

Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság

VHF/75607-1/2017, VHF/75600-1/2017 NFM SZÁM ALATT JÓVÁHAGYOTT

DÉL-BUDA-RÁKOSPALOTA

METRÓVONAL

F.1-F.2. SZÁMÚ

JELZÉSI ÉS FORGALMI UTASÍTÁS

ELTÉRÉS TEMATIKÁJA

(utasforgalom-irányító)

**(infrastruktúra: UTASFORGALOM-irányító BKV ZRT.Dél-Buda –Rákospalota
metróvonal F.2. Forgalmi Utasítása és kapcsolódó szabályozások- alapvizsgálattal
rendelkezők részére)**

2018.

A képzést folytató intézmény

BKV Zrt. Budapest VII. Akácfa u. 15.

Nyilvántartási szám: 01-0584-04

Intézményi akkreditációs lajstromszám: AL-2733

1. A modul megnevezése

Infrastruktúra: Utasforgalom-irányító Dél-Buda Rákospalota Metróvonal F.1-F.2. jelzési és forgalmi utasítás eltérések

2. A modul besorolása

Vasúttársaság által végzett eltérés képzés

3. A modul célja:

A Dél-Buda Rákospalota Metró VHF/75607-1/2017, VHF/75600-1/2017-NFM. szám alatt az NFM által jóváhagyott F.1. Jelzési, F.2. Forgalmi Utasítás módosításainak és eltéréseinek megismerése, az új technológia, új fogalmak megértése, magyarázata az utasforgalom-irányító munkakör számára. Kiemelt elérendő célja az utasítás eltérések gyakorlati és üzemi alkalmazása a vonat közlekedtetésében és az állomások működtetésében.

4. A modul célcsoportja

Utasforgalom irányítói munkakörök (állomási diszpécser, műszakvezető diszpécser, KUD)

5. Megszerezhető kompetenciák

A hallgató a képzés befejeztével:

- ismerje az utasítások és a szabályzat eltérő fogalmait, az alkalmazás gyakorlatát.
- szerezzen jártasságot azok felismerésében, értelmezésében,
- ismerje és alkalmazni tudja a jelzések által közölt tevékenységeket a vonat vezetésében, összefüggésben az ATC, MTO vonatvezető rendszerrel együtt
- legyen képes az üzemelés közben előforduló eltérések alkalmazására.

6. A programba való bekapcsolódás feltétele:

- **Érvényes „Infrastruktúra:Utasforgalom-irányító BKV ZRT Dél-Buda – Rákospalota metróvonal F.2. Forgalmi utasítása és kapcsolódó szabályozások” alapvizsga**

7. Tervezett képzési idő

Elméleti képzés: 20 óra

8. Tanfolyam csoportlétszáma

1-30 fő

9. Képzés módszerei, keretei

Az elméleti képzés tanteremben frontális osztálymunkával, prezentációval történik. A prezentáció elsősorban a jelzési képeket, új táblákat, jelzőeszközöket, mutatja be. Az alkalmazás gyakorlatát az éjszakai, szinten tartó gyakorlásokra és vezetési gyakorlatokra vonatkozó koncentrációval lehet elsajátíttatni.

Oktatók számára ajánlott módszerek:

- klasszikus, lazított előadás, magyarázat elméleti ismeretekből,
- folyamatok, összefüggések, eltérések magyarázata, bemutatása,
- frontális munka, konzultáció,
- az eltérések lehetséges bemutatása prezentációban
- írásbeli tesztalapú próba számonkérés.

10. A képzési tematika tartalma és óraszám terve

F.1. Jelzési Utasítás

Sorszám	Témák	Óraszám
10.1.	Az Utasítás hatálya, tartalma, ismerete. (1.1-1.11.) Jelzőeszközök (2.2-2.4.). A jelzések parancselve.(2.6-2.11.) Jelzések adása megfigyelésük. (2.24-2.29.)Használhatatlan jelzők. (2.37.-2.38.) Forgalmi szempontból a jelzők. Főjelzők. (2.43.) Ismétlő jelzők. (2.44.) Menetengedély-határjelzők (2.46.) A fényjelzők jelzéseinek értelmezés a járműtovábbítási üzemmód függvényében. (2.49.) Szabad kézi vezetés hogy történik. (2.51.) Főjelzőkre vonatkozó rendelkezések. (2.58.-2.63.) Telepítés és alkalmazás és kialakítás szerint. (2.66.) Vonali főjelző jelzései. (2.67.-2.68.) Ismétlő jelzők. (2.72.-2.77.) Vonathossz jelző (2.121.) A fényjelzők érvénytelenítése (2.130.) Hordozható jelzőeszközök (2.131-2.135.)	3
	Összesen:	3 óra

F.2. Forgalmi Utasítás

Sorszám	Témák	Óraszám
10.2.	<i>1. Fejezet: Általános rendelkezések</i> Az utasítás hatálya (1.2-1.3.) Az utasítás életbeléptetése (1.8.) Az utasítás ismerete (1.10-1.15.) <i>2. Fejezet: Meghatározások</i> Általános meghatározások (2.4-2.6,2.9,2.12,2.14-2.16,2.18,2.19,) Metró munkakörök (2.21-2.23,2.25-2.29,2.31-2.32,2.34) Metró tevékenységi körök (2.38-2.41) Metró üzemi technológiai meghatározások (2.42,2.57,2.61,2.74,2.76-2.78,2.84,2.105,2.108-2.109,2.117,2.123,2.135) <i>3. Fejezet: Forgalom szolgálat ellátása</i> A forgalmi szolgálat feladata (3.2.) Az önálló szolgálatvégzés feltételei (3.9,3.12-3.14) Szolgálat átadás-átvétel (3.25-3.26,3.28-3.29) Szolgálati helyen történő tartózkodás (3.34-3.35) Szolgálati felelősség (3.50) Rendelkezések kiadása Általános rendelkezések (3.58-3.61,3.63-3.69) Szóbeli Rendelkezések (3.71-3.72) Szóbeli rendelkezések kiadása rádiótelefonon keresztül (3.75-3.82) Írásbeli rendelkezések (3.83,3.86,3.89-3.90) A vasútbiztosító- és forgalomirányító berendezés kezelése (3.92-3.93,3.95-3.99,3.103) <i>4. Fejezet: Üzemszerű forgalom</i>	6

	Általános rendelkezések (4.1-4.6,4.13) A vonal forgalomba helyezése (4.15) A forgalmi vágányok feszültség alá helyezése (4.45-4.46,4.48) Vágányút beállítás, vonatmozgás engedélyezése (4.55) A személyszállító vonatok forgalomba állítása (4.64-4.65) A személyszállító vonatok élesztése (4.66-4.71) A biztonsági járat (4.78-4.79,4.83) A személyszállító vonatok állomási tartózkodása és állomásból való indítása (4.84,4.89) Járműfelügyelet menet közben (4.101-4.102) A személyszállító vonatok behaladása állomásra és kihúzóvágányra (4.107,4.114) A személyszállító vonatok áthaladása állomáson (4.119-4.120,4.121) A személyszállító vonatok fordítása (4.122-4.123,4.125) Vonali szerelvénytárolás (4.139-4.140,4.142-4.145) Szolgálati küldemények szállítása személyvonaton (4.149-4.150,4.154,4.157) A vonal forgalmának leállítása (4.160-4.161) A forgalmi vágányok feszültségmentesítése (4.175,4.180)	
10.3.	<i>5. Fejezet: Eltérés az üzemszerű forgalomtól</i> Általános rendelkezések (5.2) A vonatközlekedés rendje ATPR üzemmódban (5.7-5.24.) Vonatok forgalomba állítása (5.25-5.27) Vonatok állomási tartózkodása és állomásból való indítása (5.31-5.38) Járműfelügyelet menet közben (5.41-5.44,5.50) A vonatok behaladása állomásra és kihúzóvágányra (5.52-5.53) A vonatok áthaladása állomáson (5.61) A vonatok fordítása (5.64-5.65) Foglalt vágányra járás (5.80-5.84) Állomási kijelölt megállás helyétől eltérő megállás esetén követendő eljárás – Általános rendelkezések (5.95-5.96.) Állomási túlfutás (5.101,5.103) A pályára leesett tárgy esetén követendő eljárás szabályai (5.105-5.109) Eljárás, ha a közlekedő személyvonaton vészjelzőt működtettek- MTO üzemmód (5.111,5.113,5.115,5.118) Eljárás, ha a közlekedő vonaton ajtó vésznyitót működtettek- MTO üzemmód (5.122-5.124,5.127-5.137) ATPR üzemmód (5.138-5.143) Jármű meghibásodás esetén követendő eljárás – Általános rendelkezések (5.144-5.148) Hibakezelés a vonalon (5.153-5.160,5.164-5.166) A vonat működésképtelen (5.167-5.176) A vonat üzemképtelen (5.178-5.179) A vonat mozgásképtelen (5.180,5.183-5.184) A vonat gördülés képtelen (5.190) Eljárás vezetőikonzol-fedél hibajelzés esetén (5.191-5.193) Füst-vagy tűzérzékelő hiba (5.194-5.197) Utasszállítás ATPR üzemmódban (5.198-5.200,5.203-5.209) Akadályérzékelő, beesésgátló takarólemez-hiba (5.215-5.218) Ajtóhiba,ablaktörés (5.222-5.225) A jármű CBTC berendezésének meghibásodása (5.229) A vasútbiztosító –és forgalomirányító berendezés, valamint a különböző munkaállomások közötti átvétel szabályai (5.239-5.245) Váltókörzetek helyi üzemre történő átvétele (5.247-5.251) Az állomási utasforgalom-irányító berendezés távfelügyeletbe történő átvétele (5.257,5.259) A pálya meghibásodása esetén követendő eljárás (5.261,5.263-5.269,5.272-5.274,5.276-5.278) A forgalom fenntartása (5.280) Sebességkorlátozás bevezetése (5.287,5.289) Sebesség korlátozás bevezetése forg. és fesz. alatti pályán (5.294,5.296) Vágányzár (5.298) Sínáramkör meghibásodása esetén követendő eljárás (5.308-5.320) Vágányutat állítani nem lehet	10

