási Utasítás.....	12
Utasítások ismerete	13
Az utasítás kezelése, előírásainak értelmezése	13
1.2. FOGALOM MEGHATÁROZÁSOK AZ UTASÍTÁS ELŐÍRÁSAINAK HELYES ÉRTELMEZÉSE SZEMPONTJÁBÓL	13
1.2.1. Alátétfa.....	13
1.2.2. Anyavágány (Líravágány).....	14
1.2.3. Állomásfőnök.....	14
1.2.4. Belső vasútüzemi tevékenység.....	14
1.2.5. Csatlakozó vasúti pálya.....	14
1.2.6. Elegy	14
1.2.7. Féksaru	14
1.2.8. Figyelmeztető jel.....	14
1.2.9. Fordítókorong.....	15
1.2.10. Gépkezelő, fordítókorong, tolópad és kocsimozgató berendezés kezelő.....	15
1.2.11. Hordozható rádió.....	15
1.2.12. Iparvágány.....	15
1.2.13. Jelzés	15
1.2.14. Kezdőpont, végpont	15
1.2.15. Kiszolgáló vasúti társaság.....	15
1.2.16. Kiszolgáló állomás	16
1.2.17. Kitérő (továbbiakban forgalmi szempontból: váltó).....	16
1.2.18. Kiágazási kitérő (továbbiakban forgalmi szempontból: váltó).....	16
1.2.19. Kijárat jelző.....	16
1.2.20. Kocsirendező.....	16
1.2.21. Mozdony, (vontatójármű)	16
1.2.22. Mozdonyvezető (vasúti járművezető).....	16
1.2.23. Mozdony személyzet.....	16
1.2.24. Mozdonyrádió	16
1.2.25. Mobiltelefon.....	17
1.2.26. Nyomtávolság	17
1.2.27. Összekötő vasúti pálya.....	17
1.2.28. Páros féksaru	17
1.2.29. Rakszelvény	17
1.2.30. Részlegvezető.....	17
1.2.31. Rögzítősaru	17
1.2.32. Sajátcélú vasúti pályahálózat	17
1.2.33. Sajátcélú vasúti pályahálózat forgalmi szolgálattevő (továbbiakban: forgalmi szolgálattevő)	18
1.2.34. Sajátcélú vasúti pályahálózat használó	18
1.2.35. Sajátcélú vasúti pályahálózat üzemeltetés	18

1.2.36. Sajátcélú vasúti pályahálózat vasútüzemének ellátása	18
1.2.37. Sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló vonat (továbbiakban: vonat)	18
1.2.38. Sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló menet (továbbiakban: menet)	18
1.2.39. Szabadon tartandó tér	18
1.2.40. Tolatásvezető.....	19
1.2.41. Tolópad.....	19
1.2.42. Tolatószemélyzet.....	19
1.2.43. Tolatócsapat	19
1.2.44. Tolatás	19
1.2.45. Tolatásjelző	19
1.2.46. Ütközőbak, földkúp	19
1.2.47. Üzemi közlekedési tér	19
1.2.48. Űrszelvény.....	20
1.2.49. Vasútüzem-vezető	20
1.2.50. Vasútüzem-vezető megbízottja	20
1.2.51. Vágány	20
1.2.52. Váltókezelő.....	20
1.2.53. Vágánykeresztelés	20
1.2.54. Vágányút	20
1.2.55. Vágányzár.....	20
1.2.56. Védőváltó	21
1.2.57. Vonat	21
1.2.58. Vonat eleje.....	21
1.2.59. Vonat vége.....	21
1.3. A VASÚTÜZEM VEZETÉSE	22
A vasútüzem-vezetővel szemben támasztott követelmények, feladatai.....	22
Vasútüzem-vezető megbízottjával szemben támasztott követelmények, feladatai	22
Részlegvezető feladatai	22
1.4. A BELSŐ VASÚTÜZEMI SZOLGÁLATRA VALÓ ALKALMASSÁG FELTÉTELEI.....	23
Alkalmasság, szakmai követelmény	23
Beosztás önálló szolgálattételre	23
1.5. SZOLGÁLATI MAGATARTÁS	23
Felelősség.....	23
Magatartás a vágányok között.....	24
Rendelkezők adása, vétele.....	25
Ellenőrzési könyv.....	25
Munkavégzés rendkívüli helyzetben	26
1.6. VASÚTÜZEMI REND	26
Üzemi rend	26
Vasútüzemi munkaterület megvilágítása	27
Szolgálatra jelentkezés	28
Szolgálatátadás	28
Parancskönyv	29
1.7. LÉTESÍTMÉNYEK JELÖLÉSE, ANYAGHALMOK ELHELYEZÉSE A SAJÁTCÉLÚ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATON.....	29
Szolgálati helyiségek, vágányok számozása	29
Anyaghalmok elhelyezése a pálya mentén.....	29
Űrszelvényhiány.....	30

Váltózár, vágányzáró sorompó, kisiklasztó saru és azok kulcsainak jelölése, kezelése	30
1.8. SAJÁT VASÚTI JÁRMŰ ÜZEMBEN TARTÁSA, MEGVIZSGÁLÁSA, MEGRAKÁSA	31
Vasúti járművek üzemben tartása, vizsgálata	31
A járművek megrakása	32
2. JELZÉSI ELŐÍRÁSOK	33
2.1. A JELZŐK, JELZŐESZKÖZÖK, FIGYELMEZTETŐ JELEK ALKALMAZÁSÁRA, A JELZÉSEK RENDELTETÉSÉRE, ADÁSÁRA VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK	33
Jelzést, továbbá figyelmeztetést adó eszközök és berendezések	33
A hallható és a látható jelzések alkalmazása	33
A jelzésadás ideje, helye, módja	33
Figyelési kötelezettség	33
Eljárás eltérő értelmű egy időben adott jelzések, továbbá kétes értelmű jelzések esetén	33
A jelzőeszközök kéznél tartása	34
Rálátási távolság	34
Szabadlátás korlátozottsága	34
Távolbalátás korlátozottsága	34
A jelzők csoportosítása	34
A jelzők, jelzőeszközök, figyelmeztető jelek helye	35
A jelzőárbócok színezése	35
Világítás	35
2.2. TOLATÁSI MOZGÁST SZABÁLYOZÓ JELZŐK CSOPORTOSÍTÁSA, ALKALMAZÁSA ÉS A VELÜK ADOTT JELZÉSEKRE VONATKOZÓ ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK	36
Tolatási mozgást szabályozó jelzők	36
Tolatásjelzővel egyesített fény főjelzők alkalmazása	36
Tolatásjelzők	37
2.3. VÁLTÓJELZŐK ÉS JELZÉSEIK	39
Váltójelzők csoportosítása és alkalmazása	39
A váltók számozása	40
A váltójelzők jelzései	41
A váltók kézi állító készüléke	44
2.4. A VÁGÁNYZÁRÓ JELZŐ ÉS JELZÉSEI	45
2.5. VASÚTI JÁRMŰMÉRLEG JELZŐ	46
2.6. MEGÁLLÁS HELYÉNEK MEGJELÖLÉSE	46
A Megállás helye jelző	46
2.7. AZ ÚTÁJTÁRÓJELZŐ	48
Az Útátjárójelző alkalmazása	48
2.8. A VASÚTI ÁTJÁRÓ KEZDETE JELZŐTÁBLA	49
A jelzőtábla alkalmazása	49
2.9. A BIZTONSÁGI HATÁRJELZŐ	49
2.10. A TŰZVESZÉLY JELZŐ	50
2.11. A LASSAN BEJÁRANDÓ PÁLYARÉSZEK MEGJELÖLÉSÉRE HASZNÁLT JELZŐK ÉS JELZÉSEIK	50
Értesítés a lassan bejárando pályarészekről	50
A lassan bejárando pályarész (vágány) jelzése	50
A Lassúmenet előjelző	52
A Lassúmenet eleje jelző	53
A Lassúmenet vége jelző	53
A jelzők elhelyezése és a kitűzés ellenőrzése	54

2.12. JÁRHATATLAN PÁLYARÉSZEK FEDEZÉSE	55
Járhatatlan pályarészek fedezése	55
Jelzőeszközök kitűzése a csatlakozó- vagy az összekötő vasúti pályán, a sajátcélú vasúti pályahálózat-vágányain	55
Fedezési és értesítési kötelezettség	57
2.13. MUNKATERÜLETEK FEDEZÉSE A SAJÁTCÉLÚ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATON ÉS A CSATLAKOZÓ-, ÖSSZEKÖTŐ VASÚTI PÁLYÁN	58
Munkaterület fedezése a csatlakozó-, összekötő vasúti pályán.....	58
Munkaterület fedezése sajátcélú vasúti pályahálózaton.....	58
2.14. A TOLATÁS KÖZBEN ALKALMAZHATÓ KÉZI- ÉS HANGJELZÉSEK	59
A kézijelzések alkalmazása	62
2.15. A MOZDONYSZEMÉLYZET HANGJELZÉSEI	64
Eljárás, ha a mozdony hangjelzést adó berendezése bizonytalanul működik	65
2.16. JELZÉSEK TOLATÁST VÉGZŐ MOZDONYOKON	65
2.17. A JELZŐÖRÖK KÖZÜTI JELZÉSEI	66
2.18. ÜZEMEN KÍVÜLI, ÉRVÉNYTELEN ÉS HASZNÁLHATATLAN JELZŐK	67
Üzemen kívüli jelzők	67
Érvénytelen jelzők.....	67
Használhatatlan jelzők.....	68
2.19. FIGYELMEZTETŐ JELEK	68
3. FORGALMI ELŐÍRÁSOK	70
3.1. A VÁLTÓK	70
3.1.1. A VÁLTÓK ALKATRÉSZEI	70
Az alkatrészek felsorolása	70
Tősinék és csúcssín.....	70
A csúcssín szabványos állása	70
Feles állás	70
Gyökkötések.....	70
Sínszékek, csúcssínemelő szerkezetek	70
Összekötő rúd (rudak)	71
Csúcssínrögzítő szerkezetek.....	71
Állítószervezetek	71
Váltójelző	71
3.1.2. A VÁLTÓK CSOPORTOSÍTÁSA FORGALOMBIZTONSÁGI SZEMPONTBÓL.....	71
Csoportosítás	71
Lezárható és le nem zárható váltók	71
Biztosított és nem biztosított váltók	72
3.1.3. SEBESSÉG A VÁLTÓKON.....	72
3.1.4. VÁLTÓGONDOZÁS	72
3.1.5. A VÁLTÓK SZABVÁNYOS ÁLLÁSA	72
3.1.6. A VÁLTÓK HASZNÁLHATÓSÁGÁNAK ELLENŐRZÉSE FORGALMI SZEMPONTBÓL.....	73
A használhatóság forgalmi feltételei	73
A használhatóság ellenőrzése.....	73
A használhatóság ellenőrzése szolgálat átvételekor és ellenőrzések alkalmával	73
A használhatóság ellenőrzése váltóállítás közben.....	73
3.1.7. A VÁLTÓK ÁLLÍTÁSA	74
A váltóállítás ideje.....	74
Váltófelvágás.....	74
3.1.8. VÁLTÓELLENŐRZÉS (MEGGYŐZÖDÉS A VÁLTÓK HELYES ÁLLÁSÁRÓL).....	75

Alapszabály	75
3.2. ÚTSOROMPÓ, SOROMPÓKEZELÉS	76
A sorompókezelés általános szabályai	76
Fénysorompó használhatatlansága	77
Jelzőőr (jelzőőrök) alkalmazása	77
Eljárás Vasúti átjáró kezdete, Két- vagy többvágányú vasúti átjáró kezdetre jelzőtábla, az Útátjárójelző hiánya esetén	77
3.3. TOLATÓSZOLGÁLAT	78
3.3.1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK	78
Alapszabályok	78
A tolatás engedélyezése	79
Értesítés a tolatás engedélyezéséről	79
A tolatásvezető kijelölése	79
A tolatásvezető teendői	79
A tolatásban résztvevők kötelességei	81
Átadó-átvevő, vonatfogadó vágány felhasználása	82
Egyidejű tolatások	83
Tolatás személyek felé és át nem tekinthető vágányra	84
Tolatás fokozott gonddal tolatandó járművekkel	84
Tolatás javító-, tisztító-, lefejtő-, töltő- stb. vágányokon	85
Tolatás rugós váltón	86
Tolatás vasúti járműmérlegen	86
Tolatás útátjárón	86
Mozdonyok mozgásának szabályozása, a mozdony megindítása	89
A tolatóvágányút beállításának közlése	89
Tolatási sebesség	90
Fékezési módok fékezése	90
Kézifékkal történő tolatás	94
Páros féksaru alkalmazása	94
3.3.2. TOLATÁS EMBERI ERŐVEL	95
3.3.3. TOLATÁS MOZDONNYAL	95
A mozdonyok helyzete, mennyisége	95
A mozdonyszemélyzet jelenléte	95
A tolatószemélyzet jelenléte	95
Mozdonyokra vonatkozó korlátozások	96
A veszélyességi és az óvatos tolatásra figyelmeztető bárcák	96
3.4. TEHERKOCSIK TOLATÁSÁRA VONATKOZÓ TILALMAK ÉS KORLÁTOZÁSOK	
150 MÉTERNÉL KISEBB ÍVSUGARÚ 1435 MM NYOMTÁVOLSÁGÚ VÁGÁNYOKON	96
Beállítási korlátozások	96
Besorozási korlátozások 150 méteresnél kisebb ívsugarú vágányon (vágányrészen)	97
Tolatási korlátozások 150 méteresnél kisebb ívsugarú vágányon (vágányrészen)	98
Egyéb előírások	98
3.5. JÁRMŰKAPCSOLÁSOK	99
Kapcsolókészülékek	99
Kapcsolás csavarkapoccsal	99
Kapcsolás középütközős önműködő kapcsolókészülékkel	100
Kapcsolás középütközős nem önműködő kapcsolókészülékkel	100
Kapcsolás kombinált	101
ütköző- és vonókészülékkel	101
Kapcsolás merev kapcsolórúddal	102

Kapcsolás rakománnyal.....	102
Szükségkapcsolás	102
Mozdonyok kapcsolása	102
Más alkatrészek kapcsolása.....	102
Eljárás járművek kapcsolásakor	103
3.6. VÉDEKEZÉS JÁRMŰMEGFUTAMODÁSOK ELLEN.....	104
Védekezés sajátcélú vasúti pályára érkezett vonatonál, menetnél, valamint tolatás	104
befejezése után	104
Védekezés mozdonyonál.....	107
Felelősség a megfutamodás elleni biztosításért	107
A megfutamodott járművek megállítása	107
3.7. KOCSISÉRÜLÉSEK	108
Kocsisérülések bejelentése.....	108
Törött hordrugójú kocsik.....	108
Sérülési bárcák	108
3.8. KISIKLOTT JÁRMŰVEK.....	108
3.9. MÉRLEGELÉS VASÚTI JÁRMŰMÉRLEGEN.....	109
Általános előírások.....	109
3.10. LASSÚMENETEK, VÁGÁNYZÁRÁSOK	109
Lassúmenetek	109
Vágányzárak.....	110
Előre látott vágányzár.....	110
Előre nem látott vágányzár.....	110
Értesítési kötelezettség	110
Az elzárt pálya fedezése	111
A vágányzár megkezdése, megszüntetése.....	112
3.11. FELSŐVEZETÉKES VILLAMOS VONTATÁSÚ SAJÁTCÉLÚ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATRA VONATKOZÓ KÜLÖNLEGES RENDELKEZÉSEK	112
3.12. TÉLI IDŐSZAKBAN SZÜKSÉGES KÜLÖNLEGES TEENDŐK	113
3.13. TEENDŐK RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK ALKALMÁVAL.....	113
4. GÉPÉSZETI ELŐÍRÁSOK A SAJÁTCÉLÚ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATON MUNKÁT VÉGZŐ VONTATÓJÁRMŰ SZEMÉLYZET RÉSZÉRE.....	113
4.1 ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK.....	113
Az utasítás hatálya.....	113
A gépészeti előírások ismerete, betartása, módosítása.....	113
Üzemi Napló	114
A mozdonyok személyzeti betöltése	114
A mozdonyozás beosztására beosztás általános feltételei	114
A közúti-vasúti kételtű járművek személyzetének képesítése	114
Sajátcélú vasúti pályahálózat ismerete	114
A mozdonyoszemélyzet típusismerete	114
Rendszeres oktatás és vizsgáztatás.....	115
Szolgálati magatartás, a szabályok betartása.....	115
A vezetőfülkében való tartózkodás feltételei	115
A mozdony ápolása, tisztán tartása	115
Szerkezeti változtatások, módosítások	115
Eljárás a mozdonyoszemélyzet cselekvőképességének csökkenése, cselekvőképtelensége esetén	116

A mozdonyvezető általános érvényű kötelességei	116
Óvórendszabályok	116
Mozdonyok mozgása, mozgatása	117
A vezetőfülke elhagyása	117
A mozdonyszemélyzet tűzvédelmi feladatai	118
Tűzoltó készülékek a mozdonyon	118
Eljárás mozdonyoknál keletkezett tűz esetén	118
A tüzeset jelzése	118
Lejelentkezés szolgálat befejezésekor	119
A mozdonyok felkészítése a szolgálatra	119
Járművezetői engedély, lámpa, íróeszköz	120
Felelősség a mozdony vezetéséért	120
Szállítási tilalom	121
A mozdony hatósági átvizsgálása	121
Veszély észlelése	121
A mozdonyok biztonsága	121
A kocsisor megindítása	121
A mozdonyszemélyzet magatartása tartózkodás közben	122
A szolgálat befejezése utáni vizsgálat	122
Felszerelési tárgyak	122
A vontatójárművek kiserelése üzemanyaggal	122
4.2. MEGHIBÁSODÁS ESETÉN KÖVETENDŐ ELJÁRÁS	123
A mozdony hibájának megszüntetése	123
Működési zavar okának vizsgálata	123
Mozdonyalkatrészek törése, lazulása	123
Hordrugótörés	123
Kerékabroncs és tengelytörés	123
Elmozdult vagy laza kerékabroncs	124
Az akkumulátortöltő hibája	125
Ütközősérülés	125
A pályakotró sérülése	125
Vonókészülék szakadás	125
Nagymérvű keréklaposodás	125
Homlokablak sérülése, beszakadása	125
Eljárás rendkívüli esemény vagy veszélyhelyzet észlelése alkalmából	125
Hőnfutás	126
Elfagyott alkatrészek kiolvasztása	126
Közlekedés behavazott pályán	126
A dízelmozdony üzembe helyezésének feltételei	126
Munkavégzés a dízelmozdonyon	127
Beindított dízelmotor felügyelete	127
A dízelmozdonyok működésének üzem közbeni ellenőrzése	127
Menet közbeni irányváltás tilalma	127
A dízelmozdony vizsgálata tartózkodás közben	128
Rendellenességek a dízelmotornál	128
Dízelmozdony üzemanyaggal történő ellátása	128
Dízelmozdony beállítása a tárolóhelyre	128
Eljárás fagyveszély esetén	128
5. FÉKEZÉSI ELŐÍRÁSOK	130
Alapszabály	130
Mozdonyvezető teendői a fékberendezés üzembe helyezésékor	130

A vontatójárművek.....	131
kiegészítő fékberendezésének használata.....	131
Az összegyűlt szennyezőanyag eltávolítása.....	131
A mozdony fékhenger löketei.....	131
Féktuskók jelölése, kopási állapota.....	132
1. sz. Melléklet.....	133
KIEGÉSZÍTŐ SZOLGÁLATI UTASÍTÁS TARTALMI	
KÖVETELMÉNYEI.....	133
2. sz. Melléklet.....	136
VESZÉLYESSÉGI BÁRCÁK.....	136
3. sz. Melléklet.....	139
JAVÍTÁSI ÉS SÉRÜLÉSI BÁRCÁK.....	139
4. sz. Melléklet.....	146
PARANCSKÖNYV.....	146
5. sz. Melléklet.....	147
ÜZEMI NAPLÓ.....	147

1. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

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

A Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításának alkalmazása
--

1.1.1. A sajátcélú vasúti pályahálózatokon végzett vasútüzemi tevékenység során a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításának vonatkozó előírásait kell alkalmazni.

A sajátcélú vasúti pályahálózatra vonatkozó előírásokat kell alkalmazni az iparvágányokra is.

Az utasítás hatálya

1.1.2. A Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása (továbbiakban: Utasítás) hatálya kiterjed:

- a) Az országos vasúti pályahálózathoz közvetlenül vagy közvetve kapcsolódó valamennyi keskeny-, normál- és széles nyomtávolságú sajátcélú vasúti pályahálózatra, kivéve az országos vasúti pályahálózat működtető (továbbiakban: pályahálózat működtető) által üzemeltetett kiszolgáló létesítmények, fűtőházak, vontatási-, járműfenntartási- és karbantartási telepek, javítóbázisok, javítóműhelyek, mozdonszínek vágányhálózatát.
- b) A csatlakozó vasúti pályákra, összekötő vasúti pályákra, az átadó-átvevő vágányokra, ha ezek nem a pályahálózat működtető tulajdonában, jogszerű használatában vagy vagyonkezelésében vannak.
- c) A csak belső szállítási célokat szolgáló és feladatokat ellátó vasútüzemre.
- d) Azokra a vállalkozásokra, amelyek a sajátcélú vasúti pályahálózat használóval, valamint a kiszolgáló vasúti társasággal kötött szerződés alapján saját személyzetükkel és eszközeikkel ellátják a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálását és a belső vasútüzemi feladatokat.
- e) A sajátcélú vasúti pályahálózat tulajdonosára.
- f) A sajátcélú vasúti pályahálózat használatára (törzshasználó, közös használó, bérlő).

Az utasítás tartalma

1.1.3. Az Utasítás tartalmazza a belső vasútüzemi tolatási mozgások (kocsimozgatások) biztonságos lebonyolításához szükséges előírásokat.

Az Utasítás a megfelelő helyeken tartalmazza a normál üzemtől eltérő, valamint a pályahálózat működtető szolgálati helyeivel való kapcsolattartásra és a kölcsönös tájékoztatásra vonatkozó előírásokat.

**Kiegészítő Szolgálati
Utasítás, Üzemviteli
Végrehajtási Utasítás,
Végrehajtási Utasítás**

1.1.4. A sajátcélú vasúti pályahálózaton végzendő belső kocsimozgatási tevékenység helyi sajátosságoknak megfelelő végrehajtásának szabályozására Kiegészítő

Szolgálati Utasítást (továbbiakban: KSZU), a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálásának végrehajtására Üzemviteli Végrehajtási Utasítást (továbbiakban: ÜVU) kell készíteni. A KSZU-t a sajátcélú vasúti pályahálózat használó készíti el és a pályahálózat működtető területi szolgálati felsőbbbsége hagyja jóvá. Az ÜVU-t a pályahálózat működtető területi forgalmi szolgálati felsőbbbsége készíti el és hagyja jóvá. Az ÜVU készítésébe be kell vonni a sajátcélú vasúti pályahálózat használót is. Az ÜVU sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálásának módját szabályozó része a KSZU mellékletét képezi. A KSZU-val el kell látni a pályahálózat működtető vasúti társaság illetékes szervezeti egységeit és a sajátcélú vasúti pályahálózat-használóját is.

A KSZU tartalmi követelményeit, valamint az abban szabályozandó feladatokat az Utasítás 1. sz. melléklete tartalmazza.

Nem szabad a KSZU-ban:

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

A KSZU összeállításánál az 1. sz. mellékletben meghatározott tartalmi követelmények közül csak azokat kell figyelembe venni és a KSZU-ban szerepeltetni, amely az adott iparvágányon, sajátcélú vasúti pályahálózaton megtalálható, szabályozást igényel. A pontok számozásától eltérni nem szabad.

1.1.4.1. A belső vasútüzemi tevékenységet végző nagyobb sajátcélú vasúti pályahálózat használóit az engedélyező hatóság — forgalmi szolgálattevő alkalmazása mellett — a pályahálózat működtető által kiadott F.1. sz. Jelzési Utasítás, F.2. sz. Forgalmi Utasítás, F.2. sz. Forgalmi Utasítás Függelékei előírásainak alkalmazására kötelezheti.

1.1.4.2. Ideiglenes Sajátcélú Vasúti Pályahálózat Végrehajtási Utasításban kell szabályozni a munkavégzést akkor, ha a sajátcélú vasúti pályahálózaton olyan építési, átalakítási, bontási munkát végeznek, amely nem teszi lehetővé a KSZU-ban és az ÜVU-ban előírtak végrehajtását.

1.1.4.3. A vágányzaton vagy berendezésen bekövetkező változás, az alkalmazható üzemelési módszerek megváltoztatásának szükségessége vagy a belső vasútüzemi szolgálat átszervezése esetén a KSZU előírásait a sajátcélú vasúti pályahálózat használó köteles módosítani. A szükséges módosításokat csak annak jóváhagyása után és csak akkor szabad hatályba léptetni, ha az érintett munkavállalók elméleti, gyakorlati kiképzése és vizsgáztatása is megtörtént.

Utasítások ismerete

1.1.5. Az Utasítás és a KSZU teljes anyagát ismernie és tudnia kell:

- a) a vasútüzem-vezetőnek és megbízottjának,
- b) a részlegvezetőknek.

1.1.5.1. A vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalóknak ismerniük és tudniuk kell:

- a) az Utasítás meghatározott részeit,
- b) a KSZU összes előírását.

A vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalók (járművezetők kivételével) KSZU-ból történő oktatását és vizsgáztatását a vasútüzem-vezető vagy megbízottja köteles végezni.

1.1.5.2. Az Utasítás és a KSZU mozdonyvezetőkre vonatkozó előírásai a sajátcélú vasúti pályahálózaton munkát végző valamennyi jármű vezetőjére is érvényesek.

Az utasítás kezelése, előírásainak értelmezése

1.1.6. Belső vasútüzemet lebonyolító sajátcélú vasúti pályahálózat használó köteles az Utasítást a szükséges példányszámban beszerezni és azzal, valamint a KSZU-val a vasútüzem szervezését, lebonyolítását érintő kivonatával a belső vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalókat kimutatható módon ellátni. A vasútüzemi személyzet köteles a részükre kiadott utasítások módosításait, kiegészítéseit átvezetni.

1.1.6.1. Az Utasítás előírásainak értelmezésével kapcsolatos kétely esetén felvilágosításért a jóváhagyó hatósághoz kell fordulni.

1.2. Fogalom meghatározások az utasítás előírásainak helyes értelmezése szempontjából

1.2.1. Alátétfa

Álló vasúti járművek elmozdulásának, megfutamodásának megakadályozására szolgáló, a járművek kerekei alá helyezhető vascsővel összefogott két faék.

1.2.2. Anyavágány (Líravágány)

Több párhuzamos vágány összekapcsolása az anyavágányban (líravágányban) fekvő egyszerű váltókkal.

1.2.3. Állomásfőnök

Egy vagy több szolgálati hely forgalmi szempontból felelős vezetője. Rendelkezéseit:

- az állomás területén, a nyílt vonalon és vonatokon, meneteken szolgálatban lévő forgalmi tevékenységet ellátó dolgozók, valamint
- az állomás területén vagy nyílt vonalon foglalkoztatott, a pályahálózat működtetővel munkaviszonyban nem álló dolgozók kötelesek tudomásul venni és azokhoz alkalmazkodni.

1.2.4. Belső vasútüzemi tevékenység

A sajátcélú vasúti pályahálózat használó saját munkavállalóival és erejével (emberi, gépi) az illetékes hatóság engedélyével, az általa meghatározott területen és mozgó erővel végzett belső vasútüzemi tevékenység.

1.2.5. Csatlakozó vasúti pálya

A nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat részét képező, az országos vasúti pályahálózatot és a sajátcélú vasúti pályahálózatot összekötő vasúti pálya:

- amelyhez egynél több sajátcélú vasúti pálya kapcsolódik vagy
- egynél több végfelhasználó kiszolgálására alkalmas.

1.2.6. Elegy

A vonattal vagy menettel továbbítandó vasúti járművek gyűjtőelnevezése.

1.2.7. Féksaru

Páros féksaru hiányában a megfutamodott járművek megállítására, emberi erővel végzett tolatásnál a járművek fékezésére és megállítására a sínszálla helyezhető fékező eszköz, amelyeket:

- a 48 kg/folyóméter rendszerű síneknél sárgára,
- az 54 kg/folyóméter rendszerű síneknél világoskékre,
- a 60 kg/folyóméter rendszerű síneknél vörösre

kell festeni.

1.2.8. Figyelmeztető jel

Tájékoztató szerepet tölt be, vagy valamely szolgálati ténykedésnek később történő végrehajtására hívja fel a megfigyelésére kötelezett dolgozók figyelmét.

1.2.9. Fordítókorong

Függőleges tengely körül elfordítható hídszerkezet, amely lehetővé teszi a ráállított vasúti jármű egyik vágányról a másikra való átállítását vagy megfordítását.

1.2.10. Gépkezelő, fordítókorong, tolópad és kocsimozgató berendezés kezelő

Fordítókorong, tolópad és a kocsimozgató berendezés kezelését végző munkavállaló.

1.2.11. Hordozható rádió

Olyan értekező berendezés, melynek segítségével kapcsolat teremthető a rádiós körzethez csatlakoztatott eszközök használói között.

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

1.2.12. Iparvágány

A mezőgazdasági vagy ipari üzem és létesítmény, ipari park területén lévő nem állami tulajdonú vágány vagy vasútvonal, melynek fő feladata a gazdasági tevékenységhez szükséges nyersanyag, félkész- és késztermék szállításához szükséges vasúti összeköttetés biztosítása.

1.2.13. Jelzés

A vasútüzemben alkalmazott, meghatározott információtartalmú közlési mód. A jelzés utasítja a jelzés megfigyelésére kötelezett dolgozókat valamely szolgálati ténykedés vagy biztonsági intézkedés végrehajtására, vagy valamely forgalombiztonság szempontjából fontos körülményre figyelmeztet.

1.2.14. Kezdőpont, végpont

Ahol a sajátcélú vasúti pályahálózat helyszínrajzán a szelvényezés kezdődik (0+00), ott van a sajátcélú vasúti pálya kezdőpontja, a vágány végén pedig a végpontja. Ennek megfelelően arccal a vágány végpontja felé fordulva a bal kéz felé eső oldal a bal oldal, a jobb kéz felé eső oldal a jobb oldal. A szelvényezés általában a kiágazási váltónál kezdődik. Ha más vágányok is ágaznak ki a sajátcélú vasúti pályából, a szétágazási váltónál kezdődik a kiágazó vágány szelvényezése.

1.2.15. Kiszolgáló vasúti társaság

Az a vállalkozó vasúti társaság, amellyel a sajátcélú vasúti pályahálózatot használó a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálására szerződést köt.

1.2.16. Kiszolgáló állomás

A pályahálózat működtető azon állomása, ahonnan az ÜVU-ban meghatározott módon a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálását végzik.

1.2.17. Kitérő (továbbiakban forgalmi szempontból: váltó)

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

1.2.18. Kiágazási kitérő (továbbiakban forgalmi szempontból: váltó)

A nyílt hozzáférésű országos vasúti pályahálózatba vagy a csatlakozó vasúti pályába épített szerkezet, amely lehetővé teszi a vasúti járművek sajátcélú vasúti pályahálózatra történő beállítását.

1.2.19. Kijárat jelző

Olyan főjelző, amely a vonatoknak a biztosított állomásról, vonatindításra kijelölt sajátcélú vasúti pályahálózatról történő kihaladását engedélyezi vagy megtiltja.

1.2.20. Kocsirendező

A tolatásvezető irányítása alatt a tolatásban résztvevő dolgozó (pl. járműkapcsoló, -mozgató, -megállító stb.).

1.2.21. Mozdony (vontatójármű)

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

Mozdonynak kell tekinteni a motorkocsit, az önjáró munkagépeket, a vágánygépkocsit és a közúti-vasúti kételtű járművet is, amennyiben a vágányon tartózkodik.

A szinkron üzemmódba kapcsolt mozdonyokat vonatközlekedés, menet és tolatás közben egy mozdonnak kell tekinteni.

1.2.22. Mozdonyvezető (vasúti járművezető)

Mozdonynak minősülő jármű vezetője.

1.2.23. Mozdony személyzet

Mozdonyon szolgálatot végző műszaki dolgozók gyűjtőelnevezése.

1.2.24. Mozdonyrádió

Mozdonyra, vezérlőkocsira telepített, rádiós körzethez csatlakozó értekező berendezés, amely a rádiós körzethez csatlakoztatott eszközök használói közötti kommunikációt biztosítja. Mozdonyrádiónak minősül a GSM-R vasúti digitális távközlési rendszer mozdonyra telepített fedélzeti berendezése is.

1.2.25. Mobiltelefon

Olyan hordozható telefonkészülék, mely összeköttetést biztosít más mobil- és vezetékes telefonokkal.

1.2.26. Nyomtávolság

A vágány két sínszála közötti távolság. A normál nyomtávolság 1435 mm, az ennél kisebbet keskeny, az ennél nagyobbát széles nyomtávnak nevezzük.

1.2.27. Összekötő vasúti pálya

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

1.2.28. Páros féksaru

Megfutamodott járművek megállítása céljából a vágány tengelyére merőlegesen a sínszálakra helyezhető, csak belső talpperemmel rendelkező féksarukból és az azokat összekötő rúdból álló szerkezet.

1.2.29. Rakszelvény

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

1.2.30. Részlegvezető

A vasútüzem valamely ágazatának felelős vezetője.

1.2.31. Rögzítősar

A járművek álló helyzetben történő kapcsolása, vagy az álló járművek elmozdulásának vagy megfutamodásának megakadályozása céljából a jármű kerekei alá helyezhető, a szolgálati hely sínrendszerének megfelelő eszköz.

A 48 kg/folyóméter, az 54 kg/folyóméter és a 60 kg/folyóméter rendszerű síneknél egyaránt az 54 kg/folyóméter rendszerű rögzítősarukat kell használni. A rögzítősarukat sárga-kék színezésűre kell festeni.

1.2.32. Sajátcélú vasúti pályahálózat

Az a nem állami tulajdonban levő vasúti pályahálózat, amelyet kizárólag a pályahálózat tulajdonosa használ saját áruszállítási műveletekre, továbbá az a pályahálózat, amely egynél több végfelhasználót szolgál vagy szolgálhat ki és nem minősül iparvágánynak.

A sajátcélú vasúti pályahálózatokat vonattal vagy menettel kell kiszolgálni. A kiszolgálás módját az ÜVU-ban kell szabályozni.

1.2.33. Sajátcélú vasúti pályahálózat forgalmi szolgálattevő (továbbiakban: forgalmi szolgálattevő)

A közlekedés, továbbá a tolatás irányítója a sajátcélú vasúti pályahálózaton. Szolgálatával kapcsolatos rendelkezéseit a sajátcélú vasúti pályahálózaton, összekötő és csatlakozó vasúti pályán, a vonatokon és a meneteken valamennyi szolgálatot teljesítő munkavállaló köteles tudomásul venni és végrehajtani.

1.2.34. Sajátcélú vasúti pályahálózat használó

A sajátcélú vasúti pályahálózatot használó természetes vagy jogi személyiségű társaság gyűjtőelnevezése. A sajátcélú vasúti pályahálózat használó lehet:

- tulajdonos,
- törzshasználó (aki a pályahálózat működtető tulajdonában vagy kezelésében lévő sajátcélú vasúti pályahálózatot használ),
- közös használó, bérlő (aki a tulajdonos hozzájárulásával vagy a törzshasználó és pályahálózat működtető hozzájárulásával sajátcélú vasúti pályahálózatot vesz igénybe).

1.2.35. Sajátcélú vasúti pályahálózat üzemeltetés

A vasúti pálya és tartozékai, valamint ezek működéséhez szükséges eszközök üzem- és forgalombiztos állapotban tartása, folyamatos működésének biztosítása és műszaki felügyelete.

1.2.36. Sajátcélú vasúti pályahálózat vasútüzemének ellátása

A sajátcélú vasúti pályahálózat használó vagy megbízottja részéről a sajátcélú vasúti pályahálózaton vagy a kiszolgáló állomáson a sajátcélú vasúti pályahálózat használó érdekében végzett tolatási, árukezelési tevékenység.

1.2.37. Sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló vonat (továbbiakban: vonat)

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

1.2.38. Sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló menet (továbbiakban: menet)

A sajátcélú vasúti pályahálózat tolatási művelettel történő kiszolgálása a kiszolgálását végző szolgálati hely és a nyílt hozzáférésű országos vasúti pályahálózatból kiágazó sajátcélú vasúti pályahálózat között.

1.2.39. Szabadon tartandó tér

A vágány menti építmények elhelyezésénél figyelembe veendő szelvény.

1.2.40. Tolatásvezető

Tolatási műveletet a helyszínen irányító, vezető, végző és ellenőrző dolgozó. Elláthatja a kocsirendezői feladatokat is.

1.2.41. Tolópad

A vágánytengellyel merőleges irányban eltolható szerkezet, amely alkalmas a ráállított vasúti jármű másik, párhuzamos vágányra történő átállítására.

1.2.42. Tolatószemélyzet

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

1.2.43. Tolatócsapat

A tolatószemélyzet közül a tolatásvezető és kocsirendező(k) gyűjtőelnevezése. A tolatócsapat létszámát a normál üzemi és attól eltérő körülményekre vonatkozóan — jelen utasítás előírásait is figyelembe véve —, a KSZU-ban kell meghatározni.

1.2.44. Tolatás

A vonatok közlekedését kivéve vasúti járművek emberi vagy gépi erővel vágányon végrehajtott szándékos helyváltoztatása.

1.2.45. Tolatásjelző

Tolatási mozgások szabályozására alkalmazott jelző.

1.2.46. Ütközőbak, földkúp

A vágány végét lezáró szerkezet (ütközőbak) vagy építmény (földkúp).

1.2.47. Üzemi közlekedési tér

A munkát végző vagy közlekedő személyek részére szükséges, az elsodrési határon kívüli, vágánytengelyre merőleges keresztmetszeti terület, szélessége 1 m; magassága legalább 2,5 m. Az üzemi közlekedési teret a vágány egyik oldalán ki kell jelölni és azt még átmenetileg sem szabad elfoglalni.

Sebesség (km/h)	Elsodrési határ (m)	Üzemi közlekedési tér szélének távolsága a vágánytengelytől (m)
< 5	1,80	2,80
6 – 20	2,00	3,00
21 – 40	2,20	3,20

1.2.48. Úrszelvény

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

1.2.49. Vasútüzem-vezető

A sajátcélú vasúti pályahálózat belső vasútüzemének jogosult és felelős vezetője. A vasútüzemmel kapcsolatos rendelkezéseit a vasútüzemi munkavállalók kötelesek tudomásul venni és azt végrehajtani. Amennyiben nem vasútüzemi munkavállalók a vágányok mellett, fölött, alatt munkát végeznek, a vasútüzem-vezető rendelkezéseit ők is kötelesek tudomásul venni és azt végrehajtani.

1.2.50. Vasútüzem-vezető megbízottja

A vasútüzem-vezető távolléte esetén ellátja a vasútüzem-vezetői feladatokat.

1.2.51. Vágány

Általában ágyazatba fektetett, vasúti járművek részére kialakított pálya, amely sínekből, aljakból és kapcsolószerekből áll.

1.2.52. Váltókezelő

A helyszíni, vagy központi állítású váltók állításával, ellenőrzésével, őrzésével, esetleg gondozásával, a helyhez kötött jelzők és útsorompó kezelésével is megbízható munkavállaló. A felügyeletére bízott váltókat a KSZU-ban kell kijelölni.