	(5.324) Váltó meghibásodás (5.332) A központi berendezés meghibásodása esetén követendő eljárás (5.349.) A vasútbiztosító- és forgalomirányító berendezés javítása (5.360, 5.362) PPE üzemképes állapotának ellenőrzése (5.365-5.374) PPE modulok kalibrációs eljárása (5.375-5.377) PPE bypass üzemmód alkalmazása (5.378-5.381) PPE modulcsere (5.382-5.386) Hírközlő berendezések meghibásodása- Általános rendelkezések (5.387-5.392) Eljárás Tetra rádiótelefon meghibásodása esetén (5.396-5.397) CCTV rendszer meghibásodása esetén követendő eljárás (5.398-5.412) TETRA segélykérő és utastájékoztató rendszer központi meghibásodása esetén követendő eljárás (5.413-5.414) Lift-segélykérő rendszer meghibásodása esetén követendő eljárás (5.415) Áramellátási rendszerben történt meghibásodás esetén követendő eljárás (5.416) Karbantartás esetén követendő eljárás (5.423-5.427) <i>6. Fejezet: Rendkívüli események</i> Általános rendelkezések (6.4,6.7) Feszültség- és forgalom alatti pályán való munkavégzés rendje (6.14,6.16,6.17,6.19) A belépés feltételei (6.20,6.22-6.23,6.25,6.26,6.31) A belépés végrehajtása (6.33-6.36,6.39-6.41) A kilépés végrehajtása (6.46) Rendkívüli fesz.mentesítés, rendkívüli kikapcsolás (6.51) Utasok rendkívüli kiszállítása (6.79) Eljárás vésznyitással kezdeményezett menekítés esetén (6.83,6.93) Eljárás alagúti kiszállítás esetén (6.107,6.112,6.115-6.116) Eljárás tűz esetén (6.125-6.132,6.135,6.152,6.156,6.159-6.162,6.166,6.168) Utasrosszulét, utasbaleset (6.171-6.172,6.177-6.179) Eljárás, ha a vonaton utasrosszullét következett be (6.180-6.183) Utasrosszullétből bekövetkező haláleset (6.184-6.188) Gázolás (6.193,6.203,6.204,6.206) Váltófelvágás (6.211-6.212,6.216,6.221) Állomástávolságú közlekedés (6.235) Helytelen irányú közlekedés (6.245,6.252) <i>7. Fejezet: Havária Események</i> Általános rendelkezések (7.1-7.9) Állomási menekítés (7.10-7.12) Alagúti kiszállítás (7.13-7.17) Robbanóanyag, gyanús csomag észlelése (7.18-7.20) Bombariadó (közveszéllyel fenyegetés (7.21-7.27) Egyéb havária esemény bekövetkezése esetén (7.28-7.32) A helyszín biztosítása (7.33-7.34) <i>8. Fejezet: Üzemszünet</i> A pályán és alagútban üzemszünet alatt végzendő munkák megszervezése (8.7-8.8) Szolgálati vonatok közlekedése (8.34-8.35) <i>9. Fejezet: Tolatás</i> Általános rendelkezések (9.4-9.5,9.7,9.9-9.10,9.13,9.15,9.22) Tolatás járműtelepen harmadik-sínnel ellátott vágányokon (9.30) <i>10. Fejezet: Próbaút</i> Általános rendelkezések (10.1-10.4,10.11,10.13-10.15) Próbaút igénylése (10.17-10.18) Próbaút lebonyolítása (10.19-10.22) Alkalmazható sebességek (10.27,10.30,10.32,10.34-10.38,10.40) Eljárás hibajelzések esetén (10.42-10.47) Eljárás kedvezőtlen időjárás esetén (10.48-10.51) ATC berendezés	
--	--	--

	próbája (10.54-10.56) Próbafutás bekapcsolt szervízkapcsolóval (10.57-10.60) Próbafutás befejezése (10.61-10.63) Tesztfutás lebonyolítása (10.64-10.65) <i>11. Fejezet: A járműtelep harmadik-sínnel ellátott vágányainak feszültség alá helyezése és feszültségmentesítése</i> (11.6,11.7,11.9,11.10,11.13-11.14) <i>12. Fejezet: Állomások utasforgalmának megszervezése</i> Általános rendelkezések (12.6) Utasterek ellenőrzése (12.15,12.18) Utasok védelme (12.32-12.34) Mozdólépcsők üzemeltetése (12.37,12.44,12.53,12.82) <i>13.fejezet: Menetrend, vonatok számozása, szolgálati okmányok</i> A menetrend (13.4,13.9-13.10) Menetrendi eltérés(13.25-13.27,13.29-13.33,13.39) Szolgálati okmányok (13.53,13.62,13.67) Menetokmány, fedélzeti napló (13.72,13.79)	
	Összesen:	16 óra

Gyakorló Teszt

	Összesen:	1 óra
--	-----------	--------------

Gyakorlati képzés:

Az alkalmazás gyakorlatát a szinten tartó vezetés, idején lehet elsajátítani, jelen képzésnek nem része.

11. Képzés személyi feltételei:

Megfelelő létszámú, hatósági névjegyzékben szereplő elméleti, gyakorlati szakoktató.

Képzés tárgyi feltételei:

Elméleti oktatáshoz:

- létszámnak megfelelő tanterem
Dél-Buda - Rákospalota F.1. Jelzési Utasítás VHF/75607-1/2017
Dél-Buda - Rákospalota F.2. Forgalmi Utasítás 2017VHF/75600-1/2017-NFM
- **Projektor**
- **Oktatói számítógép,**
- **Tábla**

12. Vizsgára bocsátás feltételei:

- **elméleti órákon való 100%-os részvétel**
- **teljesítménymérés: írásbeli teszt vizsga**

A képesítés megszerzéséről szóló bizonyítvány kiadásának feltétele a képzésben résztvevő teljesítményét értékelő rendszer leírása:

Általános követelményeket a vizsgára vonatkozóan a 19/2011.(V.10:) NFM Rendelet tartalmazza.

12.1. A hallgatóknak az alábbi vizsgakötelezettségeket kell teljesíteni

15.1.1.Elméleti vizsga: számítógépes írásbeli teszt

12.2. A vizsga minősítés szintjei: **megfelelt, nem felelt meg**

12.3. A képesítésről szóló bizonyítvány kiadásának feltétele:
Eredményes számítógépes írásbeli teszt vizsga

13. Modulzáró ellenőrző kérdések:

F.1. Jelzési Utasítás:

1. Hol érvényes az M4 metróvonal F.1. Jelzési Utasítása?

A Dél-Buda–Rákospalota (M4) metróvonal F.1. Jelzési Utasítása érvényes a Budapesti Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság által üzemeltetett M4 metróvonalon és járműtelepén.

Az M4 metróvonal F.1. Jelzési Utasítása az M4 vonal alagúti szakaszaira érvényes, kivéve a járműtelepet.

Az M4 Metróvonal F.1. Jelzési Utasítása az M4 vonalra érvényes, amennyiben a járművek vezetése kézi üzemmódban történik.

2. Kikre érvényes az M4 metróvonal F.1. Jelzési Utasítása?

A forgalmi szolgálat valamennyi munkavállalójára és a társszolgálatok azon dolgozóira, akinek tevékenysége összefügg a forgalom lebonyolításával. Az alagútban, pályán és az állomási utasforgalom irányításában résztvevő, önállóan munkát végző külső vállalkozók munkavállalóira.

Minden metró dolgozóra.

Akik járművezetői tevékenységet folytatnak.

3. Mi az előírás az M4 metróvonal F.1. Jelzési Utasítás ismeretére vonatkozóan?

Az utasítás munkakörre vonatkozó szövegét ismernie kell az M4 metróvonal forgalom lebonyolításában résztvevő munkavállalóknak, valamint azon munkavállalóknak, akiknek tevékenysége az M4 metróvonal forgalom lebonyolításával összefügg. A munkavállalóknak az utasítás kijelölt részeiből vizsgát kell tenniük.

Az utasítás szövegét minden Metró dolgozónak szó szerint ismernie kell.

Az utasítás teljes szövegét ismernie kell a munkáltatói jogkör gyakorlóknak és vizsgát kell tenni belőle.

4. Melyek az M4 metróvonalán alkalmazott jelzőeszközök?

Kézi jelzőeszközök, Járművekre felszerelt jelzőeszközök, Pályán elhelyezett jelzőeszközök

Kézi jelzőeszközök, Járművekre felszerelt jelzőeszközök

Fő jelzőeszközök, Járművekre felszerelt jelzőeszközök, Pályán elhelyezett jelzőeszközök

5. Mit ért a jelzések parancselvén?

A jelzők és jelzőeszközök jelzése parancs, mely azonnali és feltétlen végrehajtást követel! A jelzéseket mindenkor az utasításban meghatározott módon és értelemben kell figyelembe venni. Ez a jelzés parancselve.

Elvileg parancsokat fejeznek ki, amelyeket csak szükség esetén kell végrehajtani.

Azok helyettesítik a szóbeli rendelkezéseket.

6. A következő meghatározásokból melyik állítás igaz?

A jelzésekkel elkövetett mindennemű visszaélés munkáltatói intézkedést von maga után.

A jelzésekkel elkövetett visszaélés, ha az nem okoz balesetet, nem számít fegyelemsértésnek.

A jelzésekkel elkövetett mindennemű visszaélés vagy jelzésekkel közölt parancsok végrehajtásának elmulasztása munkáltatói intézkedést von maga után amennyiben az kiderül.

7. Milyen kapcsolat van az M4 metróvonalán alkalmazott jelzők és jelzőeszközök parancsainak végrehajtása és a vonaton alkalmazott üzemmódok között?

Egyes jelzők és jelzőeszközök jelzéseinek parancsait a vonaton alkalmazott üzemmódoktól függően kell végrehajtani, illetve a jelzések parancsa alapján valamely ténykedést végezni.

A jelzők és jelzések határozzák meg a vonaton alkalmazott üzemmódot.

Nincs összefüggés. A vonatok betáplált menetjelleg szerint közlekednek.

8. Mi az eljárás, ha az utasításban fel nem sorolt jelzés alkalmazása válik szükségessé?

Bevezetéséhez a jóváhagyó hatóság engedélye szükséges.

Bevezetéséhez a Metró Üzemigazgatóság engedélye szükséges

Bevezetéséhez a BKV Zrt. engedélye szükséges.

9. Kiknek kell ismerni az M4 metróvonalán működő jelzőket?

A vonalon vasúti járművet vezető összes járművezetőnek, valamint a vonatforgalom-irányító személyzetnek ismerni kell a tevékenységi területükön működő jelzőket.

Valamennyi a Forgalmi Főmérnökségen dolgozónak ismernie kell.

A metró járműműszaki területen dolgozóknak is ismerniük kell.

10. Hogyan befolyásolja a rendszer a használhatatlan jelzők esetében a vonatok közlekedtetését?

A CBTC rendszer MTO üzemmódban a vonatokat tovább haladtatja.

Megállítja a vonatot és riasztást ad a kezelőszemélyzet felé.

Azonnal megállítja a vonatot.

11. Forgalmi szempontból mit értünk főjelző alatt?

Főjelzők, a járművön alkalmazott üzemmódtól függően szabályozzák a vonatforgalmat és az üzemi járműmozgásokat az M4 metróvonal teljes, CBTC-vel lefedett vágányhálózatán.

Főjelzők melyek elnevezése és jelölése F betűvel történik.

A fővonalon elhelyezett jelzőket és jelzőeszközöket.

12. Az M4 metróvonalán alkalmazott ismétlő jelzőknek mi a feladata?

Azokon a pályaszakaszokon, ahol az ívviszonyok és a rálátási távolság szükségessé teszi, kettős ismétlő jelzést kell alkalmazni.

Ismétlő jelzőt akkor kell üzembe helyezni, ha a távolba látás korlátozottá válik.