1.2.53. Vágánykeresztezés

Azonos vagy különböző nyomtávolságú vágányok pályaszintben metszik egymást.

1.2.54. Vágányút

Az a vágányrész, amelyen az:

- érkező vonat, menet a sajátcélú vasúti pályahálózat első érintett váltójától a megállás helyéig,
- induló vonat, menet az indulás helyétől az utolsó váltó elhagyásáig

haladni fog.

Tolatás közben az a vágányrész, amelyen a tolatás történik.

1.2.55. Vágányzár

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

1.2.56. Védőváltó

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

1.2.57. Vonat

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

Forgalmi szempontból vonatként kell kezelni a jelzőeszközökkel felszerelt, megjelölt:

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

1.2.58. Vonat eleje

A haladási irányt tekintve a vonat első járművének első homlokfala.

1.2.59. Vonat vége

A haladási irányt tekintve a vonat utolsó járművének hátsó homlokfala.

1.2.60. Az utasítás szövegében előforduló kifejezések:

- a) Az „élőszóval” kifejezésen a közvetlenül szóban vagy a vasúti társaság által rendszeresített eszközön (továbbiakban: rendelkezésre álló értekező berendezésen) adott-vett közleményeket kell érteni.
- b) A „járműmegfutamodás” kifejezés azt jelenti, hogy:
 - egy vagy több jármű összekapcsolás, rögzítés hiánya, szakadás vagy elégtelen fékezés miatt álló helyzetből elindul, továbbá a tervezett helyen nem áll meg vagy visszagördül,
 - haladó vonatnál, menetnél egy vagy több jármű leszakad vagy leakad, és követi az elől haladó vonatrészt vagy ellenkező irányba halad.

1.3. A vasútüzem vezetése

A vasútüzem-vezetővel szemben támasztott követelmények, feladatai
--

1.3.1. A sajátcélú vasúti pályahálózat használó a belső vasútüzem megszervezésére, irányítására és ellenőrzésére hatósági vizsgálával rendelkező vasútüzem-vezetőt köteles megbízni.

Vasútüzem-vezetői beosztásra a sajátcélú vasúti pályahálózat használó csak olyan személyt jelölhet ki, aki a létesítményt, a felmerülő fuvarozási, szállítási igényeket, a műszaki és forgalmi adottságokat kifogástalanul ismeri, továbbá végzettsége, szakképzettsége és rátermettsége alapján alkalmas az egész belső vasútüzemet átfogó szervezési, irányítási és ellenőrzési feladatok ellátására. A vasútüzem-vezetőt más feladattal csak akkor szabad megbízni, ha annak végrehajtása vasútüzem-vezetői feladatának ellátását nem gátolja.

Forduló szolgálat bevezetése esetén a vasútüzem-vezető köteles a szolgálat vezetésére felelős személyt kijelölni. Feladatát, hatáskörét a KSZU-ban kell meghatározni.

Nem kell vasútüzem-vezetőt kijelölni, ha a sajátcélú vasúti pályahálózaton annak használója (tulajdonosa) belső vasútüzemet nem folytat és erről írásbeli nyilatkozatot ad az engedélyező hatóságnak.

Vasútüzem-vezető megbízottjával szemben támasztott követelmények, feladatai
--

1.3.2. A vasútüzem-vezető szükség szerinti helyettesítése céljából a sajátcélú vasúti pályahálózat használó a vasútüzem vezetésére alkalmas helyettesítő személyt köteles megbízni. A vasútüzem-vezetőt helyettesítő személy (megbízott) megbízásánál a vasútüzem-vezetővel szemben támasztott követelményeket kell figyelembe venni.

Részlegvezető feladatai

1.3.3. Nagy kiterjedésű vágányhálózattal rendelkező és több vasúti vontatójárművel vagy egyéb vasúti berendezésekkel üzemelő sajátcélú vasúti pályahálózat használó a helyi követelményeknek megfelelően a vasútüzem közvetlen irányítását forgalmi részlegvezetőkre bízhatja.

A részlegvezetők a részükre írásban meghatározott munkaterületen intézkednek, intézkedéseikért közvetlen felelősséggel a vasútüzem-vezetőnek tartoznak.

1.4. A belső vasútüzemi szolgálatra való alkalmasság feltételei

Alkalmasság, szakmai követelmény

1.4.1. Belső vasútüzemi szolgálatra csak orvosilag alkalmas munkavállaló osztható be.

A munkavállalónak meg kell felelnie a Munka Törvénykönyvében és a munkavédelmi jogszabályokban előírt követelményeknek is.

Az orvosi vizsgálatok rendjét kormányrendelet szabályozza. Közúti-vasúti kételtű jármű vezetőjére közúton történő közlekedésekor a KRESZ előírásai érvényesek. Az orvosi vizsgálat eredményét a munkavállaló személyi okmányai között kell megőrizni.

1.4.1.1. Vontatójármű vezetőjének (más jármű gépkezelőjének), továbbá hatósági engedélyben meghatározott egyes gépi berendezés kezelőjének a megfelelő szakképesítést igazoló hatósági vizsgával kell rendelkeznie.

Más munkavállalónak a vontatójárművet, gépi berendezést üzembe helyezni, azzal megindulni vagy más járművet azzal mozgásba hozni nem szabad.

Beosztás önálló szolgálattételre

1.4.2. Belső vasútüzemi önálló szolgálattételre csak az a munkavállaló osztható be, aki a munkakörére előírt érvényes vizsgával rendelkezik.

A vágányok között, mellett, fölött munkát végző nem vasútüzemi munkavállalókat munkájukkal kapcsolatos személybiztonsági szabályokból munkára beosztásuk előtt a vasútüzem-vezető vagy megbízottja köteles kimutathatóan kioktatni és beszámoltatni.

1.5. Szolgálati magatartás

Felelősség

1.5.1. A felelősség a munka végzéséért egyéni. Valamennyi munkavállaló — beosztástól függetlenül — felelős a rábízott munka szabályszerű és biztonságos végzéséért. Felettes vagy felügyeleti személy jelenléte senkit sem mentesít a szolgálatával járó felelősség alól.

A munkavállalót munkaviszonyával kapcsolatos kötelességének vétkes megszegése esetén fegyelmi, ha abból károsodás is származik, anyagi felelősség is terheli. Mindemellett fennáll büntetőjogi felelőssége is.

Az a munkavállaló, aki:

- rendkívüli eseményt,
- veszélyes helyzetet,
- munkavégzéssel összefüggő szabálytalanságot,
- ittasságot,
- bódultságot (kábitószeres befolyásoltságot),
- biztonságos munkavégzésre alkalmatlan állapotot

észlel, köteles a helyzet megszüntetése, a veszély elhárítása iránt intézkedni, majd haladéktalanul jelentést tenni a KSZU-ban előírt munkavállaló részére.

Szolgálatban lévő munkavállaló saját munkáját — a beosztottakra átruházandó teendők kivételével — mással nem végeztetheti.

1.5.1.1. A munkavállaló köteles a rábízott munka- és jelzőeszközöket használható állapotban tartani, valamint az előírt munkavédelmi eszközöket viselni, használni.

Magatartás a vágányok között

1.5.2. A vágányok között, mellett, fölött szolgálatot végzőknek ügyelniük kell arra, hogy vonat, menet vagy tolatás, továbbá behavazott, jeges vagy fel nem töltött terep és le nem fedett mélyedés ne veszélyeztesse testi épségüket. Nem szabad a sínszálla lépní, ülní, továbbá a váltóknál az elálló csúcshín és a tóshín közén lépní. A szolgálat ellátásával összefüggő tevékenységen kívül sohasem szabad a járművek alatt, továbbá a járművek közelében az úrszelvényen belül tartózkodní.

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

1.5.2.1. Ha a szolgálatot végzők közül bárkí élet- és testi épséget veszélyeztető helyzetet és állapotot vesz észre, köteles erről a KSZU-ban előírt munkavállaló részére jelentést tenni, akí az általa megállapított vagy a neki jelentett ilyen hiányosságról köteles az érdekelt vasútüzemi dolgozókat azonnal értesíténí, és az illetékes szolgálatí ágtól a hiba sürgős megszüntetését kérní.

1.5.2.2. Vágányokon az arra jogosultaknak is csak a kíjelölt helyeken és csak akkor szabad átjární, ha az átjáróhelyen nincsenek járművek, és az átjárást vonat-, menet- vagy járműmozgás nem veszélyeztetí. Érvényes ez a targoncákra és más közúti járművekre is.

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

Közvetlenül a vonat, menet vagy a kocsisor mögöl történő kílépés után a következő vágány úrszelvényébe lépés előtt meg kell győződní az áthaladás veszélytelenségéről.

1.5.2.3. A vasúti járműveken történő átjárásra az erre a célra kiképzett átjáróhidakat, a fékállásokat, személyszállító kocsiknál a kocsik előterét kell igénybe venni.

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

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

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

Rendelkezők adása, vétele

1.5.3. Munkavégzés közben a rendelkezéseket, (közleményeket) röviden és érthetően kell adni, és a rendelkezést (közleményt) vevőnek a szöveget értelem szerint vissza kell ismételnie. Távbeszélőn, rádióon történő rendelkezés (közlemény) adásakor az adó és vevő munkavállaló neve bemondásával köteles adni és visszaismételni a rendelkezés (közlemény) szövegét.

A fenti előírások a hangosbeszélőn (rádióon) történő értekezésekre is érvényesek.

Visszamondásra nem alkalmas hangosbeszélőn csak tájékoztató közleményt vagy baleset-elhárítással kapcsolatos rendelkezést szabad adni.

Ellenőrzési könyv

1.5.4. A sajátcélú vasúti pályahálózat használó köteles Sajátcélú vasúti pályahálózat ellenőrzési (szemle) könyvet felfektetni, amelyben a sajátcélú vasúti pályahálózat használó ellenőrzésére jogosultak a megállapításukat kötelesek előjegyezni. A megállapításokat a sajátcélú vasúti pályahálózat használó tudomásulvétel végett köteles aláírni. A hiányosságokat a sajátcélú vasúti pályahálózat használónak a bejegyzésben rögzített határidőre meg kell szüntetnie.

Az ellenőrzési könyv borítólapján fel kell tüntetni a sajátcélú vasúti pályahálózat használó nevét, a könyv vezetésének kezdési és a befejezési időpontját.

A vasútüzem-vezető az ellenőrzési könyvet a KSZU-ban meghatározott olyan helyen köteles tartani, hogy az távolléte esetén is hozzáférhető legyen.

Munkavégzés rendkívüli helyzetben

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

1.5.5.1. Ha a sajátcélú vasúti pályahálózat területén az ott szolgálatot végzők közül bárki élet- és testi épséget veszélyeztető helyzetet és állapotot vesz észre, köteles erről jelentést tenni a KSZU-ban előírt munkavállaló részére. A jelentést vevő munkavállaló az általa megállapított vagy a neki jelentett ilyen hiányosságról köteles a munkavállalókat azonnal értesíteni, ugyanakkor az illetékes szervezeti egységtől a hiba sürgős megszüntetését kérni. A hiba elhárítására a vasútüzem-vezető vagy megbízottja akkor köteles intézkedni, ha a vágány a sajátcélú vasúti pályahálózat használó tulajdonában vagy használatában van. A kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevőjét a hibáról akkor kell értesíteni, ha a vágány a pályahálózat működtető vasúti társaság tulajdonában van vagy ha a vágányon a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalói is végeznek tolatást.

1.6. Vasútüzemi rend

Üzemi rend

1.6.1. Sajátcélú vasúti pályahálózatra kiállított vasúti járművön rakodás ideje alatt a rakodást végzők, a jármű mozgatasakor pedig a tolatócsapat tagjai tartózkodhatnak. A jármű rakodás előtti vagy a kirakást követő tisztítása, söprése a rakodáshoz kapcsolódó tevékenységnek minősül. A sajátcélú vasúti pályahálózat rakodási helyein, alkalmas helyeken a következő szöveget tartalmazó hirdetményt kell kifüggeszteni: „*Vasútüzemen kívül álló személynek a vasúti jármű fékberendezését feloldani, kerekei alól a megfutamodást megakadályozó eszközöket eltávolítani és a járművet vasútüzemi tolatásvezető jelenléte és vezetése nélkül elmozdítani tilos!*”

A vasútüzemi munkavállalók kötelesek megakadályozni, hogy a vasúti járműveken illetéktelen személyek tartózkodjanak, vasúti járművet mozgásba hozzanak, továbbá erről a KSZU-ban előírt munkavállaló részére jelentést tenni. A sajátcélú vasúti pályahálózat használója köteles gondoskodni a vasútüzemi terület belső rendjének, biztonságának kialakításáról és annak biztosításáról. A KSZU-ban kell meghatározni az üzemszünet, valamint a forgalomszüneteltetés után elvégzendő vasútüzemi biztonsági teendőket.

Az üzemi rend biztosítása érdekében a sajátcélú vasúti pályahálózat használója a vasútüzemhez nem tartozó személyeket az alábbiakról köteles tájékoztatni:

- a) Illetéktelen személyek a vágányok között vagy azok közelében nem tartózkodhatnak.
- b) Az üzem érdekében munkát végző nem vasútüzemi munkavállalók kötelesek értesíteni, tájékoztatni a vasútüzemi munkát végzőket az általuk végzett tevékenységről, annak helyéről és előrelátható időtartamáról akkor, ha a munkavégzés a vágányok közelében történik.
- c) Gyalogosok vagy közúti járművek csak a kijelölt közlekedési utakat, átjáróhelyeket használhatják, a kijelölt átjáróhelyeket elfoglalni, azokon rakodást végezni a vasútüzem-vezető vagy megbízottja hozzájárulásával szabad.

1.6.1.1. Tűzrendészeti szempontból előírt körzetben tilos nyílt lángot használni, dohányozni.

1.6.1.2. Nem szabad anyagot, árut, tárgyakat úrszelvényen belül elhelyezni vagy az üzemi közlekedési teret bármiféle anyag tárolására felhasználni.

1.6.1.3. Burkolatba süllyesztett vágányok között közúti és vasúti járművel egyidejűleg mozgást végezni vagy kezdeményezni nem szabad.

1.6.1.4. A vasútüzemi munkavállalók kötelesek a személy- és munkabiztonságra vonatkozóan elhelyezett figyelmeztető táblákat figyelembe venni.

Vasútüzemi munkaterület megvilágítása
--

1.6.2. Ha a sajátcélú vasúti pályahálózatot sötétben szolgálják ki vagy a sajátcélú vasúti pályahálózat használó nem megfelelő látási viszonyok között is folytat vasútüzemet, akkor a sajátcélú vasúti pályahálózat használója az alábbi területek megvilágításáról köteles gondoskodni:

- a) Kijelölt átjáróhelyek és belső üzemi útátjárók, továbbá az erre figyelmeztető táblák.
- b) Tolatási körzetek, tolatásra rendszeresen használt vágányrészek,
- c) Rakodási körzetek és vasúti járműmérleg körzete.
- d) Rendszeres kocsیاتadásra és átvételre szolgáló vágányrészek.
- e) Árnyékmentes világítást kell biztosítani azokon a vágányokon, ahol vontató berendezésekkel történik a tolatás, ahol gépi berendezéssel történik a rakodás, valamint tolópadoknál, fordítókorongoknál a tisztító gödröket, vizsgálócsatornákat teljes hosszukban meg kell világítani.

- f) Biztonsági szempontból meg kell világítani azokat a helyeket, ahol úrszelvény akadály, vagy az üzemi közlekedési térbe nyúló létesítmény van, amely a kocsimozgatást végzőkre veszélyes lehet (pl. kapu vagy más létesítmény).
- g) Sajátcélú vasúti pályahálózat kapuja és az előtte elhelyezett Megállás helye jelző közötti tér, valamint a sajátcélú vasúti pályahálózat kapuja.
- h) Sajátcélú vasúti pályahálózat használó köteles kijelölni azt a személyt, aki a szükséges világítóberendezéseket bekapcsolja és világítási zavarok esetén a világítási hálózat karbantartóját értesíti. A világítási zavarokat a vasútüzem-vezetőnek vagy megbízottjának is be kell jelenteni.

Szolgálatra jelentkezés

1.6.3. A vasútüzemi területen foglalkoztatott munkavállalóknak mindenkor az előírt időben, józan és kipihent állapotban kell szolgálatra jelentkezniük. Szolgálatra jelentkezni a vasútüzem-vezetőnél vagy az általa kijelölt személynél kell. Jelentkezéskor a munkavállalók szolgálat- és munkaképes állapotáról meg kell győződni. A szolgálatképes állapotért elsősorban a munkavállaló a felelős.

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

Biztonságos munkavégzésre alkalmatlan állapotban szolgálatra jelentkező dolgozónak a szolgálatot nem szabad átadni. Ha a dolgozó a szolgálatvégzés során a biztonságos munkavégzésre alkalmatlanná válik, akkor a dolgozót szolgálatban megtérni nem szabad. Mindkét esetben a dolgozót a vasútüzem területéről el kell távolítani.

Szolgálatátadás

1.6.4. A szolgálatba lépő munkavállalókat részletesen tájékoztatni kell a sajátcélú vasúti pályahálózat vágány- és elegyhelyzetéről, a vasúti járművek rakodási helyekre történő beállításának, a rakodási helyeken szükséges kocsicserék sorrendjéről, valamint a már megtett és a szolgálatba lépők részéről megteendő intézkedésekről.

A szolgálatot átvevő munkavállalók figyelmét fel kell hívni a munkavégzést érintő munkabiztonsági előírások betartására.

Folyamatos szolgálat esetén a vontatójármű vezető, a részlegvezető, a forgalmi szolgálattevő, a tolatásvezető, váltókezelő, a sorompókezelő, a jelzőőr munkakörökben foglalkoztatott munkavállalók szolgálatot írásban kötelesek átadni, átvenni. Erre a célra átadás-átvételi könyvet kell rendszeresíteni. A szolgálatátadás-átvételnek tartalmaznia kell az átadás-átvétel időpontját, a járműre vagy a körzetre vonatkozó közléseket, értesítéseket, a kezelt berendezések állapotát, a szolgálat zavartalan és

biztonságos folytatásához szükséges tudnivalókat, a már megtett és megteendő intézkedéseket. A szolgálatot átvevő személyzet köteles a szolgáltatadás-átvétel során meggyőződni a váltók, berendezések használható állapotáról. A balesetveszélyes hiányosságokat szolgáltatadás-átvételkor írásban rögzíteni kell és erről a KSZU-ban előírt munkavállalót értesíteni kell.

Parancskönyv

1.6.5. A vasútüzem-vezető vagy megbízottja a vasútüzemmel kapcsolatos fontos rendelkezéseit — legfeljebb kettő év időtartamra — az érintett munkavállalókkal Parancskönyvben (4. sz. melléklet) köteles közölni. A Parancskönyvet évente 1-es sorszámmal kell kezdeni. Ha a tárgyév folyamán a Parancskönyv betelt, az érvényben lévő rendelkezéseket a következő Parancskönyv első rendeletében át kell vezetni a rendeletek számának és tárgyának felsorolásával. Ha a vasútüzemi szolgálat ellátásával kapcsolatban Parancskönyvben közölt rendelkezést kettő évnél hosszabb ideig kell érvényben tartani, akkor azt az eredeti rendelkezés érvénytelenítése mellett új parancskönyvi rendelkezés formájában kell az érintett munkavállalókkal közölni. A Parancskönyvet a KSZU-ban kijelölt helyen kell tartani. A munkavállalók a szolgálat átvételekor kötelesek a Parancskönyvben foglaltakat tudomásul venni és aláírni. A Parancskönyv már hatályát veszített rendelkezéseit a vasútüzem-vezető vagy megbízottja áthúzással, a dátum feltüntetésével és aláírásával köteles érvényteleníteni.

1.7. Létesítmények jelölése, anyaghalomok elhelyezése a sajátcélú vasúti pályahálózaton

Szolgálati helyiségek, vágányok számozása

1.7.1. A szolgálati helyiségeket, vágányokat a sajátcélú vasúti pályahálózat kezdőpontjától folyamatosan római számmal, vagy az ABC nagybetűivel kell megjelölni.

A vágányok — a helyi viszonyokat figyelembe véve — arab számmal is számozhatók.

Anyaghalomok elhelyezése a pálya mentén

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

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

Az anyaghalom bármilyen magasságú lehet, de lejtése a vágány felé — anyagféleségtől függően — a 45 fokot nem haladhatja meg.

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

A tolatószemélyzet által használt közlekedési területen árut, anyagot még átmenetileg sem szabad elhelyezni.

Ürszelvényhiány

1.7.3. Ha az ürszelvényre előírt távolságok nincsenek meg, ürszelvényhiányról beszélünk. Az ürszelvény hiányára a munkavállalók figyelmét fel kell hívni és azt az előírt módon jelölni kell. A megjelölés a helyhez kötött létesítményekre vonatkozik. Árut, anyagot úgy kirakni, vagy berakásra előkészíteni, hogy ürszelvényhiány keletkezzék, vagy a tolatószemélyzet biztonságos mozgása legalább a vágány egyik oldalán ne legyen biztosított, nem szabad.

1.7.3.1. Ürszelvényhiányos vágányrészre történő tolatás megkezdése előtt meg kell mérni a járművet, rakományt, hogy azok tolatáskor nem sérülhetnek-e meg, a tárgyakban, létesítményekben kárt nem okoznak-e, és a tolatásvezetőnek részletesen kell rendelkeznie a tennivalókra. A járműmozgatás ilyen helyen csak lassan, óvatosan történhet. Az ott tartózkodó személyeket a tolatás tartamára el kell távolítani.

Váltózár, vágányzáró sorompó, kisiklasztó saru és azok kulcsainak jelölése, kezelése

1.7.4. A vágányzáró sorompó és a kisiklasztó saru olyan védelmi berendezés, amely megakadályozza, hogy a vasúti járművek az országos vasúti pályahálózat vágányaira, nagyobb lejtésű vágányra vagy olyan vágányra jussanak, ahol más járművet, különleges rakodást vagy járműjavítást veszélyeztethetnek.

1.7.4.1. Ha a vágányzáró sorompót és kisiklasztó sarut zárszerkezettel szerelték fel, a berendezések mindkét helyzetükben zárhatóak és a hozzájuk tartozó váltó zárszerkezetével függésben vannak. Rendszerint először a védelmi berendezések zárszerkezetét kell kinyitni és nyitott állapotban zárni, majd az így felszabaduló kulccsal a váltó zárszerkezetét kinyitni. A lezárás fordított sorrendben történik.

1.7.4.2. A sajátcélú vasúti pályahálózat kiágazásánál lévő védelmi berendezések kulcsát a pályahálózat működtető vasúti társaság, a sajátcélú vasúti pályahálózat belső területén szükséges védelmi berendezések kulcsát általában a pályahálózat működtető, országos vasúti pályahálózatot nem érintő, de egyéb biztonsági okból szükséges védelmi berendezések kulcsát a sajátcélú vasúti pályahálózat használó által kijelölt munkavállaló köteles őrizni. A védelmi berendezések kulcsát — ha biztonsági okokból szükséges —, készülékben kell elzárni. Váltózár kulcsok, védelmi berendezések kulcsának őrzésére, helyére vonatkozóan a KSZU-ban kell rendelkezni.

Védelmi berendezések szabványos állása a vágányt elzáró állás.

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

A vágányzáró sorompó és a kisiklasztósaru zárkulcsára téglalap alakú táblát kell erősíteni, amelyen „VS” vagy „KS” betűk vannak feltüntetve. A váltókkal szerkezeti függésben lévő vágányzáró sorompó vagy kisiklasztósaru kulcstábláján fel kell tüntetni a váltószámot és a váltó terelési irányát jelző betűt is. Abban az esetben, ha vágányzáró sorompó, kisiklasztó saru váltóval van szerkezeti függésben, akkor a számozásuk megegyezik a hozzájuk tartozó váltó számozásával.

A váltózár másodkulcsokat a kulcstábla hátoldalán pontbeütéssel kell megjelölni. A védelmi berendezések másodkulcsait a váltózár másodkulcsokkal együtt kell őrizni.

1.8. Saját vasúti jármű üzemben tartása, megvizsgálása, megrakása

Vasúti járművek üzembentartása, vizsgálata

1.8.1. Saját vasúti járművet belső használatra az üzemeltető csak akkor tarthat üzemben, ha az megfelel a vasúti szabványoknak és a jármű jellegtervét, műszaki leírását az engedélyező hatóság felülvizsgálta, üzemét engedélyezte és a járművön nincsenek olyan hiányosságok, sérülések, amelyek balesetet okozhatnak vagy a vágányzatot megrongálhatják. Meghibásodott, üzemveszélyes, hiányos járműveket a belső vasútüzemben nem szabad használni.

1.8.1.1. A vállalkozó vasúti társaságok által rakodási célra átadott járműveket az átadás keretében meg kell vizsgálni, hogy vannak-e olyan hiányosságok a járműveken, amelyek miatt azokat nem szabad tolatni vagy megrakni.

A felmerült hiányosságokról a KSZU-ban előírt munkavállaló részére jelentést kell tenni. A vállalkozó vasúti társaság által átadott sérült vagy rakodásra alkalmatlan járművek esetében fel kell venni a kapcsolatot a kiszolgáló állomással és a továbbiakban az állomás döntése szerint kell eljárni. A saját járműveket helyreállításig félre kell állítani. A követendő eljárásra az értesített dolgozó köteles intézkedni. Általában azonos eljárást kell alkalmazni a sajátcélú vasúti pályahálózat használó tulajdonában lévő vontatójárművekkel és járműmozgató berendezésekkel is.

A járművek megrakása

1.8.2. A sajátcélú vasúti pályahálózaton a rakodási helyeket ki kell jelölni. Csak olyan vágányrészek jelölhetők ki rakodásra, amelyek vízszintesben vagy legfeljebb 2,5‰-ig terjedő lejtésben vannak. Összekötő vasúti vágányrészen, átjáróhelyeken rakodni általában nem szabad. Tilos a rakodás a sajátcélú vasúti pályahálózat olyan pályarészein, ahol a lejtési viszony 2,5‰-nél nagyobb, vagy más kedvezőtlen körülmények veszélyeztetik a rakodás biztonságos végzését, hacsak a különleges rakodási feltételek megadásával a pályahálózat működtető engedélyt nem adott. Az engedélyben a pályahálózat működtető közli a kiállítás, a járművek biztonságos rögzítésének és őrzésének a feltételeit, és a munkavédelmi előírásokat.

1.8.2.1. Rendkívüli küldemények, nehéz árudarabok berakására és továbbítására még a berakás előtt a pályahálózat működtető vasúti társaság illetékes szervezeti egységének engedélyét meg kell kérni. Ilyen küldemények rakodására, rögzítésére, bemérésére vonatkozó előírásokat a KSZU-ban kell szabályozni. A rendkívüli küldemény méreteinek, tömegének ismeretében a pályahálózat működtető illetékes szervezeti egysége még a rakodás megkezdése előtt nyilatkozik, hogy a küldeménnyel megrakott kocsit a sajátcélú vasúti pályahálózat használó saját gépi erejével mozgathatja-e.

1.8.2.2. Tűzveszélyes, továbbá robbanásveszélyes áruk rakodásakor a hatósági és a vállalati előírásokat be kell tartani, valamint a tűz- és munkavédelmi előírások megtartását ellenőrizni kell.

Rendszeresen ellenőrizni kell a tűzvédelemre utaló figyelmeztető táblák meglétét, a dohányzási és a nyílt láng használatára vonatkozó tilalom betartását.

1.8.2.3. A járművek kirakásával és megrakásával kapcsolatos rakodási előírásokra, rakszelvényen túlnyúló küldemények, nehéz árudarabok továbbításával kapcsolatos előírásokra adott esetben a sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló állomás ad részletes felvilágosítást.

2. JELZÉSI ELŐÍRÁSOK

2.1. A jelzők, jelzőeszközök, figyelmeztető jelek alkalmazására, a jelzések rendeltetésére, adására vonatkozó előírások

Jelzést, továbbá figyelmeztetést adó eszközök és berendezések

2.1.1. A jelzések és figyelmeztetések adhatók:
— helyhez kötött és hordozható jelzőkkel, figyelmeztető jelekkel,

- a járműveken alkalmazott berendezésekkel,
- hordozható jelzőeszközökkel,
- karral vagy valamilyen tárggyal.

A hallható és a látható jelzések alkalmazása

2.1.2. A fényjelzőkkel, valamint a fényvisszaverő kialakítású alakjelzőkkel adott jelzéseket, továbbá a hallható jelzéseket nappal és sötétben azonos módon kell adni.

A látható jelzések közül a nappal alkalmazandókat általában virradattól alkonyatig, a sötétben alkalmazandókat, pedig alkonyattól virradatig kell adni.

Nappal is a sötétben alkalmazandó kézijelzéseket kell adni:

- az alagutakban vagy
- ha a távolbalátás korlátozott.

A jelzésadás ideje, helye, módja

2.1.3. A jelzéseket:

- a végrehajtásukhoz szükséges időben,
- az Utasításban meghatározott helyen, módon és egyértelműen kell adni.

Kézi jelzőeszkőzzel történő jelzésadáskor a jelzést a test elejével és arccal a mozdonyvezető felé fordulva kell adni. Ettől eltérni csak:

- tolatás közben,
- mozgó járműveken történő jelzésadáskor,
- vonatindító jelzőeszkőzzel történő felhatalmazáskor,
- közút felé adott Megállj! jelzés esetén

szabad az Utasításban foglaltak figyelembe vételével.

Figyelési kötelezettség

2.1.4. A vonat, menet közlekedése vagy tolatás közben adott jelzést folyamatosan figyelni kell, mert a jelzés időközben rendkívüli ok vagy veszélyelhárítás miatt megváltozhat.

Eljárás eltérő értelmű egyidőben adott jelzések, továbbá kétes értelmű jelzések esetén

2.1.5. Egyidőben adott, de eltérő értelmű jelzéseket aggályosnak kell minősíteni és közülük a forgalom biztonsága szempontjából a fontosabbat kell figyelembe venni. Ha az

eltérő értelmű egyidőben adott jelzéseket utasítás szerint adják, a jelzéseket az Utasításban meghatározott értelemmel kell tudomásul venni.

Ha valamely jelzés értelmezése során a legkisebb kétely merül fel:

- kétes előjelzés esetén fel kell készülni a főjelzőnél történő megállásra,
- más kétes jelzés esetén a vonatot, menetet és a tolatási mozgást a helyzet tisztázásáig meg kell állítani, álló helyzetből nem szabad elindulni.

**A jelzőeszközök
kéznél tartása**

2.1.6. A dolgozók a napszaknak megfelelő kézi jelzőeszközöket tolatás közben állandóan, vonat, menet közlekedése közben szükség esetén maguknál, közlekedési és tolatási szünetekben pedig könnyen hozzáférhető helyen kötelesek tartani. A vasútüzem-vezető vagy megbízottja és a jelzőeszközt használó vagy tároló munkavállaló felelős azért, hogy a jelzőeszközök, valamint az azokhoz szükséges anyagok kellő mennyiségben, előírt helyen és használható állapotban mindig rendelkezésre álljanak.

Rálátási távolság

2.1.7. Az a távolság, amely a vasúti pályára engedélyezett sebességtől függően, a mozdonyról a jelző biztonságos megfigyeléséhez szükséges.

A főjelzőket úgy kell elhelyezni, hogy jelzéseik a mozdonyról folyamatosan láthatók legyenek a vasúti pályára engedélyezett, km/h-ban kifejezett sebesség tízszeresének 1/3 részével egyenlő, méterben mért távolságból, de legalább 200 m-től.

Más jelzőket — a tolatás- és váltójelzők, valamint a Biztonsági határjelző kivételével — úgy kell elhelyezni, hogy a mozdonyról legalább 200 m-től kezdve folyamatosan láthatók legyenek.

**Szabadlátás
korlátozottsága**

2.1.8. A szabadlátás akkor korlátozott, ha a napszaknak megfelelő jelzéseket terepviszonyok, építmények (épület, terepalakulat, növényzet stb.) miatt nem lehet:

- a vonatról, menetről a rálátási távolságból,
- tolatásnál a mozgás szabályozásához szükséges távolságból folyamatosan látni.

**Távolbalátás
korlátozottsága**

2.1.9. A távolbalátás akkor korlátozott, ha a napszaknak megfelelő jelzéseket időjárási ok (köd, sűrű havazás, hófúvás, porfelhő stb.) miatt nem lehet legalább 200 méterről biztosan látni.

A jelzők csoportosítása

2.1.10. Forgalmi szempontból megkülönböztetünk főjelzőket, tolatási mozgást szabályozó jelzőket és egyéb jelzőket.

2.1.10.1. Aszerint, hogy a jelzők mivel fejezik ki jelzéseiket, megkülönböztetünk fényjelzőket és alakjelzőket.

A fényjelzők nappal és sötétben egyaránt fénnnyel (fényekkel), az alakjelzők nappal jelzést adó alkatrészükkel (alkatrészeikkel), sötétben, — ha ezen fejezet a megfelelő helyen másképpen nem rendelkezik — fénnnyel (fényekkel) fejezik ki jelzéseiket.

2.1.10.2. A jelzők biztosítottságuk szerint lehetnek:

- biztosított jelzők,
- nem biztosított jelzők.

**A jelzők, jelzőeszközök,
figyelmeztető jelek
helye**

2.1.11. A jelzők, a jelzőeszközök és a figyelmeztető jelek helyét a sajátcélu vasúti pályahálózat létesítését, használatbavételét engedélyező hatóság az engedélyezési eljárás során határozza meg. A jelzőket, jelzőeszközöket és a figyelmeztető jeleket — a menet irányát tekintve — általában a vágány jobb oldalán helyezik el.

A jelzőárbócok színezése

2.1.12. A bejáratí és a kijáratí jelző árbóca vörös-fehér sávozású. A tolatásjelzővel egyesített fény főjelző árbóca vörös-fehér sávozású, amelynek fehér vízszintes sávját középén balról jobbra felfelé haladó keskeny kék sáv szakítja meg (1. ábra). Az ilyen jelzőárbóc azt jelzi, hogy a jelző vörös fénye a vonatokra, menetekre és a tolatási mozgásokra egyaránt érvényes.

2.1.12.1. A biztosított tolatásjelzők árbóca kék-fehér sávozású (3. ábra).

A nem biztosított tolatásjelzők árbócán a kék sávok közepét fehér sáv szakítja meg. Ezek a jelzők csak a tolatási mozgásokra érvényesek.

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

A nem biztosított tolatásjelzőket „T” betűvel és folytatólagosan arab számmal kell megjelölni.

Világítás

2.1.13. A tolatásjelzők és a jelzőeszközök lámpáit sötétben — ha a távolbalátás korlátozott, nappal is —, csak a tolatás előtt kell kivilágítani, és tolatási szünetekben a lámpákat el szabad oltani, de a jelzőket — ha szükséges —, a kellő időben ismét ki kell világítani. A kézi jelzőeszközök lámpáit csak a tolatás idejére kell kivilágítani.

2.1.13.1. A jelzők kivilágítását a helyzetnek megfelelően a KSZU-ban kell szabályozni.

2.1.13.2. Az alakjelzőkön lévő valamennyi lámpát az előírt időben ki kell világítani.

2.1.13.3. A jelzők, jelzőeszközök kivilágításáért a KSZU-ban kijelölt munkavállaló a felelős.

**2.2. Tolatási mozgást szabályozó jelzők csoportosítása,
alkalmazása és a velük adott jelzésekre vonatkozó
általános előírások**

Tolatási mozgást szabályozó jelzők

2.2.1. A tolatási mozgást szabályozó jelzők rendeltetésük szerint lehetnek:

- tolatásjelzővel egyesített fény főjelzők,
- tolatásjelzők.

Tolatásjelzővel egyesített fény főjelzők alkalmazása

2.2.2. A tolatásjelzővel egyesített fény főjelzők a sajátcéltú vasúti pályahálózaton a vonatok, menetek közlekedésének szabályozásán kívül a tolatási mozgásokra is érvényes jelzéseket adnak.

Valamennyi tolatásjelzővel egyesített fény főjelző vörös fénye a jelzőn túli vágányrészen megtiltja a vonatok, menetek közlekedését és a tolatási mozgásokat is.

2.2.2.1. A főlapon lévő, vonatok közlekedését engedélyező jelzések a tolató egységek részére Tilos a tolatás! utasítást jelentenek.

2.2.2.2. A tolatásjelzővel egyesített fény főjelzők Tilos a tolatás! jelzése azt jelzi, hogy az engedélyezett tolatás a jelzőig, Szabad a tolatás jelzése pedig azt, hogy az engedélyezett tolatás a jelzőn túli vágányrészen is végezhető.

2.2.2.3. Tolatásjelzővel egyesített fény főjelző tolatási mozgásokra vonatkozó jelzései:

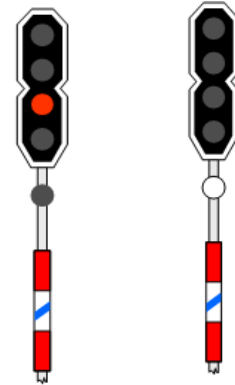
2.2.2.3.1. Tilos a tolatás!

Vörös fény a főlapon (1. ábra).

2.2.2.3.2. Szabad a tolatás.

A főlap sötét, alatta külön jelzőlapon fehér fény (2. ábra).

Mivel a főlapon egy fény sem világít, ez a vonatok részére továbbhaladást megtiltó jelzés.



1. ábra

2. ábra

Tolatásjelzők

2.2.3. A tolatásjelzők jelzést adó szerkezetük (kialakításuk) és biztosítottságuk szerint csoportosíthatók.

2.2.3.1. A tolatásjelzők jelzést adó szerkezetük (kialakításuk) szerint lehetnek:

- fényjelzők,
- alakjelzők.

A fény tolatásjelzőknek van árbócos és törpe változata is.

2.2.3.2. A tolatásjelzők biztosítottságuk szerint lehetnek:

- biztosítottak,
- nem biztosítottak.

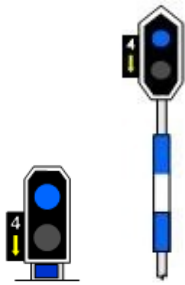
Az alak tolatásjelzők nem biztosítottak.

A törpe tolatásjelzők csak biztosítottak lehetnek.

Biztosított tolatásjelzők lezárt vágányúton történő tolatást tesznek lehetővé.

2.2.3.3. A biztosított tolatásjelzők jelzőlapját lefelé mutató, fényvisszaverős kialakítású, citromsárga nyíllal ellátott tábla egészítheti ki, amely a tolatószemélyzet részére azt jelzi, hogy a tolatásjelző Tilos a tolatás! jelzése esetén nem szabad a mozgást a tolatásjelzőig végezni.

A megközelítés méterben mért távolságát a nyíl fölötti arab szám jelzi (3. ábra).



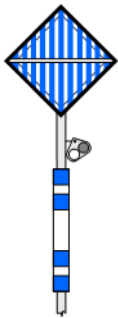
3. ábra

2.2.3.4. A tolatásjelzők jelzései:

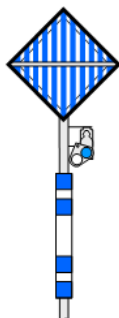
2.2.3.4.1. Tilos a tolatás!

Nappal csúcsára állított négyszögletes tárcsa kék lapjával a vágányra merőleges helyzetben, sötétben (fényjelzőn nappal is) egy kék fény (3 - 8. ábra).

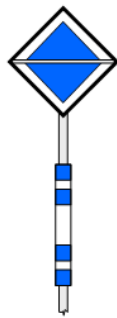
A tolatásjelző Tilos a tolatás! jelzése azt jelzi, hogy az engedélyezett tolatás csak a tolatásjelzőig végezhető.



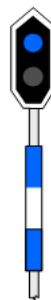
4. ábra



5. ábra



6. ábra



7. ábra

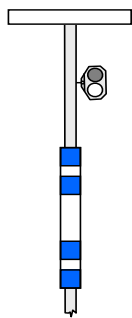


8. ábra

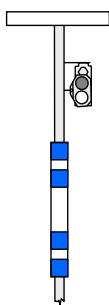
2.2.3.4.2. Szabad a tolatás!

Nappal a tárcsa vízszintes helyzetben, sötétben (fényjelzőn nappal is) egy fehér fény (9 - 13. ábra).

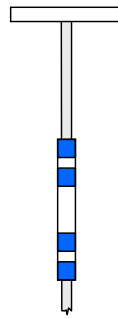
A tolatásjelző Szabad a tolatás jelzése azt jelzi, hogy az engedélyezett tolatás a tolatásjelzőn túli vágányszakaszon is végezhető, az Utasításban előírt feltételek mellett.



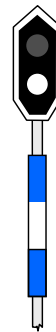
9. ábra



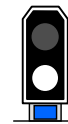
10. ábra



11. ábra



12. ábra



13. ábra

2.2.3.4.3. A biztosított, tolatási mozgást szabályozó jelzők Szabad a tolatás! jelzésének értelmezése

A tolatás előzetes engedélyezése alapján a biztosított tolatásjelzők Szabad a tolatás jelzése engedélyezi:

- a tolatási mozgást a tolatásjelzőn túli vágányszakaszon is, jelen utasításban előírtak feltételek mellett,
- a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló menet közlekedését,
- a vasúti járműmérlegen alkalmazott tolatásjelzőn, a vasúti járműmérlegre történő ráhaladást és az azon végzett mozgást.

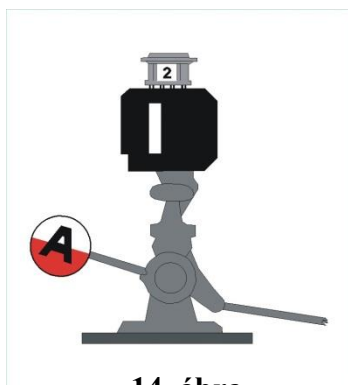
2.3. Váltójelzők és jelzéseik

Váltójelzők csoportosítása és alkalmazása

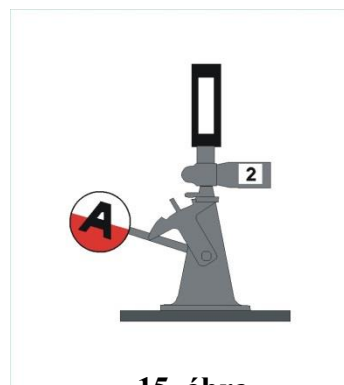
2.3.1. A váltók állásának (terelési irányának) jelzésére váltójelző alkalmazható.

2.3.1.1. A váltójelző kialakítás szerint lehet:

- ábralemez (14. ábra),
- forgólapos (15. ábra).



14. ábra



15. ábra

2.3.1.2. Az ábralemezkes váltójelzőnek van kivilágítható (16. ábra) és fényvisszaverő kialakítású változata.



16. ábra

2.3.1.3. A forgólapos váltójelző nem kivilágítható (17. ábra), van fényvisszaverő kialakítású (18. ábra) változata is.



17. ábra



18. ábra

2.3.1.4. A váltójelzőket a helyi viszonyoktól függően ki kell világítani, vagy fényvisszaverő kivitelben kell készíteni.

A rugós váltó váltójelzője fényvisszaverős kialakítású.

A váltók számozása

2.3.2. A váltókat váltószámmal kell megjelölni.

2.3.2.1. A váltókat a sajátcélú vasúti pályahálózaton a kezdőpont felől folytatólagosan arab számmal kell számozni.

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

2.3.2.3. Csatlakozó vasúti pályából kiágazó sajátcélú vasúti pályahálózat vagy sajátcélú vasúti pályahálózat összekötő vágány kiágazási váltóit római/arab számmal (I/1, II/1) folytatólagosan kell számozni.

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

2.3.2.4. A váltószámozás fényvisszaverő kialakítású is lehet. A fényvisszaverő kialakítású váltójelzős váltóknál, fényvisszaverő kialakítású váltószámozást kell alkalmazni.

2.3.2.5. A váltószámozás feltüntetésének módjai:

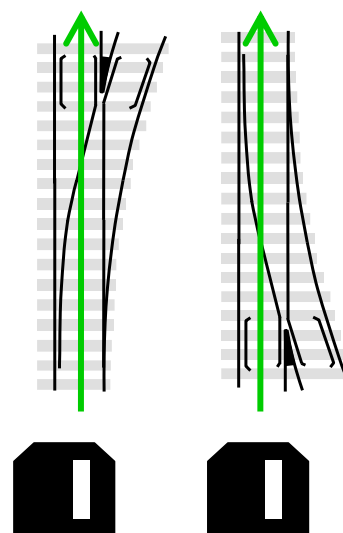
- az ábralemezkes váltójelzővel rendelkező váltónál a váltójelzőn,
- a forgólapos váltójelzővel rendelkező váltónál a váltójelző nélküli, váltóállító állvánnyal rendelkező váltónál a váltóállványon,
- a váltójelző és váltóállító állvány nélküli központi állítású váltónál megfelelő tartószerkezeten vagy a váltóállítómű fedelén.

A váltójelzők jelzései

2.3.3. Az egyszerű és átszelési váltók állását (terelési irányát) a váltójelzők jelzik.

2.3.3.1. Az egyszerű váltó váltójelzőjének jelzései:**2.3.3.1.1. A váltó a csúccsal szemben vagy a gyök felől haladó menet részére is egyenes irányba áll.**

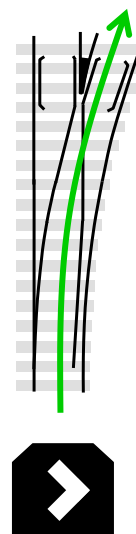
Fekete mezőben függőleges helyzetű fehér téglalap (19. ábra).



19. ábra

2.3.3.1.2. A váltó a csúccsal szemben haladó menet részére kitérő irányban áll.

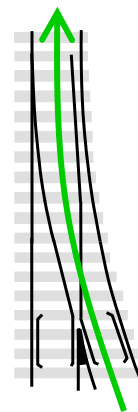
Fekete mezőben fehér nyíl, melynek hegye a kitérés irányát jelzi (20. ábra).



20. ábra

2.3.3.1.3. A váltó a gyök felől haladó menet részére kitérő irányban áll.

Fekete mezőben vízszintes helyzetű fehér téglalap (21. ábra).

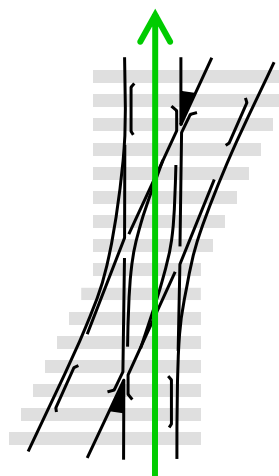


21. ábra

2.3.3.2. Átszelési váltó váltójelzőjének jelzései:

2.3.3.2.1. A váltó főirányból főirányba áll (egyenes irány).

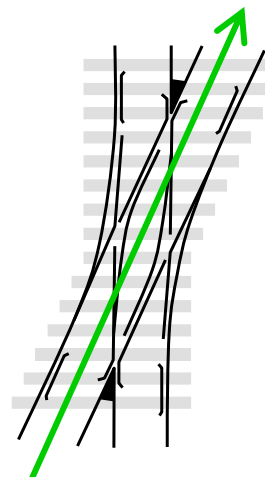
Fekete mezőben felső részén csúcsban végződő, függőleges helyzetű fehér téglalap (22. ábra).



22. ábra

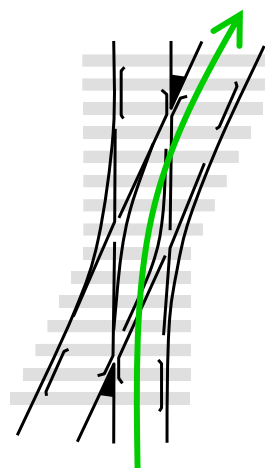
2.3.3.2.2. A váltó mellékirányból mellékirányba áll (egyenes irány).

Fekete mezőben felső részén csúcsban végződő, ferde helyzetű fehér téglalap (23. ábra).

**23. ábra****2.3.3.2.3. A váltó főirányból mellékirányba áll (kitérő irány).**

Fekete mezőben felső részén csúcsban végződő, közepén megtört fehér téglalap (24. ábra).

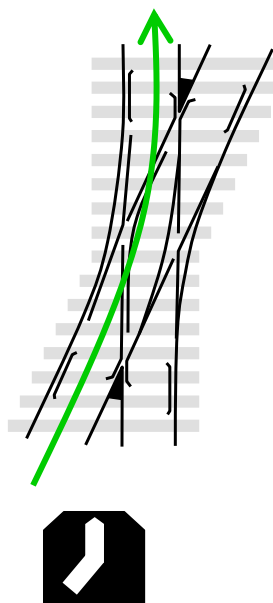
A jelzési kép függőleges része a főirányt, rézsútos része a mellékirányt jelzi.

**24. ábra**

2.3.3.2.4. A váltó mellékirányból főirányba áll (kitérő irány).

Fekete mezőben felső részén csúcsban végződő, közepén megtört fehér téglalap (25. ábra).

A jelzési kép függőleges része a főirányt, rézsútos része a mellékirányt jelzi.



25. ábra

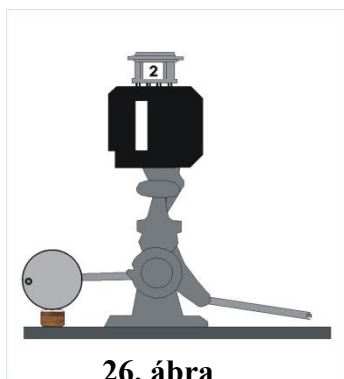
2.3.3.3. Az átmenő fővágányban fekvő (vagy azzal párhuzamosan fekvő vágányban lévő) átszelési váltóknál az átmenő fővágány irányával megegyező és ezzel párhuzamos irány a főirány, ezt az irányt rézsútosan keresztező másik egyenes irány a mellékirány. Az átmenő fővágánnyal nem párhuzamos vágánycsoportban fekvő átszelési váltóknál azt az irányt kell főiránynak tekinteni, amelyik a két vágánycsoportot összekötő vágány egyenes folytatását képezi vagy ezzel párhuzamos.

A váltók kézi állítókészüléke

2.3.4. A váltók kézi állítókészülékének színezés szerinti csoportosítása:

2.3.4.1. A központi állítású váltók kézi állító készüléke — ha van — szürke színű (26. ábra).

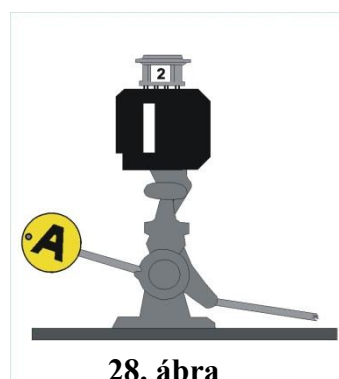
2.3.4.2. A helyszíni állítású váltók kézi állító készüléke fehér-vörös színezésű. Ha az ellensúly fehér színű része felül van, akkor a váltó egyenes (27. ábra), ha alul van, akkor a váltó kitérő irányba áll.



26. ábra



27. ábra



28. ábra

2.3.4.3. A rugós váltók kézi állítókészüléke sárga színű, melynek helyzete mindig a váltójelző, és nem a váltó állásának felel meg (28. ábra).

2.3.4.4. A helyszíni állítású és a rugós váltók kézi állító készülékének mindkét oldalán fekete nagy A betű van.

Az álló helyzetű **A** betű a váltók szabványos állását jelzi.

2.4. A Vágányzáró jelző és jelzései

2.4.1. A Vágányzáró jelző a csonkavágány felé (fordítókorongok, tolópadok, kisiklasztó saruk és vágányzáró sorompók mellett mindkét irány felé) jelzést adó, helyhez kötött jelző, amelynek van kivilágítható és fényvisszaverő kialakítású változata is.

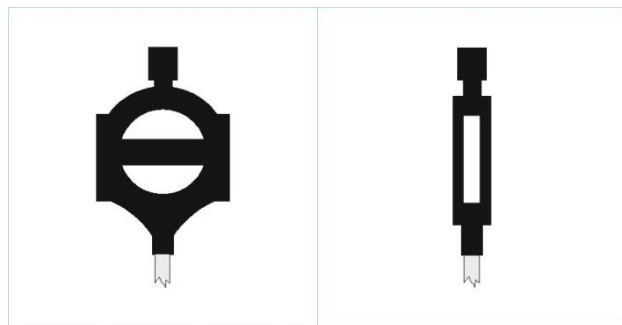
2.4.2. Alkalmazása fordítókorongokon, tolópadokon kötelező.

2.4.3. Kisiklasztó saruk, zártuskók és vágányzáró sorompók mellett, továbbá csonkavágányok végén csak akkor kell alkalmazni, ha azok felé sötétben tolatás történik, és a tér nincs kellően megvilágítva.

2.4.4. A Vágányzáró jelző jelzései:

2.4.4.1. Megállj!

Feketeszegélyes kör alakú fehér mezőben vízszintes fekete sáv (29. ábra)



29. ábra

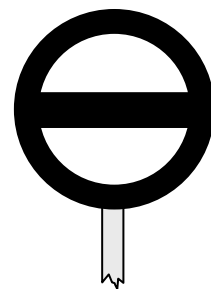
30. ábra

2.4.4.2. Szabad

Fekete függőleges mezőben fehér téglalap (30. ábra).

2.4.4.3. A Vágányzáró jelző Szabad jelzése azt jelzi, hogy a fedezett helyen el szabad haladni.

2.4.4.4. Csonkavágányok végén a Vágányzáró jelzőnek csak a Megállj! jelzést adó változata van (31. ábra).



31. ábra

2.5. Vasúti járműmérleg jelző

2.5.1. A vasúti járműmérleg jelző mind a két irány felé jelzést adó alakjelző. Azt jelzi, hogy rá szabad-e haladni a mérlegre, valamint szabad-e rajta mozgást végezni vagy sem.

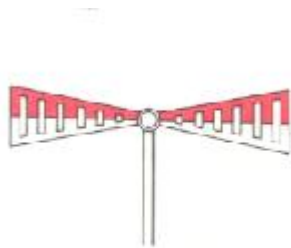
2.5.2. Vasúti járműmérleg jelző jelzései:

2.5.2.1. Megállj!

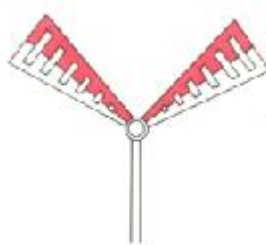
Nappal és sötétben egyaránt egy jelzőkar az árbóctól jobbra, egy pedig balra vízszintesen (32. ábra).

2.5.2.2. Szabad

Nappal és sötétben egyaránt egy jelzőkar az árbóctól jobbra, egy pedig balra rézsútosan fölfelé (33. ábra).



32. ábra



33. ábra

2.5.2.3. A jelzőt sötétben szükség esetén meg kell világítani.

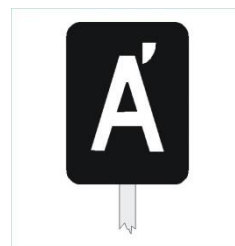
2.5.2.4. A vasúti járműmérlegen történő tolatási mozgások szabályozására alkalmazott fény tolatásjelző mindkét irány felé ad jelzést, melynek fehér fénye azt jelzi, hogy a vasúti járműmérlegre rá szabad haladni, valamint szabad rajta mozgást végezni, kék fénye pedig azt, hogy nem.

2.6. Megállás helyének megjelölése

A Megállás helye jelző

2.6.1. Négyzetes fekete tárcsán fehér nagy Á betű (34. ábra). Megállás helye jelzőnek van helyhez kötött és hordozható változata is.

A jelző fényvisszaverő kialakítású.

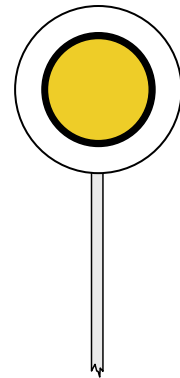


34. ábra

2.6.1.1. Megállás helye jelzőt kell alkalmazni:

- a) sajátcélú vasúti pályahálózatokon, összekötő-, csatlakozó vasúti pályákon a fedezendő útátjárók előtt az útátjárót fedező vagy az útsorompót kezelő dolgozó leszállása céljából,
- b) ipartelepek kapuja előtt a kapu nyitása vagy az ipartelepen belül más fedezendő pont előtt fedezés céljából,
- c) fénysorompóval felszerelt, munkavonati közlekedés során érintett összekötő-, csatlakozó vasúti pályákon lévő útátjáró előtt azon vágány mellett — az útátjáró fedezése vagy a fénysorompó kezelése céljából —, amelyen a vágányzár idejére a vonatérzékelést kikapcsolták.

2.6.1.2. A Megállás helye jelzőt a fedezendő pont előtt 20 méterre kell felállítani. A 2.6.1.1. pont a), b), c) alpontjaiban felsorolt esetekben alkalmazott Megállás-helye jelző előtt 200 méter távolságra a Megállj jelző előjelzőjét kell elhelyezni (35. ábra).



35. ábra

2.6.1.3. A Megállj jelző előjelzőjének jelzése:**2.6.1.3.1. Fékezést megkezdeni! A fékút végén Megállj! jelzés van.**

2.6.1.3.2. A Megállás helye jelző előtt a vonattal, menettel, járművekkel meg kell állni. Megállás után csak akkor szabad elindulni, ha a fedezendő pontot fedezték, az ipartelep kapuját kinyitották, a fénysorompót kezelték és engedélyt adtak az el-, továbbá áthaladásra. A mozdonyvezető a sebességet a Megállj jelző előjelzőjétől úgy köteles szabályozni, hogy a Megállás helye jelző előtt meg tudjon állni.

Tolt vonathoz, menetnél menet közben a tolatásvezető vagy az általa kijelölt kocsirendező a haladás irányának megfelelő első jármű biztonságos tartózkodásra és jelzésadásra alkalmas helyén köteles szolgálatot végezni és a Megállj jelző előjelzőjétől kezdve kézi jelzőeszközzel állandóan Lassan jelzést, majd kellő időben Megállj! jelzést köteles adni.

A jelzéseket a többi jelzést adó munkavállaló úgy köteles továbbítani, hogy azokat a mozdony személyzet kétséget kizáróan láthassa.

2.7. Az Útátjárójelző

Az Útátjárójelző alkalmazása

2.7.1. A vasúti átjárók előtt Útátjárójelzőt kell elhelyezni. Az Útátjárójelzőt az útátjárótól számított 5V (pályasebesség ötszöröse) méterben mért távolságra kell elhelyezni.

2.7.1.1. Az Útátjárójelző fehér-vörös sávozású, álló téglalap alakú tábla (36. ábra).



36. ábra



37. ábra

2.7.1.2. Az Útátjárójelző középső részére szelvényt számot kell elhelyezni, amely az útátjáró helyére utal. A szelvényt számot fehér téglalap alakú táblán, fekete arab szám jelzi. A vonat által vezérelt fénysorompóval felszerelt nyíltvonali útátjárók előtt elhelyezett Útátjárójelző felső részére fénysorompóra figyelmeztető jel (fehér alapon, fekete félhold alatt vörös pont) van elhelyezve (37. ábra).

2.7.1.3. Az Útátjárójelző fokozott figyelésre hívja fel a mozdonyvezető figyelmét. Az útátjáróhoz történő közeledéskor Figyelj! jelzést csak akkor kell adni, ha adását személy-, vagyon- vagy forgalombiztonsági ok szükségessé teszi.

2.7.1.4. Az Útátjárójelző fényvisszaverő kialakítású.

2.7.1.5. Nem kell Útátjárójelzőt elhelyezni:

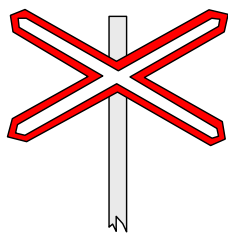
- sajátcélú vasúti pályahálózatokon lévő, útsorompóval fel nem szerelt útátjárók előtt, amelyeket jelzőőrrel kell fedezni,
- sajátcélú vasúti pályahálózatokon lévő, a vonat, menet személyzete által helyből kezelt, útsorompóval felszerelt útátjárók előtt.

2.7.1.6. Az Útátjárójelzőt az útátjárók előtt mindkét irányban el kell helyezni. A sajátcélú vasúti pályahálózat belső útátjáróinál az Útátjárójelzők elhagyását a hatóság engedélyezheti.

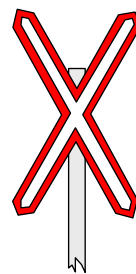
2.8. A Vasúti átjáró kezdete jelzőtábla

A jelzőtábla alkalmazása

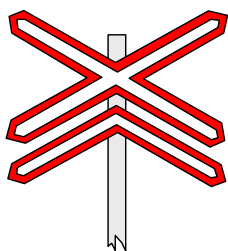
2.8.1. A vasúti átjárónak a közút felől történő megjelölésére a Vasúti átjáró kezdete, két- vagy többvágányú pályák esetén a Két- vagy többvágányú vasúti átjáró kezdete jelzőtáblát kell alkalmazni (38 - 41. ábra).



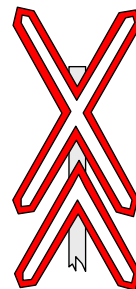
38. ábra



39. ábra



40. ábra

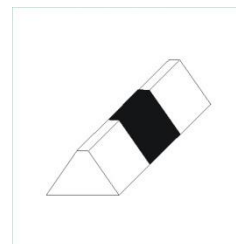


41. ábra

2.9. A Biztonsági határjelző

2.9.1. A Biztonsági határjelző (42. ábra) fehér-fekete-fehér mázolású betongerenda vagy síndarab.

2.9.2. A Biztonsági határjelző két szomszédos összefutó vágány között azt a helyet jelöli meg, amelyen belül az egyik vágányon lévő járművek nem veszélyeztetik a másik vágányon történő közlekedést vagy tolatást.



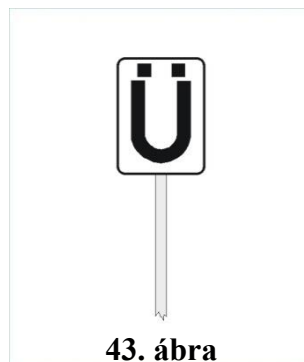
42. ábra

2.10. A Tűzveszély jelző

2.10.1. A Tűzveszély jelző fehér színű, álló téglalap alakú tábla közepén fekete Ü betű (43. ábra).

2.10.2. A jelző fényvisszaverő kialakítású is lehet.

2.10.3. Tűzveszély jelzőt olyan pályarészek elején kell alkalmazni, ahol a vasúti pálya közelében gyúlékony anyag (pl. tőzegtelep stb.) van. Alkalmazását a hatóság rendelheti el.



2.10.4. A jelző a mozdony vezetőjének parancsot ad a mozdony műszaki kezelésére, a tűzveszélyes helyen kötelező tűzbiztonsági intézkedések végrehajtására.

2.10.5. A jelzést a pálya mellett az ellenkező iránynak megfelelő jelző szürke hátlapja oldja fel.

2.11. A lassan bejárandó pályarészek megjelölésére használt jelzők és jelzéseik

Értesítés a lassan bejárandó pályarészekről

2.11.1. A műszaki ok miatt lassan bejárandó pályarészekről, vágányokról, kitérőkről és az azokon alkalmazható sebességekről az érdekelteket értesíteni kell. Az értesítés módját a KSZU-ban és az ÜVU-ban kell szabályozni.

2.11.1.1. Az értesítésnek tartalmaznia kell a pályán, vágányon — a szelvéyszámok konkrét feltüntetésével — az alkalmazható sebességet.

A lassan bejárandó pályarész (vágány) jelzése

2.11.2. A lassan bejárandó pályarészek megjelölésére alkalmazott jelzők (továbbiakban: lassúmenet jelzők):

- Lassúmenet előjelző (44. ábra),
- Lassúmenet eleje jelző (45. ábra),
- Lassúmenet vége jelző (46. ábra).

A csatlakozó-, összekötő vasúti pályán, a sajátcélú vasúti pályahálózaton a vonatok, menetek fogadására, indítására kijelölt vágányokon lévő lassan bejárandó pályarészeket a Lassúmenet előjelző, a Lassúmenet eleje jelző és a Lassúmenet vége jelző együttes kitűzésével kell jelezni.

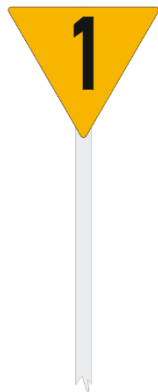
A csatlakozó-, összekötő vasúti pályára elrendelt sebességkorlátozás(ok) a lassúmenet jelzőkkel megjelölt hosszra (hosszokra) érvényes(ek).

A sajátcéltű vasúti pályahálózat, iparvágány egyéb vágányaira elrendelt sebességkorlátozás(ok) a vágány(ok) teljes hosszára érvényes(ek), ezeket a lassan bejárandó pályarészeket nem kell lassúmenet jelzőkkel jelezni. Erről és a vágányokon alkalmazható sebességről az érdekelteket írásban kell értesíteni.

A lassúmenet jelzők fényvisszaverő kialakításúak.

2.11.2.1. A csatlakozó-, összekötő vasúti pályán, a sajátcéltű vasúti pályahálózaton a vonatok, menetek fogadására, indítására kijelölt vágányokon lévő lassan bejárandó pályarészekről a helyi viszonyoknak megfelelően a kiszolgálásban érintett személyzetet az ÜVU-ban, az egyéb érintett belső vasútüzemi személyzetet a KSZU-ban előírtak szerint kell értesíteni. Az értesítést az alábbiak szerint kell végrehajtani:

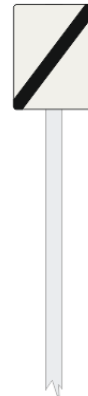
- a vonatok vonatszemélyzetét Írásbeli rendelkezésen,
- a menetek tolatásvezetőjét és a sajátcéltű vasúti pályahálózat érintett belső vasútüzemi személyzetét Parancskönyvi rendelkezéssel,
- a menetek mozdonyvezetőjét a tolatásvezetőnek előszóval kell értesíteni.



44. ábra



45. ábra

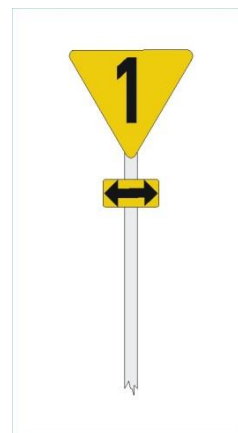


46. ábra

A Lassúmenet előjelző

2.11.3. Csúcsára állított, háromszög alakú, sárga táblán fekete arab szám, amely jelzi az alkalmazható sebesség tizedértékét (44. ábra).

A Lassúmenet előjelző tárcsája alatt elhelyezett sárga téglalapon, kétirányú fekete nyíl, (47. ábra) csak a kitérő irányba álló váltón történő közlekedés esetén alkalmazható sebességet jelzi.



47. ábra

A Lassúmenet előjelzőt az összekötő-, csatlakozó vasúti pályán és annak egyenes irányban álló váltókon át történő folytatását képező a sajátcélú vasúti pályahálózat vonatok, menetek fogadására kijelölt vágányán, továbbá ezen vágányban fekvő váltó kitérő irányára elrendelt lassan bejárando pályarész esetén a lassan bejárando pályarész elejétől számított általános fékúttávolságban kell elhelyezni.

Nem kell Lassúmenet előjelzőt elhelyezni az egymást közvetlenül követő lassan bejárando pályarészeknél, ha a következő lassan bejárando pályarészen az alkalmazható sebesség értéke növekszik.

2.11.3.1. A Lassúmenet előjelzővel jelezhető a pályasebességen belül bármely egész tízes számértékű sebesség. A sajátcélú vasúti pályahálózaton jelezhető az 5 km/h, 15 km/h sebesség is. Az 5 km/h sebességet a jelzőn **0⁵**, a 15 km/h sebességet **1⁵** számok jelzik (48. ábra).



48. ábra

2.11.3.2. A Lassúmenet előjelző jelzése:**Lassíts!**

A lassan bejárando pályarész elejéhez legfeljebb az előjelzőn jelzett sebességgel szabad érkezni.

A Lassúmenet eleje jelző

2.11.4. Téglalap alakú sárga táblán fekete arab szám, amely jelzi (megismétli) a Lassúmenet előjelzőn előjelzett sebességet és egyben megjelöli a lassan bejárandó pályarész elejét is (45. ábra).

2.11.4.1. A Lassúmenet eleje jelző táblája alatt elhelyezett sárga téglalapon, kétirányú fekete nyíl (49. ábra) csak a kitérő irányban álló váltón történő közlekedés esetén érvényes lassan bejárandó pályarész elejét jelzi.

2.11.4.2. Az egymást közvetlenül követő lassan bejárandó pályarészeknél alkalmazott Lassúmenet eleje jelző egyben az előző lassan bejárandó pályarész végét is jelzi. Ebben az esetben külön Lassúmenet vége jelzőt nem kell elhelyezni.

2.11.4.3. A lassan bejárandó pályarészen belül elhelyezett, valamely váltó kitérő irányára elrendelt sebességkorlátozásra vonatkozó Lassúmenet eleje jelző nem oldja fel az erre a pályarészre elrendelt sebességkorlátozást.

2.11.4.4. A Lassúmenet eleje jelző jelzése:

Lassan!

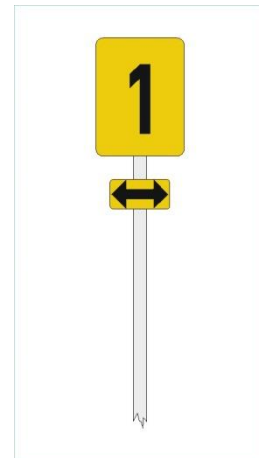
Legfeljebb a jelzett sebességgel szabad továbbhaladni.

A Lassúmenet vége jelző

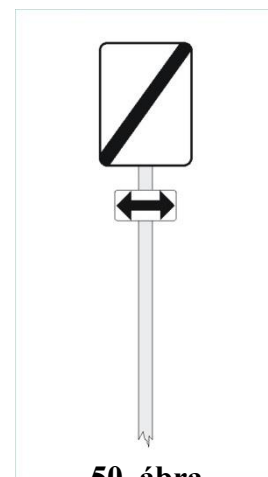
2.11.5. Téglalap alakú fehér táblán balról jobbra felfelé haladó fekete átló, amely jelzi a lassan bejárandó pályarész végét (46. ábra).

2.11.5.1. A Lassúmenet vége jelző elhelyezhető az ellenkező irányból kitűzött Lassúmenet eleje jelző hátlapján is.

2.11.5.2. A Lassúmenet vége jelző táblája alatt elhelyezett fehér téglalapon kétirányú fekete nyíl (50. ábra), csak a kitérő irányban álló váltón történő közlekedés esetén érvényes lassan bejárandó pályarész végét jelzi.



49. ábra



50. ábra

2.11.5.3. A Lassúmenet vége jelző jelzése:**Feloldás!**

A sebességkorlátozás feloldva. A sebesség csak akkor növelhető, ha a vonat, menet utolsó járműve is elhaladt a jelző mellett.

A jelzők elhelyezése és a kitűzés ellenőrzése

2.11.6. Ha a vágányon egymás után több lassan bejárandó pályarész van, azokat a lassúmenet jelzők azonos helyen történő egyidejű alkalmazásával is lehet jelezni. A lassúmenet jelzők azonos helyen történő elhelyezésekor az elhelyezés sorrendje egymás fölött alulról felfelé: Lassúmenet eleje jelző, Lassúmenet előjelző.

2.11.6.1. Ha a Lassúmenet előjelzőt nem lehet a Lassúmenet eleje jelző előtt általános fékúttávolságban kitűzni, akkor erről a vonat, menet személyzetét a 2.11.2.1. pontban előírtak szerint értesíteni kell.

2.11.6.2. A lassúmenetek jelzésére szolgáló jelzőket a pályafelügyeleti tevékenységet ellátó szervezet dolgozói kötelesek az előírt helyen elhelyezni és ellenőrizni.

2.11.6.3. A jelzők hiányát felfedező dolgozók kötelesek az ÜVU-ban, KSZU-ban előírt munkavállaló részére jelentést tenni.

2.11.6.4. A jelzők hiányáról értesített belső vasútüzemi dolgozó és a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevője kötelesek egymást értesíteni.

2.11.6.5. A pályafelügyeletet ellátó szervezet jelzők hiányáról történő értesítését a helyi viszonyoknak megfelelően ÜVU-ban és/vagy KSZU-ban kell szabályozni.

2.11.6.6. A jelzők hiányáról az érintett személyzetet a 2.11.2.1. pontban előírtak szerint értesíteni kell mindaddig, amíg a pályafelügyeletet ellátó szervezet a jelzők pótlását a kiszolgáló vonatok, menetek közlekedésének szabályozásában érintett, sajátcélú vasúti pályahálózaton a vasútüzemvezetőnek vagy megbízottjának és a kiszolgáló vonat, menetet indító állomás forgalmi szolgálattevőjének be nem jelentette.

2.11.6.7. A hiányzó lassúmenet jelzőket 12 órán belül pótolni kell.

2.12. Járhatatlan pályarészek fedezése

Járhatatlan pályarészek fedezése

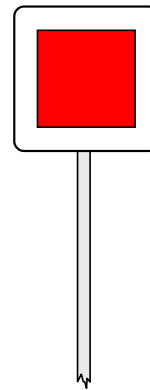
2.12.1. A járhatatlan pályarészeket a csatlakozó- és összekötő vasúti pályán mind a két irány felől fedezni kell. A fedezést először abból az irányból kell végrehajtani, amelyikből előbb várható vonat, menet vagy tolatás. A sajátcélú vasúti pályahálózat vágányain a járhatatlan pályarészt mindkét irányból fedezni kell, a váltókat védő állásba kell állítani. Ha a járhatatlan pályarész olyan vágányban van, amely ütközőbakban, földkúpban végződik, a járhatatlan pályarészt a vágány vége felől nem kell fedezni.

Ha olyan pályarész válik járhatatlanná, amelyen vonat, menet is közlekedhet, vagy a kiszolgáló vasúti társaság személyzete is végezhet tolatást, akkor erről a kiszolgáló állomást is értesíteni kell. Az érintett személyzetet a 2.11.2.1. pontban előírtak szerint kell értesíteni.

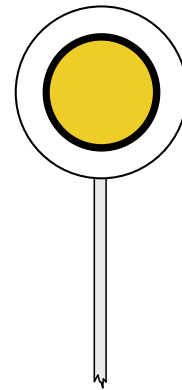
2.12.1.1. A járhatatlan pályarész fedezésére az összekötő- és csatlakozó vasúti pályán a Megállj jelző előjelzőjét és a Megállj jelzőt, a sajátcélú vasúti pályahálózatban csak a Megállj jelzőt kell alkalmazni.

A jelzők valamennyi vasúti járműre érvényesek.

2.12.1.2. A Megállj jelző négyzet alakú, fehér szegélyű, fényvisszaverős kialakítású, vörös tábla (51. ábra).



51. ábra



52. ábra

2.12.1.3. A Megállj jelző előjelzője kör alakú, fehér szegélyű, fényvisszaverő kialakítású, sárga tárcsa (52. ábra).

2.12.1.4. A Megállj jelző jelzése:
Megállj!

2.12.1.5. A Megállj jelző előjelzőjének jelzése:
Fékezést megkezdeni! A fékút végén Megállj! jelzés van.

Jelzőeszközök kitűzése a csatlakozó- vagy az összekötő vasúti pályán, a sajátcélú vasúti pályahálózat vágányain

2.12.2. A csatlakozó- és összekötő vasúti pályán a Megállj jelzőt a járhatatlan pályarész elejétől számított 50 m-re kell elhelyezni.

A csatlakozó- és összekötő vasúti pályán a Megállj jelző előjelzőjét a járhatatlan pályarész előtt kitűzött Megállj jelzőtől számított általános fékúttávolságban kell kitűzni úgy, hogy a mozdonyról 200 m-től kezdve folyamatosan látható legyen.

Ha ez a rálátási távolság a szabadlátás korlátozottsága miatt nem biztosítható, az előjelzőt a Megállj jelzőtől számított 200 m-rel megnövelt általános fékúttávolságban kell kitűzni.

Ha a csatlakozó-, összekötő vasúti pályán a járhatatlan pályarész felfedezésekor idő vagy jelző hiánya miatt a Megállj jelző és annak előjelzője nem tűzhető ki, az eseményt a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevőjének, továbbá az ÜVU-ban, KSZU-ban előírt munkavállaló részére jelenteni, majd a jelzők mielőbbi kitűzéséről gondoskodni kell.

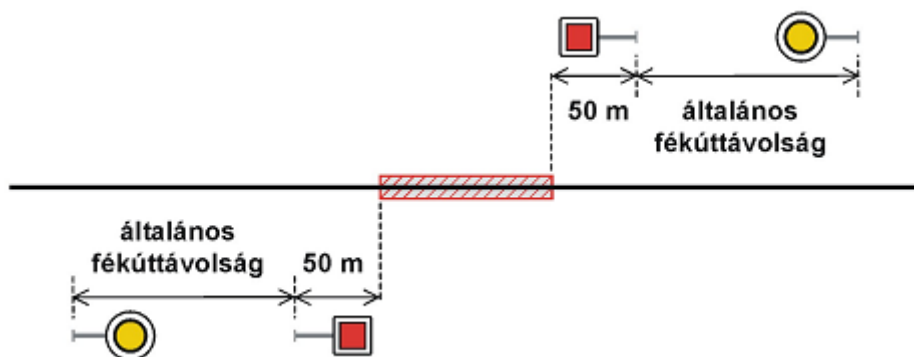
Ha a járhatatlan pálya nem a csatlakozó- vagy összekötő vasúti pályán, hanem a sajátcélú vasúti pályahálózat bármely más vágányán van, akkor az érdekelt vágány mindkét végén a Biztonsági határjelzővel egyvonalban a két sínszál közé a csatlakozó-, az összekötő vasúti pálya vagy más vágánycsoport felé jelzést adó Megállj jelzõt kell kitűzni.

A járhatatlan pályára vezető váltót (váltókat) a pályától elterelő állásba kell állítani, és ha a váltón váltózár van, ebben az állásban le is kell zárni. A váltózár kulcsát a KSZU-ban előírt helyen kell őrizni.

Ha azonban a pályának csak egy része járhatatlan (pl. a vasúti járműmérleget javítják), de a többi részén a forgalmat fenn kell tartani, a Megállj jelzõt a járhatatlan rész elé 50-50 méterre kell kitűzni és ott mesterséges elzárást (földkúp, talpfatorlasz) is kell létesíteni. Ugyanúgy kell eljárni akkor is, ha a vágányzárás valamely kitérőn vagy a sajátcélú vasúti pályahálózaton lévő pályaszinti vágánykereszteződésen szükséges. A járhatatlan pályarészt minden irányból fedezni kell.

Ha a sajátcélú vasúti pályahálózaton nem a csatlakozó-, összekötő vasúti pálya, hanem más olyan része járhatatlan, ami lehetetlenné teszi a sajátcélú vasúti pályahálózatnak a kiszolgálását, a fedezést a csatlakozó-, összekötő vasúti pálya felől a csatlakozó- és összekötő vasúti pályahálózatra vonatkozó szabályok szerint kell végrehajtani.