A tanuló járművezetők oktatása során segíti a jelzők jelzési képeinek rögzítését.

13. Mi az értelme a „Helytelen irányú menetengedély határ” jelzőnek?

Helytelen irányú menetengedély-határ jelzők, melyek a vágánykapcsolatos állomásokon az engedélyezett helytelen irányú tolatási mozgás határát jelzik.

Jármútelepen a tolatási mozgásokat engedélyezi.

Tolatási mozgások vonalát jelzi.

14. Hogy értelmezzük a fényjelzők jelzési képeit az M4 metróvonalán?

A járműtovábbítás és az alkalmazott vonatvezetési üzemmód függvényében kell a főjelzők és ismétlő jelzők jelzési képeit értelmezni.

A jelzők jelzési képeihez tartozó sebességértéknek megfelelően.

Nem kell értelmezni az automata üzem miatt.

15. MTO üzemmódban hogyan érvényesül a jelzések parancselve?

A jármű biztonságos továbbítását a vonatvezérlő rendszer biztosítja, a jelzések parancselve nem érvényesül.

Ugyanúgy, mint ATPR üzemmódban.

Az M4 vonalán a parancselv nem érvényes.

16. Mi a teendő szabadkézi vezetés esetén "Megállj!" jelzésű főjelzőnél?

A „Megállj!” jelzésű fényjelző előtt a járművet szabadkézi vezetés esetén meg kell állítani.

Szabadkézi vezetés azt jelenti, hogy a következő állomásig szabadon közlekedhet a jármű a jelzési képektől függetlenül.

Szabadkézi vezetés esetén a rendszer az üzemmódtól függetlenül megállítja a járművet.

17. Telepítés szerint milyen típusú főjelzők vannak alkalmazva az M4 metróvonalán?

Kétféle típusú főjelző került telepítésre, melyek alkalmazás és kialakítás szerint területileg elhatárolhatók. Ezek lehetnek vonali főjelzők illetve járműtelepi főjelzők.

Jobb oldalon elhelyezett vagy baloldalon elhelyezett árbocos főjelző illetve törpe árbocos főjelzők.

Nincs különbség az alkalmazott főjelzők között sem típusban, sem telepítésben sem alkalmazásban.

18. Hogyan értelmezhető az M4 metróvonalán alkalmazott vonali főjelző egy zöld és alatta egy fehér fénye?

"A menetengedély határ a jelző mögött van" A vonali főjelző meghaladása MTO üzemben engedélyezett. A nem MTO üzemmódban közlekedő vonat számára a jelzés kétes jelzésként értelmezendő.

Szabad a jelző meghaladható a következő jelzővel kapott jelzési parancsig.

Szabad a menet engedélyezve van.

19. Mit jelent az M4 metróvonalán alkalmazott vonali főjelző egy zöld fénye?

Szabadkézi vezetéssel a vonatonál vagy egyedül közlekedő vontató járműnél alkalmazható sebességgel engedélyezett.

Szabad a menet a következő állomásig.

Szabad a menet jelzi, hogy az MTO-ban közlekedő vonat menetengedélye megvan.

20. Ismétlő jelzőn "Egy sárga fény" jelzési képhez mely előírás kapcsolódik?

Szabad kézi vonatvezetéssel közlekedő vonat, fel nem szerelt vonat, illetve szolgálati vonat sebességét úgy kell szabályozni, hogy az ismétlő jelzőhöz tartozó főjelző előtt a vonat feltétlenül megállítható legyen.

Ez egy vonali főjelző. Jelzése egy sárga, meghaladható legfeljebb 50 km/h - val.

Az ismétlő jelző mögött megállj jelzés van ezért az ismétlő jelzőnél kell a vonattal megállni.

21. Hol vannak tolatásjelzők az M4 metróvonal területén?

Az M4 metróvonal járműtelepi területén a CBTC által le nem fedett területeken, valamint a CBTC terület határain kerültek tolatásjelzők alkalmazásra.

A járműtelep területén, a vágány lírán.

A járműtelep területén csak a MÁV összekötő vágányon.

F.2. Forgalmi Utasítás:

1. Az F.2. Forgalmi Utasítás hatálya kiterjed-e külső vállalkozókra?

Az utasítás hatálya továbbá kiterjed az alagútban, pályán és az állomási utasforgalom irányításában résztvevő, önállóan munkát végző külső vállalkozók munkavállalóira.

Nem miután azok nem tartoznak az üzemeltetőhöz.

Csak áttételesen a saját dolgozóink utasításainak betartásával.

2. Mi az előírás a F 2. Utasítás ismeretéről?

Az M4 metróvonal forgalom lebonyolításában részt vevő valamennyi forgalmi munkavállalónak az utasítás munkakörre vonatkozó részét teljeskörűen kell ismernie.

Az M4 metróvonalon az utasítást a Forgalmi főmérnökség valamennyi dolgozójának teljeskörűen ismernie kell.

Az M4 metróvonal forgalom lebonyolításában részt vevő valamennyi forgalmi munkavállalónak az utasítást teljeskörűen kell ismernie.

3. Mit ír elő az F.2. Utasítás a külső vállalkozók munkavállalói számára?

A metró területén belül a pályán, alagútban külső vállalkozók munkavállalói önálló tevékenységet csak az utasításnak a végzett tevékenységgel összefüggő rendelkezéseinek ismeretében folytathatnak.

Külső vállalkozók munkavállalói önálló tevékenységet a Metró területén nem folytathatnak.

Nincs külön szabályozás. Ezt az aktuális munkafeladat szabja meg.

4. Mit nevezünk "végrehajtó forgalmi szolgálatnak"?

Végrehajtó forgalmi szolgálat alatt a vonat- és utasforgalom lebonyolítást és a forgalom-irányítást végző forgalmi munkavállalókat, valamint ezen munkavállalók szolgálati eljáróit értjük.

Végrehajtó forgalmi szolgálat alatt a JÁDI munkakörben foglalkoztatott munkavállalókat értjük.

Végrehajtó forgalmi szolgálat alatt azokat a munkavállalókat értjük, akik szolgálati idejük alatt végrehajtják a szükséges beavatkozásokat.

5. Mit nevezünk "társszolgálatnak"?

Társszolgálatnak nevezzük a Társaságon belül az Igazgatóság szervezeti felépítésében meghatározott, a forgalmi szolgálathoz nem tartozó, műszaki feltételeket biztosító szolgálatokat, melyek tevékenységükkel biztosítják az üzemeltetés lebonyolítását.

Társszolgálatnak nevezzük azokat a külső munkavállalókat, akik a Metró területén végeznek karbantartási vagy felújítási munkákat.

Társszolgálatnak nevezzük a forgalmi szolgálathoz tartozó, műszaki szolgálatokat, pályafenntartási szolgálatokat illetve a karbantartói szolgálatokat melyek tevékenységükkel biztosítják az üzemeltetés lebonyolítását.

6. Mit nevezünk "rendelkezők könyve"-nek?

A forgalom lebonyolításával összefüggő vagy a szolgálat ellátásával kapcsolatos rendelkezések kiadására szolgáló dokumentáció.

Rendelkezők könyvének nevezzük a sorszámozott parancskönyv rendelkezéseket tartalmazó mellékletét.

A forgalom lebonyolításával összefüggő vagy a szolgálat ellátásával kapcsolatos utasítások összesítésére szolgáló könyv formátumú dokumentációt.

7. Mit ért értesítő könyv alatt és mi a célja?

Az értesítő könyv nem közvetlenül a forgalom lebonyolításával, hanem a szolgálat ellátásával vagy a munkaviszonnyal összefüggő értesítéseket tartalmazó szolgálati okmány.

A szolgálati főnök vasútbiztonsággal kapcsolatos fontos és halasztást nem tűrő rendelkezései kiadására szolgáló dokumentáció.

A parancskönyvi rendelkezések gyűjtésére szolgáló napló.

8. Mit nevezünk rendelkezésnek?

A végrehajtó dolgozók felé adott, a forgalom lebonyolításával vagy valamely ténykedés végzésével kapcsolatos szóbeli vagy írásbeli utasításokat, közléseket rendelkezésnek nevezzük.

Rendelkezésnek nevezzük végrehajtó dolgozók felé adott, a forgalom lebonyolításával kapcsolatos szóbeli utasításokat.

Rendelkezésnek nevezzük a társszolgálatok felé adott, a forgalom lebonyolításával vagy valamely ténykedés végzésével kapcsolatos szóbeli utasításokat, közléseket.

9. Mit jelent a "döntési jogosultság"?

Rendelkezés kiadásának joga, amely egy szolgálati beosztáshoz vagy átruházott jogkör esetén a megbízott tevékenységéhez kötődik.

Szolgálati előjáró döntési joga.

Zavar elhárítási tevékenységre vagy a külső beavatkozó egységek munkájának koordinálására vonatkozó döntések kiadásának joga.

10. Mit jelent az "intézkedési jog"?

Forgalmi zavar vagy forgalmi esemény elhárítására egy szolgálati hely vagy a helyszínen egy megbízott számára a zavar elhárítási tevékenységre vagy a külső beavatkozó egységek munkájának koordinálására vonatkozó utasítás kiadásának joga.

Helyszínen egy megbízott számára a zavar elhárítási tevékenységre vonatkozó utasítás kiadásának joga.

Külső beavatkozó egységek munkájának koordinálására vonatkozó utasítás kiadásának joga.

11. Mit jelent az állomási diszpécser-járművezető munkakör?

Az állomási diszpécser - járművezető (a továbbiakban: JÁDI) a rendelkezésére álló technikai eszközök segítségével irányítja és ellenőrzi az állomás utasforgalmát, üzemelteti a felügyelete alá tartozó mozgólépcsőket, lifteket és berendezéseket. Kirendelés esetén járművezetői feladatokat lát el.

Olyan járművezetőt, aki néha állomási diszpécser is lehet.

Olyan állomási diszpécsert, aki régebben volt járművezető, de már nem jogosult vezetni.

12. Mi a feladata a kocsiszíni diszpécsernek?

A kocsiszíni diszpécser (KODI) a hozzá beosztott járművezetők szolgálati előjárója. A járműtelepi mozgó járművezetők a KODI-nál jelentkeznek szolgálatra. A szolgálati beosztással kapcsolatban döntési joga van. Szervezi a szükséges kocsiszíni tolatási mozgásokat, próbafutásokat, illetve a kocsiszíni ki- és beállítások rendjét. Kapcsolatot tart a járműműszaki csoportvezetővel és a központi diszpécserszolgálattal. Közvetlen szolgálati előjárója a BLP.

Járműtelepi forgalmi szolgálattelvő, járműfelügyeleti és vonatforgalom-irányítási tevékenységet lát el a rendelkezésre álló technikai berendezések segítségével. Ő végzi a járművek élesztését, altatását, valamint azok központi felügyeletét, és ellenőrzi az automatikus üzemmódban közlekedő személyszállító járművek műszaki állapotát.