Járhatatlan pályarész fedezése a csatlakozó-, összekötő vasúti pályán (53. ábra):



53. ábra

Fedezési és értesítési kötelezettség

2.12.3. Csatlakozó-, összekötő vasúti pályán a járhatatlan pályarész fedezéséről mindenkor a pályafelügyeletet ellátó szervezet köteles gondoskodni és a saját utasításaiban előírt módon a saját személyzetét, a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevőjét, továbbá az ÜVU-ban, KSZU-ban előírt munkavállalót értesíteni kell. A sajátcélú vasúti pályahálózat más járhatatlan pályarészét az köteles fedezni, akinek a pályarész a tulajdonában vagy kezelésében van.

A pályafelügyeletet ellátó, a sajátcélú vasúti pályahálózat használó köteles egymást értesíteni, ha a járhatatlan pálya, vagy pályarész:

- a kiszolgáló állomás azon vágányán van, ahol a sajátcélú vasúti pályahálózat használó a járműveit átveszi vagy átadja,
- a csatlakozó- vagy az összekötő vasúti pályán van,
- a sajátcélú vasúti pályahálózat átadó-átvevő vágányán van,
- a sajátcélú vasúti pályahálózat bármelyik részén van és az a pályahálózat működtető tulajdonában (kezelésében) van,
- a sajátcélú vasúti pályahálózat olyan részén van, ahol a kiszolgáló vasúti társaság személyzete is tolathat.

A vasútüzem-vezető vagy megbízottja Parancskönyvben írásban és szolgálatra jelentkezéskor, szolgálat átadáskor szóban köteles a vasútüzemi munkavállalókat értesíteni azokról a járhatatlan pályarészekről, amelyeken tolatási mozgást végezhetnek. Ha a járhatatlan pályarész olyan vágányon, vágánycsoporton van, ahol a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalói is tolathatnak, vagy a kiszolgálás közben érinthetik, akkor a vasútüzem-vezető vagy megbízottja köteles írásban értesíteni a kiszolgáló állomást.

2.12.3.1. Ha a sajátcélú vasúti pályahálózat bármelyik része járhatatlanná válik, az a munkavállaló, aki a járhatatlanságot megállapítja, köteles erről az ÜVU-ban, KSZU-ban előírt munkavállalónak azonnal jelentést tenni függetlenül attól, hogy a fedezés kinek a kötelessége. A megállapító az értesítéstől függetlenül azonnal köteles gondoskodni arról is, hogy a járhatatlan pályarészre járművet se a kiszolgáló vasúti társaság, se a sajátcélú vasúti pályahálózat használó munkavállalói ne bocsássanak.

Az értesített dolgozó a vett értesítés után azonnal köteles a jelzők kitűzését elrendelni és a járhatatlan pályarészeiről a pályafelügyeletet ellátó szervezetet értesíteni.

A járhatatlan pályarészeiről a vasútüzemi munkavállalókat Parancskönyvben köteles a vasútüzem-vezető vagy megbízottja értesíteni.

Ha a járhatatlan pályarész olyan vágányon, vágánycsoporton van, ahol a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalói is tolathatnak, vagy a kiszolgálás közben érinthetik, akkor a vasútüzem-vezető vagy megbízottja köteles írásban értesíteni a kiszolgáló állomást.

2.13. Munkaterületek fedezése a sajátcélú vasúti pályahálózaton és a csatlakozó-, összekötő vasúti pályán

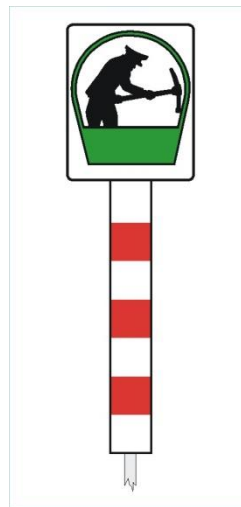
Munkaterület fedezése a csatlakozó-, összekötő vasúti pályán

2.13.1. Csatlakozó-, összekötő vasúti pályán a munkaterületet, annak elejétől számított általános fékúttávolságban mindkét irány felől a Pályán dolgoznak! jelzővel (54. ábra) kell fedezni.

2.13.1.1. A jelző fehér-vörös sávós oszlopon, aláverő emberalakot ábrázoló tábla.

2.13.1.2. A jelző fényvisszaverő kialakítású.

2.13.1.3. A jelző elhelyezését és eltávolítását a munka vezetője köteles elrendelni és ellenőrizni.



54. ábra

Munkaterület fedezése sajátcélú vasúti pályahálózaton

2.13.2. A sajátcélú vasúti pályahálózat összekötő-, csatlakozó vasúti pályának a sajátcélú vasúti pályahálózat használójának (tulajdonosának) telepén kívül eső részén, mellette, fölötté vagy alatta pálya- vagy egyéb építési, fenntartási stb. munkát végzők munkahelyét mindkét irány felől a Pályán dolgoznak! jelzővel kell fedezni. A jelzőt a munkahely előtt általános fékúttávolságban kell elhelyezni.

Ha a munkahely a sajátcélú vasúti pályahálózat telepkapujához vagy az összekötő-, csatlakozó vasúti pálya kiágazási váltójához általános fékúttávolságnál rövidebb távolságra van, akkor a Pályán dolgoznak! jelzőt a telep kijáratánál vagy a kiágazási váltó Biztonsági határjelzője közelében kell kitűzni.

A munka vezetője köteles a jelző kitűzését elrendelni és ellenőrizni, továbbá a figyelőőrt (figyelőöröket) kijelölni.

A Pályán dolgoznak! jelzőhöz érkező kiszolgáló vonat, menet mozdonyvezetője Figyelj! jelzést köteles adni. A Figyelj! jelzés arra utasítja a pályán dolgozókat, hogy a közlekedést akadályozó tárgyakat helyezték az űrszelvényen kívül és ezt követően hagyják el az űrszelvényt.

2.13.2.1. A sajátcélú vasúti pályahálózat egyéb részein — kivéve az átadó-átvevő vágányokat — a Pályán dolgoznak! jelzőt kitűzni nem kell. Az átadó-átvevő vágányokon végzett munkák esetén a 2.13.2. pontban előírtak szerint kell eljárni. A sajátcélú vasúti pályahálózat egyéb részein végzett munkák esetén a munka vezetője köteles a munkaterületen munkát végzők biztonságáról személyesen, vagy ha a helyi viszonyok szükségessé

teszik (pl. nagy kiterjedésű, hosszú munkaterület) a munkaterület két végére kirendelt figyelőőrökkel gondoskodni.

2.13.2.2 A munkavezető köteles a munka megkezdése előtt a végzendő munkáról, annak kezdete, valamint befejezése időpontjáról a tolatási körzet szerint illetékes tolatásvezetőt értesíteni. A tolatásvezető kötelessége a tolatásban résztvevők értesítése.

Ha a munkahelyen a munka tartama alatt tolatást kell végezni, a munkát végzők veszélyzónából történő eltávolításáért a tolatásvezető és a munkavezető együttesen felelős.

2.13.2.3. Ha a munkavégzés olyan pályán történik, amelyen a kiszolgáló vasúti társaság személyzete is tolat, tolathat, akkor a kiszolgáló állomás értesítéséről az ÜVU-ban, KSZU-ban előírtak szerint kell gondoskodni, továbbá az értesített dolgozó(k) köteles(ek) a munkavezetőt, munkát végzőket értesíteni a vonat, menet várható érkezési idejéről.

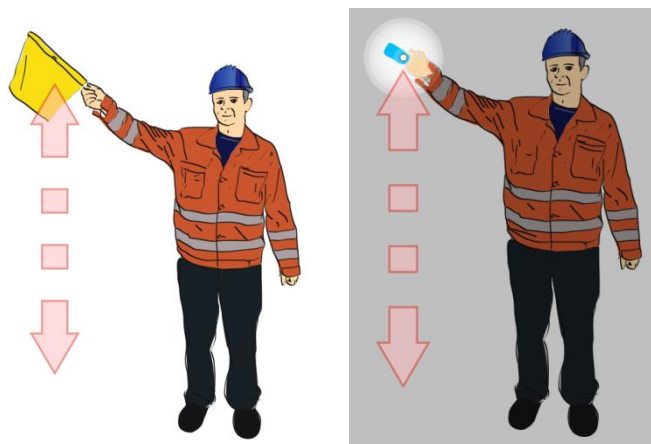
2.13.2.4. A távolbalátás korlátozottsága esetén csak elkerülhetetlen esetben és csak vágányzár elrendelése és bevezetése után szabad a pályán, mellette, fölötte, alatta vagy a vágányok között munkát végezni.

2.14. A tolatás közben alkalmazható kézi- és hangjelzések

2.14.1. Távolodj tőlem!

Nappal kibontott sárga színű jelzőzászló vagy az egyik kar, sötétben fehér fényű kézi jelzőlámpa függőleges irányban fel- és lefelé mozgatása a mozdonyvezető felé (55. ábra).

A látható jelzést szükség esetén ki kell egészíteni a jelzősíppal adott egy hosszú hanggal (—).



55. ábra

2.14.2. Közeledj felém!

Nappal kibontott sárga színű jelzőzászló vagy az egyik kar, sötétben fehér fényű kézi jelzőlámpa ide-oda mozgatása vízszintes irányban, a mozdonyvezető felé (56. ábra).

A látható jelzést szükség esetén ki kell egészíteni a jelzősípval adott egy rövid és egy hosszú hanggal (● —).



56. ábra

2.14.3. Lassan!

Nappal kibontott sárga színű jelzőzászló vagy egyik kar ferdén lefelé tartása, sötétben fehér fényű kézi jelzőlámpa ferdén lefelé tartása a mozdonyvezető felé (57. ábra).

A látható jelzést szükség esetén ki kell egészíteni a jelzősípval adott kettőnél több hosszú hanggal (— — — —.....).

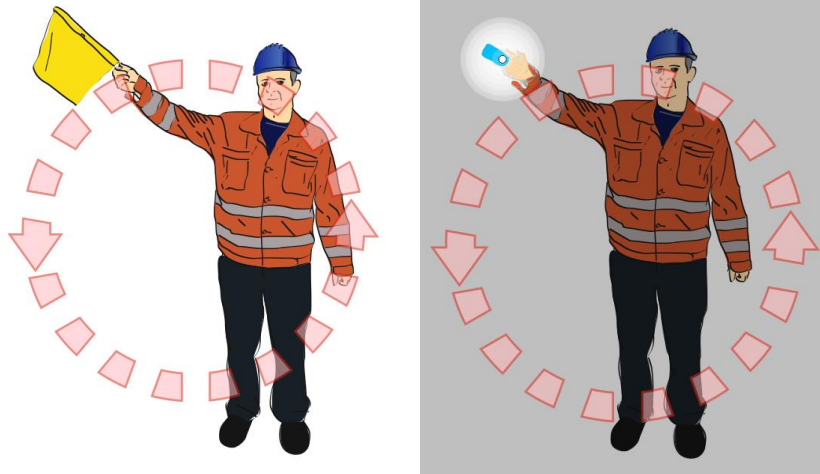


57. ábra

2.14.4. Megállj!

Nappal kibontott sárga színű jelzőzászló vagy az egyik kar, sötétben fehér fényű kézi jelzőlámpa körbeforgatása a mozdonyvezető felé (58. ábra).

A látható jelzést szükség esetén ki kell egészíteni a jelzősípval adott három rövid hanggal (●●●).



58. ábra

2.14.5. Gyorsíts!

A szükséges Közeledj felém! vagy Távolodj tőlem! jelzés látható részének gyors ütemben történő adása a mozdonyvezető felé.

2.14.6. Nyomás!

A Közeledj felém! jelzés látható részének rövid mozdulatú adása a mozdonyvezető felé, a járművek szétkapcsolásának megkönnyítése érdekében. A jelzést a járműkapcsolás végrehajtása előtt a kapcsolandó járművek mellett állva kell adni.

2.14.7. Határig!

Nappal kibontott sárga színű jelzőzászlónak, sötétben fehér fényű kézi jelzőlámpának a föld közelében, vízszintes irányban, rövid mozdulatokkal jobbra-balra mozgatása, és ezután a szükséges Közeledj felém! vagy Távolodj tőlem! jelzés látható részének adása a mozdonyvezető felé.

2.14.8. Rájár!

Nappal kibontott sárga színű jelzőzászlónak, sötétben fehér fényű kézi jelzőlámpának lassú mozgatással félkör alakban a fej fölé vitele, és ott nyugodtan tartása, majd a szükséges Közeledj felém! vagy Távolodj tőlem! jelzés látható részének adása a mozdonyvezető felé.

2.14.9. Szétkapcsolni!

Nappal kibontott sárga színű jelzőzászlónak, sötétben a fehér fényű kézi jelzőlámpának mellmagasságban, kis ívben, gyors mozdulattal a törzstől kifelé lendítése.

A kézijelzések alkalmazása

2.14.10. A kézijelzéseket mindig úrszelvényen kívül (kivéve a mozgó járművön adott jelzésadáskor) olyan helyen állva vagy haladva kell adni, hogy azokat a mozdonyvezető vagy a mozdonyvezető mellett figyelőszolgálatot ellátó dolgozó kétséget kizáró módon láthassa.

Ha a mozgó jármű mellett az úrszelvény határán műtárgy vagy mobil berendezés van, a járműről kihajolni vagy kinyúlani még jelzésadás vagy jelzés megfigyelése céljából is tilos.

A kézi jelzőeszközöket (jelzőzászló vagy kézi jelzőlámpa, jelzősíp) a tolatócsapat tagjai akkor is maguknál kötelesek tartani, ha a tolatási mozgások szabályozása rádióon történik.

2.14.10.1. Ha a mozdonyról a tolatásvezető kézijelzése nem látható, akkor azt a tolatószemélyzet jól látható helyről köteles a mozdonyvezető felé továbbítani.

2.14.10.2. A mozdonyoszemélyzettel a tolatás megkezdése előtt közölni kell, hogy a kézijelzéseket a pálya (vágány) melyik oldalán fogják adni. A kézijelzések megfigyelhetősége érdekében a két vezetőállású mozdonyokon a mozdonyvezető szükség esetén vezetőállást köteles cserélni. A mozdonyvezető mellett szolgálatot teljesítő második dolgozó köteles az általa megfigyelt jelzéseket a mozdonyvezetővel élőszóval közölni, mutatva az irányt is.

A kézijelzéseket egyenes pályarészen általában azon a pályafalán kell adni, amelyen a mozdonyvezető tartózkodik. Ívben a jelzéseket általában az ív belső falán kell adni.

2.14.10.3. Egyidőben több mozdonnyal végzett tolatás alkalmával biztosítani kell, hogy az egyes mozdonyok személyzete csak a részükre adott kézijelzéseket láthassa. Ennek érdekében a jelzésadás helyét (pályafalát) úgy kell kijelölni, hogy a tolatócsapatok között legalább az általuk tolatott kocsisor legyen.

2.14.10.4. Veszély esetét kivéve a tolatásvezető és a mozdonyvezető között minden tolatás közben alkalmazható kézi- és hangjelzés mellőzhető, ha közöttük jól működő rádiókapcsolat van. Ha a tolatásvezető nem észleli a rádióon adott utasítás végrehajtását, akkor a mozgás megállítására köteles intézkedni.

2.14.10.5. Ha bejárással végzett tolatás esetén a tolatás irányítása rádióon történik, akkor a tervezett megállási hely távolságát megközelítőleg 100 méterenként, 100 méteren belül megközelítőleg 20 méterenként közölni kell a mozdonyvezetővel. Nem kell közölni a távolságot, ha a mozdonyvezető a tolatás irányát tekintve az első jármű vezetőfülkéjében teljesít szolgálatot.

Amennyiben a mozdonyvezető a tolatásvezető részéről nem kap megközelítőleg 10 másodperc letelte után közleményt, köteles a mozgást azonnal megállítani.

A tolatásvezető köteles a mozgás azonnali megállítására intézkedni, ha a mozdonyvezető részéről a közlemény nyugtázása elmarad.

2.14.10.6. A Megállj! jelzést mindenkor a teljes megállásig kell adni.

2.14.10.7. A Távolodj tőlem! és a Közeledj felém! kézijelzések felhatalmazzák a mozdonyvezetőt a mozgás megkezdésére és egyben meghatározzák a mozgás irányát is. A mozgás iránya szempontjából a jelzést adó helye az irányadó. Távolodni kell a jelzést adótól, vagy közeledni kell felé. Ezeket a kézijelzéseket a mindenkori helyzetnek megfelelő helyen állva vagy haladva folyamatosan és kétséget kizáró módon kell adni mindaddig, amíg más tolatási jelzésre nincs szükség.

Nem kell Távolodj tőlem! vagy Közeledj felém! kézijelzést adni, ha a tolatásvezető vagy a tolatásvezető jelzését továbbító munkavállaló a mozdony mellett vagy annak közelében tartózkodik. Ilyenkor a mozgásra élőszóval kell felhatalmazást adni, és a mozgás irányát az egyik karnak a megfelelő irányba való lendítésével kell mutatni.

2.14.10.8. A Lassan! és a Gyorsíts! kézijelzéseket a szükséges sebesség eléréséig kell adni. Ha ez megtörtént, folytatni kell az addig adott Távolodj tőlem! vagy Közeledj felém! jelzést, vagy Megállj! jelzést kell adni.

2.14.10.9. A Határig! és a Rájár! kézijelzéseket a szükséges Távolodj tőlem! vagy Közeledj felém! kézijelzés adása előtt kell adni azért, hogy a mozdonyvezető a szükséges mozgást tájékozottabban végezze.

2.14.10.10. A Szétkapcsolni! kézijelzéssel a tolatásvezető köteles utasítást adni a járművek szétkapcsolására, ha az utasítás nem adható élőszóval.

2.15. A mozdonyszemélyzet hangjelzései

2.15.1. Figyelj!

Egy hosszú hang (—).

A mozdony hangjelzést adó berendezésével legalább 3 másodpercig adott jelzés.

A Figyelj! jelzést általában a mozdony lég- vagy elektromos kürtjével kell adni.

Ha a mozdonyon van ezen kívül is hangjelzés adására alkalmas berendezés (pl. légsíp), akkor a jelzés ezzel is adható. Az ilyen módon adott hangjelzés a vágányút közelében tartózkodó személyek figyelmeztetésére szolgál legfeljebb 40 km/h sebességig.

A mozdonyszemélyzet hangjelzéseit minden vágányon mozgó jármű vezetője köteles adni.

2.15.1.1. Figyelj! jelzést kell adni:

- a) használhatatlan útsorompóról történt értesítés esetén, az útátjáróhoz történő közeledéskor,
- b) az útátjáróhoz történő közeledéskor, ha adását személy-, vagyon- vagy forgalombiztonsági ok szükségessé teszi,
- c) a Pályán dolgoznak! jelzőnél,
- d) a Vasúti átjáró kezdete, Két- vagy több vágányú vasúti átjáró kezdete jelzőtábla, a vasúti pálya mellett elhelyezett Útátjárójelző hiányáról történő értesítés esetén az útátjáróhoz való közeledéskor,
- e) mindenkor, ha adását személy-, vagyon- vagy forgalombiztonsági ok szükségessé teszi.

2.15.1.2. A Figyelj! jelzést kedvezőtlen időjárási körülmények, távolbalátás korlátozottsága és veszély esetén mindenkor a veszélyeztetett pontig folyamatosan kell adni.

2.15.2. A vonat indul!

Egy rövid hang (●).

A jelzést a mozdonyvezető a jármű indítása előtt köteles adni.

2.15.3. A féket húzd meg!

Három rövid hang (●●●).

2.15.4. A féket ereszd meg!

Egy hosszú, egy rövid, egy hosszú hang (— ● —).

2.15.4.1. A Fékét húzd meg!, a Fékét ereszd meg! jelzéseket a mozdonyvezető a sebesség szabályozása céljából köteles adni tolatás közben. A jelzések elhangzása után a kézifékek kezelésére kijelölt kocsirendezők kötelesek a rendelkezést végrehajtani.

2.15.5. Veszély! jelzés

A féket húzd meg jelzés többször egymás után(●●● ●●● ●●●).

A jelzést veszély esetén kell adni.

**Eljárás, ha a mozdony
hangjelzést adó
berendezése bizonytalanul
működik**

2.15.6. Ha a mozdony hangjelzést adó berendezése nincs teljesen kifogástalan állapotban, akkor a mozdonyt szolgálatképtelennek kell minősíteni, nem

szabad vele vonatot, menetet továbbítani vagy tolatni, és a mozdony egyedül sem közlekedhet.

2.15.6.1. Ha a mozdonyvezető tolatás közben megállapítja, hogy a jelzést adó berendezés használhatatlanná vált, azonnal meg kell állni, a jelzőberendezést meg kell javítani. Amennyiben ez nem lehetséges, akkor a mozdonyt szolgálatképtelennek kell minősíteni.

2.16. Jelzések tolatást végző mozdonyokon

2.16.1. A tolatást végző mozdony mindkét végét egy vagy kettő azonos magasságban elhelyezett fehér fényű lámpával kell jelezni (59. ábra).



59. ábra

2.17. A jelzőőrök közúti jelzései

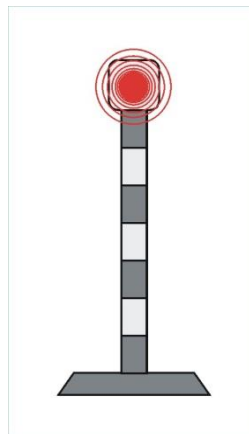
2.17.1. Megállj!

Nappal a közút mindkét iránya felé jelzést adó, kör alakú, fehér szegélyű, piros színű jelzőtárcsa nyújtott karral magasan tartása, sötétben a közút mindkét iránya felé jelzést adó piros fényű jelzőlámpa vállmagasságban tartása (60. ábra).

A jelzés nappal és sötétben egyaránt adható a közút menetirány szerinti jobb oldalán, a közúti forgalmi sáv tengelyében vállmagasságú állványon elhelyezett piros fényű jelzőlámpával is (61. ábra).



60. ábra



61. ábra

2.17.1.1. A Megállj! jelzést a közút mindkét irányába kell adni mindaddig, amíg a vonat, menet, tolatás veszélyezteti a közút forgalmát.

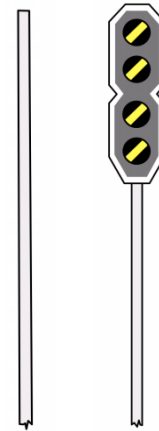
2.17.1.2. Párhuzamos közlekedésre kiépített (több forgalmi sávós) útátjárónál, továbbá többvágányú vasúti pálya útátjáróinál két jelzőőrrel, vagy egy jelzőőrrel és a közút másik oldalán, a közút jobb oldalának tengelyében vállmagasságú állványon elhelyezett jelzőlámpával kell a közutat fedezni.

2.18. Üzemen kívüli, érvénytelen és használhatatlan jelzők

Üzemen kívüli jelzők

2.18.1. Az üzemen volt, azonban szükségtelenné vált és el nem távolított alakjelzők árbócáról a jelzést adó alkatrészeket és a jelzőárbóc színezését el kell távolítani. Az üzemen volt, azonban szükségtelenné vált és el nem távolított, továbbá az építés alatt lévő, de még üzembe nem helyezett fényjelzők jelzőlámpáit fekete-sárga sávós lemezzel le kell takarni és a jelzőárbóc színezését el kell távolítani (62. ábra).

Az üzemen kívüli jelzőknek nincs forgalomszabályozó szerepük.



62. ábra

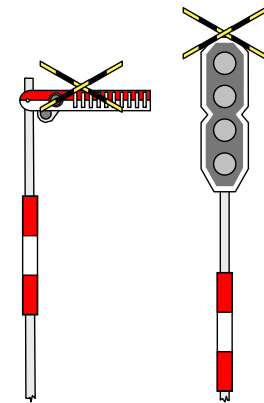
Érvénytelen jelzők

2.18.2. Az átmenetileg üzemen kívül helyezett:

- főjelző,
- tolatási mozgást szabályozó jelző,
- vasúti járműmérleg jelző

jelzést adó alkatrészére, jelzőlapjára fekete-sárga sávós ferde keresztet (63. ábra) — érvénytelenítő jelzést — kell erősíteni.

Az így megjelölt jelzőket érvénytelennek kell tekinteni.



63. ábra

2.18.2.1. A tolatás- és a vasúti járműmérleg jelző érvénytelenségéről csak az érdekelt személyzetet kell előszóval értesíteni. Ha a tolatásjelző érvénytelen, a jelzőt nem létezőnek kell tekinteni. Ha a vasúti járműmérleg jelző válik érvénytelenné, a mérlegre csak akkor szabad járművel rájárn, ha a tolatásvezető meggyőződött a mérleg szabványos helyzetéről.

Ha a jelző olyan vágány mellett van, amelyiken a kiszolgáló vasúti társaság személyzete is tolat, a vasútüzem-vezető vagy megbízottja a jelző érvénytelenítéséről vagy eltávolításáról a kiszolgáló állomást írásban köteles értesíteni.

Jelző érvénytelenségéről vagy eltávolításáról a vasútüzem-vezető vagy megbízottja a vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalókat Parancskönyvi rendelkezéssel köteles értesíteni.

A jelzőt sötétben nem kell ki- vagy megvilágítani.

Használhatatlan jelzők

2.18.3. Használhatatlannak kell minősíteni a jelzőt akkor, ha:

- a) az bármely ok miatt nem kezelhető, vagy nem működik,
- b) a jelzést adó alkatrésze sérült, törött vagy feles állásban van,
- c) az kétes jelzést ad,
- d) olyan mértékben megsérül (pl. baleset vagy egyéb ok miatt kidől, összetörik stb.), hogy funkcióját nem képes betölteni.

A jelző használhatatlanságáról az azt megállapító munkavállaló a KSZU-ban előírt munkavállaló részére köteles jelentést tenni. Az értesített dolgozó a hiba megszüntetésére köteles azonnal intézkedni.

A használhatatlan tolatás- és vasúti járműmérleg jelzőt úgy kell tekinteni, mintha a jelző érvénytelen lenne és az érvénytelenségre vonatkozó rendelkezések szerint kell eljárni, egyéb jelzők használhatatlansága esetén a pótlásra vagy a helyreállításra azonnal intézkedni kell.

Ha a jelző olyan vágány mellett van, amelyiken a kiszolgáló vasúti társaság személyzete is tolat, a vasútüzem-vezető vagy megbízottja a jelző használhatatlanságáról a kiszolgáló állomást írásban köteles értesíteni.

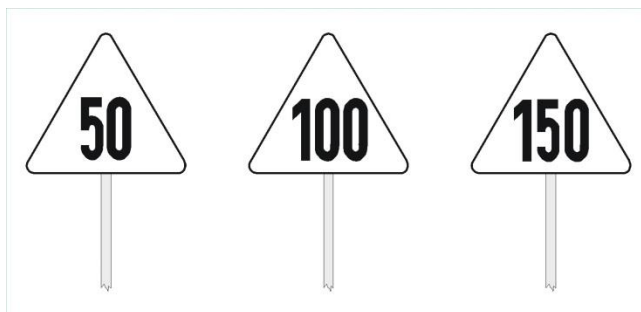
Jelző használhatatlanságáról a vasútüzem-vezető vagy megbízottja a vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalókat Parancskönyvi rendelkezéssel köteles értesíteni.

A használhatatlan tolatás- és a vasúti járműmérleg jelzőket érvényteleníteni kell.

2.19. Figyelmeztető jelek

2.19.1. Az ütközőbak (földkúp) távolságára figyelmeztető jel.

Csúcsával felfele mutató háromszög alakú fehér táblán fekete 50-es, 100-as, 150-es arab szám (64. ábra).



64. ábra

2.19.1.1. A figyelmeztető jelet az ütközőbak (földkúp) előtt 50, 100, 150 m-re kell elhelyezni. A figyelmeztető jelek az ütközőbak (földkúp) távolságára hívják fel a figyelmet. A sebességet a távolságnak megfelelően kell csökkenteni.

A figyelmeztető jel fényvisszaverő kialakítású.

2.19.2. Úrszelvénybe nyúló létesítményre figyelmeztető jel.

2.19.2.1. Téglalap alakú fehér táblán (65. ábra) vagy felfestés esetén fehér alapon hosszú fekete nyíl.



65. ábra

2.19.2.2. A figyelmeztető jelet a vasúti pálya melletti létesítmények oldalról vagy felülről az úrszelvénybe nyúló részeire a benyúlás irányát jelezve kell felfesteni, vagy külön tartószerkezeten elhelyezni.

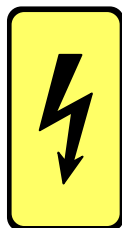
A figyelmeztető jel a mellette elhaladó vagy az ott tartózkodó személyeket figyelmezteti a vonat, menet vagy tolatási mozgás elhaladása közben az úrszelvény hiányából adódó veszélyre.

2.19.2.3. Nem kell a figyelmeztető jelet alkalmazni olyan létesítményeken, amelyek teljesen az úrszelvényben vannak.

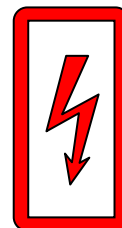
2.19.2.4. A figyelmeztető jel fényvisszaverő kialakítású is lehet.

2.19.3. Nagyfeszültségre figyelmeztető jel.

2.19.3.1. Álló téglalap alakú, fekete szegélyű sárga táblán villámot ábrázoló fekete nyíl (66. ábra). Az álló téglalap alakú, vörös szegélyű fehér táblán villámot ábrázoló vörös nyíl is alkalmazható (67. ábra).



66. ábra



67. ábra

2.19.3.2. A figyelmeztető jel az életveszélyes nagyfeszültségre hívja fel a környezetében dolgozók figyelmét.

A figyelmeztető jel fényvisszaverő kialakítású is lehet.

3. FORGALMI ELŐÍRÁSOK

3.1. A váltók

3.1.1. A váltók alkatrészei

Az alkatrészek felsorolása

3.1.1.1. A váltók forgalmi szempontból figyelembe veendő alkatrészei:

- a tősínek,
- a csúcssínek,
- a csúcssíneket összekötő rudak,
- a gyökkötések,
- a sínszékek,
- egyes váltóknál az állítás megkönnyítésére beépített görgős csúcssínemelő szerkezetek,
- az állítószerkezet,
- a váltójelző,
- a csúcssínrögzítő szerkezet,
- a váltózár.

Tősínek és csúcssínek

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

A csúcssínek szabványos állása

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

Feles állás

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

Gyökkötések

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

Sínszékek, csúcssínemelő szerkezetek

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

Összekötő rúd (rudak)

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

Csúcssínrögzítő szerkezetek

3.1.1.8. A csúcssínrögzítő szerkezet a hozzá tartozó állítókészülékkel együtt akadályozza meg, hogy a simuló csúcssín a haladó jármű alatt eltávolodjék a tőstől.

Állítószerkezetek

3.1.1.9. A váltó egyik végállásból másik végállásba történő állítására szolgáló szerkezet (állítókészülék, vonóvezeték, hajtómű).

Váltójelző

3.1.1.10. A váltó állását (terelési irányát) jelző szerkezet.

Váltózár

3.1.1.11. A csúcssínek külső, mechanikus rögzítésére szolgáló szerkezet.

3.1.2. A váltók csoportosítása forgalombiztonsági szempontból

Csoportosítás

3.1.2.1. Forgalombiztonsági szempontból megkülönböztetünk:

- lezárható,
- le nem zárható,
- biztosított,
- nem biztosított

váltókat.

Lezárható és le nem zárható váltók

3.1.2.2. Lezárható, azaz lezárás után rongálás nélkül át nem állíthatók:

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

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

Biztosított és nem biztosított váltók
--

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

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

3.1.3. Sebesség a váltókon

3.1.3.1. A váltókon, vágányokon alkalmazható legnagyobb sebességeket, az egyes mozdonyokra, járművekre érvényes korlátozásokat az engedélyező hatóság állapítja meg.

3.1.4. Váltógondozás

3.1.4.1. A váltókat, a keresztezéseket és a közöttük lévő vágányrészt tisztán kell tartani, gondoskodni kell a váltók kenéséről. A váltók gondozására vonatkozó biztonsági előírásokat a KSZU-ban kell szabályozni. A váltókat a KSZU-ban kijelölt munkavállalók kötelesek gondozni.

3.1.5. A váltók szabványos állása

3.1.5.1. Minden váltónál meg kell határozni, hogy azt vonat-, menet- és tolatásmentes időben melyik állásban kell tartani. Ez a váltó szabványos állása. A KSZU-ban kell rögzíteni a váltók szabványos állását. A helyszíni állítású és rugós váltók kézi állítókészülékére szabványos állásukat feltüntető „A” betűt kell felfesteni.

Ha egy váltó szabványos állásában foglalt vágányra vagy rakodás alatt álló járművekre terel, akkor a váltót átmenetileg szabad vagy kevésbé foglalt vágányra terelő állásba kell átállítani.

A munkavállalóknak kell biztosítaniuk, hogy a védőváltók egyidejű tolatáskor — a KSZU-ban előírtak szerinti — védőállásban legyenek.

A vonat, menet közlekedése, a tolatás befejezése után a váltókat szabványos állásukba kell állítani.

Egyes váltóknál olyan rugós vagy ellensúlyos szerkezetet építettek be, amely a váltót mindig azonos állásban tartja. Járműáthaladás után az ilyen váltó eredeti állásába visszaáll.

3.1.5.2. A váltók szabványos állásának kimutatását ki kell függeszteni az állításukkal megbízott munkavállalók szolgálati helyiségében.

3.1.6. A váltók használhatóságának ellenőrzése forgalmi szempontból

A használhatóság forgalmi feltételei

3.1.6.1. A váltó forgalmi szempontból akkor használható, ha:

- a) alkatrészei épek és a mozgatható alkatrészei könnyen mozgathatók,
- b) a simuló csúcshín tökéletesen simul a tőshöz, a másik pedig a tőstől kellő távolságban van,
- c) a tőshöz és a csúcshöz között nincs idegen anyag,
- d) összekötő rúddal rendelkező váltóknál az összekötő rúd nem görbült meg vagy nem szakadt el,
- e) külső csúcshínrögzítő szerkezettel rendelkező váltóknál a szerkezet tökéletesen záródik.

A használhatóság ellenőrzése

3.1.6.2. A váltók használhatóságáról meg kell győződni:

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

A használhatóság ellenőrzése szolgálat átvételekor és ellenőrzések alkalmával

3.1.6.3. A szolgálat átvétele előtt a váltók állításával megbízottak, a KSZU-ban kijelölt munkavállalók a helyszínen kötelesek a váltók használhatóságáról meggyőződni.

Rátekintéssel meg kell vizsgálniuk, hogy azok megfelelnek-e a használhatóság forgalmi feltételeinek.

3.1.6.3.1. A vasútüzem-vezető, a megbízottja, a részlegvezető ellenőrzéseik során az előző pontban leírtak szerint kötelesek meggyőződni azon váltók használhatóságáról, amelyek a bejárat területén a bejárat útvonalában helyezkednek el.

A használhatóság ellenőrzése váltóállítás közben

3.1.6.4. Villamos úton központból állított váltót vagy villamos retesszel ellátott helyszíni állítású váltót akkor kell használhatónak tekinteni, ha a váltó állítása után annak végállása a biztosítóberendezésről megállapítható (Kezelési Szabályzat).

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

3.1.6.4.2. A váltó használhatatlanságát a helyi viszonyok figyelembe vételével az ÜVU-ban, KSZU-ban előírt munkavállaló részére jelenteni és a pályafelügyeletet ellátó szervezetet értesíteni kell.

3.1.7. A váltók állítása

A váltóállítás ideje

3.1.7.1. A váltókat vonat és menet részére a vágányút beállításakor, tolatás részére pedig olyan időben kell állítani, hogy az átállítás a járműnek a váltóhoz érkezése előtt teljesen befejeződjék. Mozgó jármű alatt váltót átállítani csak a megfutamodott jármű kisiklasztása céljából szabad.

3.1.7.1.1. Tolatás részére helyszíni állítású váltókat a tolatásvezető vagy az általa kijelölt munkavállaló köteles állítani. Központi állítású váltót a váltó kezelésével megbízott munkavállaló köteles állítani.

A váltók állításával kapcsolatos részletes teendőket a KSZU-ban kell szabályozni.

Váltófelvágás

3.1.7.2. A váltófelvágás a helytelenül álló váltónak gyök felől haladó jármű kerekeivel történő nem üzemszerű átállítása. Rugós váltók üzemszerű felvágása kivételével a váltófelvágás tiltott cselekmény, rendkívüli eseménynek minősül.

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

3.1.7.2.2. A váltófelvágást azonnal jelenteni kell az őrzésükkel és/vagy állításukkal megbízott, valamint az ÜVU-ban, KSZU-ban előírt munkavállaló részére, aki a sajátcélú vasúti pályahálózat pályafelügyeletét ellátó szervezetet köteles értesíteni.

3.1.7.2.3. A felvágott váltót az állításukkal megbízott és második személyként az ÜVU-ban, KSZU-ban meghatározott munkavállaló, csatlakozó-, összekötő vasúti pályán a vonat, menet személyzete köteles használhatóság szempontjából azonnal megvizsgálni. Ha a váltó még megfelel a használhatóság forgalmi feltételeinek, a műszaki megvizsgálásig és a helyreállítás bejelentéséig a váltón legfeljebb 5 km/h sebességgel szabad közlekedni és tolatást végezni.

Központi állítású váltók felvágása esetén a váltó műszaki megvizsgálására és egyéb teendőkre a Kezelési Szabályzat tartalmaz előírásokat. A felvágott váltóról és a rajta alkalmazható sebességről a vasútüzem-vezető vagy megbízottja Parancskönyvben írásban és szolgálatra jelentkezéskor, szolgálat átadáskor szóban köteles a vasútüzemi munkavállalókat értesíteni.

Ha a felvágott váltó olyan vágányban, vágánycsoportban van, ahol a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalói is tolathatnak, vagy a kiszolgálás közben érinthetik, akkor a KSZU-ban meghatározott dolgozó köteles írásban értesíteni a kiszolgáló állomást.

3.1.8. Váltóellenőrzés (Meggyőződés a váltók helyes állásáról)

Alapszabály

3.1.8.1. Váltóra járművel ráhaladni csak a váltó ellenőrzése és az azt követő jelzés vagy értesítés után szabad. Helytelenül álló váltóra — rugós váltót kivéve — járművet bocsátani nem szabad.

3.1.8.1.1. Minden tolatási mozgás megkezdése előtt meg kell győződni arról, hogy a váltók a kijelölt állásban vannak-e.

3.1.8.1.2. Mind a helyszíni állítású, mind a központi állítású váltó ellenőrzésekor meg kell győződni arról, hogy a tolatási mozgás tervezett útvonalán a járműmozgásnak nincs akadálya (vágányút-ellenőrzés). Ezt a tolatásvezető vagy a tolatócsapatnak a váltóellenőrzéssel megbízott tagja köteles végezni.

3.1.8.1.3. A tolatást csak a váltó- és vágányút-ellenőrzés megtartása után szabad elrendelni.

3.1.8.1.4. Központból állított váltó ellenőrzése után a váltóállító munkavállaló a megfelelő Közeledj felém! vagy Távolodj tőlem! jelzéssel köteles a tolatásvezetőnek jelezni, hogy az ő részéről a tolatásnak akadálya nincsen. Ezután a tolatásvezető vagy személyesen vagy a tolatócsapat megbízott tagja útján köteles meggyőződni a váltójelzők megtekintésével a váltók helyes állásáról, s a személyes meggyőződés vagy a megbízott munkavállalótól vett jelzés szerint intézkedhet a mozgás megkezdésére.