A járművezetői tevékenységet végzők szolgálati előjárója. Irányítja és segíti a szolgálatban lévő, járművezetői tevékenységet ellátó dolgozók munkáját. A közlekedő szerelvények járműműszaki meghibásodásával kapcsolatos kérdésekben döntési joga van. Rendkívüli esemény esetén a KFM, helyszíni megbízottjaként kirendelheti.

13. Lehet-e fedélzeti járműfelügyeletet ellátni, járművezetői képesítés nélkül?

Ha biztonsági okból az üzemképes és működőképes MTO üzemben közlekedő vonat központi járműfelügyelete nem elégséges, helyszíni felügyelet biztosítandó a vonaton tartózkodó személy által, aki a fedélzeti járműfelügyelő. A fedélzeti járműfelügyeleti tevékenységet végző személy általában járművezetői képesítéssel rendelkezik, de egyes feladatokat esetenként járművezetői képesítés nélküli személy is elláthat.

Tilos járművezetői képesítés nélkül fedélzeti járműfelügyeletet ellátni.

Nincs meghatározva miután a fedélzeti felügyelet nincs összefüggésben a jármű közlekedtetésével.

14. Mit ért váltókezelő tevékenység alatt?

A váltókezelő olyan váltóállításra kiképzett forgalmi dolgozó, aki vágánykapcsolatos állomáson vagy járműtelepen teljesít szolgálatot. A KFM rendelkezésére helyi kezelésben végzi a vágánykapcsolathoz tartozó váltók helyszíni kézi állítását. Az általa kézzel állított váltók forgalmi szempontból, valamint vágányútnak megfelelő helyes állásáért egyszemélyben felelős. Rendkívüli esetben a KFM megbízottjaként helyszíni feladatok ellátására kirendelhető.

Nincs ilyen tevékenység a M4 metró üzemében.

A váltók, javítását karbantartását végző szakembert és tevékenységét.

15. Mit nevezünk "járműtelepi egyéb vágányok"-nak?

Egyéb vágányoknak nevezzük a harmadik-sínnel el nem látott, fényjelzők által szabályozott vágányok összességét, ahol az egyéb járműmozgások csak külön engedélyre végezhetők.

Azokat a járműtelepi vágányokat ahol az egyéb járműmozgások csak külön engedélyre végezhetők.

Azokat a forgalmi vágányokat ahol az egyéb járműmozgások csak külön engedélyre végezhetők.

16. Mit nevezünk térköznek?

Térköznek nevezzük a vasúti pálya fizikai vagy virtuális határral rendelkező szakaszait. Ez esetenként megegyezik valamilyen objektum (jelző, váltó, pályaszakasz) vagy virtuális blokk által határolt területtel.

Két haladó vonat közötti távolságot.

Két állomás közötti távolságot.

17. Mit nevezünk aláváltásnak?

Aláváltás történik, amikor az állítási folyamat közben a vonat csúcs felől, érkezik a váltóra. A kerék vagy beköszöl, vagy az egyik kerékpár a jobb a másik kerékpár a bal vágány irányába terelődik. Mindkét eset kisiklást eredményez.

Amikor a jármű gyök felőli irányból a számára helytelen irányba álló váltóra ráhalad, és a csúcssínek átállítását a jármű kerekei végzik.

A tényleges kisiklást.

18. Mit nevezünk forgalom leállításának?

Forgalmi szempontból leállásnak nevezzük azt a helyzetet, amikor valamilyen forgalmi, műszaki vagy havária esemény bekövetkezése miatt a forgalmat a teljes vonalon vagy vonalszakaszon részlegesen, 15 percnél hosszabb ideig le kell állítani, az utasokat az állomásból el kell távolítani.

Forgalmi szempontból leállásnak nevezzük azt a helyzetet, amikor valamilyen forgalmi, műszaki vagy havária esemény bekövetkezése miatt a forgalmat a teljes vonalon vagy vonalszakaszon részlegesen, 10 percnél hosszabb ideig le kell állítani, az utasokat az állomásból el kell távolítani.

Forgalmi szempontból leállásnak nevezzük azt a helyzetet, amikor valamilyen forgalmi, műszaki vagy havária esemény bekövetkezése miatt a forgalmat a teljes vonalon vagy vonalszakaszon részlegesen, 5 percnél hosszabb ideig le kell állítani, az utasokat az állomásból el kell távolítani.

19. Mit nevezünk forgalom korlátozásának?

Forgalom korlátozásának nevezzük azt a helyzetet, amikor valamilyen forgalmi, műszaki esemény bekövetkezése miatt az információszerzés, forgalomszabályozás vagy a hibaelhárítás céljából a vonatforgalom időlegesen 15 percnél rövidebb ideig korlátozásra kerül vagy, jelentős mértékben lelassul, lebonyolítása megnövekedett menetidővel történik. A forgalomirányítás részére a forgalom korlátozása egy forgalomszabályozási eszköz.

Forgalom korlátozásának nevezzük azt a helyzetet, amikor valamilyen forgalmi, műszaki esemény bekövetkezése miatt az információszerzés, forgalomszabályozás vagy a hibaelhárítás céljából a vonatforgalom időlegesen 10 percnél rövidebb ideig korlátozásra kerül vagy, jelentős mértékben lelassul, lebonyolítása megnövekedett menetidővel történik. A forgalomirányítás részére a forgalom korlátozása egy forgalomszabályozási eszköz.

Forgalom korlátozásának nevezzük azt a helyzetet, amikor valamilyen forgalmi, műszaki esemény bekövetkezése miatt az információszerzés, forgalomszabályozás vagy a hibaelhárítás céljából a vonatforgalom időlegesen 5 percnél rövidebb ideig korlátozásra kerül vagy, jelentős mértékben lelassul, lebonyolítása megnövekedett menetidővel történik. A forgalomirányítás részére a forgalom korlátozása egy forgalomszabályozási eszköz.

20. Mi az alagúti kioldó (TPEP) áramkör feladata?

Az alagúti kioldó (TPEP) áramkör feladata a pálya feszültségmentesítési folyamatában, a kikapcsolt tápkörzet együttes biztonsági feltételeinek garantálása (a visszakapcsolás elleni reteszelés, rövidrezárás-földelés biztosítása).

Az alagúti kioldó (TPEP) áramkör feladata a pálya feszültségmentesítési folyamatában a rövidrezárás-földelés biztosítása.

Az alagúti kioldó (TPEP) áramkör feladata a pálya feszültségmentesítési folyamatában a visszakapcsolás elleni reteszelés.

21. Mit nevezünk személyszállító vonatnak?

A személyszállító vonat a vonalra érvényes típusengedéllyel rendelkező, utasszállító jármű jelölésére használt fogalom.

A személyszállító vonat általában állomások közötti közlekedés céljából forgalomba állított olyan szerelvény, amely az előírt jelzőeszközökkel, felszerelési tárgyakkal, vonatszámokkal, menetokmányokkal el van látva, és amelyen vonatszemélyzet teljesít szolgálatot.

Személyszállító vonatnak nevezzük azokat a vasúti járműveket, amelyek személyek szállítására vannak rendszeresítve.

22. Mit nevezünk tesztvonatnak?

MTO üzemmódra alkalmas jármű, amely közlekedtetésének célja az M4 metróvonalon a személyszállító járművek műszaki berendezéseinek, valós forgalmi körülmények közötti tesztelése.

Tesztvonatoknak nevezzük azokat a vonatokat, amelyek tesztfutás céljából közlekednek a járműtelep próbapályáján.

Tesztvonatoknak nevezzük azokat a vonatokat, amelyek az üzemi vágányokon üzemi technológiai tesztelése célból olyan szándékos helyváltoztatást hajtanak végre amely mozgások nem a vonatközlekedés célból történnek, és nem a vasútüzem elsődleges funkcióját szolgálják.

23. Mit nevezünk havária eseménynek?

Havária esemény minden olyan szándékos vagy gondatlan tevékenység, illetve mulasztás miatt bekövetkező esemény, továbbá minden olyan természeti katasztrófa, elemi csapás, amely a közérdekű üzem működését megzavarja.

Havária esemény minden olyan nem szándékos tevékenység vagy természeti katasztrófa, amely a közérdekű üzem működését megzavarja.

Havária esemény minden olyan szándékos vagy gondatlan tevékenység, amely a közérdekű üzem működését megzavarja.

24. Az alábbiak közül mi a forgalmi szolgálat feladata?

- együttműködés a társszolgálatokkal.

- a rábízott feladatokat véleményezni.
- tájékozódni a szolgálat átadás idejéről.

25. A kiképzés alatt álló személyek mikor végezhetnek gyakorlati munkát?

A kiképzés alatt álló személyek csak a szolgálatban lévő, megfelelő vizsgával rendelkező vasútszakmai oktató jelenlétében és felelősségére, munkamódszer-átadás esetén megfelelő vizsgával és megbízólevéllel rendelkező dolgozó felügyelete mellett végezhetnek gyakorlati munkát.

A kiképzés alatt álló személyek csak a szolgálatban lévő, megfelelő vizsgával rendelkező járművezető jelenlétében és felelősségére, munkamódszer-átadás esetén megfelelő gyakorlattal rendelkező dolgozó felügyelete mellett végezhetnek gyakorlati munkát.

A kiképzés alatt álló személyek csak a szolgálatban lévő, nagy tapasztalattal rendelkező két járművezető jelenlétében és felelősségére, végezhetnek gyakorlati munkát.

26. Az alábbiak közül mi a kiképzett dolgozó kötelessége?

az elrendelt szakmai vizsgákon megfelelni.

az elrendelt szakmai vizsgákon évente egyszer részt venni.

az elrendelt szakmai vizsgákon negyedévente megfelelni.

27. Mi a kötelessége a forgalmi dolgozónak, ha a szolgálatra jelentkezés helyén a kiadott rendelkezéseket nem tudja elolvasni?

Köteles hangrögzítőre kapcsolt hírközlő eszközökön keresztül tájékozódni a szolgálati elöljárónál.

Köteles a társszolgálatoktól tájékoztatást kérni.

Erre vonatkozóan nincs kötelezettsége mivel a szolgálati elöljárójának feladata a teljes körű tájékoztatás.

28. A forgalmi dolgozó kötelezhető-e a megjelölt munkaidején túli szolgálat teljesítésére?

A forgalmi dolgozó, indokolt esetben, az egyéb vonatkozó előírások betartása mellett, a szolgálati beosztásban megjelölt munkaidején túl is köteles szolgálatot teljesíteni. Rendkívüli esemény ideje alatt a szolgálat átadás-átvétel időpontja a körülmények figyelembe vételével módosulhat.

A forgalmi dolgozó, indokolt esetben sem kötelezhető a szolgálati beosztásban megjelölt munkaidején túli szolgálat teljesítésére.

Igen, a forgalmi dolgozó a szolgálati beosztásban megjelölt munkaidején túl is köteles szolgálatot teljesíteni amennyiben a munkáltató bármilyen okból erre kötelezi.

29. Miről kell gondoskodni a vezetőfülkével nem rendelkező utasszállító vonat járművezetés során?

Vezetőfülkével nem rendelkező utasszállító vonat esetén a járművezetés során gondoskodni kell a járművezető és az utasok elkülönítéséről.

Vezetőfülkével nem rendelkező utasszállító vonat esetén a járművezetés során gondoskodni kell a két járművezetőről.

Vezetőfülkével nem rendelkező utasszállító vonat esetén a járművezetés során gondoskodni kell az utasok kiszállításáról a vezetés megkezdése előtt.

30. Hangrögzítő berendezésre kapcsolt hírközlőeszköznek számít-e a szolgálati mobiltelefon?

A szolgálati mobiltelefon nem hangrögzítő berendezésre kapcsolt hírközlőeszköz.

Csak abban az esetben, ha előzetesen bekapcsolják a telefon hangrögzítő funkcióját.

Igen a szolgálati mobiltelefon hangrögzítő berendezésnek számít.

31. Milyen előírás vonatkozik a Parancskönyvbe és a Rendelkezések könyvébe bejegyzett utasítások és rendelkezések betartására vonatkozóan?

A Parancskönyvbe és a Rendelkezések könyvébe bejegyzett utasítások és rendelkezések betartása kötelező.

A Parancskönyvbe és a Rendelkezések könyvébe bejegyzett utasítások és rendelkezések betartása nem kötelező.

A Parancskönyvbe és a Rendelkezések könyvébe bejegyzett utasítások és rendelkezések betartása csak indokolt esetben kötelező.

32. Milyen előírás vonatkozik a rádiótelefonra érkező hívásra vonatkozóan?

A hívásokra késedelem nélkül jelentkezni kell! A rádiótelefonon történő hívásra a vevő fél köteles válaszolni.

A rádiótelefonra érkező hívásra mindenesetben a szolgálati elöljárónak kötelessége jelentkezni.

A rádiótelefonra érkező hívásra csak akkor kell jelentkezni, ha egyértelműen szolgálati utasítás érkezik.

33. Hol kell szabályozni a rádióforgalmazásra vonatkozó részletes szabályokat?

A rádióforgalmazásra vonatkozó részletes szabályokat a Vonali Végrehajtási Utasításban kell meghatározni.

A rádióforgalmazásra vonatkozó részletes szabályokat az F.2. Forgalmi Utasításban kell meghatározni.

A rádióforgalmazásra vonatkozó részletes szabályokat az A.3. Műszaki Üzemeltetési Szabályzatban kell meghatározni.

34. Milyen kötelezettsége van a KFM-nek a beavatkozásra kirendelt JÁDI-val szemben?

A beavatkozásra kirendelt JÁDI-t a KFM az érvényes írásbeli rendelkezésekről, azok tartalmáról a kirendeléskor köteles rádiótelefonon figyelmeztetni.

A beavatkozásra kirendelt JÁDI-t a KFM köteles a beavatkozást megelőzően legkésőbb 1 órával írásban értesíteni.

A beavatkozásra kirendelt JÁDI-t a KFM csak az Instruktör előzetes engedélye után rendelheti ki a beavatkozásra.

35. Mikor kell a pályát feszültség alá helyezni?

A pályát feszültség alá kell helyezni az első vonat végállomási indulása előtt legalább 15 perccel.

Üzem kezdet előtt legalább 15 perccel.

Az első vonat indulása előtt legalább 15 perccel.

36. Mikor kell a kocsiszíni és vonali szerelvénytároló-helyeket feszültség alá helyezni?

A kocsiszíni és vonali szerelvénytároló-helyeket a vonatok élesztési idejének megfelelően a tároló-helyről történő indulás előtt legalább 25 perccel.

Üzem kezdet előtt legalább 15 perccel.

Az első vonat indulása előtt legalább 15 perccel.

37. Mi a teendő feszültség alá helyezés előtt, ha nem teljes körű a jelentés leadás?

A teljes körű jelentés hiányában a KFM a hiányzó munkacapat iránt a MÜDI-nél köteles érdeklődni.

A teljes körű jelentés hiányában a KUD a hiányzó munkacapat iránt a MÜDI-nél köteles érdeklődni.

A teljes körű jelentés hiányában a KFM a hiányzó munkacapat iránt a KUD-nál köteles érdeklődni.

38. Hogyan történik írásban feszültség alá helyezésről vonatkozó rendelkezés kiadása?

A rendelkezést az Észak-Déli metróvonal KFM-én keresztül kell kiadni és végrehajtani.

A rendelkezést az Kelet-Nyugati metróvonal KFM-én keresztül kell kiadni és végrehajtani.

A rendelkezést az Észak-Déli metróvonal KUD-án keresztül kell kiadni és végrehajtani.

39. Kik a felelősek a vonatok időben történő forgalomba állításáért?

A vonatok időben történő forgalomba állításáért a forgalomba állítást végző és előkészítő dolgozók a KFM, a BLP, a KODI, ATPR üzemmódban történő forgalomba állítás esetén a vonatszemélyzet, a szerelvény kiszolgálást végző műszaki dolgozók munkakörüknek megfelelően.

A vonatok időben történő forgalomba állításáért a forgalomba állítást végző és előkészítő dolgozók a KFM, a BLP, a KUD, ATPR üzemmódban történő forgalomba állítás esetén a vonatszemélyzet, a műszaki dolgozók munkakörüknek megfelelően.

A vonatok időben történő forgalomba állításáért a forgalomba állítást végző és előkészítő dolgozók a KFM, a BLP, a JÁDI, ATPR üzemmódban történő forgalomba állítás esetén a vonatszemélyzet, a műszaki dolgozók munkakörüknek megfelelően.

40. Miről kell gondoskodnia a KFM-nek ha a forgalomba állás helytelen irányba történik?

Ha a forgalomba állás helytelen irányba történik, a KFM köteles a peronra folyamatos utastájékoztató adásáról gondoskodni.

Ha a forgalomba állás helytelen irányba történik, a KFM köteles a peronra biztosító személyeket küldeni.

Nem történhet forgalomba állás helytelen irányból.

41. Ki köteles intézkedni a vonat sikertelen távvezérelt élesztése esetén?

Sikertelen távvezérelt élesztés esetén a vonat riasztást küld az ATS kezelőfelületére, amely alapján a BLP a helyszíni élesztés érdekében köteles a KFM-től a járművezető kirendelését kérni.

Sikertelen távvezérelt élesztés esetén a vonat riasztást küld az ATS kezelőfelületére, amely alapján a KUD a helyszíni élesztés érdekében köteles a BLP-től a járművezető kirendelését kérni.

Sikertelen távvezérelt élesztés esetén a vonat riasztást küld az ATS kezelőfelületére, amely alapján a BLP a helyszíni élesztés érdekében köteles a KFM-től az instruktor kirendelését kérni.

42. Utasok számára megnyitott állomáson kinek a feladata a vonat élesztése, a KFM miről köteles gondoskodni?

A vonat helyi élesztéssel, járművezetői közreműködéssel történhet, a KFM köteles a vonatra járművezetőt és a peronra az utasok vonattal való elkülönítését biztosító személyzetet kirendelni.

A vonat helyi élesztéssel, instruktor közreműködéssel történhet, a KFM köteles a vonatra kirendelni.

A vonat helyi élesztéssel, járművezetői közreműködéssel történhet, a KFM köteles a vonatra járművezetőt és a peronra az utasok vonattal való elkülönítését biztosító személyt az MVD-t kirendelni.

43. Hogyan kell megválasztani a biztonsági járat sebességét?

A biztonsági járat közlekedésének sebessége legfeljebb 40 km/h, a jármű sebességét úgy kell megválasztani, hogy az esetlegesen jelentkező akadály előtt feltétlenül megállítható legyen.

A biztonsági járat közlekedésének sebessége legfeljebb 50 km/h, a jármű sebességét úgy kell megválasztani, hogy a jelentkező akadály előtt biztosan megállítható legyen.

A biztonsági járat közlekedésének sebessége legfeljebb 30 km/h, a jármű sebességét úgy kell megválasztani, hogy az esetlegesen jelentkező akadály előtt megállítható legyen.

44. Kik szállíthatók a biztonsági járáttal?

A biztonsági járáttal utasokat szállítani tilos, a KFM engedélyével indokolt esetben belső vagy külső munkavállalók szállíthatók.

A biztonsági járáttal utasokat szállítani tilos, az instruktor engedélyével indokolt esetben belső vagy külső munkavállalók szállíthatók.

A biztonsági járáttal személyeket szállítani mindenkor szigorúan tilos!

45. Mi az eljárás sikertelen ajtózáras esetén?

A kezelőfelületről távvezérelten meg kell kísérelni az ajtók teljes nyitását, majd késleltetve a zárását. Ha ez sem vezet eredményre a KFM utasítja a KUD-ot az állomás távfelügyeletbe vételére, és helyszínre küldi a beavatkozó járművezetőt a helyszíni intézkedés megtételére.

A kezelőfelületről távvezérelten meg kell kísérelni az ajtók teljes nyitását, majd rögtön a zárását. Ha ez sem vezet eredményre a KFM utasítja a KUD-ot az állomás távfelügyeletbe vételére, és helyszínre küldi az instruktor a helyszíni intézkedés megtételére.

A kezelőfelületről távvezérelten meg kell kísérelni az ajtók teljes nyitását és zárását. Ha nem vezet eredményre a KFM utasítja a KUD-ot az állomás távfelügyeletbe vételére, és helyszínre küldi a MVD-t a helyszíni intézkedés megtételére.

46. Kinek a részére kell jelenteni az ATS kezelőfelületre beérkezett vészfékriasztásokat?

Az ATS kezelőfelületre beérkezett vészfékriasztást a központi diszpécsterszolgálat (BLP vagy KFO) haladéktalanul köteles a KFM-nek jelenteni.

Az ATS kezelőfelületre beérkezett vészfékriasztást a központi diszpécsterszolgálat (BLP vagy KFO) haladéktalanul köteles a KODI-nak jelenteni.

Az ATS kezelőfelületre beérkezett vészfékriasztást nem kell jelenteni.

47. Mi az állomási személyzet kötelessége az állomáson áthaladó vonat esetében?

MTO üzemmódban áthaladó vonat esetén a JÁDI köteles az áthaladó vonatról folyamatos élőszavas vagy gépi utas-tájékoztatást adni, és fokozottan köteles figyelni a biztonsági sáv szabadon tartását, valamint felkészülni, hogy veszély esetén a vonatot peronvész működtetéssel megállítsa.

ATPR üzemmódban áthaladó vonat esetén a BLP köteles az áthaladó vonatról folyamatos élőszavas vagy gépi utas-tájékoztatást adni, és felkészülni, hogy veszély esetén a vonatot azonnal megállítani.

MTO és ATPR üzemmódban áthaladó vonat esetén a KFO köteles az áthaladó vonatról folyamatos élőszavas vagy gépi utas-tájékoztatást adni, és felkészülni, hogy veszély esetén a vonatot peronvész működtetéssel azonnal megállítani.