3.1.8.1.5. A helyszíni állítású váltók esetében, ha az ellenőrzést nem személyesen a tolatásvezető végzi, a tolatásvezető az ellenőrzéssel megbízott munkavállalótól vett jelzés szerint intézkedik a mozgás megkezdésére.

3.1.8.1.6. A mozdonyvezető és a tolatócsapat tagjai is tartózkodási helyükről, vagy ahonnan az már lehetséges, kötelesek a váltó helyes állását és a vágányutat megfigyelni, és akadály esetén a járművet megállítani vagy a tolatást megtiltani.

3.2. ÚTSOROMPÓ, SOROMPÓKEZELÉS

A sorompókezelés általános szabályai

3.2.1. A vasúti átjáró (továbbiakban: útátjáró) biztosítására szolgáló berendezések:

- a fénysorompó,
- a félsorompóval (félsorompókkal) kiegészített fénysorompó,
- a teljes sorompó.

Az Utasításban a fénysorompó, a félsorompóval (félsorompókkal) kiegészített fénysorompó együttesen: fénysorompó.

Az Utasításban a fénysorompó és a teljes sorompó együttesen: útsorompó.

A vonat által vezérelt önműködő fénysorompó kivételével az útsorompót a kijelölt dolgozó köteles vonat, menet közlekedése előtt és tolatás idejére lezárni.

Ha az útátjárót jelzőőrrel kell fedezni, akkor a jelzőőr a vonat és a kapcsolatlan tolómozdony, menet, tolatási mozgás útátjárón történő teljes áthaladásáig köteles a közút forgalmának védelméről gondoskodni.

3.2.1.1. A felhívásos vagy időszakosan kezelt teljes sorompó kivételével szigorúan tilos az útsorompót vonat és menet közlekedési idején túl és tolatási szünetekben zárva tartani és ezzel a közúti közlekedést zavarni.

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

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

Ha a sorompókezelő járműmegfutamodást vesz észre vagy arról értesül, köteles az útsorompót azonnal lezárni.

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

Ha az útsorompó használhatatlanná válik, akkor ezt a tényt a KSZU-ban kijelölt munkavállalónak azonnal jelenteni kell. Jelentéstételre az a munkavállaló kötelezett, aki a használhatatlanságot megállapította.

**Fénysorompó
használhatatlansága****3.2.2. Használhatatlan a fény sorompó, ha:**

- a berendezés zavarának észlelése után — a Kezelési Szabályzatban előírtak betartása mellett — nem lehet a zavart megszüntetni,
- a berendezést kikapcsolták,
- bármely esetben a kézi kezelés ellenére a villogó fehér fény a fény sorompón megmarad,
- olyan mértékben megsérül (pl. fény sorompó berendezés jelzőjének összetörése, kidőlése stb.), hogy funkcióját nem képes betölteni.

**Jelzőőr (jelzőőrök)
alkalmazása****3.2.3. Jelzőőrt kell alkalmazni:**

- teljes sorompó használhatatlansága esetén vonat, menet közlekedése és tolatás közben,
- útsorompóval fel nem szerelt útátjárónál, továbbá fény sorompó használhatatlansága esetén tolatás közben,
- útsorompóval fel nem szerelt útátjáróknál vonat, menet közlekedése és tolatás közben a közlekedési hatóság előírása alapján:
 - a sajátcélú vasúti pályahálózat részét képező vasúti pályán,
 - az összekötő vagy csatlakozó vasúti pályán,
- tolvaj történő sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálás esetén valamennyi útsorompóval fel nem szerelt útátjárónál vonat, menet közlekedése és tolatás közben,
- helyből kezelt útsorompók működtetésére akkor, ha a helyszínen dolgozó nem teljesít szolgálatot.

3.2.3.1. Ha az összekötő- vagy csatlakozó vasúti pályán jelzőőrrel fedezendő vagy helyből kezelt útsorompó van, de a helyszínen dolgozó nem végez szolgálatot, akkor jelzőőrt (sorompókezelőt) a vonattal vagy a menettel kell a helyszínre szállítani. Ebben az esetben a vonatot, menetet az útátjáró előtt meg kell állítani és azon csak az útátjáró fedezése után szabad áthaladni. Áthaladás után meg kell állni a jelzőőr (sorompókezelő) felvétele céljából, ha a további munkáknál nem nélkülözhető.

Részletes előírásokat a KSZU tartalmaz.

**Eljárás Vasúti átjáró
kezdete, Két- vagy
többvágányú vasúti átjáró
kezdete jelzőtábla, az
Útátjárójelző hiánya esetén**

3.2.4. Ha a vonat, menet mozdonyvezetője Vasúti átjáró kezdete jelzőtábla, Két- vagy több vágányú vasúti átjáró kezdete jelzőtábla vagy Útátjárójelző hiányát fedezi fel, amelyről előzetesen értesítést nem kapott, köteles a hiányosságot az ÜVU-ban, KSZU-ban előírt munkavállalónak jelenteni.

A jelzőtáblák, Útátjárójelzők hiányáról értesített, KSZU-ban előírt munkavállaló és a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevője kötelesek egymást értesíteni.

3.2.4.1. Az ÜVU-ban, KSZU-ban előírt munkavállaló köteles értesíteni a pályafelügyeletet ellátó szervezetet, aki köteles a hiányzó jelzőtáblákat, Útátjárójelzőket 24 órán belül pótolni.

3.2.4.2. A jelzőtáblák, Útátjárójelzők hiányáról az érintett vasútüzemi személyzetet, valamint a vonat, menet személyzetét a 2.11.2.1. pontban előírtak szerint értesíteni kell mindaddig, amíg a pályafelügyeletet ellátó szervezet a jelzőtáblák pótlását be nem jelentette.

3.2.4.3. A jelzőtáblák, Útátjárójelzők hiányáról értesített mozdonyvezető az útátjáróhoz történő közeledéskor Figyelj! jelzést köteles adni.

3.3. TOLATÓSZOLGÁLAT

3.3.1. Általános rendelkezések

Alapszabályok

3.3.1.1. Tolatás engedélyezésére jogosított munkavállaló engedélye, továbbá tolatásvezető jelenléte és személyes vezetése nélkül sehol és sohasem szabad tolatni. Engedélyt a tolatásra a tolatásvezetőnek kell adni, és a tolatás engedélyezéséről a tolatásban részt vevő valamennyi munkavállalót értesíteni kell.

A tolatásvezető és a tolatásban részt vevő munkavállalók is egyénileg felelősek a biztonságos tolatás előkészítéséért és azért, hogy szabálytalan, veszélyes tolatási műveletek ne történjenek, valamint a tolatás megszakítása vagy befejezése után a járművek megfutamodás elleni biztosításáért.

A rögzítősaruk felhasználásának szabályait a KSZU-ban kell előírni.

A sajátcélú vasúti pályahálózaton tolatás csak bejárással végezhető, kapcsolatlan járművekkel tolatást végezni, szalasztani, gurítani tilos!

3.3.1.1.1. Tolatás közben a tolatásvezetők kék színű, a kocsirendezők sárga színű védősisakot kötelesek viselni.

Ha a közforgalmú vasút védelmére a sajátcélú vasúti pályán elhelyezett védelmi berendezés (vágányzáró sorompó, kisiklasztó saru, terelő csonkvágány váltója) a vágányt elzáró vagy terelő szabványos helyzetében nem zárható le, a helyreállításig a használnak a sajátcélú vasúti pályán csak a pályahálózat működtető által meghatározott feltételek megtartásával szabad járművet mozgatnia.

A tolatás engedélyezése

3.3.1.2. Sajátcélú vasúti pályahálózaton belső tolatást a vasútüzem-vezető vagy megbízottja engedélyezhet.

Értesítés a tolatás engedélyezéséről

3.3.1.3. Tolatás engedélyezésekor, továbbá a tolatás engedélyezéséről szóló értesítés alkalmával közölni kell:

- a) az elvégzendő feladatokat,
- b) a tolatás megkezdésének, és ha előre meghatározható, akkor a megszüntetésének, befejezésének idejét,
- c) az esetleges tolatási korlátozásokat (tilalmak, sebességkorlátozások stb.),
- d) mely vágányok között, mellett vagy fölött végeznek munkát.

A tolatásvezető kijelölése

3.3.1.4. Minden tolatócsapathoz külön tolatásvezető szükséges. Ha a sajátcélú vasúti pályán egy időben több tolatócsapat végez szolgálatot, munkájukat a KSZU-ban kijelölt dolgozó köteles irányítani. Irányító személy jelenléte azonban nem csökkenti a tolatásvezetők egyéni felelősségét.

A tolatásvezető teendői

3.3.1.5. A tolatásvezető a tolatást a helyszínen köteles vezetni. A tolatásvezető olyan helyen köteles tartózkodni, hogy a tolatásban résztvevőkkel, élőlőszóval vagy jelzésadás útján értekezni tudjon, és meg tudja figyelni a vágányzatot, a tolatásban résztvevőket, valamint a járművek mozgását. Ki kell jelölnie, hogy ki, milyen feladatot fog ellátni.

Tolatási mozgás megkezdése előtt köteles a tolatásban részt vevő munkavállalókkal közölni az elvégzendő műveleteket és azok végrehajtási módját. Tolatás közben köteles ellenőrizni, hogy a munkavállalók helyükön vannak-e és rendelkezéseinek megfelelően végzik-e a munkát.

Váltózárral felszerelt olyan váltó zárját, amelynek kulcsát a sajátcélú vasúti pálya használója őrzi, a tolatásvezető a tolatás megszakítása vagy befejezése után köteles a váltót szabványos állásban lezárni, vagy lezáratni. Ugyanezek vonatkoznak a váltózárral függésben nem lévő vágányzáró sorompók, kisiklasztó saruk kulcsaira is. A kivett kulcsokat a KSZU-ban kijelölt helyen kell elzárva őrzeni.

Amennyiben a sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló vasúti társaság szolgálja ki, a sajátcélú vasúti pályahálózatot használó tolatásvezetője, a kiszolgálás vagy a tolatás befejezése után, valamint üzemelési szünetben a helyi felügyelettel megbízott munkavállalója köteles meggyőződni arról, hogy a váltók szabványos, vagy a helyzetnek megfelelő irányba állnak-e. Ha szükséges, köteles a váltókat átállítani.

Tolatási szünetről és a szünetelés időtartamáról a tolatásvezető a tolatásban részt vevőket köteles értesíteni.

A tolatószemélyzet csak a tolatásvezető előzetes engedélyével hagyhatja abba a munkát, vagy hagyhatja el a tolatási körzetet. Vasúti vontatójármű személyzetének eltávozására és ezzel kapcsolatos teendőire a vontatójármű, valamint a berendezés kezelésére vonatkozó rendelkezések is tartalmazzanak szabályozást.

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

- a) a vágányok között, mellett, fölött, a vasúti járműveken vagy azok lépcsőjén, valamint a vasúti járművekben tartózkodó nem szállított személyeket, továbbá a közúti járműveket és rakodógépeket távolítsák el a vasúti járművek közeléből,
- b) a vasúti járműveknél szüntessék meg a rakodást vagy a javítást, és távolítsák el a rakodásnál, javításnál alkalmazott, tolatási mozgást veszélyeztető eszközöket, valamint a vasúti járműveket a rakodóhellyel összekötő tárgyakat,
- c) a mozgatandó vasúti járművek ajtóit csukják be,
- d) távolítsák el a vágányról a védelmi berendezéseket és a megfutamodás megakadályozására használt eszközöket,
- e) kellő helyen elegendő fékező és váltóállító dolgozó, fékezőeszköz és rögzítősaru (alátétfa) álljon rendelkezésre.

A tolatás megkezdéséről értesítést adó munkavállaló köteles figyelmeztetni az érdekelteket arra, hogy a tolatás befejezéséről ő fog értesítést adni.

3.3.1.5.2. A tolatásvezető minden mozgás megkezdése előtt — függetlenül attól, hogy közte és a mozdonyvezető között van-e jól működő értekező kapcsolat — köteles személyesen vagy az általa a tolatásban résztvevők részére kiadott rendelkezések (3.3.1.6. pont) végrehajtását igazoló bejelentés alapján meggyőződni arról, hogy:

- a) a tervezett mozgást semmi sem akadályozza és a mozgás következtében nem keletkezik járműmegfutamodás vagy más veszélyes helyzet,
- b) a mozgatandó vasúti járművek kézi- vagy rögzítőfékjét feloldották-e, a járművek kerekei alól az alátétfákat, kulccsal lezárható kocsifogó alátéteket, rögzítősarukat eltávolították-e,
- c) a szükséges kézi- vagy rögzítőféket meghúzták-e azokon a járműveken, amelyekre tolatást fognak végezni,
- d) a kezelendő kézi- vagy rögzítőfékeket megvizsgálták-e,
- e) a tolatási mozgást szabályozó jelzők tolatást engedélyeznek-e, a váltók helyesen állnak-e,
- f) a sajátcélú vasúti pályát fedező főjelző(k) továbbhaladást megtiltó állásban van (vannak),
- g) lezárták-e az útsorompókat, vagy helyükön vannak-e a jelzőőrök.

Mindezekről a tolatásvezető személyesen, vagy a tolatásban részt vevőktől érdeklődés útján köteles meggyőződni.

3.3.1.5.3. A tolatás vezetője köteles utasítani a mozdonyvezetőt a mozgás megkezdésére és annak mikénti végrehajtására. Ennek során közölni kell a mozdonyvezetővel, hogy a tervezett mozgást:

- honnan, mely vágányról, mely váltókon (egy vágányutat meghatározó és a tolatási mozgás során a vágányútban érintett legutolsó váltó száma), vágányúton keresztül, mely tolatási mozgást szabályozó jelzők és azok milyen jelzése mellett,
- milyen sebességgel, ha az Utasításban engedélyezett sebességnél kisebb sebességgel (3.3.1.17.),
- hová, mely szabad vagy foglalt vágány felé vagy vágányra (foglalt vágány esetén a járható vágányrész hosszának közlésével)

végzik.

A mozdonyvezető felhatalmazása a mozgásra történhet éloszóval, előzetes szóbeli felhatalmazást követően:

- jelzésadással vagy
- a biztosított tolatásjelző jelzésével.

A tolatásban résztvevők köteleességei

3.3.1.6. A tolatásban részt vevők kötelesek:

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

3.3.1.6.1. Ha a tolatás nem terjed a vágányzáró sorompó vagy kisiklasztó saru helyéig, akkor ezek a vágányon hagyhatók, azonban erről a körülményről a tolatásban résztvevőket értesíteni kell és a tolatott járműveket még a vágányzáró sorompó, kisiklasztó saru előtt meg kell állítani.

3.3.1.6.2. Tolatás közben nem szabad:

- a) járműveket a Biztonsági határjelzőn kívül hagyni, ha az veszélyeztetheti következő tolatási mozgást,
- b) váltóra haladni a vágányút beállítását közlő jelzés, értesítés vagy a vágányút beállításáról való meggyőződés előtt,
- c) jármű tetején, rakományán, ütközőjén, sárga alapra festett fekete átlós sávokkal megjelölt veszélyes felületén, kapcsolókészülékén, csapágytokján, lépcsőjén (kivéve: a fékálláslépcsőt és a jármű saroklépcsőjét), a mozdony homlokán (kivéve: a mozdony tartózkodásra kiképzett homlokán, homloklépcsőjén) vagy lépcsőjén tartózkodni, jármű lépcsőjére vagy a kiakasztórúdra ülni,
- d) a nem rögzíthető kapaszkodó készülékkel ellátott vasúti járművekre mozgás közben fel- vagy leugrani,
- e) haladó járműről messze kihajolni,
- f) egymáshoz 10 méternél közelebb álló járművek ütközői között egyenes testtartással a járművek közé menni, vagy a vágányon átmenni,
- g) oldalrakodó, homlokrakodó, a vágányhoz közel álló kerítés vagy más létesítmény (űrszelvénybe nyúló is), a vágány közelében lerakott anyag vagy tárgy és a tolatott járművek között tartózkodni,
- h) lépésnél nagyobb sebességgel haladó járműre felugrani vagy arról leugrani,
- i) lépésnél kisebb sebességgel haladó járműre felugrani vagy arról leugrani, ha az bármely ok (pl. térvilágítás, rögzíthető kapaszkodó készülék hiánya, botlásveszély stb.) miatt veszélyes,
- j) mozgó járművek közé menni,
- k) mozgó járműről testtel a mozgás irányával ellenkező irányba fordulva leugrani.

Átadó-átvevő, vonatfogadó vágány felhasználása

3.3.1.7. Az átadó-átvevő vágányokat, továbbá a vonat vagy a menet fogadására kijelölt vágányt tolatásra felhasználni csak a KSZU-ban előírtak szerint szabad, kivéve azt a vágányt, amelyet a kiszolgáló vasúti társaság által továbbítandó kocsik részére kijelöltek.

Egyidejű tolatások

3.3.1.8. A KSZU és az ÜVU határozza meg, hogy a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálásával egyidejűleg a sajátcélú vasúti pályán végezhető-e tolatás, és ha igen, hol.

A sajátcélú vasúti pálya használója a sajátcélú vasúti pályán egyidejűleg több helyen végezhet tolatást, ha a más-más helyen végzett tolatások egymást nem veszélyeztetik. Egyidejű tolatást csak akkor szabad végezni, ha a tolatások terelési lehetőséggel egymástól függetlenül végezhetők, terelési lehetőség hiányában akkor, ha a mozgások ellentétes irányba történnek.

Ha a sajátcélú vasúti pályán egyidejű tolatás lehetséges, a tolatási körzeteket ki kell jelölni, és azokat a KSZU-ban rögzíteni kell.

Egy tolatási körzetből egy másikba vasúti járművel mozgást végezni csak akkor szabad, ha az érdekelt tolatásvezetők arról előzetesen megállapodtak, a veszélyes tolatást megszüntették és a járművek mozgását az érdekelt tolatási körzetből a másik körzetbe biztosították.

A kijelölt tolatási körzetekben a tolatást úgy kell végezni, hogy az a szomszédos tolatási körzetet ne érinthesse. Ezt — ha terelési lehetőség van —, a váltó terelőállásba állításával kell biztosítani. Terelési lehetőség hiányában a másik körzet felé történő járműmegfutamodás megakadályozására a vágányzatnak azon a részén, ameddig a másik körzet felé tolatni kívánnak, a tolatásvezető a tolatócsapat egyik tagját köteles kirendelni, akinek kötelessége a veszélyes helyzetet megakadályozni.

A tolatásvezetők az egyidejű tolatásokról saját tolatószemélyzetüket kötelesek értesíteni. Az értesített munkavállalók kötelesek a teret, továbbá a járművek mozgását figyelni és a jelentkező veszélyt idejében tett intézkedésekkel elhárítani.

3.3.1.8.1. Azonos, vagy más-más nyomtávolságú vágányok keresztezésén vagy fonódásán egyidejűleg csak az egyik vágányon szabad tolatást végezni.

Ha a különféle nyomtávolságú vágányok váltóval kapcsolódnak egymáshoz, a váltó Biztonsági határjelzője előtt 20 m-re a váltóra való ráhaladást tiltó Megállj jelzőt kell kitűzni a tolatás megkezdése előtt.

A kitűzött Megállj jelzőt csak akkor szabad eltávolítani, ha a másik nyomtávolságú vágányon történő tolatásnak már nincsen akadálya.

A Megállj jelző kitűzésére és eltávolítására az a tolatásvezető köteles intézkedni, aki a tolatást kezdeményezi vagy végzi.

Megállj jelzőt kell kitűzni akkor is, ha a különféle nyomtávolságú vágányok keresztezéssel, fordítókorong vagy tolópad útján kapcsolódnak egymáshoz. Ilyenkor a kapcsolódási pont közelében alkalmas helyen kell a jelzőt kitűzni.

Ha a más-más nyomtávolságú vágányok nem kapcsolódnak egymáshoz, a felsorolt berendezések egyikével sem, hanem sínszálaik csupán egy vágányszakaszon egymás mellett vagy között vezetnek, az a tolatásvezető, aki valamelyik nyomtávolságú vágányon tolatást kíván végezni, köteles előbb az általános tolatási szabályok szerint meggyőződni arról, hogy a végzendő tolatásnak nincsen akadálya.

Ilyen helyen végzendő tolatás megkezdése előtt a másik vágány felől a tolatással veszélyeztetett helyet (vágánykeresztezést, vágányfonódást) mindkét irányból kitűzött Megállj jelzővel kell fedezni a tolatás tartama alatt. A Megállj jelző kitűzéséről, a tolatás után annak eltávolításáról az a tolatásvezető köteles gondoskodni, aki a vágányon a tolatást kezdeményezte, vagy végezte.

A Megállj jelzőt a fedezendő pont előtt 20 m-re kell kitűzni. A Megállj jelző előtt Megállj jelző előjelzőjét nem kell alkalmazni.

Nem szükséges a Megállj jelzőt kitűzni akkor, ha az előírt helyeken megfelelő védelmi berendezések (pl. vágányzáró sorompó, kisiklasztó saru, tolatásjelző, stb.) vannak, és azokat a Kezelési Szabályzatban foglaltak szerint kezelik.

Részletes előírásokat a KSZU tartalmaz.

3.3.1.8.2. Nagyobb kocsicsoporttal végzett átállás alkalmával, valamint valamely vágányon álló járművek összetolásakor a vágány túlsó végén a veszélyeztetett tolatásokat szüneteltetni kell.

**Tolatás személyek felé és
át nem tekinthető vágányra**

3.3.1.9. Át nem tekinthető, továbbá olyan vágányon végzett tolatás alkalmával, ahol a vágányok között, mellett, fölött a tolatószemélyzethez nem tartozó személyek tartózkodnak, vagy engedélyezett munkát végeznek olyan személyek, akik a tolatásban nem vesznek részt, a tolatott járművek előtt kellő távolságban jelzést adó munkavállaló köteles haladni, a mozdonyvezető felé megfelelő jelzést adni, a személyeket távozásra utasítani.

**Tolatás fokozott gonddal
tolatandó járművekkel**

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

- a) személyek által elfoglalt járművel és járműre,
- b) élőállattal megrakott kocsival és kocsira,
- c) folyadékkal töltött tartálykocsival és kocsira,
- d) veszélyességi bárcákkal megbárcázott járművekkel vagy járművekre,
- e) sérült járművekkel

történik.

3.3.1.10.1. Olyan járművet, amelyen az ütközők részben vagy teljesen hiányoznak, csak egyenként szabad tolatni. Mozdonnyal végzett tolatás alkalmával a mozdony és a kocsi között merev kapcsolórudat kell alkalmazni akkor, ha a kapcsolás az ütközőhiányos oldalon történik. A jármű ütközőhiányos végét más járművel csak megfutamodás megakadályozására szabad összekapcsolni.

**Tolatas javító-, tisztító-,
lefejtő-, töltő- stb.
vágányokon**

3.3.1.11. Ha a járművek javítása, műszaki vizsgálata, tisztítása, mosása, töltése, lefejtése olyan vágányzaton történik, melyre a hatóság védelmi berendezést írt elő, akkor azt működtetni kell. A védelmi berendezés használata nélkül tölteni, lefejteni stb. tilos.

Ha a védelmi berendezés használhatatlan, akkor a Megállj jelzőt a használhatatlan védelmi berendezéssel egyvonalban, a vágánytengelyben kell kitűzni.

3.3.1.11.1. Ha a járművek javítása, műszaki vizsgálata, tisztítása, mosása, töltése, lefejtése olyan vágányzaton történik, melyen nincs a hatóság által jóváhagyott védelmi berendezés, akkor az alábbiak szerint kell eljárni.

Járművek javítása, műszaki vizsgálata, tisztítása, mosása, töltése, lefejtése előtt a munkahelyet a vágány mindkét végén, a Biztonsági határjelzőnél a sínszalak közé tűzött Megállj jelzővel fedezni kell és a vágányra vezető váltókat védőállásba kell állítani.

Ha a vágányon veszélyes árut töltenek vasúti kocsi, vagy abból azt fejtenek le, a váltókat védőállásukban le kell zárni. Ha a lezárás váltózárrel történik, a tolatásvezető a váltózár kulcsokat a töltő/lefejtő hely alkalmas helyén elhelyezett naplóba tett (dátum, óra, perc) bejegyzéssel a töltést, lefejtést irányító, ellenőrző személynek írásban adja át. Az átvételt írásban el kell ismerni. A váltózár kulcsok visszavétele ugyanilyen módon történik. Központi állítású váltók esetén a véletlen állítás lehetőségét meg kell akadályozni.

A Megállj jelző előtt nem kell előjelzőt alkalmazni.

A munkáról a munkát vezető munkavállaló a munka megkezdése előtt, majd befejezése után a körzet szerint illetékes tolatásvezetőt értesíteni köteles. A jelző kitűzése, eltávolítása, a váltókkal kapcsolatos biztonsági teendők elvégzése a tolatásvezető kötelessége. A munkavezető csak a tolatásvezetőtől kapott engedély birtokában kezdheti meg a munkát. A tolatásvezető engedélyt csak a biztonsági teendők elvégzése után adhat, a fedezést csak akkor szüntetheti meg, és akkor végezhet a vágányon tolatást, ha személyesen meggyőződött a munka befejezéséről.

A vágányon a munka tartama alatt csak elkerülhetetlen esetben szabad tolatni. A feltétlenül elvégzendő tolatás megkezdése előtt a tolatásvezető a munkát végzőket (végzőt) az 3.3.1.5.1. pontban szabályozott módon köteles a munka abbahagyására és távozásra utasítani, utasíttatni. A tolatás befejezése után a tolatásvezető köteles gondoskodni az eltávolított Megállj jelző visszahelyezéséről és a váltók védőállásba való állításáról. Részletes szabályozást a KSZU tartalmaz.

Tolatás rugós váltón

3.3.1.12. Rugós váltót szabványos állásból a váltó gyöke felől a csúcs irányába haladó jármű kerekei állítják át, áthaladás után a váltó rugó segítségével visszaállítódik szabványos állásába. Ilyen váltón csak akkor szabad visszatolni, ha előbb a mozgó jármű (járművek) teljesen áthaladt(-ak) a váltón. Járművel helytelenül álló rugós váltón a gyök irányából a csúcs irányába a hatóság által engedélyezett sebességgel szabad áthaladni. Ha a váltó átállítása válik szükségessé, az átállítás előtt a rugóerőt meg kell szüntetni.

**Tolatás
vasúti járműmérlegen**

3.3.1.13. Nem szabad mozdony által nem járható vasúti járműmérlegre mozdonnal ráhaladni. Meghatározott sorozatú mozdonyok által járható vágánymegszakításos vasúti járműmérlegen legfeljebb 5 km/h sebességgel szabad mozgást végezni.

3.3.1.13.1. Vasúti járműmérlegen — veszélyelhárítást kivéve — nem szabad féket meghúzni, féksarut használni és befékezett járművet mozgatni.

Tolatás úttájtáron

3.3.1.14. A 3.3. fejezetben leírtakon túlmenően a tolatások alkalmával még a következőket is be kell tartani.

3.3.1.14.1. Tolatás útsorompóval felszerelt közúti, valamint üzemi úttájtáron. A hatóság határozza meg, hogy mely úttájtárt kell útsorompóval biztosítani. A következő a) – d) pontokban foglaltak egyaránt érvényesek útsorompóval felszerelt belső üzemi úttájtárokra is.

- a) A teljes sorompót a vasúti járműnek az úttájtáron végzendő mozgása megkezdése előtt le kell zárni, a fénysorompót áthaladást megtiltó állásba kell állítani. Úttájtáron át végzett tolatást a helyi adottságoknak megfelelően, de legalább 10 percenként meg kell szakítani.
- b) A sorompókezelőt a sorompó lezárására utasítani kell. Az utasítást a tolatásvezető köteles adni. Az utasítás a helyi adottságoknak megfelelően távbeszélőn vagy élőszóval történik. A sorompókezelő az útsorompót a felhívásra köteles lezárni és zárva tartani mindaddig, amíg a vasúti járművek gyalogosokat, közúti belső anyagmozgató járműveket veszélyeztethetik. A

tolatásvezető vasúti járműnek az útátjáróhoz való közeledésekor idejében köteles rendelkezése végrehajtását ellenőrizni, és ahhoz képest intézkedni. A sorompókezelő utasítás nélkül is köteles az útsorompót lezárni, ha az útátjáró felé közeledő vasúti járművet vesz észre. Tolatás közben vagy tolatási mozgások közötti szünetben csak a tolatásvezető rendelkezésére vagy a tőle kért és kapott engedély birtokában szabad az útsorompót felnyitni. Ilyenkor csak abban az esetben szabad az útsorompó felnyitására rendelkezést, engedélyt adni és az útsorompót felnyitni, ha: a mozdony az útátjáró és a tolatott járművek között áll, vagy pedig a mozgás az útátjárótól távolodik. Útátjárót érintő tolatás befejezése után is csak a tolatásvezetőtől kapott engedély után szabad az útsorompót felnyitni. A kiszolgáló vasúti társaság vonata, menete által érintett útátjárók útsorompóinak kezelésére a KSZU tartalmaz szabályozást.

- c) A lezárt szabványos helyzetű, ún. felhívásos útsorompó felnyitását esetenként kérni kell a sorompókezelőtől. A sorompókezelő csak akkor nyithatja fel a felhívásos útsorompót, ha annak akadálya nincs, az útátjárón áthaladók kötelesek áthaladás után a lezárást kérni.
- d) Ha az útátjárón a vasúti közlekedést veszélyeztető akadály keletkezik: az a munkavállaló, aki az akadályt először észreveszi, köteles erről az ÜVU-ban, KSZU-ban előírt munkavállaló részére jelentést tenni. Ha az útátjáró a kiszolgáló vasúti társaság által végzett bármilyen járműmozgatás útvonalában fekszik, az akadályról értesíteni kell a kiszolgáló állomást is. Ha ilyenkor a vonat vagy a menet már útban van a sajátcélú vasúti pályahálózatra vagy a belső üzemben végzett tolatás van folyamatban az útátjáró felé, a kiszolgáló vonatot, menetet vagy a belső üzemi tolatást meg kell állítani és az akadály elhárításáig a vasúti járművek közlekedését szüneteltetni kell. Az akadályt meg kell szüntetni. Az akadály tartama alatt az előre nem látott vágányzárra előírtak szerint kell eljárni (3.10.4. pont).

3.3.1.14.2. Tolatás útsorompóval fel nem szerelt útátjárón, valamint sorompóval felszerelt útátjárón, ha az útsorompó használhatatlanná vált.

A következő a) – h) pontokban foglalt rendelkezések egyaránt érvényesek az útsorompóval fel nem szerelt közúti, valamint a belső üzemi útátjárókra is.

- a) Útsorompó használhatatlanságáról a sorompókezelő köteles azonnal a KSZU-ban előírt munkavállaló részére jelentést tenni. A sorompókezelő az értesített dolgozótól köteles a jelzőőr kirendelését is kérni. Az értesített dolgozó a jelzőőr azonnali kirendeléséről és a hiba megszüntetéséről köteles gondoskodni. A kiszolgáló vasúti társaság által végzett bármilyen járműmozgással

- érintett útsorompó használhatatlanságáról a kiszolgáló állomást is értesíteni kell. Sorompókezelőt jelzőőrként igénybe venni csak akkor szabad, ha a sorompó kezelésén kívül más, vasútüzemi ténykedése nincs.
- b) A hatóság határozza meg, hogy mely útátjáróknál elégséges egy jelzőört és mely esetekben kell két jelzőört alkalmazni.
- c) A jelzőört (-öröket) a vasútüzem-vezető vagy megbízottja jelöli ki. Jelzőőri szolgálatra rendszeresen ugyanazokat a munkavállalókat kell kirendelni. A jelzőört(-öröket) a közúti Megállj! jelzés adásához szükséges jelzőeszközökkel kell ellátni. A jelzőeszközök használaton kívüli őrzési helyét a vasútüzem-vezető vagy megbízottja határozza meg. Ahol sorompókezelői helyiség van, a jelzőeszközöket ott kell készletben tartani.
- d) Használhatatlan útsorompóknál az útátjáró fedezésére a használhatatlanság tartamára — a tolatócsapat létszámán felül — jelzőört kell alkalmazni. Útsorompóval fel nem szerelt útátjárók fedezésére jelzőört(-öröket) kell kirendelni az útátjáróhoz a napi üzemelés tartamára, vagy esetről-esetre a kiszolgáló vonat, menet közlekedésének vagy a tolatás idejére kirendelt jelzőörrel(-örökkel) kell az útátjárót fedezni. A helyi viszonyok és az útátjárót érintő tolatások sűrűsége alapján a vasútüzem-vezető határozza meg, hogy folyamatosan vagy esetről-esetre kirendelt jelzőör(-örök) köteles(ek)-e az útátjárót fedezni. A jelzőörrel(-örökkel) fedezendő útátjáróhoz szükséges jelzőör(-örök) kirendelésére, szolgálata megkezdésére, befejezése időpontjára a vasútüzem-vezető rendelkezik. A jelzőör(-örök) szolgálata megkezdését és befejezését köteles(ek) a tolatási körzet szerint illetékes tolatásvezetőnek bejelenteni. A jelzőör(-örök) a meghatározott munkaideje (munkaidejük) alatt helyét (helyüket) nem hagyhatja (hagyhatják) el. A jelzőörnek(-öröknek) az útátjárón át történő tolatás előtti és utáni értesítésére, az útátjárón át vasúti mozgásra, a tolatás megszakítására, az útátjárón át gyalogosok, közúti járművek átbocsátására az útsorompóval felszerelt útátjárókra vonatkozó szabályok érvényesek.
- e) Esetről esetre kirendelt jelzőörrel(-örökkel) fedezendő útátjárók fedezéséhez a tolatócsapat létszámát lehetőség szerint úgy kell biztosítani, hogy a fedezéshez szükséges jelzőőri létszám a tolatáshoz szükséges munkavállalói létszámon felül álljon rendelkezésre. A tolatásvezető köteles a jelzőört(-öröket) az útátjárón végzendő vasúti járműmozgatás megkezdése előtt a fedezésre utasítani. Ahol az útátjáró előtt Megállás helye jelzót helyeztek el, az útátjáró felé haladó járműveket a Megállás helye jelző előtt meg kell állítani. A jelzőör(-örök) ezután az útátjárónál köteles(-ek) helyét (helyüket) elfoglalni és a közút felé Megállj! jelzést adni. A jelzőtől való továbbhaladásra a tolatásvezető csak

azután adhat rendelkezést, ha az útátjáró fedezéséről meggyőződött. Jelzőőrrel(-őrökkel) fedezendő olyan útátjárót, amely előtt Megállás helye jelző alkalmazását nem írta elő az engedélyező hatóság, vasúti járművel 20 méternél kisebb távolságra megközelíteni, az útátjáró felé ennél kisebb távolságról elindulni csak akkor szabad, ha a tolatásvezető a fedezésről gondoskodott, annak végrehajtásáról meggyőződött és a jármű elindítására már rendelkezett.

- f) A jelzőőr (jelzőőrök) felállítási helyét a helyi viszonyoknak megfelelően útátjárónként a vasútüzem-vezető határozza meg. A jelzőőr (jelzőőrök) a közúti jelzés adása közben csak a jelzésadásra előírt jelzőeszközt használhatja (használhatják). A tolatószemélyzet részére — veszélyelhárítást kivéve — jelzést, rendelkezést nem adhat (adhatnak).
- g) A sajátcélú vasúti pályahálózat használó telepén lévő útátjárókon át a tolatási sebesség legfeljebb 5 km/h lehet.
- h) A sajátcélú vasúti pályahálózat használó a saját munkavállalóit az útátjárókon történő közlekedés szabályaira köteles a munkavédelmi oktatások keretében kioktatni.

Mozdonyok mozgásának szabályozása, a mozdony megindítása

3.3.1.15. Az egyedül közlekedő mozdonyokat a tolatásvezető vagy az általa kijelölt tolatásban résztvevő köteles kísérni.

A tolatást végző mozdony mozdonyvezetője a tolatás előzetes engedélyezése után csak akkor indíthatja el mozdonyát, ha a mozgás megkezdésére:

- a tolatás vezetőjétől élőszóval engedélyt kap, vagy
- a tolatás vezetőjétől közvetlenül vagy továbbítás útján kézijelzést kap, vagy
- a biztosított, tolatási mozgást szabályozó jelzők Szabad a tolatás! jelzésével kap engedélyt:
 - a vasúti járműmérlegre történő ráhaladás esetén,
 - a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálása esetén.

A tolatóvágányút beállításának közlése

3.3.1.16. Ha a tolatás közben a váltót (váltókat) nem a tolatásvezető állítja, a váltót (váltókat) állító munkavállaló a kért vágányút beállítása után köteles a tolatás vezetője felé a tolatás megkezdéséhez vagy folytatásához szükséges tolatási mozgást szabályozó kézijelzést vagy élőszavas közleményt adni.

Azokat a váltókat, amelyek járműmegfutamodás, vagy bármilyen tolatással való veszélyeztetés ellen védelmet biztosítanak, a tolatás tartama alatt a védelmet nyújtó állásba kell állítani és tartani.

Ha a tolatás részére nem kell váltót állítani, a váltót állító dolgozó csak akkor köteles a tolatásvezető felé a tolatás megkezdéséhez vagy

folytatásához jelzést adni, ha az összekötő- vagy csatlakozó vasúti pálya felé irányuló tolatás a vágány Biztonsági határjelzőjén túl terjed.

Nem kell a vágányút beállítását kézijelzéssel közölni akkor, ha annak megtörténtét:

- a biztosított, tolatási mozgást szabályozó jelzők Szabad a tolatás jelzése jelzi, vagy
- a váltóállító dolgozó a tolatás vezetőjét a vágányút beállításáról előszóval értesíti.

A tolatásvezető csak a kézijelzés (kézijelzések), vagy a biztosított, tolatási mozgást szabályozó jelzők Szabad a tolatás jelzésének megfigyelése vagy az értesítés vétele után adhat engedélyt a tolatási mozgás megkezdésére vagy folytatására.

3.3.1.16.1. Ha a látási viszonyok lehetővé teszik, a tolatószemélyzet tagjai váltóra haladás előtt kötelesek megfigyelni a váltó helyes állását.

3.3.1.16.2. A mozdonyvezető csak akkor indíthatja el mozdonyát, ha a mozgás megkezdésére a tolatásvezetőtől előszóval engedélyt kap, vagy ha a munkáról történt előzetes tájékoztatás után a tolatásvezetőtől közvetlenül vagy továbbítás útján jelzést kap.

Tolatási sebesség

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

Tolatás közben nem szabad túllépni:

- emberi erővel végzett tolatás közben a lépésben haladó ember sebességének megfelelő sebességet,
- mozdollyal, egyéb vontatójárművel végzett tolatás közben legfeljebb 20 km/h sebességet,
- a tolatásvezető által közölt, az általánosan engedélyezett sebességnél (20 km/h) kisebb sebességet,
- a sajátcélnú vasúti pályahálózatra, a járművekre a hatóság által engedélyezett sebességet.

Az engedélyezett sebességet is csökkenteni kell akkor, ha erre az utasítások rendelkeznek, valamint akkor is, ha azt a biztonság szükségessé teszi.

Fékezési módok fékezése

3.3.1.18. Tolatás közben a vasúti járművek fékezése történhet, kézfékezéssel, a vasúti vontatójármű fékberendezésével vagy emberi erővel történő visszatartással. Megfutamodott járművek megállítására az Utasítás külön rendelkezést tartalmaz.

3.3.1.18.1. Bármely elegy tolatása csak a vontatójármű fékezésével akkor történhet, ha a tolatott járműveken személyek — a tolatószemélyzet kivételével — nem tartózkodnak, továbbá, ha:

- az elegy vagy szerelvény hossza 001-300 méter, és a tolatás sebessége legfeljebb 20 km/h,
- az elegy vagy szerelvény hossza 301-500 méter, és a tolatás sebessége legfeljebb 10 km/h.

3.3.1.18.2. Amennyiben tolatás során a szerelvény légfékjét működtetni fogják, akkor a mozgás megkezdése előtt egyszerűsített fékpróbát kell tartani.

A szerelvény valamennyi járművét a fővezetékhez kell csatlakoztatni, az egyszerűsített fékpróba a szerelvényben a fékezészeleptől legtávolabbi két légfékes jármű befékezési és oldási vizsgálatából áll.

Egyszerűsített fékpróbát csak a fékpróba szabályaira kioktatott, gyakorlati végrehajtására kiképzett munkavállaló(k) jogosult(ak) megtartani.

3.3.1.18.3. Fékezésre csak kipróbált, jól működő féket, kifogástalan fékezőeszközt szabad használni. Fékezés szempontjából kézifékesnek csak azt a járművet szabad tekinteni, amelynek kézifékje jól működik és azt a fékező személy saját testi épsége veszélyeztetése nélkül kezelheti.

Egy-egy vágánycsoporton tervezett első tolatási mozgás előtt a mozgatandó járművek kézifékjeit ki kell próbálni.

Kipróbálás alkalmával a kéziféket be kell húzni. Ezután meg kell győződni arról, hogy a féktuskók a kerekek futófelületéhez hozzászorulnak-e. Ezt követően a féket fel kell engedni, és meg kell győződni arról, hogy a féktuskók a kerekek futófelületétől eltávolodtak. A kézifék kipróbálása előtt légfékes kocsiknál a légfékoldó zsinór fogantyúját meg kell húzni.

3.3.1.18.4. Ha a vontatójármű fékberendezése nem működik jól, a járművet szolgálatképtelennek kell minősíteni, vele mozgást végezni vagy más járművet mozgatni nem szabad. Ha a kocsivontató vagy egyéb kocsimozgató berendezés fékezőkészüléke hibás, a berendezést működtetni nem szabad.

Ha a vasúti kocsi kézifékje nem működik jól, a járművet sem kézifékezésre kijelölni, sem a kézifékezést megkísérelni nem szabad. Az ilyen járművet mindkét hosszoldalán a fékállás felőli végén a kézifék használhatatlan bárcával meg kell bárcáztatni. A bárcázást az erre kiképzett, jogosult műszaki dolgozó végezheti. A használhatatlan kézifékre a bárcán egy kézifék jelet átszelő „X” jel rajza utal.

3.3.1.18.5. A tolatásvezető köteles kijelölni a fékezést végzőket és azt is, hogy a mozgatott járművek közül melyiket kell fékezni. Lehetőleg nagy fékező erőt képviselő járművet kell fékezésre kijelölni és fékezni. A tolatásvezető köteles rendelkezni arra is, hogy kézfékkal vagy más fékezőeszközzel kell a mozgatott járművet fékezni.

3.3.1.18.6. A fékezést végző munkavállaló a fékálláson köteles saját testi épségére ügyelni. Nem szabad sem kézfékezésre kijelölni, sem kézfékkal fékezni az olyan járművet, amelynek fékállásán a padló vagy a védőkorlát vagy a fékfeljáró lépcsője, fogantyúja hiányzik vagy hiányos.

3.3.1.18.7. Mozdonnyal végzett tolatáskor két elfoglalt fékhely között legfeljebb annyi távolságnak szabad lennie, hogy az egyik elfoglalt fékállásról a másik felé, valamint a mozdonyvezető az elfoglalt szomszédos fékállásról adott jelzéseket biztosan megfigyelhesse.

3.3.1.18.8. Robbanó áruval rakott kocsit fékezni csak elkerülhetetlen esetben szabad.

3.3.1.18.9. Javítás alatt álló vagy hiányos pályarészen, váltón, kitérő keresztezésén, vágánykeresztezésén a fékeket teljesen meghúzni — veszélyelhárítást kivéve — nem szabad, más módon történő fékezést is kerülni kell.

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

3.3.1.18.11. Tolatáskor a mozdony fékjét, valamint a mozgatott járművek fékjét is szükség szerint kell kezelni. Ha fékezés közben a kerék csúszni kezd, a féket többször kissé fel kell engedni, majd újból meg kell húzni.

3.3.1.18.12. Az 3.3.1.18. – 3.3.1.18.10. pontokban foglaltakon kívül a különféle mozgatóerővel történő tolatásra való tekintettel figyelembe kell venni a következőkben előírtakat is.

- a) Emberi erővel mozgatott járműveket kézfékjükkel kell fékezni. Ha az egyszerre mozgatni tervezett járművek között nincs kézfékkal fékezhető jármű, akkor emberi erővel való visszatartással kell a járművet fékezni.
- b) Rakománnyal összekapcsolt kocsikat csak a rakomány előírt rögzítése után szabad mozgatni. Ilyen kocsikat, valamint a merev kapcsolórúddal összekapcsolt rakott kocsikat tolni csak lépésben szabad.

- c) Merev kapcsolórúddal kapcsolt üres kocsikat mozgatni nem szabad, róluk a merev kapcsolószerkezetet mozgatás előtt le kell szerelni.
- d) Egyik végén hiányos ütközős járművet tolatás céljából csak az ép ütközők felőli végén szabad más járművel kapcsolni. Ilyen járművet hiányos ütközős végén csak a tolatás befejezése után — járműmegfutamodás megakadályozása céljából — szabad más járművel összekapcsolni. Ilyen járművet lehetőleg egyesével és emberi erővel kell mozgatni, más erővel is csak lépésben szabad mozgatni.
- e) Radioaktív anyagot tartalmazó kocsi fékállásán, valamint a kocsi közelében két méteren belül nem szabad huzamosabb ideig tartózkodni.
- f) Törött, de aláékelte hordrugós, továbbá kisiklott vagy más ok miatt üzemveszélyessé vált vagy futásképtelen járművel az arra kiképzett és jogosult műszaki munkavállaló engedélyével csak lépésben szabad mozgást végezni. Ilyen járművel csak a kijavítás céljából feltétlen szükséges mozgást szabad elvégezni.
- g) Kisiklott kocsit csak az arra kiképzett és jogosult munkavállaló által elvégzett műszaki vizsgálat után szabad mozgatni. A vágányról gépi erővel (pl. daruval) eltávolított, majd ismét a vágányra helyezett kocsik csak műszaki megvizsgálás után mozgathatók.
- h) Hőnfutott közforgalmú vasúti járművet csak az arra kiképzett és jogosult munkavállaló által történt megvizsgálás vagy helyreállítást követő engedély alapján szabad megrakni. Hőnfutott bármilyen járművet a hőnfutás megállapítása után olyan helyre kell állítani, ahol mozgatása lehetőleg elkerülhető és megjavításáig csak kényszerhelyzetben szabad mozgatni.
- i) Járművek egymással szemben lévő ütközőinek középvezetési között 8 cm-nél, keskeny nyomtávolságú sajátcélú vasúti pályahálózaton 6 cm-nél nagyobb magasságkülönbségnek lenni nem szabad.

3.3.1.18.13. A vontatójármű vezetője a tolatásvezetőtől élőszóval kapott rendelkezések alapján a tolatócsapat jelzései szerint végzi a járműmozgatásokat, szabályozza a sebességet.

A vontatójármű vezetője a mozgatott járművek fékjeinek kezelésére olyan időben köteles jelzést adni, hogy a megfelelő fékhatás a szükséges távolságra elérhető legyen. Ennek megítélése a vontatójármű vezetőjének kötelessége. A tolatócsapat a fékezést a vontatójármű vezetőjének hangjelzései szerint kötelesek végezni.

Ha a vontatójármű vezetője a sebességet nem szabályozza a helyzetnek megfelelően, vagy nem veszi figyelembe a tolatócsapat jelzéseit, vagy a rá vonatkozó más jelzéseket, a tolatócsapat a kézifékek kezelésével kötelesek a járműveket megállítani.

Emberi erővel, kocsitoló berendezéssel, vagy vasúti kocsivontató berendezéssel végzett tolatáskor a tolatásvezető élőszóval köteles az alkalmazandó sebességre és a fékezésre rendelkezni. Ha a tolatásvezető a mozgó járművek fékezésére kellő időben nem intézkedik, a tolatócsapat többi tagja köteles intézkedni vagy azokat fékezni.

Kézifékekkel történő tolatás

3.3.1.19. Kézifékes tolatásra csak olyan jármű alkalmas, amelynek kézifék berendezése a járművön kialakított fékállásról kezelhető.

A fékpróbát a továbbítandó járműveknél egyidejűleg külön-külön kell megtartani azoknak a dolgozóknak, akik a járműveket fékezni fogják.

Meg kell győződni arról, hogy:

- kézifék-kerék könnyen forgatható-e,
- a fékemeltyűk saruiban van-e ép, és határ alá nem kopott féktuskó.

A kézifék akkor működik szabályosan, ha:

- a kézifékezéskor a féktuskók a kerékabroncshoz egyenletesen és kellő erővel szorulnak,
- a kézifék oldásakor a féktuskók a kerekektől eltávolodnak.

Ha a megvizsgált járművek kéziféke hiányos vagy rossz, akkor másik kocsit kell a kézifékezésre kijelölni. Az újonnan kijelölt járműnél a vizsgálatokat az előzőek szerint kell elvégezni.

A mozdonyvezető teendői:

A kézifékekkel történő tolatáskor az Utasításban előírt, kellő időben adott hangjelzésekkel kell a vonatkísérőket a kézifékek kezelésére utasítani.

A tolatószemélyzet teendői:

A tolatószemélyzet köteles a kézifékeket úgy kezelni, hogy a kerekek meg ne csússzanak. A kézifékek kezelői a mozdonyvezető jelzéseit kötelesek követni. Kézifékekkel megállított tolatásnál a kéziféket addig kell befékezett állapotban tartani, amíg a mozdonyvezető közvetlenül az indulás előtt nem ad utasítást a fék feloldására.

Páros féksaru alkalmazása

3.3.1.20. Páros féksarut fékezésre üzemszerűen alkalmazni nem szabad. A páros féksaru a megfutamodott járművek megállítására szolgáló eszköz. Kezelését, használatát, tárolását és vizsgálatát KSZU-ban kell szabályozni.

3.3.2. Tolatás emberi erővel

3.3.2.1. Emberi erővel legfeljebb öt kocsi, maximum 84 tonna össztömegben, legfeljebb 2,5%-ig terjedő lejtőben és csak lépésben haladó ember sebességével szabad tolatni. A tolatáshoz a tolatás vezetőjén kívül annyi személy szükséges, ahány a mozgó kocsikat kézifékkal vagy féksaruval a tervezett helyen biztosan meg tudja állítani.

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

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

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

3.3.3. Tolatás mozdonnyal

A mozdonyok helyzete, mennyisége

3.3.3.1. Mozdonnyal végzett tolatás alkalmával a járműveket vagy tolni, vagy vontatni kell, de a tolatás történhet a járművek egyidejű vontatásával és tolatásával is.

Közúti-vasúti kételtű járművel történő járműmozgatás esetén a járműveket vagy csak húzni, vagy csak tolni lehet.

A mozdony személyzet jelenléte

3.3.3.2. A sajátcélú vasúti pályahálózaton tolatást végző mozdonyokon a mozdonyvezető tolatás közben egyedül végezhet szolgálatot.

3.3.3.2.1. A tolatási szünetekről a tolatásvezető köteles a mozdony személyzetet értesíteni. A mozdonyvezető tolatási szünetekben a tolatásvezetőtől kért engedéllyel eltávozhat a mozdonytól, ha az eltávozást a műszaki és üzemi előírások is megengedik.

A tolató személyzet jelenléte
--

3.3.3.3. Mozdonnyal történő tolatásban a mozdony személyzeten és a tolatásvezetőn kívül annyi munkavállalónak kell részt vennie, ahány a gyakorlat szerint mozgatott leghosszabb kocsisort és a sajátcélú vasúti pályahálózat helyi viszonyait tekintve a jelzések továbbítására, a járművek megállítására és a váltóállításra szükséges.

**Mozdonyokra vonatkozó
korlátozások**

3.3.3.4. Nem szabad mozdonnyal nem járható:
— vágányra,

— vágányrészre,
— vasúti járműmérlegre
mozdonnyal ráhaladni.

3.3.3.4.1. Vágánymegszakításos járműmérlegen közlekedtethető mozdony sebessége a mérlegen 5 km/h-nál nagyobb nem lehet.

3.3.3.4.2. Vasúti járműmérlegen nem szabad a mozdonnyal homokolni.

**A veszélyességi és az óvatos
tolatásra figyelmeztető
bárcák**

3.3.3.5. A veszélyességi és az óvatos tolatásra a 2. sz. mellékletben foglalt bárcák figyelmeztetnek.

**3.4. Teherkocsik tolatására vonatkozó tilalmak
és korlátozások 150 méternél kisebb ívsugarú
1435 mm nyomtávolságú vágányokon**

Beállítási korlátozások

3.4.1. A kocsi által bejárható legkisebb megengedett ívsugarat feltüntetik a kocsi hossztartójának bal oldalán mindazokon a négytengelyű teherkocsikon, amelyek $R = 35$ m sugarú ívbe nem állíthatók be. A felirat hiánya azt jelzi, hogy a kocsi fellazított csavarkapocccsal, vagy egyenként 35 m sugarú ívbe beállítható. Az ív külső és belső oldalán rendelkezésre álló ürszelvényt az ívpótlék figyelembe vételével ellenőrizni kell.

3.4.1.1. 150 méteres és ennél nagyobb ívsugarú vágányra (vágányrészre) nincs beállítási, besorozási vagy tolatási korlátozás.

3.4.1.2. 100 és 150 méter közötti ívsugarú vágányra (vágányrészre) beállítható:

- a) Külön engedély nélkül minden kéttengelyes és háromtengelyes kocsi, valamint minden olyan négy- vagy ennél több tengelyes kocsi, amelynek forgócsaptávolsága legfeljebb 10 méter, amennyiben a kocsira feliratozott megengedett legkisebb ívsugár értéke 100 méternél nem nagyobb.
- b) Külön engedéllyel a 10 méternél nagyobb forgócsaptávolságú négytengelyes vagy ennél több tengelyes kocsik, továbbá azok a 10 méternél rövidebb forgócsaptávolságú kocsik, amelyekre a feliratozott legkisebb megengedett ívsugár értéke 100 méternél

nagyobb. Az engedélyt a pályahálózat működtető területileg illetékes szervezete adja ki és közli a feltételeket.

3.4.1.3. 30 és 100 méter közötti ívsugarú vágányra (vágányrészre) beállítható:

2 tengelyes kocsi			
Ívsugar métertől- méterig	Kocsimennyiségi korlátozással egy kocsicsoportban legfeljebb méter tengelytávolságú	Kocsimennyiségi korlátozás nélkül legfeljebbméter tengelytávolságú	3 tengelyes vagy többtengelyes kocsi
állítható be			
1	2	3	4
80-100	8,00 —*	7,00 —	A pályahálózat működtető illetékes szervezetének egyszeri és mindenkorra szóló, vagy esetenkénti külön engedélyével és az által közölt feltételek megtartásával
60-80	6,00 —*	5,00 —	
40-60	5,00 —*	4,50 —	
30-40	4,00 — m és csak egyesével		

A táblázatban a *-gal jelzett szám azt jelenti, hogy az egycsoportban kiállított kocsik között — akár a csoportban több helyen is — a rovatban feltüntetett tengelytávolságú kocsikból legfeljebb 3 darab lehet egymás mellett.

**Besorozási korlátozások
150 méteresnél kisebb
ívsugarú vágányon
(vágányrészén)**

3.4.2. Biztosítani kell, hogy a 150 méternél kisebb ívsugarú vágányrészre egyébként beállítható egymás melletti kocsik tengelytáv-, valamint forgócsaptáv különbözete 2,5 méternél több ne legyen. Háromtengelyes kocsiknál a szélső tengelytávolság a mértékadó. E célból még a beállítás vagy tolatás megkezdése előtt ellenőrizni kell, hogy a két egymás mellé besorozott kocsi tengelytávolsága négy- vagy többtengelyes kocsiknál a forgócsaptávolság között mennyi a méretkülönbség.

3.4.2.1. Ha a beállítandó egymás mellett lévő vagy a mozgatóskor egymás mellé kerülő két kocsi tengelytávolsága, valamint forgócsaptávolsága között 2,5 méternél nagyobb a méretkülönbség, akkor a kocsikat vagy megfelelően rendezni kell, vagy pedig a beállítást (mozgatóskor) kell külön-külön végezni úgy, hogy kocsirongálás, ütköző összeakadás vagy kisiklás ne következzen be.

Ha kocsik beállítására külön fontossági sorrend van meghatározva, akkor a kocsikat külön-külön kell beállítani. Ha nincs fontossági sorrend meghatározva, akkor a kocsikat úgy kell rendezni, hogy a 8 méteres tengelytávú kocsik mellett csak 7 méteres tengelytávolságú és emellett 5 méteres tengelytávolságú kocsi legyen.

**Tolatasi korlátozások
150 méteresnél kisebb
ívsugarú vágányon
(vágányrészen)**

3.4.3. 150 méternél kisebb ívsugarú vágányrészre a kocsibeállítást lehetőleg vontatva és legfeljebb 5 km/h sebességgel szabad végezni.

3.4.3.1. Ha a korlátozás alá eső vágányrészre a járműveket tolva kell beállítani, a tolatás csak lépésben történhet úgy, hogy a mozgás bármilyen rendellenesség észlelésekor azonnal megállítható legyen.

3.4.3.2. A beállítást vagy tolatást úgy kell előkészíteni, hogy váratlan akadály miatt hirtelen fékezés rángatást, járműtorlódást, ütköző összeakadást vagy kisiklást ne okozzon.

3.4.3.3. Az ütközők magasságát az egy csoportban beállítandó kocsiknál még a korlátozás alá eső vágányrészre állítás előtt kell ellenőrizni. A besorozási korlátozás előírásai mellett ellenőrizni kell, hogy az egymás mellé besorozott járművek szemben lévő ütközőinek középvonalai között ne legyen 8 cm-nél nagyobb magasságkülönbség.

3.4.3.4. A kocsikat egymással és a vontatójárművel összekapcsolni a lehető leghosszabbra állított csavarkapoccsal kell.

3.4.3.5. A 150 méternél kisebb sugarú ívekben a kocsik össze- és szétkapcsolására a hatóság által engedélyezett ún. vendég csavarkapocsos készüléket lehet alkalmazni, melynek használatát a KSZU-ban kell szabályozni.

Egyéb előírások

3.4.4. A vasútüzem-vezető vagy megbízottja a munkavállalókkal köteles közölni, hogy a sajátcélú vasúti pályahálózaton 150 méternél kisebb ívsugarú vágány (vágányrész) van-e, és az milyen ívsugarú és hol található.

Ha valamely vágánynak csak a végső szakaszán van 150 méternél kisebb sugarú ív, akkor azt a helyet, ahonnan a korlátozást alkalmazni kell, az ívsugar feltüntetésével táblával, felirattal meg kell jelölni.

3.4.4.1. A vasútüzem-vezető vagy megbízottja a 150 méteresnél kisebb sugarú ívben lévő vágányrészeken történő tolatásokat, az oda vonatkozó tilalmak és korlátozó rendelkezések megtartása, az ürszelvény biztosítása szempontjából, ezeken kívül a fenntartásra vonatkozó előírások megtartása érdekében köteles fokozottan ellenőrizni.

3.5. JÁRMŰKAPCSOLÁSOK

Kapcsolókészülékek

3.5.1. A járművek összekapcsolása történhet:

- csavarkapoccsal,
- középütközős önműködő kapcsolókészülékkel,
- középütközős nem önműködő kapcsolókészülékkel,
- kombinált ütköző- és vonókészülékkel,
- merev kapcsolórúddal,
- rakománnyal,
- szükségkapcsolással,
- segély-vonókészülékkel.

Kapcsolás csavarkapoccsal

3.5.2. Összekapcsolás előtt a csavarkapcsot— ha szükséges —, meg kell hosszabbítani, majd a kengyelt a másik jármű vonóhorgára kell akasztani és a csavarkapcsot az ütközők érintkezéséig össze kell húzni. Ha összekapcsolás alkalmával az ütközők már érintkeznek: a csavarkapcsot az ütközők érintkezéséig, a csavarkapocs vízszintes helyzetéig össze kell húzni. Ezt laza kapcsolásnak nevezzük. A csavarkapocs fogantyújának még kétszeri körülforogatásával szoros kapcsolás jön létre.

Szorosan kell kapcsolni:

- személyekkel elfoglalt kocsikat, mozdonyokat egymással és a szomszédos járművekkel,
- élőállattal, robbanó áruval, darabáruval rakott kocsikat egymással és a szomszédos járművekkel,
- egy kocsi hosszát meghaladó tárgyakkal rakott kocsikat a védőkocsijukkal,
- kombinált ütköző- és vonókészülékkel is ellátott járművek csavarkapoccsal történő kapcsolásakor.

Tolatások alkalmával a járműveket általában lazán kell összekapcsolni, 150 méternél kisebb sugarú íves pályarészen történő tolatáskor azonban teljesen laza kapcsolást kell alkalmazni minden járműnél, azaz a kapcsolószerkezetet a lehető leghosszabbra kell állítani.

3.5.2.1. Olyan járművek szoros kapcsolásakor, amelynek ütközőtokján megszakított sárga körben sárga szám van (ún. munkaemésztő ütközőkészülék): a csavarkapocs fogantyúját addig kell körülforogatni, ameddig azt az ütközőszerkezet megengedi.

3.5.2.2. A kapcsolásra nem használt csavarkapcsot fel kell akasztani az erre a célra rendszeresített tartóhorogra, ennek hiányában a szabad vonóhorogra. Ha nincs sem tartóhorog, sem vonóhorog, akkor a csavarkapcsot teljesen össze kell húzni.

Szétkapcsolás előtt az állva maradó járműveket a megfutamodás ellen biztosítani kell.

Kapcsolás középütközős önműködő kapcsolókészülékkel
--

3.5.3. Középütközős önműködő kapcsolókészülékkel felszerelt járműveknél csak az összekapcsolás történik önműködően.

A járműveket a hossztartó végén lévő emeltyűnek a másik jármű felé fordításával kell szétkapcsolni. Ha tolatás közben nincs szükség arra, hogy a járművek összekapcsolódjanak, a hossztartó végén lévő emeltyűt középállásban kell tartani.

A járművek össze- vagy szétkapcsolt állapotáról az önműködő kapcsolón lévő ellenőrző nyelv megtekintésével lehet és kell meggyőződni. Az ellenőrző nyelv:

- összekapcsolt állapotban nem látható,
- szétkapcsolt állapotban látható.

Az önműködő középütközős járműveket szétkapcsolni csak elkerülhetetlen esetben (pl. kocsisérülés, baleset, tűz, stb.) szabad. Azonban ilyen esetben sem szabad a másik vágányra úgy megosztani, hogy ott vegyesen legyenek oldalütközős és középütközős kocsik. A szétkapcsolt kocsikat az eredeti állapotnak megfelelően kell összeállítani.

A kocsikat csak lépésben, legfeljebb 5 km/h sebességgel szabad mozgatni és azokat a tolatószemélyzetnek állandóan figyelnie kell. Rakodási tetők, oldalrakodók, rakodóberendezések előtt meg kell állni és meg kell vizsgálni az elhaladás lehetőségét. A vizsgálat elvégzése után lépésnél kisebb sebességgel lehet elhaladni a létesítmény mellett.

A tengelyátszerelt önműködő középütközős széles nyomtávolságú kocsik tolatásával kapcsolatos előírásokat KSZU-ban kell szabályozni.

Kapcsolás középütközős nem önműködő kapcsolókészülékkel
--

3.5.4. Középütközős nem önműködő kapcsolókészülékkel felszerelt keskeny nyomtávolságú járművek kapcsolása

kapcsolótaggal történik. Összekapcsoláskor az egyik kocsin lévő kapcsolótagot a másik kocsi ütközőfejében kell elhelyezni és ott csapszeggel rögzíteni.

3.5.4.1. Csak álló járműveket szabad szétkapcsolni. Az összekapcsolás azonban történhet álló és mozgó járműveknél egyaránt.

Álló járműre történő rájárás előtt a kapcsolótagot az ütközőfejből ki kell venni, majd rájárás és megállás után az ütközőfej lemezei között helyére kell csúsztatni és ott a csapszeggel rögzíteni.

Mozgás közben csak nagyon lassan haladó és egyenes pályarészen lévő olyan járműveket szabad összekapcsolni, amelyeknél a kapcsolás felőli oldalon nincsen homlokgerendán túl érő fékállás, rakomány. Ha azonban a homlokgerendán túl érő fékállással felszerelt járművön hosszabbított kapcsolóberendezés van: a jármű egyenes pályarészen mozgás közben is összekapcsolható.

Mozgó járművek összekapcsolásakor az egyik koci ütközőfejében lévő kapcsolótagot zászlónyéllel vagy az ütközőfejben lévő emelőlappal meg kell emelni és a másik koci ütközőfejébe irányítani.

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

Kapcsolás kombinált ütköző- és vonókészülékkel
--

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

3.5.5.1. A kombinált ütköző- és vonókészülékkel rendelkező járművek között az önműködő központi vonó-ütközőkészülékkel történő járműkapcsolást a 3.5.3. pontban előírtak szerint kell végrehajtani. A járművek össze- vagy szétkapcsolt állapotáról az önműködő kapcsolószerkezet oldalán lévő, felső részén vörös színű ellenőrző nyelv megtekintésével lehet és kell meggyőződni. Szétkapcsolt állapotban a vörös színű ellenőrző nyelv vízszintesen, összekapcsolt állapotban függőlegesen áll.

3.5.5.2. A kombinált ütköző- és vonókészülékkel rendelkező jármű és az oldalütközőkkel, valamint hagyományos csavarkapoccsal rendelkező jármű közötti járműkapcsolás csak akkor végezhető, ha a járművek álló helyzetben vannak és a kapcsolandó járművek ütközői összeérnek. A járműkapcsolás elvégzése céljából a kapcsolást végző munkavállaló minden esetben az oldalütközőkkel és hagyományos csavarkapoccsal rendelkező jármű ütközői alatt lehajolva, a jármű mellgerendáján lévő fogantyúba megkapaszkodva köteles a járművek közé menni és onnan kijönni. A járműkapcsolás során be kell tartani a 3.5.2. és 3.5.11. pont előírásait is.

**Kapcsolás merev
kapcsolórúddal**

3.5.6. Merev kapcsolórúdat kell alkalmazni két koci között, ha a rakomány két kocsin fekszik és a kocsikat nem lehet csavarkapoccsal, önműködő kapcsolókészülékkel vagy középütközős nem önműködő kapcsolókészülékkel összekapcsolni.

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

3.5.6.1. A járműveket mindenkor az erre kiképzett dolgozó köteles merev kapcsolórúddal össze- és szétkapcsolni.

Kapcsolás rakománnyal

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

Részletes előírásokat a Rakodási Szabályok tartalmazzák.

Szükségkapcsolás

3.5.8. Szükségkapcsolást a mozdonyvezető köteles létesíteni. A szükségkapcsolás létesítésében a kocsirendezők kötelesek közreműködni.

Mozdonyok kapcsolása

3.5.9. Munkabiztonsági szempontból a villamos mozdony összekapcsolásakor mindig a másik jármű csavarkapcsát, nem villamos mozdony összekapcsolásakor a mozdony csavarkapcsát kell kapcsolásra használni. Abban az esetben, ha a villamos mozdonnyal történő összekapcsoláskor a másik jármű csavarkapcsa használhatatlan (sérült), akkor a villamos mozdony csavarkapcsát csak a mozdony feszültségmentesítése után szabad kapcsolásra használni. A villamos mozdony mozdonyvezetője a járműkapcsolást végző dolgozót köteles értesíteni a jármű tényleges feszültségmentesítéséről.

Más alkatrészek kapcsolása

3.5.10. Lógó féktömlőt még átmenetileg sem szabad megtűrni. Szétkapcsolás után a féktömlőket azonnal el kell helyezni az ürkapcsolaton.

3.5.10.1. A járművek összekapcsolása után — ha arra szükség van — össze kell kapcsolni a féktömlőket is. A szétkapcsolást fordított sorrendben kell végezni.

3.5.10.2. Féktömlők összekapcsolásakor mindig meg kell győződni, hogy a kapcsolófejekben a tömítőgyűrűk megvannak-e, épek-e. Mindig csak egy-egy légfék csatlakozó tömlőt szabad összekapcsolni.

3.5.10.3. A féktömlők összekapcsolása után a járműveken lévő fővezetékkel záró váltót mind a két járműnél egyszerre kell kinyitni, szétkapcsolás előtt pedig egyszerre elzárni.

Eljárás járművek kapcsolásakor

3.5.11. Csak álló helyzetben lévő vasúti járműveket szabad össze- vagy szétkapcsolni.

Ha a kapcsolandó járművek ütközői összeérnek, egyik kézzel meg kell kapaszkodni a jármű mellgerendáján lévő fogantyúba, és az ütközők alatt lehajolva kell a járművek közé menni és onnan kijönni. A járművek álló helyzetben történő kapcsolása érdekében kéziféket, földről kezelhető orsós féket vagy rögzítősarut kell használni. A járművek összekapcsolása után a kéziféket, a földről kezelhető orsós féket fel kell oldani, a megfutamodás elleni eszközöket haladéktalanul el kell távolítani. A mozdonyvezető köteles a mozgást beszüntetni, ha mozgó járművek közé munkavállaló belépését észleli.

Nem szabad rögzítősarut használni:

- váltókon, keresztezéseken,
- sínkoronáig feltöltött és lekövezett vágányokon, szöghevederes sínkötéseken,
- sajátcélú vasúti pálya pályafelügyeletét ellátó szervezet által kijelölt helyeken és
- ahol a KSZU tiltja.

A járművek álló helyzetben történő kapcsolása céljából az állva tartáshoz a sínrendszernek megfelelő rögzítősarut a szükségletnek megfelelő mennyiségben, a KSZU-ban kijelölt helyen kell készletben tartani.

A rögzítősaruk elhelyezésére összetolás, rájárás előtt a tolatásvezető ad rendelkezést. Rájáráskor, összetolásakor a sebességet úgy kell szabályozni, hogy az álló jármű (járműcsoport) jelentősen ne mozduljon el álló helyzetéből.

Járműkapcsolást, fékezést végző, valamint vontatóköteles tolatáskor a munkavállalók védőkesztyűt kötelesek viselni.

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

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

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

3.5.11.2. Bejárással végzett tolatás alkalmával a járműveket csak akkor szabad szétkapcsolni, ha azokat megfutamodás ellen biztosították.

3.5.11.3. Csavarkapoccsal történő kapcsolás alkalmával a csavarkapcsot a kengyel végétől távolabbi helyen kell megfogni úgy, hogy a kapcsolást végző munkavállaló kezei ne kerüljenek a kengyel és a vonóhorog közé.

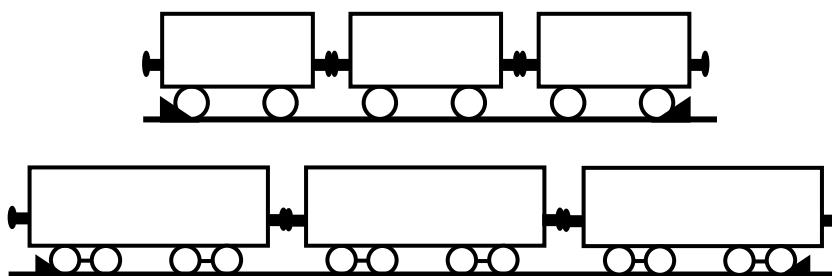
3.5.11.4. Középutközös, nem önműködő kapcsolókészülékkel felszerelt járművek kapcsolása kapcsolótaggal történik.

3.6. VÉDEKEZÉS JÁRMŰMEGFUTAMODÁSOK ELLEN

Védekezés sajátcélú vasúti pályára érkezett vonatnál, menetnél, valamint tolatás befejezése után

3.6.1. Sajátcélú vasúti pályára érkezett vonatnál, menetnél és tolatás befejezése után a következők szerint kell védekezni járműmegfutamodás ellen:

- a) A váltókat — tekintet nélkül arra, hogy a vágányon vannak-e járművek, vagy nincsenek — ha lehetséges, terelő csonkavágányra vagy más alkalmas vágány felé kell állítani.
- b) A vágányzáró sorompókat és a kisiklasztósarukat a vágányra kell helyezni és ott rögzíteni kell.
- c) A vágányokon lévő járműveket Biztonsági határjelzőn belül össze kell kapcsolni és rajtuk valamennyi kéziféket, rögzítőféket meg kell húzni. Csak elkerülhetetlen esetben (pl. rakodás miatt) szabad a vágányon össze nem kapcsolt járműveket hagyni.
- d) Az összekapcsolt járműcsoportok kerekei alá 2,5‰-es esésig a szabad ütközők felőli oldalon 1-1 alátétfát vagy rögzítősarut kell helyezni (68. ábra).



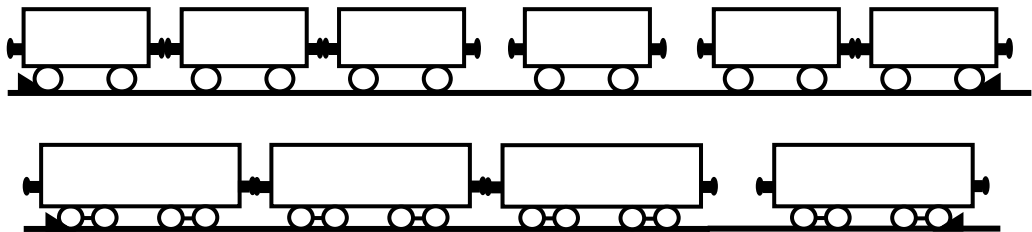
68. ábra

- e) Egyedül álló jármű kerekei alá a szabad ütközők felől 1-1 alátétfát vagy rögzítősarut kell helyezni (69. ábra).



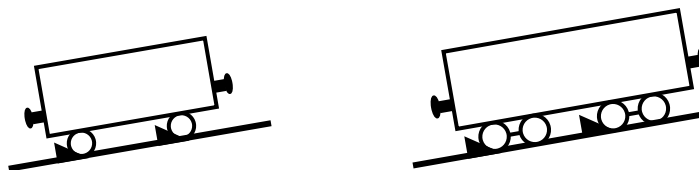
69. ábra

- f) A megfutamodás elleni biztosításra a kulccsal lezárható kocsifogó alátét is alkalmazható.
- g) Legfeljebb 2,5‰-es lejtőben fekvő vágányon, egyedül álló járművek, járműcsoportok esetén a két szélső jármű szabad ütközői felől 1-1 db alátétfát vagy rögzítősarut kell elhelyezni (70. ábra).



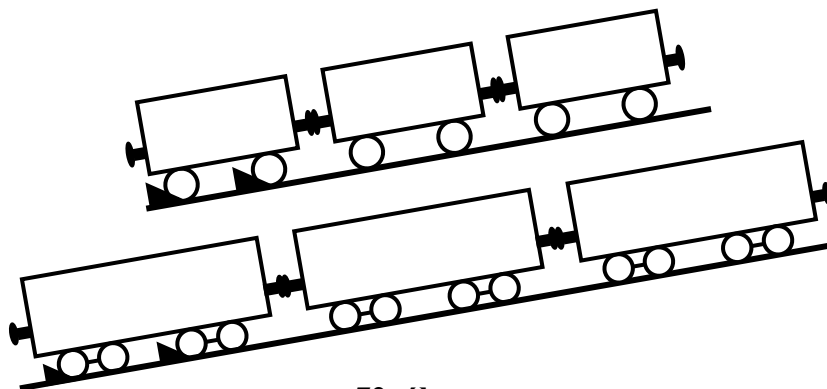
70. ábra

- h) A 2,5‰-nél nagyobb esésben lévő vágányon rakodás és kocsitárolás csak az engedélyező hatóság engedélye alapján végezhető, ebben az esetben a járműveket az alábbiak szerint kell járműmegfutamodás ellen biztosítani:
- az egyedül álló jármű kerekei alá az esés iránya felől 2 db alátétfát vagy rögzítősarut kell elhelyezni (71. ábra),



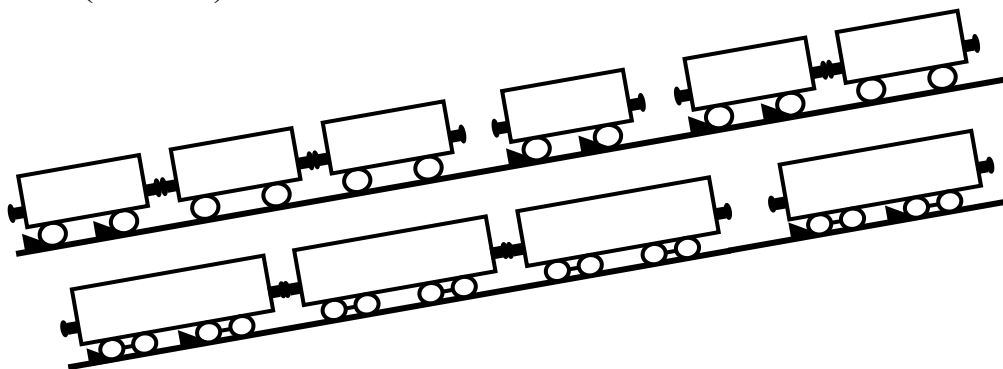
71. ábra

—a járműcsoport szélső járművének kerekei alá az esés iránya felől 2 db alátétfát vagy rögzítősarut kell elhelyezni (72. ábra),



72. ábra

—az egyedül álló járművek, továbbá az összekapcsolt járműcsoportok szélső járműveinek kerekei alá külön-külön, az esés iránya felől 2 db alátétfát vagy rögzítősarut kell elhelyezni (73. ábra).



73. ábra

3.6.1.1. Az alátétfákat, rögzítősarukat szorosan kell a kerekek alá helyezni.

A megfutamodás elleni védekezésre a sínkoronáig feltöltött és bekövezett vágányokon rögzítősarú helyett alátétfát vagy kulccsal lezárható kocsifogó alátétet kell alkalmazni.

Forgóvázak kocsik esetén az alátétfákat, rögzítősarukat a forgóváz szélső tengelyeinek kerekei alá kell elhelyezni a szemléltető ábrának megfelelően.

Az ütközőbakig vagy a földkúpig tolt kocsit(-kat) az ütközőbak vagy a földkúp felől nem kell megfutamodás ellen biztosítani.

Védekezés mozdonymnál

3.6.2. Mozdonyok esetében a mozdonyvezető által kezelt kézi-, rögzítőfékkel vagy rugóerőtárolós fékkel kell védekezni a megfutamodás ellen. Olyan mozdony esetén, ahol a kézi-, rögzítőfék vagy rugóerőtárolós fék használhatatlan, a megfutamodás megakadályozására rögzítősarukat kell használni (3.6.1.). A rögzítősarukat az esés mértékétől és irányától függően azon kerekek alá kell elhelyezni, ahol azok elhelyezését homokoló vagy egyéb alkatrész nem akadályozza.

Amennyiben a vontatójármű vezetője eltávozik a járműről, minden esetben gondoskodni kell annak megfutamodás elleni védelméről. Az állvatartás módját az Üzemi Naplóban elő kell jegyezni.