48. Hol történhet a vonatok üzemszüneti tárolása a vonalon?

Vonatok tárolása szükség esetén, a vonalon is történhet, első sorban a két végállomás fordítóvágányain és a Keleti pályaudvar állomás jobb kihúzóvágányán.

Vonatok tárolása szükség esetén, a vonalon is történhet, első sorban a két végállomás fordítóvágányain és a Déli pályaudvar állomás bal kihúzóvágányán.

Vonatot feszültség alatti pályán altatva tárolni - tűzjelző rendszerrel ellátott vágányokon - a tűzjelző rendszer bekapcsolt üzemképes állapotában szabad.

49. Mi a teendője a KFM-nek helyszíni altatás esetén, ha az altatásra kijelölhető vonali tároló helyen a járművezetői fülke ajtajának saját erőből történő nyitása (menekítő járda nélküli terület) nem lehetséges?

Helyszíni altatás esetén, ha más módon a járművezetői fülke ajtajának saját erőből történő nyitása nem lehetséges (menekítő járda nélküli terület) a KFM köteles a jármű elhagyásának biztosítása érdekében személyzetet kirendelni.

Helyszíni altatás esetén, ha más módon a járművezetői fülke ajtajának saját erőből történő nyitása nem lehetséges (menekítő járda nélküli terület) a fülke elhagyását a KFM biztonsági okokból nem engedélyezheti.

Helyszíni altatás esetén, ha más módon a járművezetői fülke ajtajának saját erőből történő nyitása nem lehetséges (menekítő járda nélküli terület) a KFM kisegítő járművezetőt küld a helyszínre.

50. Mi a teendő, ha a vonatot olyan vágányon kell tárolni, ahol a tűzjelző rendszer hibás vagy kikapcsolt illetve tűzjelző rendszerrel el nem látott?

A KFM köteles gondoskodni az altatott szerelvény helyi vagy távfelügyeletéről. Ilyen esetben a tárolás csak folyamatos helyszíni vagy távfelügyelet biztosításával szabad.

A BLP köteles gondoskodni az altatott szerelvény helyi vagy távfelügyeletéről. Ilyen esetben a tárolás csak folyamatos helyszíni vagy távfelügyelet biztosításával szabad.

Az instruktor köteles gondoskodni az altatott szerelvény helyi vagy távfelügyeletéről. Ilyen esetben a tárolás csak folyamatos helyszíni vagy távfelügyelet biztosításával szabad.

51. Mi a kirendelt járművezető kötelessége a kirendelés után?

A beavatkozó járművezető a vonathoz történő kirendelés után köteles rádiótelefon-próbát tartani és rádiótelefonon bejelentkezni az instruktornál.

Bejelentkezni a műszakvezető diszpécsernél.

Bejelentkezni rádión a BLP-nél.

52. Mely területekre rendelhető ki beavatkozó járművezető?

A kirendelés történhet állomási peronra, állomásközbbe, valamint a járműtelepi üzemi összekötő és a felszíni harmadik-sínnel ellátott vágányokra.

A kirendelés kizárólag állomási peronra történhet.

A kirendelés történhet állomási peronra, állomásközbbe, valamint a kihúzó vágányokra.

53. Hogyan rendelhető ki beavatkozó járművezető állomásközbbe utasokat szállító vonatra?

Beavatkozó járművezető állomásközbbe, utasokat szállító vonatra kizárólag kíséző személlyel rendelhető ki.

Beavatkozó járművezető állomásközbbe, utasokat szállító vonatra kizárólag írásbeli értesítés útján rendelhető ki.

Beavatkozó járművezetőt az instruktor a KUD-dal egyeztetve rendeli ki.

54. Mi az eljárás, ha a meghibásodott jármű váltókörzetben áll?

Ha a meghibásodott jármű váltókörzetben tartózkodik, és a jármű elérése a menekítő-járdáról nem lehetséges, a járműre történő feljutás érdekében segédeszköz – ún. fellépő – használható. A beavatkozó járművezető a fellépő használatát köteles a KFM-nek jelenteni, a jelentés elmaradása esetén erről a KFM köteles érdeklődni.

A KFM-nek tovább kell vinni a meghibásodott járművet az alagút menekítő-járdával ellátott szakaszára.

A rendszer a járművet mindig úgy állítja meg, hogy az váltón ne álljon meg így a váltókörzetben való megállás nem lehetséges.

55. Az alábbiak közül mi a kötelessége a beavatkozó járművezetőnek, ha a járművezetés közben az utasok inzultálják?

A vezetői konzolt inaktiválni.

A beavatkozást mellőzni.

Köteles a vonatot saját biztonsága érdekében elhagyni.

56. Járművezető kirendelése kapcsán miről kell gondoskodni, ha a vonatban utasok tartózkodnak?

Ha a kirendelés során a vonatban utasok tartózkodnak, a biztonságos járművezetéshez szükséges elkülönítést kísérő biztonsági őrrrel vagy egyéb fizikai módon biztosítani kell.

Minden esetben biztonsági őrt kell a helyszínre küldeni.

A pálya vagy pályaszakasz feszültségmentesítéséről.

57. Az automatikus utastájékoztató rendszer használhatatlansága esetén mi a helyes eljárás?

Az automatikus utastájékoztató rendszer IOS hibajelzést nem eredményező hibája vagy használhatatlansága esetén a vonatot a hibaelhárítás érdekében a KFM köteles kivonni a forgalomból.

Az automatikus utastájékoztató rendszer IOS hibajelzést nem eredményező hibája vagy használhatatlansága esetén a KFM köteles utastájékoztatásról gondoskodni.

Az automatikus utastájékoztató rendszer IOS hibajelzést nem eredményező hibája vagy használhatatlansága esetén a BLP köteles utastájékoztatásról gondoskodni.

58. Milyen pontos megállástól eltérő megállásokat ismerünk?

A kijelölt megállástól eltérő megállás két esete: rövid megállás, amikor a vonat a megállási célpont előtt áll meg, állomási túlfutás, amikor a vonat a megállási célponton túl áll meg.

Állomási túlfutás.

Rövid megállás.

59. Feszültségmentesítéssel járó PPE működést a rendszer hogy jelzi?

Feszültségmentesítéssel járó PPE működés esetén a rendszer riasztás küld az ATS kezelőfelületre, valamint a feszültségmentesített állapot kijelzésre kerül a JÁDI, illetve távfelügyeletbe vett állomás esetén a KUD kezelőfelületén is. Ezzel egy időben az állomáson és a központi diszpécserhelyiségben beaváltásra kerül az érintett kamerakép a riasztási monitorra.

Riasztást küld az Energia Diszpécsernek és a Műszaki Diszpécsernek.

Erős szirénahangot ad a peronon.

60. Mikor engedélyezhető, üzemidőben a pályára beesett tárgy eltávolítása?

Üzemidőben a pályára beesett tárgy eltávolítása a forgalmi helyzettől függően lehetséges, a KFM döntése alapján, feszültségmentesítés után.

Üzemidőben a pályára beesett tárgy eltávolítása a forgalmi helyzettől függően lehetséges, a BLP döntése alapján, feszültségmentesítés után.

Üzemidőben a pályára beesett tárgy eltávolítása a forgalmi helyzettől függően lehetséges, a KODI döntése alapján, feszültségmentesítés után.

61. Mit okoz MTO üzemmódban az ajtó vésznyitó működtetése menet közben?

Az ajtóvésznyitó működtetése esetén a vonat az állomásból történő kihaladási folyamat kivételével nem áll meg, hanem behalad a következő állomásra, ahol az ajtóvésznyitó visszaállásáig állva marad.

Riasztást ad és vészfékkel megállítja a vonatot.

Bevált a vésznyitót látó belső kamerakép és a BLP nem riasztást ad a vonat vészfékkel megáll.

62. Mit okoz MTO üzemmódban ha a haladó vonaton az ajtó vésznyitót működtették és a az ajtót is szétnyitották?

Ha a vésznyitókar működtetést követően a vonat az állomásközből megállt, és valamelyik utastéri ajtaját szétnyitották, menekítési riasztás következik be, és a pálya feszültségmentesítése is megtörténik.

Nem tudják széthúzni, mert a rendszer nem engedi.

Riasztás következik be és automatikusan bemondja a tájékoztató rendszer, hogy az ajtót ne feszegessék.

63. Mi az eljárás, ha vonat ajtóvésznyitó működtetése esetén a vonat állomásközből megállt és az ajtót is szétnyitották?

Ha az állomásközből ajtóvésznyitó-működtetés után valamilyen okból megállt vonaton az utastéri ajtót is szétnyitották, akkor a KFM köteles kirendelni egy beavatkozó járművezetőt az ok kiderítésére, illetve egy műszaki ügyelethez pályabejárásra az állomásközből.

Beavatkozó járművezetőt kell kirendelni és az utasokat vissza kell a vonatba irányítani.

Ki kell rendelni a állomás műszaki ügyelethez a peronra, hogy várja az esetleg kigyalogoló utasokat.

64. Mi a teendő a pálya ismételt feszültség alá helyezése előtt?

A pálya ismételt feszültség alá helyezése érdekében a körzetet be kell járni, majd a „A vonal forgalomba helyezése” című fejezetben meghatározottak szerint eljárni.

A pálya ismételt feszültség alá helyezése érdekében a KFM begyűjti, a jelentéseket majd kéri a feszültség alá helyezést.

A pálya ismételt feszültség alá helyezése érdekében az EDI-nek kell eljárni.

65. Mi a kiküldött járművezető kötelessége a feszültségmentes pályán tartózkodó vonaton?

A vonatra kiküldött beavatkozó járművezető a feszültségmentesített pályaszakaszon álló vonaton köteles mindent megtenni a jármű akkumulátorfogyasztásának a csökkentése érdekében.

A vonatra kiküldött beavatkozó járművezető a feszültségmentesített pályaszakaszon álló vonaton köteles hangos utas-tájékoztatást adni.

A vonatra kiküldött beavatkozó járművezető a feszültségmentesített pályaszakaszon álló vonaton köteles az odaküldött segítőket szakszerűen irányítani.

66. Mikor köteles a KFM alagúti kiszállítást elrendelni, ha a pálya belátható időn belül nem helyezhető feszültség alá?

Ha a pálya a feszültségmentesítést követő 20 percen belül nem helyezhető ismételt feszültség alá, a KFM a köteles elrendelni az alagúti kiszállítást.

Ha a pálya a feszültségmentesítést követő 20 percen belül nem helyezhető ismételt feszültség alá, a vonatot ki kell vontatni.

Ha a pálya a feszültségmentesítést követő 20 percen belül nem helyezhető ismételt feszültség alá akkor rendkívüli feszültség alá helyezést kell kérni.

67. ATPR üzemmódban kinek a kötelessége a jármű felügyelete?

ATPR üzemmódban a jármű felügyelete a járművezető feladata.

ATPR üzemmódban a jármű felügyelete a műszaki ügyeletes feladata.

ATPR üzemmódban a jármű felügyelete a kirendelt segítők feladata.

68. Ki dönt a vonat üzemképes állapotáról?

A vonat üzemképes állapotáról – az ATC oldali és menekítést támogató utas-kommunikációs rendszer meghibásodásainak kivételével – a járművezető instruktor, akadályoztatása esetén a BLP jogosult dönteni.

A vonat üzemképes állapotáról a Jármű műszak illetékes dolgozója dönt.

A vonat üzemképes állapotáról a KFM egyszemélyben dönt.

69. Mi határozza meg a jármű hiba esetén követendő eljárást?

MTO üzemmódban a központi járműfelügyeleti munkaállomáson, ATPR üzemmódban a járművezető számára a jármű fedélzeti kijelzőjén (DDU) megjelenő IOS üzenetek határozzák meg.

Az instruktor utasítása.

A kocsiszíni diszpécser utasítása.

70. Mi a BLP kötelessége a járműről beérkezett riasztásokkal kapcsolatban?

A BLP a járműről beérkezett riasztási információkról köteles az instruktort értesíteni. A beérkezett riasztás alapján a jármű forgalomba tarthatóságáról hatáskörének megfelelően a járművezető instruktorként vagy a BLP köteles dönteni.

Értesíti a kocsiszíni diszpécseret.

Bejegyzí a szolgálati naplóba.

71. A járműről érkező hibajelzés alapján a döntéshozó (instruktork, BLP) lehetősége...

A hibajelzéstől függően köteles gondoskodni a KFM-en keresztül a vonat forgalomból történő kivonásáról, szükség esetén beavatkozó járművezető helyszínre küldéséről, aki az utasok kiszállítást követően a vonatot ATPR üzemmódban a KFM által kijelölt helyre vagy járműtelepre juttatja.

A BLP átveszi a vonatot kézi vezérlésre.

Altatja, élesztí a vonatot.

72. Mikor végezhet ATPR üzemmódban közlekedő vonat járművezetője hibakezelést?

ATPR üzemmódban közlekedő vonat járművezetője hibakezelést csak elkerülhetetlen esetben végezhet, a vonat álló helyzetében, lehetőleg az állomási tartózkodás ideje alatt, kizárólag a KFM engedélyével és a járművezető instruktork jóváhagyásával.

ATPR üzemmódban közlekedő vonat járművezetője hibakezelést csak a KFM engedélye alapján végezhet.

ATPR üzemmódban közlekedő vonat járművezetője hibakezelést csak a járművezető instruktork engedélye alapján végezhet.

73. Meddig kell a KFM-nek állvatartást elrendelni kiküldött JÁDI esetén?

A JÁDI kiérkezésről tett jelentésig, illetve a hibakezelés befejezéséig a KFM köteles a vonat állvatartásáról gondoskodni.

A JÁDI kiérkezésről tett jelentésig.

KFM köteles a vonat állvatartásáról gondoskodni mindaddig, míg a kiküldött JÁDI visszaérkezéséről tett jelentését meg nem teszi.

74. Mi az előírás a vezetőikonzol-fedél eltávolítását és felhelyezését illetően?

A vezetőikonzol-fedél eltávolítása illetve felhelyezése kizárólag a vonat álló helyzetében történhet.

Ügyelni kell a kézsérülés elkerülésére.

Nincs külön szabályozva.

75. Mi a KFM kötelessége fedélzeti ATC vagy lokalizáció vesztéskor?

Ha a vonat a fedélzeti ATC hiba vagy lokalizációvesztés miatt állomásban vagy állomás közben működésképtelenné vált, akkor a KFM köteles járművezető kirendeléséről gondoskodni.

Átvesszi a vonat vezetését kézi vezérlésre.

A rendszer ezt az esetet automatikusan kezeli és lokalizálja a vonatot.

76. Mi az eljárás, ha az ATS kezelőfelületre vezetői konzolfedél nyitott állapot IOS jelzés (DET) érkezik be?

A vonat utasokat szállítva forgalomban tartható a kiállító végállomásig a „Vonal vége” minősítésnek megfelelően, ha a KFM az érintett vezetői konzolhoz fedélzeti járműfelügyeletet biztosít. Tartalékszerelvény hiánya esetén, ha a fedélzeti járműfelügyelet folyamatosan biztosított, a pótlásig a vonat utasforgalomban tartható.

Nem kell kíséretet biztosítani. Ha az utastéri kameraképen látható, hogy a pult a helyén van. A végállomásig közlekedhet a vonat.

Az utastéri broadcasting hangos beszélőn meg kell kérni az utasokat, hogy mozgassák meg a fedelet.

77. Mi történik vezetőikonzol-fedél nyitott állapota esetén?

Vezetőikonzol-fedél nyitott állapota esetén az ATS kezelőfelületen az érintett vonatról IOS (DET) hibajelzés érkezik be.

Vezetőikonzol-fedél nyitott állapota esetén a vonat automatikusan vészféket működtet.

Vezetőikonzol-fedél nyitott állapota esetén a jármű nem közlekedhet tovább.

78. Mi történik, ha a vonatról füst- vagy tűzriasztás érkezik a járműfelügyeleti rendszerbe?

Ha a vonatról füst- vagy tűzriasztás érkezik a rendszer a vonatot a következő állomásban állva tartja.

Ha a vonatról füst- vagy tűzriasztás érkezik, a rendszer a vonatot azonnal vészfékkel megállítja.

Ha a vonatról füst- vagy tűzriasztás érkezik a rendszer tájékoztató szöveget aktivál, majd a vonatot azonnal megállítja.

79. Mi az eljárás padlólemez feletti füst vagy tűzjelzés esetén?

Padlólemez feletti füst- vagy tűzjelzés esetén – egyéb kísérő jelenség hiányában – a vonat MTO üzemmódban kivonható a forgalomból. A vonatot üzemképtelenné kell minősíteni.

Jelenteni kell az instruktornak és a rendelkezése szerint eljárni.

A végállomáson ellenőriztetni kell a szerelvényt.

80. Mi az eljárás, ha a kirendelt JÁDI, padlólemez feletti tűz és füstriasztás esetén nem talál (égett szag, füst) semmilyen rendellenességet?

A vonat MTO üzemmódban, utasok nélkül, járműfedélzeti felügyelet mellett a kirendelt JÁDI-val folyamatos rádió kapcsolatot tartva, rendkívüli felülvizsgálatra ki kell vonni a forgalomból.

A vonat tovább közlekedhet, de utasokat nem szállíthat, a végállomáson az instruktor ellenőrzi.

A vonat tovább közlekedhet utasokat szállítva.

81. Meghibásodott fedélzeti berendezésű vonattal utasok szállíthatók?

Meghibásodott fedélzeti berendezésű vonattal utasokat szállítani csak abban az esetben szabad, ha a vonat ATPR-40 üzemmódban közlekedtethető.

Csak ATPR 25 üzemmódban szabad.

Szigorúan tilos utast szállítani.

82. Meghibásodott fedélzeti automatika esetén mely esetben szállítható utas?

A fedélzeti automatika meghibásodása esetén működésképtelenné vált vonat a KFM döntése alapján kötött menetrendi, 10 perces vonatkövetési időszakban járművezetővel ATPR üzemmódban utasokat szállítva a kiállító végállomásig közlekedtethető.

Nem szállítható utas.

Csak a VBCS. engedélyével.

83. ATPR üzemmódban közlekedő vonatok amennyiben nem járműfedélzeti, hanem egyéb meghibásodás van, hogy közlekedhetnek a vonalon?

Az ATPR üzemmódban közlekedő vonatok a KFM szóbeli engedélyére állomástávolságban követhetik egymást.

ATPR üzemmódban közlekedő vonatok jelzőüzemre közlekedtethetők, a BLP távvezérlésében.

Nincs külön szabályozva.

84. Mi az eljárás, ha a vonalon észlelik az akadályérzékelő rendellenességét?

A vonalon észlelt akadályérzékelő rendellenesség, sérülés, deformáció vagy az akadályérzékelő hiánya esetén a vonatot üzemképtelenné kell nyilvánítani, az utasokat a vonatból ki kell szállítani, és a vonatot a forgalomból ki kell vonni.

A vonalon észlelt akadályérzékelő rendellenesség, sérülés, deformáció vagy az akadályérzékelő hiánya esetén a vonat továbbközlekedtethető fokozott figyelem mellett.

A vonalon észlelt akadályérzékelő rendellenesség, sérülés, deformáció vagy az akadályérzékelő hiánya esetén a vonat továbbközlekedtethető legfeljebb 15/km sebességgel.

85. Mi az előírás, nyitott ajtó, törött ablak, használhatatlan visszapillantó berendezés esetére?
Ha a vonat valamelyik utastéri ajtaja nem zárható be, visszajelentése meghibásodott vagy törött ablak, illetve ATPR üzemmódban használhatatlan visszapillantó berendezés esetén a vonatból az utasokat ki kell szállítani. A jármű forgalomból történő kivonása érdekében a KFM gondoskodik beavatkozó járművezető helyszínre küldéséről.

Ha nem zárható be az ajtó, biztonsági őrt kell oda állítani és úgy közlekedhet végállomásig a vonat.

Ablaktörésnél miután az ablakok biztonsági üvegesek, nem esnek, ki csak berepednek. Végállomásig szállíthat utast.

86. Ajtólezárást okozó hibánál mely esetekben kell a vonatot üzemképtelenné nyilvánítani?
Ha a vonatnak külső vésznyitóval rendelkező vagy egynél több ajtaját kell lezárni, a vonatot üzemképtelenné kell nyilvánítani. A vonat a forgalomból történő kivonás esetén utasok nélkül, állomási áthaladással MTO üzemmódban közlekedtethető.

Ha az ajtó mellé nem tudunk biztonsági őrt állítani.

Az instruktor dönti el, hogy szükséges-e a forgalmi helyzet figyelembevételével.

87. Mi a JÁDI kötelessége, ha el kell hagynia a forgalmi ügyeletet?
Ha JÁDI valamely állomáson egyedül teljesít szolgálatot, és ha a forgalmi ügyelet elhagyása válik szükségessé, köteles az állomás távfelügyeletbe vételét kérni a KUD-tól.

Szólni a műszaki ügyelteseknek, hogy figyeljen, amíg távol van.

A KFM-től kell engedélyt kérnie és az instruktornak bejelenteni.

88. Két állomás egyidejű felügyeletének igény esetén mi az eljárás?
Két állomás egyidejű felügyelete esetén a KFM a központi diszpécserszolgálat általa kijelölt tagját jelöli ki, aki az át nem vett állomást a központi monitorfalon lévő kameraképeinek fokozott megfigyelésével felügyeli. Rendellenesség esetén a KFM-en keresztül intézkedést köteles kezdeményezni.

Az egyiket a műszaki diszpécser felügyeli a műszaki ügyeletessel.

Az egyidejű távfelügyeletbe vételnél a biztonsági őrök figyelik az állmást.

89. Melyik szakterület feladata a pálya MTO üzemre alkalmas állapotban tartása?
A pálya MTO üzemre alkalmas állapotban tartása a pályafenntartási szakterület (a továbbiakban: PFT) feladata

A pálya MTO üzemre alkalmas állapotban tartása a "Bizt.ber." szakterület feladata.