Felelősség a megfutamodás elleni biztosításért

3.6.3. Tolatás közben és a tolatás befejezése után a tolatószemélyzet köteles a járműveket megfutamodás ellen biztosítani. Tolatás befejezése után azonban a megfutamodás elleni biztosítás végrehajtását a tolatásvezetőn kívül KSZU-ban helyi felügyelettel megbízott munkavállaló is köteles ellenőrizni és a hiányosságokat pótolni.

Ugyanígy kell eljárni abban az esetben is, ha a sajátcélú vasúti pályahálózaton a tolatást a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalói végezték. A megfutamodás elleni biztosításról a sajátcélú vasúti pályahálózatra kirendelt vasúti munkavállaló is köteles meggyőződni.

A mozdonyok megfutamodás elleni biztosításáért a mozdonyvezető felelős.

3.6.3.1. Vihar közeledésekor, továbbá a sötétség beállta előtt, valamint akkor, ha a távolbalátás korlátozott, a KSZU-ban a helyi felügyelettel megbízottak kötelesek a megfutamodás elleni biztosításról külön meggyőződni és szükség esetén további biztosításról gondoskodni.

A megfutamodott járművek megállítása

3.6.4. A KSZU-ban meghatározott helyen és mennyiségben a sajátcélú vasúti pályahálózat használó a megfutamodott járművek megállítására páros féksarut köteles hozzáférhető helyen tartani. A járművek megállítására 2 db egy vonalba helyezett féksaru is felhasználható.

A páros féksarut csúcsával a megfutamodott jármű elé úgy kell a vágányra helyezni, hogy összekötőródja a sínszálakra merőlegesen helyezkedjék el.

3.6.4.1. A megfutamodott járművek előtt a váltókat szabad vágányra vezető állásba kell állítani. Ha ilyen vágány nincs és a páros féksarúval a megfutamodott járműveket nem sikerült megállítani, valamelyik csúccsal szemben érintett váltó feles állásba történő állításával a járművet ki kell siklatni.

A megfutamodott járművek megállítására vonatkozó részletes előírásokat KSZU-ban kell rögzíteni.

3.7. KOCSISÉRÜLÉSEK

Kocsisérülések bejelentése

3.7.1. A sajátcélú vasúti pályahálózaton rakodás vagy tolatás közben megsérült kocsikat a sajátcélú vasúti pályahálózat használó a kocsi tulajdonos/használó felé köteles bejelenteni.

A kizárólag belső vasútüzemi szállítási célokat szolgáló járművek sérülése esetén követendő eljárást a KSZU-ban kell szabályozni.

Törött hordrugójú kocsi

3.7.2. Törött hordrugójú kocsit csak arra kiképzett, jogosult műszaki munkavállaló engedélyével szabad mozgatni.

Sérülési bárcák

3.7.3. A tolatás vagy rakodás közben megsérült vasúti járműveket arra kiképzett, jogosult műszaki munkavállalók sérülési bárcákkal látják el, és ezeket a bárcákat csak ezen munkavállalók távolíthatják el a járművekről.

3.7.3.1. A sérülési bárcákat a jármű mindkét oldalán az arra kijelölt helyre ragasztják fel. Üres teherkocsiknál a bárcákat a bárcatartóban is elhelyezhetik.

3.7.3.2. A bárcákon közölt parancsokat, esetleges tájékoztatást (pl. a fék hasznavehetetlen) mind a rakodást, mind a tolatást végzők kötelesek tudomásul venni, és annak megfelelően eljárni.

3.7.3.3. A sérülési bárcákat a 3. sz. melléklet tartalmazza.

3.8. KISIKLOTT JÁRMŰVEK

Kisiklott jármű

3.8.1. Kisiklottnak kell tekinteni az olyan járművet:

- amely a vágányról egy vagy több kerekével vagy tengelyével lelépett,
- amelynél egy vagy több kerék vagy tengely a vágányról lelépett, később azonban ismét a vágányra került,
- amely átugrotta a féksarut, rögzítősarut, de a vágányon maradt,
- amelynek kerékpárjai más-más vágányra futottak.

3.8.1.1. A kisiklott jármű futóképességét műszaki munkavállaló köteles megvizsgálni és csak az általa adott engedély alapján szabad azt mozgatni.

3.8.1.2. Vágányról gépi erővel (pl. daruval) eltávolított, majd ismét a vágányra helyezett járműveket csak műszaki megvizsgálás után szabad mozgatni.

3.9. MÉRLEGELÉS VASÚTI JÁRMŰMÉRLEGEN

Általános előírások

3.9.1. Vasúti járműmérlegen történő járműmozgatást és a mérlegelést a KSZU-ban kell szabályozni.

3.10. LASSÚMENETEK, VÁGÁNYZÁRÁSOK

Lassúmenetek

3.10.1. A sajátcélú vasúti pályahálózat vagy egy részének műszaki állapota szükségessé teheti az engedélyezett legnagyobb sebesség állandó, vagy átmeneti időre szóló csökkentését. Ennek megfelelően a lassúmenetek lehetnek állandó és ideiglenes jellegűek.

3.10.1.1. Az állandó jellegű lassúmenetekről a vasútüzemi munkavállalókat a KSZU-ban és a lassúmenet bevezetésekor Parancskönyvben, az ideiglenes lassúmenetekről Parancskönyvben és a szolgálatra jelentkezéskor kell tájékoztatni.

Ha a lassúmenetet olyan vágányon rendelik el, amelyen vonat, menet is közlekedhet, vagy a kiszolgáló vasúti társaság személyzete is végezhet tolatást, akkor erről a kiszolgáló állomást is értesíteni kell a vágány és a szelvényszám pontos feltüntetése mellett, közölve az alkalmazható sebességet is. Az értesítést írásban kell adni. Az értesítés módját a KSZU-ban és az ÜVU-ban kell mindenre kiterjedően szabályozni.

3.10.1.2. Ha a sajátcélú vasúti pályahálózat használó a saját kocsirakományú küldeményeit a kiszolgáló állomás erre a célra kijelölt vágányán veszi, valamint adja át, az átadó-átvevő vágányokon, a csatlakozó, valamint az összekötő vasúti pályán elrendelt állandó vagy ideiglenes lassúmenetekről a vasútüzem-vezetőt írásban értesíteni kell, aki a 3.10.1.1. pontban leírtak szerint értesíti a vasútüzemi munkavállalókat.

3.10.1.3. A csatlakozó-, összekötő vasúti pályára, a sajátcélú vasúti pályahálózat vonat, menet fogadására kijelölt vágányára elrendelt sebességkorlátozás(ok) a Lassúmenet-jelzőkkel megjelölt hosszra (hosszokra) érvényes(ek). A sajátcélú vasúti pályahálózat egyéb vágányaira elrendelt sebességkorlátozás(ok) a vágány(ok) teljes hosszára érvényes(ek).

3.10.1.4. Az a vasútüzemi munkavállaló, aki sérült pályarészt fedez fel, köteles a KSZU-ban előírt munkavállaló részére azonnal jelentést tenni, függetlenül attól, hogy a további intézkedések megtétele a pályahálózat működtető vagy a sajátcélú vasúti pályahálózat használó kötelessége. Ha a vágány vagy pályarész a sérülés ellenére még járható, azon legfeljebb 5 km/h sebesség alkalmazható mindaddig, amíg a pályafelügyeletet ellátó szakember ettől magasabb sebességet nem engedélyez.

Ha a felfedező nem tud a járhatóság felett dönteni, akkor a vágányt vagy a pályát a forgalomból ki kell zárni, a helyzet tisztázásáig nem szabad rajta vonatot, menetet közlekedtetni, tolatást végezni. A megállapító köteles azonnal arról is gondoskodni, hogy a sérült vágányrészre járművet ne bocsássonak. Ugyanígy köteles eljárni a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalója is.

Az értesített dolgozó a vett jelentés után azonnal köteles a helyzetet tisztázni, és a pályafelügyeletet ellátót értesíteni. Mind a kizárás tényéről, mind az 5 km/h sebességkorlátozásról a vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalókat, szükség esetén a kiszolgáló állomást értesíteni kell.

Vágányzárak

3.10.2. Elzárt vágányon vagy vágányrészen vasúti járműmozgást végezni nem szabad.

Előre látott vágányzár

3.10.3. Ha a sajátcélú vasúti pályahálózaton szükségessé váló munka elvégzése csak vágányzár keretében valósítható meg, akkor azt kellő időben tervezni kell.

Előre nem látott vágányzár

3.10.4. Ha a vágányzárra előre nem látott ok miatt van szükség, az a vasútüzemi munkavállaló, aki azt megállapítja, köteles a KSZU-ban előírt munkavállaló részére azonnal jelentést tenni, függetlenül attól, hogy a további intézkedések megtétele a pályafelügyeletet ellátó szervezet vagy a sajátcélú vasúti pályahálózat használó kötelessége. Az előre nem látott vágányzár szükségességét megállapító munkavállaló köteles arról is gondoskodni, hogy a járhatatlan vágányra, vágányrészre járművet ne bocsássonak. Ugyanígy kell eljárnia az érintett vágányok pályafelügyeletét ellátó munkavállalónak is.

Az értesített dolgozó az előre nem látott ok miatt szükségessé váló vágányzárról kapott jelentés után azonnal köteles a helyzetet tisztázni, és annak megfelelően intézkedni.

Értesítési kötelezettség

3.10.5. Ha a vágányzárra olyan vágányon kerül sor (pl. csatlakozó- vagy összekötő vasúti pálya) amely lehetetlenné teszi a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálását, akkor a sajátcélú vasúti pályahálózat felügyeletét ellátó szervezet erről a sajátcélú vasúti pályahálózat használatát kellő időben írásban értesíteni köteles.

Az értesítési kötelezettség akkor is fennáll, ha a kiszolgáló állomáson lévő átadó-átvevő vágányon van vágányzár.

3.10.5.1. Ha a vágányzár a sajátcélú vasúti pályahálózat használó olyan vágányán kerül sor, ahol a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalói is tolathatnak vagy a kiszolgálás közben érinthetik, akkor a vágányzárról a KSZU-ban előírt dolgozó a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevőjét köteles írásban értesíteni.

3.10.5.2. Ha a sajátcélú vasúti pályahálózat bármely olyan vágányán van vágányzár, amelyen csak vasútüzemi munkavállalók végeznek tolatást, akkor őket a megváltozott helyzetről a vasútüzem-vezető vagy megbízottja Parancskönyvben és szolgálat átadáskor szóban is köteles tájékoztatni. Ugyanígy kell tájékoztatni a munkavállalókat akkor is, ha a sajátcélú vasúti pályahálózat használó a saját kocsirakományú küldeményeit a kiszolgáló állomáson veszi, adja át.

3.10.5.3. A sajátcélú vasúti pályahálózat, valamint a csatlakozó-, összekötő vasúti pálya pályafelügyeletét ellátó szervezet, a sajátcélú vasúti pályahálózat használó vasútüzem-vezető vagy megbízottja, valamint a kiszolgáló állomás közötti, egymásnak szóló értesítéseket írásban kell adni. Az értesítésben közölni kell, hogy hol, mely pályán (vágányokon, vágányrészen), milyen okból, mikortól, meddig (év, hónap, nap, óra, perc) zárják el a pályát, továbbá közölni kell a vágányzár miatt szükségessé váló különleges intézkedéseket is. Ugyanakkor közölni kell a másik fél részéről teendő különleges intézkedéseket is. Az értesítés vételéről írásbeli nyugtázást kell kérni és adni. Az írásbeli nyugtázás beérkezéséig az előre látott vágányzárt megkezdeni nem szabad.

A vasútüzem-vezető vagy megbízottja a munkavállalókat Parancskönyvben és a munka megkezdése előtt előszóval is köteles a vágányzárról értesíteni. Az értesítésben fel kell hívni a munkavállalók figyelmét mind a pályafelügyeletet ellátó szervezet, mind a saját részéről a vágányzárral kapcsolatban előírt különleges teendőkre is.

A szükséges értesítéseket és intézkedéseket kellő időben kell adni és megtenni.

Az elzárt pálya fedezése

3.10.6. Ha a vágányzár az összekötő-, csatlakozó vasúti pályán van, a fedezést a kiágazási váltó után a két sínszál közé kitűzött Megállj jelzővel és a vasúti pálya menetirányt tekintve a jobb oldalán általános fékúttávolságra kitűzött Megállj jelző előjelzőjével kell végrehajtani. Az összekötő- vagy a csatlakozó vasúti pálya túlsó végén a Megállj jelzőt a sajátcélú vasúti pályahálózat szétágazási (kiágazási) váltója után kell kitűzni úgy, hogy a belső tolatási mozgásokat a jelző lehetőleg ne akadályozza.

Ha a vágányzárat a sajátcélú vasúti pályahálózat valamelyik vágányára rendelték el, a Megállj jelzőt a vágány mindkét végén, a két sínszál közé, a Biztonsági határjelzővel egyvonalban kell kitűzni.

A sajátcélú vasúti pályahálózat rakodóvágányán vasúti járműmérleg vagy más rakodóberendezés javítása, átalakítása miatt szükséges vágányzár elrendelése esetén a Megállj jelzőt a fedezendő pont előtt mindkét irány felől 50 méter távolságra kell elhelyezni. Szükség esetén talpfa torlaszt is alkalmazni kell. A Megállj jelzőt a két sínszál közé kell kitűzni.

Az előírt jelzőeszközök kitűzéséért az a szervezet a felelős, aki a vágányzárban munkát végezni vagy végeztetni fog.

A vágányzár megkezdése, megszüntetése
--

3.10.7. Előre látott vágányzárt elrendelni és megszüntetni, előre nem látott vágányzárt pedig megszüntetni mindenkor a sajátcélú vasúti pályahálózat, az összekötő-, csatlakozó vasúti pálya pályafelügyeletét ellátó szervezet vagy a sajátcélú vasúti pályahálózat használó vasútüzem-vezetője vagy megbízottja jogosult és köteles, aszerint, hogy az érdekelt pálya melyik fél tulajdonában van.

Ha a vágányzár elrendelése során meghatározták a befejezés időpontját is, a vágányzár megszüntetésére ez az időpont a mérvadó. Ha a meghatározott időpontban a vágányzárat nem lehet megszüntetni, akkor a vágányzárat kezdeményező (a pályafelügyelet ellátó szervezet vagy vasútüzem-vezető vagy megbízottja) a megszüntetés tervezett időpontja előtt köteles mindazokat értesíteni a vágányzár meghosszabbításáról, akiket az elrendelésről értesítenie kellett.

Ha a vágányzár elrendelésekor nem határozták meg a befejezés időpontját, akkor a vágányzárat mindaddig érvényesnek kell tekinteni, amíg annak megszüntetését valamennyi érdekelttel nem közölték.

Valamennyi vágányzár tényleges befejezéséről a vágányzárat elrendelő (a pályafelügyelet ellátó szervezet vagy a vasútüzem-vezető vagy megbízottja) értesíteni köteles azokat, akiket a vágányzár elrendeléséről értesítenie kellett.

A vasútüzem-vezető vagy megbízottja vágányzár megkezdésekor és befejezésekor köteles a helyszínen tartózkodni.

A sajátcélú vasúti pályahálózaton több műszakban történő üzemelés esetén a szolgálat átadása alkalmával a szolgálatra jelentkező személyzetet a vágányzárról és az azzal kapcsolatos szükséges teendőkről is értesíteni kell.

3.11. FELSŐVEZETÉKES VILLAMOS VONTATÁSÚ SAJÁTCÉLÚ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATRA VONATKOZÓ KÜLÖNLEGES RENDELKEZÉSEK

3.11.1. A felsővezetékes villamos vontatású sajátcélú vasúti pályahálózaton az E.101. sz. Általános utasítás a normál nyomtávú villamosított vasútvonalak üzemére előírásait kell alkalmazni.

Üzemi Napló	4.1.3. Ahol a gépészeti előírás Üzemi Naplót (5. sz. melléklet) ír, ott a mozdony üzemeltetője által — a szolgálat alatt előfordult műszaki rendellenességek vagy a mozdony üzemeltetésével összefüggő egyéb műszaki bejegyzések céljából — rendszeresített nyilvántartást kell érteni.
A mozdonyok személyzeti betöltése	4.1.4. A mozdonyok műszaki kiszolgálásához a járművön egy mozdonyvezetőnek kell munkát végezni. Ha a vonatot, menetet továbbító mozdony mozdonyvezetője a szállított jármű(vek) vonatkozásában rendelkezik a 4.1.6. pontban előírt feltételekkel, akkor nem kell külön a szállított járművet/járműveket mozdonyvezetőnek kísérnie.
A mozdonyokon szolgálatot végzők létszáma	4.1.5. A mozdony vezetőfülkéjében a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot.
A mozdonyszolgálatra beoszthatóság általános feltételei	4.1.6. Mozdonyszolgálatra csak olyan dolgozók oszthatók be, akik: — az előírt hatósági képesítéssel (vasúti járművezetői igazolvánnyal) rendelkeznek, — erre a szolgálatra vasút-egészségügyi szempontból alkalmasak, — a sajátcélú vasúti pályahálózatra helyismereti vizsgálattal rendelkeznek, — a mozdonyra érvényes típusismerettel rendelkeznek, — rendszeres oktatásban részesülnek és az előírt anyagból időszakonként eredményes vizsgát tesznek.
A közúti-vasúti kétéltű járművek személyzetének képesítése	4.1.7. A közúti-vasúti kétéltű járműveket vasúti közlekedésnél a személyzeti betöltés szempontjából mozdonyoknak kell tekinteni.
Sajátcélú vasúti pályahálózat ismerete	4.1.8. A mozdonyszemélyzetnek a sajátcélú vasúti pályahálózatot, ahol a jármű vezetését végzi, valamint a KSZU mozdonyszolgálatra vonatkozó részeit ismernie kell.
A mozdonyszemélyzet típusismerete	4.1.9. A mozdonyvezető csak olyan járműveken végezhet önálló mozdonyvezetői szolgálatot, amelynek a műszaki kiszolgálásához, kezeléséhez, vezetéséhez megfelelő elméleti és gyakorlati ismeretekkel (típusismerettel) rendelkezik.

**Rendszeres oktatás
és vizsgáztatás**

4.1.10. A mozdony személyzet rendszeres oktatására és vizsgáztatására vonatkozó részletes, normatív szabályokat jogszabály tartalmazza.

**Szolgálati magatartás,
a szabályok betartása**

4.1.11. A mozdony személyzet szolgálata során köteles fegyelmezett, utasításszerű magatartást tanúsítani. Mindent el kell követnie annak érdekében, hogy az emberi életek és anyagi javak épségét megóvja.

A mozdony személyzetnek minden helyzetben körültekintően, nyugodtan és határozottan kell viselkedni. Helyét mindaddig nem hagyhatja el, amíg a veszély elhárítására vagy annak csökkentésére, továbbá az élet és vagyonbiztonság megóvására irányuló összes lehetséges intézkedést meg nem tette.

A mozdony személyzet köteles a munkáját az utasítások, az érvényes rendeletek és szabályzatok alapján pontosan és gazdaságosan végezni. A részükre előírt forgalmi, műszaki, tűz-, környezet- és munkavédelmi előírásokat ismerniük és alkalmazniuk kell.

**A vezetőfülkében való
tartózkodás feltételei**

4.1.12. A vezetőfülkében az oda beosztott járművezető, kiképzésre beosztott gyakornok, hatósági személyek és a vasútüzem-vezető vagy megbízottja írásos engedélyével rendelkező dolgozók tartózkodhatnak a beosztott járművezető zavarása nélkül.

**A mozdony ápolása,
tisztán tartása**

4.1.13. A mozdony személyzet a szolgálata közben (alkalmas időben) köteles a vezetőfülkét kitakarítani, szükség szerint a fényszórókat, visszapillantó tükröket és a vezetőfülke homlok- és oldalablakait megtisztítani.

**Szerkezeti változtatások,
módosítások**

4.1.14. A mozdony alkatrészeit, berendezéseit a mozdony személyzetnek eltávolítani, nem szabványosra cserélni, beállítási értéküket megváltoztatni, a működtető és védelmi reléket, biztosítókat üzemén kívül helyezni, átkötni tilos.

A vezérlési és egyéb áramkörökben csak a kezelési és karbantartási utasításban előírt értékű biztosítókat szabad használni, megtűrni. Ezek átkötése, „patkolása” vagy pótlása nagyobb névleges értékűvel szigorúan tilos!

**Eljárás
a mozdony személyzet
cselekvőképességének
csökkenése,
cselekvőképtelensége
esetén**

4.1.15. Ha a mozdony mozgása közben a vezetőfülkében szolgálatot teljesítő mozdonyvezető cselekvőképessége valamely okból annyira csökken, hogy a pályát, a jelzéseket nem tudja kétséget kizáróan megfigyelni, vagy a mozdonyt nem tudja biztonságosan vezetni, akkor a szolgálatát nem folytathatja. Tovább dolgozni csak akkor szabad, ha a mozdonyvezető a szolgálatképességét visszanyerte. Ha ez előreláthatólag hosszabb időt venne igénybe, vagy megfelelő elsősegélynyújtásra az adott körülmények között nincs lehetőség, akkor a rendelkezésre álló eszközzel segítséget kell kérni.

**A mozdonyvezető általános
érvényű kötelességei**

- 4.1.16.** A mozdonyvezető kötelességei:
- gondoskodni arról, hogy szolgálati ideje alatt a mozdonyon illetéktelen személy ne tartózkodjon, azt illetéktelen el ne indíthassa,
 - a mellé megbízás alapján beosztott gyakornokot a jármű szerkezetére, kezelésére, valamint a vonal helyi jellegzetességeire oktatni,
 - a jármű üzemanyagkészletének kiegészítéséről gondoskodni, az elfogyasztott üzem-, kenőanyagokat kivételezni,
 - a szolgálat megkezdésekor az Üzemi Napló bejegyzéseit ellenőrizni, szolgálati idején az Üzemi Naplót vezetni,
 - a sebességmérő szalagot kezelni és telephelyi rendelkezések szerint leadni,
 - különös gondot fordítani a tűzvédelemre, az e célból szükséges intézkedéseket haladéktalanul megtenni,
 - az üzem közben előforduló és a rendelkezésére álló eszközökkel elhárítható meghibásodásokat megszüntetni,
 - meghibásodás esetén a továbbhaladás vagy továbbüzemeltetés lehetőségét, annak feltételeit eldönteni.

Óvórendszabályok

4.1.17. A mozdony megvizsgálása, kenése, tisztítása, javítása, kiszerelese közben ügyelni kell arra, hogy a járműnek minden szándékolt vagy véletlen mozgása, géprészeinek mozgása (forgása), közelében tartózkodó személyekre ne legyen veszélyes.

A mozdonyokon a mozgó (forgó) géprészek veszélyességére, azok megközelítése során külön figyelmet kell fordítani.

Üzemanyag vételezéskor, a mozdony vizsgálatakor, tisztításakor, valamint hibakereséskor, hibaelhárítás közben a mozdonyt be kell fékezni, a dízelmotort le kell állítani.

A tisztítási munkákat a munka-, környezetvédelmi előírások és a forgalombiztonsági szabályok betartásával szabad elvégezni.

A mozgásban lévő mozdonyról a visszapillantó tükör külső vonalán kívülre kihajolni, vagy a jármű futóhídjára kimenni tilos.

A mozgásban lévő mozdony géptér (védház), valamint vezetőfülke ajtóit mindig csukva kell tartani.

Üzemelő mozdony gépterében a mozdony személyzetén és a jármű ellenőrzését, vizsgálatát végző dolgozón kívül más személynek tartózkodni tilos.

A jármű ellenőrzését, vizsgálatát végző dolgozó — a vonatkozó biztonsági szabályok betartásával — menetközben is tartózkodhat a géptérben.

A mozdony tartózkodásra kiképzett homlokán (hídlásán), oldaljárdáján, homloklépcsőjén a jármű haladó mozgása közben — indokolt esetben — csak a tolatócsapat tagjai vagy a jármű mozgásának irányítására jogosult személy(-ek) tartózkodhatnak.

A leesés elleni védelem hiánya esetén (Pl.: egyéni védőeszköz, biztonságos kikötés) a mozdony személyzetnek a mozdonytetőn munkát végezni nem szabad.

Mozdonyok mozgása, mozgatása

4.1.18. A mozdony színbe való be- és kijárást különös óvatossággal kell végezni. A mozdony szín kapuját ilyen esetben mindig teljesen ki kell nyitni és a kapuszárnyakat rögzíteni kell.

A fordítókorongra és tolópadra járás előtt minden esetben meg kell állni. A fordítókorongra, tolópadra csak akkor szabad rájárni, ha a fordítókorong, tolópad a rájárásnak megfelelő vágányútban rögzítve van és a kezelője erre kézjelzéssel is engedélyt ad.

A mozdonyokat fordítókorongra, tolópadra saját erejükkel, más járművel vagy csörlővel szabad ráállítani.

Fordítás vagy a tolópad mozgásának megkezdése előtt a mozdonyt be kell fékezni. Ha a fékberendezés hasznavehetetlen, akkor a járművet rögzítősaruval vagy alátétfával kell állvatartani.

A vezetőfülke elhagyása

4.1.19. A vezetőfülkét a mozdony személyzetnek menet közben — életveszély esetét kivéve — elhagyni nem szabad. Menet közben bekövetkezett rendellenesség esetén a mozdonyvezető csak akkor hagyhatja el a vezetőfülkét és mehet a rendellenesség okát felkutatni, ha előzőleg a mozdonyt megállította, és megfutamodás ellen biztosította.

A mozdonyról való eltávozás általános műszaki feltételei:

- a mozdonyt megfutamodás ellen biztosítani kell,
- a mozdonyt üzemén kívül kell helyezni,
- a mozdony külső nyílászáróit be kell zárni olyan módon, hogy oda illetéktelen személy ne juthasson be,
- dízelmozdony esetén az elfagyás veszélye nem áll fenn.

A mozdony személyzet csak akkor távozhat el a mozdonytól, ha azt a legközelebbi szolgálattételre megfelelően előkészítette és a mozdony elhagyására vonatkozóan a KSZU-ban meghatározottak szerint járt el.

A mozdony személyzet tűzvédelmi feladatai
--

4.1.20. A mozdonyok üzemeltetése, vizsgálata során gondoskodni kell a tűzveszélyes helyek fokozott vizsgálatáról. A járműtűz elkerülése érdekében a tűzveszélyt okozó rendellenességek megszüntetésére haladéktalanul intézkedni kell.

A mozdonyokon tűzveszélyes folyadékot (benzin, benzol, alkohol stb.) szállítani tilos!

A mozdonyokon csak azok akkumulátoráról táplált, saját akkumulátorral vagy szárazelemmel működtetett kézilámpát szabad használni.

Tűzoltó készülékek a mozdonyon

4.1.21. A mozdony személyzet a mozdonyon alkalmazott kézi tűzoltó készülék meglétéről, az üzemképességükről a készülék ellenőrző műszere alapján köteles meggyőződni akkor, ha az — típustól függően — ezzel rendelkezik.

A kézi tűzoltó készülékeket az előírt tárolóhelyétől elzárni, eltorlaszolni, letakarni még átmenetileg sem szabad.

A kiürült vagy üzemképtelenné vált kézi tűzoltó készülékről az Üzemi Naplóba kell bejegyzést tenni, cseréjéről a legrövidebb idő elteltével gondoskodni kell.

Eljárás mozdonyoknál keletkezett tűz esetén
--

4.1.22. Tűz vagy tűzre utaló jelenség (szokatlan szikrázás, füst, égési szag) esetén azonnal meg kell állni és a mozdonyt üzemén kívül kell helyezni. Országos villamos távvezeték-től mért 40 m távolságon belül tilos megállni.

Meg kell állapítani a tűz keletkezési helyét és terjedelmét. Ha arra mód van, az égő mozdony közeléből a veszélyeztetett járműveket és egyéb éghető anyagokat el kell távolítani.

A biztonsági teendők megtétele után a mozdony személyzete köteles a tűz oltására minden lehetőséget és eszközt felhasználni, a mozdonyon rendszeresített tűzoltó készülékkel (berendezéssel) a tűzoltást haladéktalanul meg kell kezdeni. Az égő járműtől csak akkor szabad eltávolozni, ha a tűz vagy annak következményei a személyes biztonságot veszélyeztetik.

Villamosított vasútvonalon keletkezett tűz esetén az E.101. sz. Utasításban foglaltakat is be kell tartani.

A tüzeset jelzése

4.1.23. A keletkezett járműtüzet haladéktalanul jelenteni kell a vasútüzem-vezetőnek vagy megbízottjának.

A jelzéssel egy időben a tűz oltását is el kell kezdeni.

A keletkezett és a már eloltott tüzesetet is a Katasztrófavédelemnek (Tűzoltóság) minden esetben jelenteni kell.

Lejelentkezés szolgálat befejezésekor
--

4.1.24. Lejelentkezéskor a mozdonyvezető köteles:

- a szabályszerűen kezelt sebességmérő szalagot, az Üzemi Napló szabályszerűen kitöltött lapjának eredeti példányát (ha azt egyéb rendelkezés miatt nem kell a naplóban hagyni), valamint a használatra átvett eszközöket leadni,
- a járművön esetleg szükségessé vált javításokat megrendelni,
- a szolgálat közben előfordult rendkívüli eseményekről Eseménykönyvben írásbeli jelentést (a továbbiakban: írásbeli jelentést) tenni,
- az időközben megjelent parancskönyvi rendelkezéseket tudomásul venni.

A mozdonyok felkészítése a szolgálatra

4.1.25. A mozdonyok felkészítése a szolgálatra alapvetően a járműfenntartási telepek személyzetének feladata és felelőssége, ha ilyen nincs, akkor ezt a folyamatot a KSZU-ban kell szabályozni. A mozdonyok vizsgálatával vagy magasabb rendű vizsgálatával, valamint a szükséges javítások elvégzésével biztosítani kell a szolgálatra alkalmas állapotukat legalább a következő vizsgálatig, amelynek tényét az Üzemi Naplóba való bejegyzés igazolja.

A telepen szolgálatra felkészített mozdonyoknak az alábbi feltételek mindegyikének meg kell felelni:

- az akkumulátortelep megfelelő állapota,
- a biztonsági-, védelmi berendezések és felszerelések megléte, a fémzárak épsége,
- az üzemanyag rendszerek (hűtő-, kenő-, tüzelőanyagok, hidraulika olaj, homok, stb.) megfelelő tömörsége, az ilyen anyagok szükséges mennyiségének megléte,
- a sebességmérő berendezés üzemkész állapota,
- a tűzoltó készülékek megléte, működőképessége és érvényessége,
- a megfelelő tartalékbiztosítók és a tartalékizzók megléte,
- az előírt jelzőeszközök, valamint értekező berendezések megléte és megfelelő állapota (beleértve a kijelző világítást is),
- a kerékpárok, a hordmű, az ütköző- és vonókészülék, a pályakotró: törés-, lazulás-, repedés-, esetleges alakváltozás mentes állapota,
- a kezelőszervek, kapcsolók munkavédelmi szempontból kifogástalan állapota,
- a jármű üzemének követhetősége a vezetőfülkében levő műszerek, jelzőlámpák alapján,

- az ablaktörlők, a páramentesítők és a vezetőfülke fűtésének működőképessége,
- az éberségi berendezés érvényessége, működőképessége,
- homokoló berendezés működőképessége,
- a jelzőlámpák és a műszervilágítás működőképessége,
- a vezetőfülke nyílászáróinak működőképessége, tömítettsége, zárhatósága,
- a visszapillantó tükrök megléte és megfelelő állapota,
- dízelmozdonyoknál a motor megfelelő tömörsége (hűtővíz, kenőolaj, tüzelőanyag, kipufogógáz rendszer, stb.),
- az önműködő és kiegészítő fékberendezés, valamint a kézi- vagy rögzítőfék, rugóerőtérölös fék kifogástalan működése, érvényessége,
- a mozdony fény- és hangjelző berendezéseinek működőképessége,
- a jármű külső-belső megfelelő tisztasága,
- a járművezetői szék(-ek) kifogástalan állapota,
- leltárjegyzékbe felvett eszközök megléte és használhatósága.

Az átvétel tényét és az esetleges megállapításokat az Üzemi Naplóban kell rögzíteni és olvasható aláírással elismerni.

A jármű üzembe helyezése előtt meg kell győződni az Üzemi Naplóban beírtak helyességéről.

A szolgálat megkezdése előtt a mozdonyvezetőnek személyesen kell ellenőriznie:

- az előírt jelzőeszközök, valamint értekező berendezések meglétét és állapotát,
- a mozdony fény- és hangjelzést adó berendezéseinek működőképességét,
- az éberségi berendezés, valamint a sebességmérő berendezés üzemkész állapotát,
- a jármű üzemét a vezetőfülkében levő műszerek, jelzőlámpák alapján,
- a mozdonnyal végzett mozgás (indítási próba) előtt, a kiegészítő- és önműködő fékberendezés működését,
- a gázolaj mennyiségét.

Járművezetői engedély, lámpa, íróeszköz
--

4.1.26. A mozdonyvezetőnek szolgálatban járművezetői igazolványát, annak mellékletét (Tanúsítvány, orvosi határozat, időszakos vizsgajegyzőkönyvek) zseblámpát, íróeszközt magánál kell tartania.

Felelősség a mozdony vezetéséért

4.1.27. A mozdony vezetéséért kizárólag a mozdonyvezető felelős. Feljebbvaló jelenléte a jármű vezetőjét nem mentesíti a felelősség alól.

Szállítási tilalom

4.1.28. A mozdonyon, a mozdony személyzet személyes használatára szolgáló tárgyakat, anyagokat (élelmiszert) szabad külön engedély nélkül szállítani. Egyéb anyagokra szállítási engedélyt a vasútüzem-vezető vagy megbízottja adhat.

A mozdony hatósági átvizsgálása

4.1.29. A hatóságok, vagyonvédelmi szervek a mozdonyvezető jelenlétében jogosultak a mozdony átvizsgálására.

A mozdonyvezető köteles a vizsgálatot közreműködve elősegíteni, a vizsgálat előtt a járművet üzemen kívül helyezni, a vizsgálatot végzőket kísérni és az esetleges veszélyekre figyelmeztetni.

Veszély észlelése

4.1.30. Ha a mozdony személyzet a pályaberendezések vagy a vasúti kocsik megfigyelése közben olyan jelenséget vesz észre, amely a mozgást veszélyezteti, intézkednie kell a mozgás megállítására, kivéve, ha azzal a veszély fokozódna.

A mozdonyok biztonsága

4.1.31. Baleset és forgalmi akadály esetén a személyzetnek elsősorban a felügyeletére bízott járművet kell biztonságba helyeznie. Gondoskodnia kell arról, hogy a baleset további következményeként robbanás, tűz vagy villamos baleset ne keletkezessen.

Ha balesetnél több mozdony van a helyszínen és ezek valamelyikének személyzete szolgálatképtelenné vált, a felügyelet nélkül maradt jármű biztonságba helyezéséért a többi mozdonyvezető felelős.

A kocsisor megindítása

4.1.32. A mozdonyvezetőnek — a kapott felhatalmazás alapján — el kell kezdeni a vontatást, ha az indulást vontatási ok sem akadályozza.

A kézi működtetésű homokoló berendezést, az adott viszonyoknak megfelelően, a kerékperdülés megelőzésére — ekkor is csak szakaszosan, csekély homok kibocsátásával — szabad működtetni. Váltókon, szigetelt síneken, vágányhídmérlegen való áthaladás közben — a veszély esetét kivéve — kerülni kell a homokoló berendezés működtetését.

A kerékperdülést, a vonóerő csökkentésével, és ha van, akkor a kézi működtetésű perdülésgátlóval kell megszüntetni. A megperdült kerék alá kézi működtetéssel homokolni tilos!

**A mozdony személyzet
magatartása
tartózkodás közben**

4.1.33. A mozdony személyzet köteles a műszereket, az ellenőrzőlámpákat, a zajokat is figyelemmel kísérni. Kutatni kell a gyanús vagy rendellenes zaj, szag stb. okát és ennek megfelelően kell intézkedni.

Ha a tartózkodási idő lehetővé teszi, akkor meg kell meggyőződni arról, hogy a tengelyágynál, csapágyagnál, mozgó alkatrészeknél és a kerékabroncsoknál nem mutatkozik-e a szokottnál nagyobb hőmérsékletű vagy üzemveszélyes melegedés, érzékelhető sérülés, rendellenesség.

Minden olyan eseményt, körülményt, amely a mozdony vagy a személyzet további munkavégzését befolyásolhatja, a lehető legkorábban jelenteni kell a KSZU-ban előírt munkavállaló részére.

Ugyancsak jelenteni kell azt is, ha nagyobb javítás szükséges, amely a jármű további munkavégzését nem zavarja, de az elvégzésére előre fel kell készülni.

**A szolgálat befejezése
utáni vizsgálat**

4.1.34. Szolgálat közben a mozdony üzemében észlelt hiányosságokat és rendellenességeket az Üzemi Naplóba kell bejegyezni.

Ha a mozdony javítást igényel, akkor azt szabatos megjelöléssel és kellő részletességgel kell megrendelni. A sérült vagy hiányzó festék vagy fémezéssel írásbeli jelentést is kell tenni.

Felszerelési tárgyak

4.1.35. A felszerelési tárgyakat (amennyiben rendszeresítve vannak) az épségük és meglétük szempontjából ellenőrizni kell, majd a tárolási helyükön kell azokat elzárni.

**A vontatójárművek
kiszerezése üzemanyaggal**

4.1.36. A szolgálat befejezése után a mozdonyt — ha más, erre vonatkozó előírás nincs —, a járműfenntartási telepre bejáró személyzetnek kell üzem- és kenőanyaggal kiszerezni. A KSZU-ban kell szabályozni a kiszerezés menetét.

A homokkészlet és dízeljárműveknél a hűtőfolyadék utántöltését a mozdony személyzetnek kell kezdeményezni és a KSZU-ban kijelölt dolgozónak vagy a mozdony személyzetnek kell elvégezni.

4.2. Meghibásodás esetén követendő eljárás

A mozdony hibájának megszüntetése

4.2.1. A mozdonyon bekövetkezett bármilyen hiba megszüntetésénél a mozdony személyzetnek a személybiztonságot, üzembiztonságot szem előtt kell tartani. Ha a mozdonyt hibája miatt meg kell állítani, a hibát a lehető legrövidebb idő alatt meg kell szüntetni.

Ha a mozdony üzemképtelenné vált, akkor a mozdonyvezető köteles gondoskodni a jármű szállításhoz szükséges előkészítéséről.

A hibaelhárítás során a járművek kezelési szabályzata szerint kell eljárni.

Működési zavar okának vizsgálata

4.2.2. Ha a mozdonyon hiba vagy sérülés következett be, a szolgálatot csak akkor szabad folytatni, ha:

- a hibát a mozdony személyzet megszüntette, vagy
- a hibás részt üzemén kívül lehet helyezni akkor, ha nagyobb mértékű sérülés bekövetkezésétől, kifejlődésétől, vagy az ebből eredő baleset-, tűzveszély kialakulásától nem kell tartani.

Mozdonyalkatrészek törése, lazulása

4.2.3. Hordmúalkatrészek (hordrugó, függvas, himba) működő mozdohnál bekövetkezett törése esetén a szolgálatot akkor szabad folytatni, ha a törés következtében a hordműben befeszülés nem lépett fel vagy a mozgás során nem következhet be.

Befeszülés (siklásveszély) esetén az ideiglenes helyreállításhoz műszaki mentést kell kérni. A mozgást a helyreállítást vezető rendelkezése szerinti sebességgel és ideig szabad folytatni.

Hordrugótörés

4.2.4. A mozdony lemezes hordrugóját töröttnek kell tekinteni akkor, ha egy fő- vagy két melléklapja törött.

Csavarrugó akkor törött, ha a rugórendszer sérült eleme a mozdony álló helyzetében nem vesz fel terhelést. Törött hordrugóval további mozgást végezni nem szabad.

Kerékabroncs és tengelytörés

4.2.5. A kerékabroncs szakadása vagy a tengelycsap törése, továbbá a keréktárcsaagy lazulása esetén a szolgálat nem folytatható.

**Elmozdult vagy laza
kerékabroncs**

4.2.6. A kerékabroncsot akkor kell elmozdultnak tekinteni, ha a kerékvázon és az abroncson levő, sugárirányú fehér vagy vörös festékcímkék határvonala nem esik egybe. A kerékabroncsot akkor kell lazának tekinteni, ha az alábbiakban felsorolt jelenség bármelyike fennáll:

- feloldott fék mellett, több különböző helyen, megközelítőleg sugárirányban az abroncsra mért kalapácsütések nem adnak tiszta csengő hangot,
- a kerékabroncs és a kerékváz között rozsdakiverődés látható,
- az abroncs és a kerékváz csatlakozó élei sérültek,
- a biztosítógyűrű sérült, laza vagy mellette rozsdakiverődés látható.

4.2.6.1. Ha a mozdonyvezető kerékabroncs elmozdulást állapít meg, akkor a lazaságra vonatkozó ellenőrzést különös gondossággal kell elvégezni. Amennyiben a kerékabroncs nem minősül lazának, akkor a szolgálat folytatható, de műszaki felügyeletet ellátó személynek kell megvizsgálni és dönteni.

4.2.6.2. Ha az abroncs lazának minősül, akkor a mozdonyvezető a szolgálatot nem kezdheti meg, nem folytathatja. Megállapításait jelentenie kell a vasútüzem-vezetőnek vagy megbízottjának, aki a műszaki felügyeletet ellátó személyt értesíti. A mozdonyvezetőnek továbbiakban a nevezettek — Üzemi Naplóba is bejegyzett — rendelkezése szerint kell eljárnia.

4.2.6.3. Ha a vörös színjelölésű abroncs elmozdulását vagy az abroncslazulást olyan helyen állapítja meg a mozdonyvezető, ahol nincs járműfenntartási telep vagy vizsgálohely, akkor maga köteles dönteni a mozdony futóképességéről és az alkalmazható sebességről a 4.2.6-4.2.6.5. pontok szerint.

4.2.6.4. A laza abroncsú kerékpárt — ha az műszakilag lehetséges —, a vontatásból és a fékezésből ki kell iktatni.

4.2.6.5. Ha az abroncs és a kerékváz kapcsolata nem felel meg a 4.2.6. pontban felsorolt feltételeknek, akkor a mozdony további feladatot nem láthat el, szolgálatképtelennek minősül. A mozdony ilyen esetben legfeljebb 5 km/h sebességgel továbbítható. Tengelyirányú abroncselmozdulás esetén műszaki mentést is kell kérni. A mozdonyt továbbítani a helyreállítást vezető rendelkezése szerinti sebességgel szabad.

**Az akkumulátortöltő
hibája**

4.2.7. Üzemképtelen akkumulátortöltővel a szolgálatot megkezdeni vagy folytatni legfeljebb egy óráig szabad.

Ütközésérülés

4.2.8. A teendőket főként a sérült ütközők helyzete határozza meg. Ha az ütköző(k) leesésétől nem kell tartani, akkor a járművezető a vontatójármű ép végével a szolgálatot folytathatja, de jelenteni köteles a KSZU-ban előírt munkavállaló részére a sérülés tényét. A jármű további üzemeltetése vonatkozásában a műszaki felügyeletet ellátó személy döntése a mérvadó. A döntést a lehető legrövidebb időn belül meg kell hozni.

A pályakotró sérülése

4.2.9. A szolgálat sebességkorlátozás nélkül folytatható akkor, ha a pályakotró leesésének veszélye nem áll fenn, és a sérült rész nem közelíti meg 100 mm-nél jobban a sínkorona felső síkját. Ha a sérült rész az előző méret felénél is közelebb van a sínkorona síkjához, akkor a szolgálat tovább nem folytatható.

Vonókészülék szakadás

4.2.10. A mozdonnyal további tevékenység a hiba elhárításáig nem folytatható.

**Nagymérvű
keréklaposodás**

4.2.11. Ha a keréklaposodás mértéke a 60 mm-t meghaladja, akkor a további mozgást csak műszaki vizsgálatot követően szabad folytatni.

**Homlokablak sérülése,
beszakadása**

4.2.12. Ha a homlokablak valamelyike sérült meg, akkor csak műszaki vizsgálatot követően szabad a mozgást folytatni.

**Eljárás rendkívüli esemény
vagy veszélyhelyzet
észlelése alkalmából**

4.2.13. Menet közben a közlekedésbiztonságot veszélyeztető rendkívüli eseményt (baleset, veszélyeztetés, szándékos vagy gondatlan cselekmény, tüzeset, jármű-, pálya-, felsővezeték-hiba, stb.), körülményt, előre nem látott elháríthatatlan akadályt — a baleset elkerülése és a további károk elhárítása érdekében — a KSZU-ban előírt munkavállaló részére jelenteni kell.

A mozdony biztonságba helyezése után a mozdony személyzete köteles a pálya szabaddá tételére irányuló munkákban részt venni.

Ha a pályát víz borítja, akkor előtte meg kell állni. Amennyiben a víz szintje a sínkorona magasságát meghaladja, azon áthaladni csak a pálya műszaki felügyeletét ellátó szakember engedélyével és jelenlétében, legfeljebb lépésnek megfelelő sebességgel szabad.

Hőnfutás

4.2.14. A csapágy hőnfutott, ha hőmérséklete olyan magas, hogy kézfejjel nem érinthető meg. Ekkor a mozdony szolgálatképtelen (mozgatni lépésben, moztatás esetén kísérni).

**Elfagyott alkatrészek
kiolvasztása**

4.2.15. A gumit vagy más éghető anyagot tartalmazó alkatrészt, nyomás alatt álló edényt nyílt lánggal kiolvasztani nem szabad.

**Közlekedés behavazott
pályán**

4.2.16. Ha a hó magassága a sínkorona felett:
— 5 cm-t eléri vagy meghaladja, közúti-vasúti kétéltű járművel,
— 15 cm-t eléri vagy meghaladja, minden más mozdonnyal mozgást végezni tilos.

4.3. A dízelmozdonyok üzemeltetése

**A dízelmozdony üzembe
helyezésének feltételei**

4.3.1. A dízelmozdony üzembe helyezését a 4.1.6. pontban előírt feltételekkel rendelkező mozdonyvezető, közúti-vasúti kétéltű járművezető képesítésű dolgozó végezheti.

Az üzembe helyezéskor — a dízelmotor indítása előtt — gondoskodni kell a jármű légfékkel vagy kézifékkal, rugóerőtárolós fékkel való állva tartásáról.

A dízelmozdony alatt, a tetőn, a géptérben és a védházban személyek nem tartózkodhatnak és a gépészeti berendezéseket takaró fedeleknél az előírás szerinti helyükön kell lenniük. Ezt az üzembe helyezést végző személynek kell ellenőriznie. Kivételt képeznek azok a személyek, akik az üzembe helyezést végző utasítására, a különböző gépészeti egységeknél a motor indításában segítenek.

A mechanikus erőátviteli mozdonyok erőátviteli láncát nyitott legyen. Ezt a főkapcsoló nyitott vagy az irányváltó középállásával kell biztosítani. Ezt szintén annak a személynek kell ellenőriznie, aki az üzembe helyezést végzi.

A hidraulikus erőátviteli mozdonyoknál a hajtómű kikapcsolt állapotban legyen. Az üzembe helyező személynek ellenőriznie kell, hogy egy előzetes kényszerüzem miatt a hajtómű töltőmágnes vagy a fővezérlő tolattyú nincs-e mechanikusan vagy a vezérlési rendszer egyes elemeivel töltő állásban reteszelve.

A villamos hajtásrendszerű mozdonyoknál a főáramkör nyitott állapotban legyen. Ezt szintén annak a személynek kell ellenőriznie, aki az üzembe helyezést végzi.

Munkavégzés a dízelmozdonyon

4.3.2. A mozdonyon, alatta, a tetőn, a géptérben és a védházban ellenőrzést, javítást vagy egyéb munkát végezni csak üzemben kívül helyezett dízelmotornál és a jármű kézifékkal, rögzítő fékkal befékezett helyzetében szabad. Kivételt képeznek azok az ellenőrzési szempontok, amelyek kifejezetten működő dízelmotorra, hajtóműre vannak előírva, ezek azonban a megfigyelésre korlátozódnak. Villamos felsővezeték alatti munkavégzésre vonatkozó szabályokat az E. 101. sz. Utasítás tartalmazza.

A dízelmotoron és az erőátviteli berendezéseken szükségessé váló munkavégzésnél különös gondot kell fordítani a meleg alkatrészek — kipufogórendszer, víz- és olajcsövek — megközelítésére, megbontására az égési vagy forrázási sérülések megelőzésére. Gondoskodni kell a véletlen beindulás megelőzéséről a jármű feszültségmentesítésével, a késeskapcsoló kikapcsolásával vagy az akkumulátor főbiztosító kiemelésével.

A mozdony villamos vezérlő berendezéseit, melyek a járműszekrényhez (sínhez) képest 42V-nál nagyobb feszültség alá kerülhetnek, megérinteni, ezeken munkát végezni a következő feltételek teljesülése mellett szabad:

- a dízelmotort le kell állítani, a vezérlési rendszert feszültségmentesíteni kell, kivéve akkor, ha a hibakeresés erre irányul,
- a mozdony és a külső hálózat közötti segédüzemi/töltő csatlakozást meg kell szüntetni.

Beindított dízelmotor felügyelete
--

4.3.3. A dízelmozdonyt üzemelő motorral felügyelet nélkül hagyni nem szabad.

A dízelmozdonyok működésének üzem közbeni ellenőrzése
--

4.3.4. A jármű működését üzem közben figyelemmel kell kísérni. A beépített műszerek, jelzőlámpák, kijelzők által jelzett értékeket kellő gyakorisággal ellenőrizni kell. A műszerek, jelzőlámpák és hibatárolók hibajelzése, rendellenes zaj, rendellenes üzem esetén az okot fel kell kutatni és a hiba elhárításáról intézkedni kell.

Különös gondossággal kell eljárni a régebbi gyártású dízelmozdonyoknál, amelyeknél a hűtővíz hőmérséklet szabályozása nem önműködő. Ezeknél az előírt hűtővíz hőmérséklet szabályozása a mozdonyvezető feladata.

Menet közbeni irányváltás tilalma
--

4.3.5. Irányt váltani csak és kizárólag álló helyzetű és befékezett járműnél szabad. Villamos erőátvitelű dízelmozdonyokat ellenárammal fékezni még veszély esetén sem szabad.

**A dízelmozdony vizsgálata
tartózkodás közben**

4.3.6. Alapjáraton járó motornál ellenőrizni kell, hogy nincsenek-e rendellenes zörejek és a tüzelőanyag-, kenőolaj- és hűtővízrendszer csővezetékei épek és tömörek-e.

**Rendellenességek
a dízelmotornál**

4.3.7. Rendellenes zörejek esetén a zajok eredetét és természetét tisztázni kell. A vizsgálat eredményének értékelése a mozdonyvezető kötelessége. Ha olyan hibát észlel, amely a motor épségét veszélyezteti, akkor köteles azt azonnal megállítani. Ilyen esetben a szolgálatot folytatni nem szabad, a jármű szolgálatképtelen. Ha a hibát a mozdonyvezető megszüntette, akkor a szolgálatot folytatni kell, azonban a korábban hibás, de a megjavított berendezés működését fokozott figyelemmel kell kísérni. A hibát és a megszüntetés módját a járműfenntartási telepre, vagy a műszaki vizsgálatra kijelölt szolgálati helyre érkezést követően vagy személyzetváltás alkalmával azonnal jelenteni kell és az Üzemi Naplóba be kell írni.

A kenőolajnyomás-hiány védelem működése és rendellenes zaj együttes észlelése esetén a motort tovább üzemeltetni, újra indítani a hiba megszűnéséig tilos!

**Dízelmozdony
üzemanyaggal történő
ellátása**

4.3.8. A szolgálat befejezése után (a belső szabályozás szerint) ki kell egészíteni a gázolaj-, a kenőolaj-, a hűtővíz- és a homokkészletet (üzemanyagok). A mozdonyvezető kötelessége a készletek szakszerű, a környezetet nem szennyező ellenőrzése, a vételezett mennyiségek egyeztetése és elismerése.

A kenőolaj és a hűtővíz vételezését követően a csővezetékek váltóit el kell zárni, a zárfedeleket helyükre kell tenni. A kenőolaj finomszűrőket a típustól függően meg kell vizsgálni vagy kezelni kell.

**Dízelmozdony beállítása
a tárolóhelyre**

4.3.9. A tárolóhelyre beállított dízelmozdony üzemmeleg dízelmotorját leállítani csak megfelelő visszahűtés után szabad. A visszahűtést motorjáratással kell elvégezni a hűtőzsáluk teljes nyitása mellett, alapjárat fordulatszámánál magasabb fordulatszámon, terhelés nélkül. Hidegvíz bevezetésével visszahűtést végezni tilos!

Eljárás fagyveszély esetén

4.3.10. Fagyveszély esetén a dízelmozdonyok üzemeltetése során fokozott figyelemmel kell eljárni.

4.3.10.1. Üzem közben a zsalukon képződő jégréteget úgy kell eltávolítani, hogy szerkezeti károsodás ne keletkezzon.

4.3.10.2. A szabadban álló dízelmozdony hőntartó berendezését, lehetőleg a segédaggregátor üzemeltetésével egyidejűleg kell működtetni. Ezek hiányában a jármű dízelmotorját az előírt hűtővíz hőmérséklet eléréseig szakaszosan kell járatni, aminek a gyakoriságát a külső hőmérséklet határozza meg. Ilyen esetben a dízelmozdonyt nem szabad felügyelet nélkül hagyni.

Ha a dízelmozdony fedett, de fagyveszélyes hőmérsékletű helyiségben áll, a dízelmotort csak akkor szabad járatni, ha megfelelő és üzemképes elszívó berendezés áll rendelkezésre. Ennek hiányában a motor járatását a szabadban kell végezni.

4.3.10.3. Ha a dízelmotort, a segédaggregát dízelmotorját vagy a hőntartó berendezést nem lehet működtetni, akkor a hűtővízrendszert vízteleníteni kell. A fagyálló folyadékkal feltöltött hűtővízrendszert nem kell vízteleníteni akkor, ha a hűtőfolyadék fagypontja kisebb a külső levegő hőmérsékleténél.

4.3.10.4. A víztelenítés során ki kell nyitni, és nyitva kell tartani valamennyi víztelenítő csapot, csavart, beleértve a vezetőfülkében elhelyezett fűtőtesteket és fűtőkazánt is. Ha szükséges, a megfelelő csővezetékeket meg kell bontani. A víztelenítést a környezetvédelmi szempontoknak megfelelően és lehetőleg lehűlt, kb. 40°C hőmérsékletű hűtővíznél szabad végrehajtani.

4.3.10.5. A dízelmozdonyok hűtőfolyadék, kenőolaj mennyiségének kiegészítése után — a hideg motor beindítását követően — a kenőolaj nyomását, valamint a hűtő- és kenőolajrendszert fokozott gondossággal kell ellenőrizni.

4.3.10.6. Nem üzemelő (hideg) dízelmozdony átvételénél és átadásánál a fagymentesítés tényét írásban kell rögzíteni a jármű Üzemi Naplójában.

5. FÉKEZÉSI ELŐÍRÁSOK

Alapszabály

5.1. A mozdonyvezető a szolgálat megkezdésekor köteles meggyőződni a vontatójármű fékberendezésének üzemképességéről. Hibás vagy üzemképtelen fékberendezéssel a szolgálatot megkezdeni tilos!

Mozdonyvezető teendői a fékberendezés üzembe helyezésekor
--

5.2. A fékberendezés vizsgálatát átvételkor az alábbiak szerint kell elvégezni:

A légsűrítő üzembe helyezésével fel kell tölteni a főlégtartály és fővezeték tereket.

Ellenőrizni kell:

— A kiiktatóváltók, vonatnemváltók helyzetét.

— Az önműködő fékezőszeleppel rendelkező mozdonynál:

- Az önműködő fék egyik fékezőszelepével végrehajtott 0,5 bar-nál nem nagyobb fővezeték nyomáscsökkentéssel meg kell győződni a fékhenger nyomásmérő alapján a megfelelő fékhengernyomás kialakulásáról. Ezt követően ellenőrizni kell a jármű egyik oldalán, hogy a féktuskók szorosan felfekszenek-e, tárcsás fékberendezésű járműnél a fékkijelző „légfék” ablakában a vörös jel látható-e, valamint, ha rátekintéssel lehetséges a kerékhez tartozó fékhenger löketét. A jármű fékberendezése önmagától nem oldhat fel.
- Ezt követően a fékezőszelepet menetállásba kell helyezni, majd az oldás befejeztével meg kell győződni a befékezéskor ellenőrzött mechanikus fékelemek feloldott helyzetéről.
- A kiegészítő légfék működését fékezéssel és oldással a fékhenger nyomásmérőn kell megfigyelni.

— Az önműködő fékezőszeleppel nem rendelkező mozdonynál:

- A fékezőszelep befékezése után meg kell győződni a fékhenger nyomásmérő alapján a megfelelő fékhengernyomás kialakulásáról. Ezt követően ellenőrizni kell a jármű egyik oldalán, hogy a féktuskók szorosan felfekszenek-e. A jármű fékberendezése önmagától nem oldhat fel.
- Ezt követően a fékezőszelepet oldó állásba kell helyezni, majd az oldás befejeztével meg kell győződni a befékezéskor ellenőrzött mechanikus fékelemek feloldott helyzetéről.

— A közúti-vasúti kételtű járműveknél a kezelési utasításban szabályozott módon.

Az oldás vizsgálata előtt — függően a lejtviszonyoktól — a jármű megfutamodását alátétfa, rögzítőсарu alkalmazásával kell megakadályozni.

A mozdonyvezető minden szolgálatba lépéskor köteles a mozdony fékhenger löketeit (5.6.), a mechanikus fékelemek állapotát, valamint a féktuskók vastagságát (5.7.) ellenőrizni. Ha a fékhenger lökete az üzemszerű méretnél nagyobbak, vagy a féktuskók a kopási határjelet a szolgálat alatt eléri, akkor gondoskodni kell a jármű mechanikus fékrendszerének beállításáról, valamint a féktuskók cseréjéről.

**A vontatójárművek
kiegészítő
fékberendezésének
használata**

5.3. A kiegészítő légféket tolatásnál és egyedül közlekedő mozdonynál kell használni, de ezekben az esetekben is az önműködő féknek üzembesz állapotban kell lennie. Egyidejűleg csak egy fékberendezést kell működtetni, kivételt képez a hajtóműfékkel kombinált önműködő fék használata.

**Az összegyűlt
szennyezőanyag
eltávolítása**

5.4. A mozdonyvezető szolgálata során legalább egy alkalommal köteles leereszteni az összegyűlt folyadékot a főlégtartályokból, a légsűrítő után beépített olajleválasztóból, cseppgyűjtőkből, és ki kell fúvatni a fékezőszelepekhez, légvezetékhez tartozó porfogókat is. Az eltávolított folyadékot lehetőség szerint gyűjteni kell.

**A mozdony fékhenger
löketei**

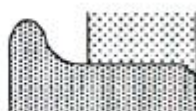
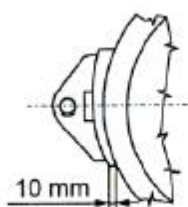
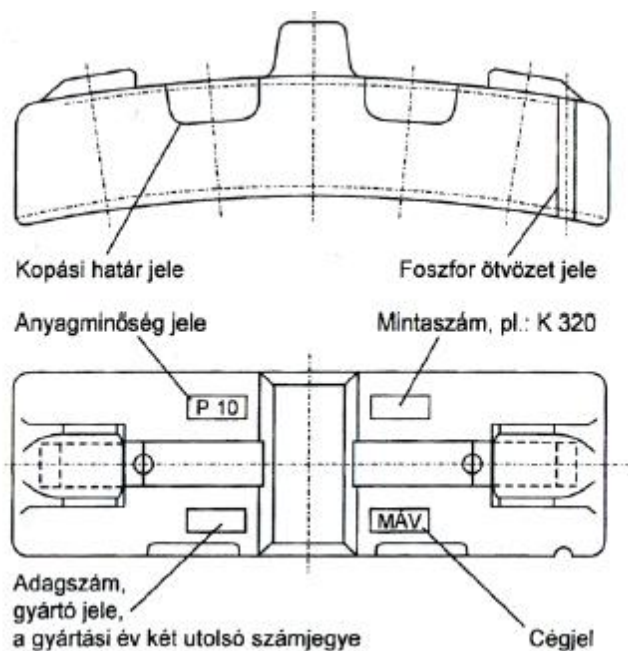
5.5. A mozdonyok fékhenger löketeit mozdonytípusonként az alábbi táblázat

tartalmazza:

Mozdonysorozat			Fékdugattyú löket értéke (mm)	
EU jármű- azonosító	MÁV (rég. sorozat)	Sajátcélú	Minimum	Maximum
0288	M 28	A 21	80	110
0319	M 31	A 23	90	120
0329	M 32	A 28	90	120
0439	M 43	A 29	80	110
0478	M 47	A 29	80	110
0449	M 44	A 25	90	120
0269	-----	A 26	80	110

**Féktuskók jelölése,
kopási állapota**
5.6. A féktuskót cserélni kell ha:

- kopási határig kopott,
- teljes keresztmetszetében átrepedt vagy törött,
- az ábrán megadott mértéket meghaladóan félre kopott,
- az ábrán megadott mértékben egyenlőtlenül kopott állapot állt elő.



1. sz. Melléklet**KIEGÉSZÍTŐ SZOLGÁLATI UTASÍTÁS
TARTALMI KÖVETELMÉNYEI****Bevezető, ismertető rész**

1. A sajátcélu vasúti pályahálózat megnevezése.
2. A sajátcélu vasúti pályahálózat kezdő (kiágazási) és végpontja (szelvényszám).
3. Vágányok (vágányrészek) megnevezése vagy száma, rendeltetése, hossza, végződése (ütközőbak, földkúp), lejtviszonya, 150 méternél kisebb sugarú ívek.
4. Váltók számozása, állíthatósága (helyszíni, központi), zárhatósága, szabványos állása, váltójelzők típusa (kivilágítható, fényvisszaverő, nincs). Váltózár kulcsok őrzése, helye. Másodkulcsok helye, kiadásának szabályai. Váltók gondozására kijelölt személyek, a váltók gondozására vonatkozó biztonsági előírások.
5. Helyhez kötött jelzők (helye, rendeltetése, jelölése, kivilágítása).
6. Útátjárók, sorompók (helye, fedezése, jelölése), útsorompó kezelése, használhatatlansága esetén követendő eljárás.
7. Szolgálati épületek (helye, neve, jelölése). Ellenőrzési (szemle) könyv helye.
8. Vágányzáró sorompók és kisiklasztó saruk (helye, jelölése, sarunál helyszíni vagy központi állítású). Kulcsok helye.
9. Rakodók (magas, oldal, homlok) rendeltetése, helye.
10. Fordítókorongok, tolópadok.
11. Egyéb rakodóberendezések (helye, megnevezése, rendeltetése).
12. Vasúti járműmérlegek (helye, típusa, mérőképessége, mérlegjelző).
13. Úrszelvényben, közlekedési térben lévő vagy oda nyúló létesítmények.
14. Mozdonyok (tárolása, javítása, kiszerezése, helymegjelölés), pályakocsik, teher-vágánygépkocsi, MTZ-TRAC, ZARGO, UNIMOG (felállási hely is).
15. Egyéb kocsivontató berendezések (helye, működése).
16. Közlekedési terek, tolatási padkák (helye, különleges figyelmeztetések).
17. Biztosítóberendezés.
18. Távközlő berendezés.
19. Térvilágítás.
20. Engedélyezett sebességek (vonat, menet, tolatás), állandó sebesség korlátozások felsorolása.

- 21.Mozdonyokkal nem járható vágányok (mozdonytípusonkénti felsorolásban).
- 22.Felsővezetékkel ellátott vágányok.
- 23.Parancskönyv helye.

Szabályozó rész

- 24.Vasútüzem vezetése (vasútüzem-vezető, vezető-helyettes, részlegvezető). Egnél több műszak esetén a műszakonként intézkedésre (szolgálat vezetésére) jogosultak megnevezése, feladatuk, hatáskörük.
- 25.Belső vasútüzemi dolgozók munkabeosztása.
- 26.Vasútüzemi rend.
- 27.Saját (belső vasútüzemi) járművek üzemen tartása, megvizsgálása, megrakása, azok sérülése esetén teendő intézkedések.
- 28.Tolatási módok helyi szabályai. Tolatási körzetek kijelölése, egyidejű tolatások. Tolatás javító-, tisztító-, lefejtő-, töltő- stb. vágányokon.
- 29.Tolatócsapat létszáma normál üzemi és attól eltérő körülmények között.
- 30.Megfutamodás elleni biztosítás tolatás közben és a tolatás befejezése után. Megfutamodott járművek megállítására vonatkozó előírások.
- 31.Különböző nyomtávolságú vágányok azonos vágányrészein történő tolatások helyi szabályai. Megállj jelzővel tiltott tolatási helyek.
- 32.Páros féksaru kezelés, használat, tárolás, vizsgálat, helyi szabályok. Féksaru helyi alkalmazhatósága.
- 33.Alátétfák, rögzítősaruk felhasználásának szabályozása, darab- és sorszáma, tárolására vonatkozó szabályok.
- 34.Váltókezelők felügyeletére bízott váltók felsorolása.
- 35.Váltók állításának részletes szabályozása.
- 36.Kocsisor több mozdonnyal történő átállításának szabályozása.
- 37.Rendkívüli küldemények rakodására, rögzítésére, bemérésére vonatkozó előírások.
- 38.Különféle kocsitoló berendezések használatának feltételei. ZAGRO típusú kocsimozgató berendezéssel végzett belső vasútüzem szabályai.
- 39.UNIMOG típusú kocsimozgató berendezéssel végzett tolatás szabályai.
- 40.Beépített vasúti kocsivontató berendezés helyi tolatási szabályai. Támasztó-pályás, tologörgős kocsivontató berendezéseknél a kocsimozgatásban résztvevők létszáma, értekezési és jelzési módok.
- 41.150 métert el nem érő, de legalább 100 méteres ívsugarú vágányrészre kocsibeállítás helyi szabályai.

- 42. 100 méternél kisebb, de legalább 30 méteres ívsugarú vágányrészre, 3 vagy ennél több tengelyes kocsik beállításának állandó engedélye és feltételei.
- 43. A 150 méternél kisebb sugarú ívekben a kocsik össze- vagy szétkapcsolására ún. vendég csavarkapcsos készülék használata.
- 44. A tengelyátszerelt önműködő középütközős kocsik tolatásával kapcsolatos részletes szabályok.
- 45. 2,5 ‰-nél nagyobb esésben lévő vágányon a rakodás és kocsitárolás a pályahálózat működtető kijelölt szervezete engedélyének feltételei, előírásai.
- 46. A műszaki ok miatt lassan bejárando pályarészekről történő értesítés módja.
- 47. Értesítési, bejelentési kötelezettségek.
- 48. Felsővezetékes villamos vontatáshoz kapcsolódó különleges szabályok, rakodások, engedélyekkel összefüggő intézkedések.
- 49. Téli időszakban szükséges különleges teendők.
- 50. Sajátcélú vasúti pályahálózat használó saját személyzetével végzett tolatási munkák közben bekövetkezett baleset bejelentési kötelezettsége.
- 51. Üzemszünet, forgalomszüneteltetés után teendő vasútüzemi biztonsági intézkedések.
- 52. Mozdonyszemélyzet jelentkezése, eltávozása a mozdonytól.
- 53. Mozdonyok felkészítése a szolgálatra, mozdonykiszzerelés szabályozása.

Mellékletek

- 54. Helyszínrajz.
- 55. Fordítókorong kezelési utasítás.
- 56. Tolópad kezelési utasítás.
- 57. Kocsibuktató kezelési utasítás.
- 58. A pályahálózat működtető részéről kiadott kocsibeállítási engedély a 149-100 méter közötti ívsugarú vágányrészre.
- 59. 100-30 méter közötti ívsugarú vágányrészre, 3 vagy ennél több tengelyes kocsik beállítására a kiadott esetenkénti engedély és feltételei.
- 60. Vasúti járműmérlegen történő járműmozgatás, a mérlegelésre, a mérleg kezelésére, fenntartására vonatkozó szabályozás.
- 61. Ideiglenes Végrehajtási Utasítás építési, átalakítási, bontási munkák idejére.
- 62. ÜVU sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálásának módját szabályozó része.

2. sz. Melléklet

VESZÉLYESSÉGI BÁRCÁK

Robbanásveszélyes anyagok



(1.sz. bárca)

1.1, 1.2 és 1.3 alosztályba tartozó anyagok



(1.4.sz. bárca)

1.4 alosztályba tartozó anyag



(1.5.sz. bárca)

1.5 alosztályba tartozó anyag



(1.6.sz. bárca)

1.6 alosztályba tartozó anyag

Gázok



(2.2.sz. bárca)

Nem gyúlékony, nem mérgező gázok



(2.3.sz. bárca)

Mérgező gázok

Tűzveszély

(2.1.sz. bárca)
Gyúlékony gázok



(3.sz. bárca)
Gyúlékony folyékony anyagok



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



(4.2.sz. bárca)
Öngyulladásra hajlamos anyagok



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



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



(5.2.sz. bárca)
Szerves peroxidok

**Radioaktív anyagok**

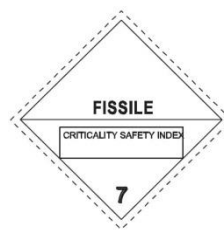
(7.A sz. bárca)



(7.B sz. bárca)



(7.C sz. bárca)



(7.E sz. bárca)

Hasadóanyag

Egyéb veszélyek

(6.1. sz. bárca)
Mérgező anyag



(6.2. sz. bárca)
Fertőző anyag
(sérülés vagy szabadba jutás esetén
azonnal értesíteni
az egészségügyi
hatóságokat)



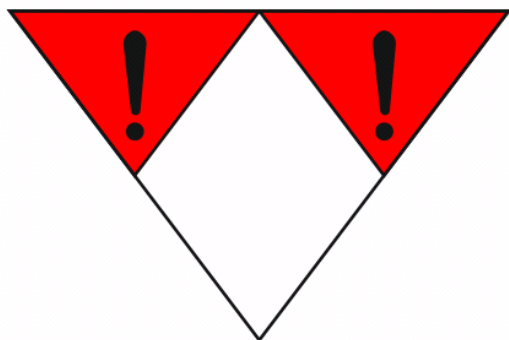
(8.sz. bárca)
Maró anyag



(9.sz. bárca)
Különféle veszélyes anyagok és tárgyak
beleértve a környezetre veszélyes anyagokat



(9.A sz. bárca)

Óvatos tolatásra figyelmeztető bárcák

Különösen óvatosan tolatni!



RID 13. sz. nagybárca

„K” minta
(Színe: kék, mérete: 148×210 mm)

A vasúttársaság cégjele										Muster	K	Bárca
Wagen Kocsi											—	
Nicht wieder zu beladen / nach Entladung zur Reparatur Megrakás tilos / kirakás után javítás												
Mängel: (Zutreffendes unterstreichen) 1. Radsätze – <u>Kerekpárok</u> 2. Achslager – <u>Csapágyak</u> 3. Bremse – <u>Fék</u> 4. Untergestell / Drehgestellrahmen – <u>Alváz / forgóvázkeret</u> 5. Tragfedern/Federaufhängung – <u>Hordrugók / rugófelfüggesztés</u> 6. Zueinrichtungen – <u>Vonókészülék</u> 7. Stosseinrichtungen – <u>Ütközőkészülék</u> 8. Wagenkasten – <u>Kocsiszekrény</u> 9. Dach – <u>Tető</u> 10. Türen – <u>Ajtok</u>												
Hibák: (A megfelelőket aláhúzni!) 11. Unrichtiges Eingengewicht angeschrieben – <u>Helytelen saját tömeg felirat</u> 12. Wagen war eingeleist – <u>A kocsi siklott</u> 13. Gültigkeitsdauer des Instandhaltungsraters abgelaufen – <u>Fővizsgálati határidő lejárt</u> 14. Fremde Erzeugnisse verwendet – <u>Idegen alkatrészt használtak fel</u> 15. Kessel/Behälter – <u>Tartály</u> 16. Verschlüsse und Armaturen der Kessel und Behälter – <u>Tartály zárókészülékei és szerelvényei</u> 17. Dach undicht – <u>Tető beázik</u>												
18. Kasten undicht – <u>Szekrény tömörtelen</u> 19. Kessel undicht – <u>Tartály tömörtelen</u> 20. Container undicht – <u>Konténer tömörtelen</u> 21. Fenster – <u>Ablak</u> 22. Heizung/Klimatisierung – <u>Fűtés / Klímatisztálás</u> 23. Beleuchtung – <u>Világítás</u> 24. Wageninneres – <u>Belső berendezések</u> 25. Zubehörstücke – <u>Tartozékok</u> 26. WC/Wascheinrichtungen – <u>WC/mosdó</u> 27. Übergangseinrichtung – <u>Átjáróberendezés</u> 28. Anschriften – <u>Feliratok</u>												
Im Güterverkehr Code nach Anhang 1/Anlage Sérülési kód az AVV 9. melléklet 1. függelék												
Közelebbi adatok: Nähre Angaben												
Engedélyezett maximális sebesség km/h.												
(Stempel der Dienststelle) szolgálati hely bélyegzője (Tagesstempel) keletbélyegző (Unterschrift) aláírás												

(Színe: vörös, mérete: 148×210 mm)

A vasútállomás cégjele

	Muster	L	minta
--	--------	---	-------

Wagen	[] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] []	pályaszámú kocsí
-------	---	------------------

Beschädigt, leer zur Heimat

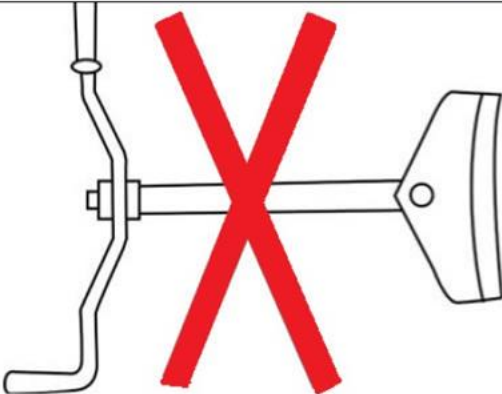
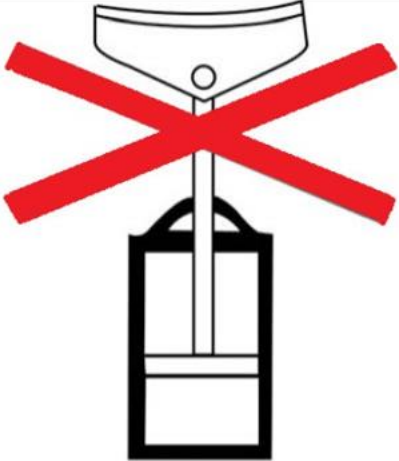
Sérült, üresen a honos Vasútra

verladen auf Wagen	[] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] [] []	pályaszámú kocsira felrakva
--------------------	---	-----------------------------

Stempel der Dienststelle szolgálati hely bélyegzője	Tagesstempel keletbélyegző	Unterschift aláírás
--	-------------------------------	------------------------

„R1” Minta

(Színe: fehér, vörös felülnyomással, mérete: 105×210 mm)

	Muster R¹ Minta (Zeichen des EVU/ A vasúttársaság jele) Bremse unbrauchbar A fék hasznavehetetlen Feststellungen/Megállapítások..... (Tagesstempel/Keletbélyegző) (Unterschrift/Aláírás)	
--	--	---

„I” Minta
(Színe: sárga, mérete: 148×210mm)

A vasúttársaság cégjele	Futóképesség igazolása Lauffähigkeitsbescheinigung (LB)	Muster bárca
A / Der Güterwagen mit der Nummer: 	pályaszámú, Wagentattung	sorozatú kocsi
Halter / Üzemeltető		
futóképességét és üzembiztos állapotát a fővizsgálati határidő lejáratá/selejtezés/futópróba miatt felülvizsgáltam. A kocsi üresen / rakottan¹ egyszeri alkalommal saját kerekén, a feliratozott sebesség korlátozásával/nélkül fuhat. físt wegen Ablaufs der Gültigkeitsdauer des Instandhaltungsrasters auf Lauffähigkeit und betriebssicheren Zustand untersucht. Er kann leer / beladen¹ auf eigenen Rädern einmalig ohne Einschränkung der angeschnriebenen Geschwindigkeit		
von _____ nach _____ laufen		
(Feladási állomás)/(Abgangsbahnhof) (Országkód)/(Ländercode) (Rendelési állomás)/(Bestimmungsbahnhof)		
_____ den _____-n		
(Kiállító hely bélyegzője) (Datum)		
(Stempel der erstellenden Stelle)		
A kiállító kocsvizsgáló / Der/die untersuchende Wagenmeister/in		

(Aláírás/ Unterschrift)		
¹ a tárgytalan törölendő / Unzutreffendes streichen		
Aláírás nyomtatott betűkkel/ (Name in Druckbuchstaben)		

„Ü” bárca

(Színe: vörös, közepén fehér pont, mérete: 100×150 mm)

A vasúttársaság cégjele.....állomás.....sz. **Ü** bárca

pályaszámú kocsit az állomás területét nem hagyhatja el.

ÜZEMVESZÉLYES, JAVÍTÁS

a műhelyben,sz. vágányon a következő sérülés miatt:

1. Kerékpár	11. Mérlegelés	21. Ablak
2. Csapágy	12. Siklott	22. Energiaellátás
3. Fék	13. Vizsgálati idő lejárt	23. Fűtés-szellőztetés
4. Alváz/forgóváz	14. Idegen alkatrész	24. Villágítás
5. Hordrugó	15. Tartály	25. Belső berendezések
6. Vonókészülék	16. Tartályszerezvény	26. WC/mosdó
7. Ütközőkészülék	17. Tető	27. Átjárók
8. Kocsiszekrény	18. Szekrény tömörtelen	28. Feliratok, jelek
9. Tető	19. Tartály tömörtelen	29. Időszakos vizsgálat
10. Ajtók	20. Konténer	lejárt

Egyéb sérülés:

Mozgatás max.: km/h sebességgel, műszaki kísérel

Kelt: év hó nap a kiállító aláírása

4. sz. Melléklet

PARANCSKÖNYV

A túloldali 20.....év.....hó.....napján kelt,számú rendelkezést elolvastam, ezennel saját kezű aláírással bizonyítom.

sor-szám	a tudomásul vétel kelte	saját kezű aláírás	sor-szám	a tudomásul vétel kelte	saját kezű aláírás
1.			21.		
2.			22.		
3.			23.		
4.			24.		
5.			25.		
6.			26.		
7.			27.		
8.			28.		
9.			29.		
10.			30.		
11.			31.		
12.			32.		
13.			33.		
14.			34.		
15.			35.		
16.			36.		
17.			37.		
18.			38.		
19.			39.		
20.			40.		

ÜZEMI NAPLÓ

SCVPSZU 2. sz. módosítás