A pálya MTO üzemre alkalmas állapotban tartása valamennyi szakterület feladata.

90. Mi a KFM kötelezettsége, ha pályahibáról kap jelzést?

A KFM a metródolgozóktól kapott információ vagy utasok által tett észrevétel alapján haladéktalanul köteles intézkedni. A kapott hibajelzést minden esetben köteles ellenőriztetni. Ha a bejelentés alapján a hiba jellege olyan, hogy feltételezhetően a forgalom nem tartható fenn, a KFM köteles az érintett szakaszon a forgalmat mérlegelés nélkül felfüggeszteni.

Köteles a PFT. Ügyeletet kiküldeni és egy közlekedő vonattal átküldeni a jelzett pályaszakaszon.

A jelzett pályaszakaszt a JÁDI-val a menekülő járda igénybevételével ellenőrizteti.

91. Mi a KFM kötelessége a pályahibáról kapott információ valóságának leellenőrzése érdekében?

A kapott jelzés, információ valóságának ellenőrzése érdekében a KFM a következő vonattal megfigyelés céljából köteles beavatkozó járművezetőt kiküldeni, ezzel egyidőben a PFT ügyeletet értesíteni lehetőleg a hiba helyének és jellegének meghatározásával.

Ismételten rákérdez az információ adóra a részletek miatt.

Nincs, mérlegelés a vonalszakasz forgalmát le kell állítani.

92. Mekkora a sebessége a pályabejárásra közlekedtetett vonatnak?

Pályabejárásra a szemlevonat ATPR üzemmódban közlekedik legfeljebb 15 km/h sebességgel.

Pályabejárásra a szemlevonat MTO üzemmódban közlekedik legfeljebb 15 km/h sebességgel.

A hibás pályaszakaszt gyalogosan kell bejárni.

93. Mi a kötelessége a KFM-nek a szemlevonatot követő vonattal kapcsolatban?

A szemlevonat(ok) után a követő vonatot a mögöttes állomásban a KFM-nek vissza kell tartania mindaddig, amíg a kiküldött forgalmi dolgozó vagy a pályafenntartási szakember a forgalom fenntartásával kapcsolatos jelentését le nem adta.

Kiszállítja utasokat és úgy várakoztatja.

Kiszállítja az utasokat és altatja a vonatot a bejárás idejére.

94. Mi a teendő az alagútban észlelt pályahiba esetén, ha a legközelebbi állomásra vonat érkezik?

Állomási peron mellől az alagútban észlelt rendellenesség esetén a vonatot utasokkal a peron mellől az érintett szakasz irányában elindítani tilos!

Állomási peron mellől az alagútban észlelt rendellenesség esetén a vonatot „foglaltvágányra járás szabályai” szerint kell indítani.

Állomási peron mellől az alagútban észlelt rendellenesség esetén a vonatot csak a hibát felderítő engedélye után lehet indítani.

95. Közlekedtethető-e a munkavégzés helyén vonat MTO üzemmódban?

A munkacsapat engedélye nélkül a munkavégzés helyén a vonat MTO üzemmódban nem közlekedtethető.

Igen közlekedtethető vonat MTO üzemmódban a „figyelj jelzés” adása után.

Igen közlekedtethető vonat MTO üzemmódban a tolatásvezető engedélye után.

96. Mi a KFM kötelessége váltó meghibásodásakor?

Váltó meghibásodáskor a váltó forgalmi szempontból való használhatóságának megállapítása érdekében a KFM köteles a váltókezelői jogosultsággal rendelkező forgalmi személyzetet, valamint a pályafenntartási és biztosítóberendezési szakterületek dolgozóit a helyszínre küldeni.

Le kell állítani forgalmat és jelenteni a fődiszpécsernek.

Haladéktalanul a helyszínre kell küldeni az instruktort és a műszakvezető diszpécsert.

97. Mikor köteles a központi diszpécsterszolgálat ellenőrizni a PPE állapotát?

A központi diszpécsterszolgálat a forgalomba helyezés előtt egy órával köteles PPE állapot ellenőrzést tartani.

Nem szükséges külön ellenőrzés miután a rendszer ezt elvégzi és jelezzé, ha probléma van.

A peronvédelmi automatika működését az állomási személyzetek – KUD, JÁDI, műszaki ügyeletes – kötelesek a rendelkezésükre álló technikai eszköz segítségével üzemidő alatt figyelemmel kísérni.

98. A PPE folyamatos aktív riasztása esetén mi a teendő?

Folyamatosan aktív riasztás esetén szükség szerint akár helyszíni szemrevételezést kell alkalmazni a műszaki ügyeletes vagy az érintett állomás JÁDI igénybevételevel. A feszültség alá helyezést megelőzően jelentkező folyamatosan aktív riasztás esetén az előzőekben leírt eljárás szerint kell eljárni.

Ha nincs, rendellenesség alaphelyzetbe kell állítani.

Értesíteni kell a BÜCS-öt. (Biztosítóberendezés, üzemviteli csoportvezető)

99. Csúcsidőszakban kezdeményezhető-e PPE modulcsere?

Csúcsidőszakban a forgalom fenntartása érdekében PPE modulcsere nem kezdhető meg. A peronvédelmi automatikával nem védett állomást az utasforgalom elől le kell zárni, és a vonatokat át kell haladtatni.

Nem kezdeményezhető a vonalszakaszt le kell zárni.

A műszaki diszpécser engedélyével kezdeményezhető.

100. Mely esetben szállíthat utast hibás menekítést támogató rendszerrel vonat?

Jármű szinten bármely utasmenekítést támogató hírközlő elem egyenkénti meghibásodása esetén üzemképes rádiótelefonnal rendelkező fedélzeti járműfelügyelő biztosításával a vonat a kiállító végállomásig utasokat szálltva közlekedtethető.

Egyáltalán nem szállíthat utast semmilyen körülmények között.

Az instruktor hozzájárulásával a végállomásig szállíthat utast.

101. Használható-e kapcsolattartásra rádiótelefon hiba esetén a segélykérő?

Rádiótelefon meghibásodása esetén a kapcsolattartásra a vonat segélykérő berendezése is használható.

Nem használható, mert nincs hangrögzítőre kötve.

Nem használható, mert akkor a segélykérő sem működik.

102. Mi az eljárás, ha a teljes CCTV kamerarendszer meghibásodik?

Teljes kamerarendszer (diszpécserközpont és állomások) egyidejű meghibásodása esetén a forgalomban lévő vonatokat a következő állomásba kell továbbítani, az utasokat ki kell szállítani, a forgalmat a teljes vonalon le kell állítani.

A JÁDIK lemenni a peronra és rádiótelefonnal felügyelik az állomások forgalmát.

Amíg biztonsági szolgálat van a peronokon a forgalom fenntartható.

103. Ha vizuális ellenőrzés csak a forgalmi ügyeleten áll rendelkezésre kirendelhető-e a JÁDI beavatkozó járművezetőnek?

Ha a vizuális ellenőrzés csak a forgalmi ügyeleten áll rendelkezésre, az állomáson szolgálatot teljesítő JÁDI beavatkozó járművezetőnek nem rendelhető ki, ebben az esetben gondoskodni kell tartalék beavatkozó személyzet (tartalék JÁDI, instruktor, MVD) állomásra történő vezényléséről. Ha a tartalékszemélyzet biztosítására nincs lehetőség és a JÁDI kirendelése elkerülhetetlen, az állomást le kell zárni, a vonatokat a JÁDI pótlásáig át kell haladtatni.

Kirendelhető a műszaki ügyeletes felügyeli az állomást.

Kirendelhető a KUD felügyeli az állomást.

104. Mi a teendő liftkamera meghibásodás esetén?

Liftkamera meghibásodás esetén a liftet az utasforgalomból ki kell vonni.

Liftkamera meghibásodás esetén a lift működtetésére kezelőszemélyzetet kell biztosítani.

Liftkamera meghibásodás esetén a lift tovább üzemeltethető amennyiben más meghibásodás nem tapasztalható.

105. Mi az eljárás, ha vonattal kell belépni a feszültség és forgalom alatti pályára?

Ha vonattal kell a belépést végrehajtani, azt a KFM engedélyével, beavatkozó járművezető biztosításával, utasok nélkül közlekedő vonattal kell végrehajtani.

A belépés kizárólag gyalogosan hajtható végre.

Végrehajtható személyszállító vonattal.

106. Hol történhet munkavégzés feszültség és forgalom alatti pályán vonatforgalom mellett?

A vonatforgalom fenntartása mellett a feszültség alatti pályán történő munkavégzés csak a felszíni körzetben, a járműtelepi üzemi összekötő vágányon, valamint az állomási vágánykapcsolatok körzetében engedélyezhető, ahol a biztonságos tartózkodáshoz megfelelő tér áll rendelkezésre.

Minden esetben ott ahol a beavatkozás szükséges.

Vonatforgalom fenntartása mellett nem történhet munkavégzés.

107. Az alábbiak közül mi a feltétele a feszültség- és forgalom alatti pályán, illetve az alagúti vagy elzárt területen történő munkavégzésnek?

Feszültség- és forgalom alatti pályán, alagúti vagy elzárt területen történő munkavégzés kizárólag folyamatos rádiótelefon kapcsolat biztosításával lehetséges.

Feszültség- és forgalom alatti pályán, alagúti vagy elzárt területen történő munkavégzés feltétele a vonatok teljes vonalon történő állvatartása.

Feszültség- és forgalom alatti pályán, alagúti vagy elzárt területen történő munkavégzés kizárólag érvényes munkalap leadása után lehetséges.

108. Milyen feltételek mellett lehet vonalalagúti területre, műtárgyba gyalogosan belépni?

Vonalalagúti területen a műtárgyba történő gyalogos belépés a menekítőjárdán, kizárólag a vonatforgalom visszafogásával, feszültségmentesített állapotban engedélyezhető.

Nem lehet gyalogosan belépni csak személyszállító vonattal.

Belépni csak a műszaki ügyeletes kíséretében lehet.

109. Hol szabad belépni a pályára, vonalalagúti területen vágánytérbe, feszültség alatt?

Vonalalagúti területen a feszültség alatti vágánytérbe történő belépés a menekítő-járdáról az állomások mindkét végén lévő, valamint az alagúti összekötő folyosóknál található harmadik-sín megszakításoknál kialakított hágcsók igénybevételével történhet.

Bárhol ahol a munkaterület rövid úton elérhető.

Csak a peron mellet szakaszon ahol az iparai TV rendszerrel a mozgás követhető.

110. Milyen esetben folytathatja útját a valamely műtárgyba beléptetést végző vonat?

Valamely műtárgyba beléptetést végző vonat csak abban az esetben folytathatja útját, ha a kiszálló személyek biztonságos helyen vannak, és a munkacsoport-vezető a vonat továbbhaladására rádiótelefonon engedélyt vagy kézi jelzést adott.

Valamely műtárgyba beléptetést végző vonat csak abban az esetben folytathatja útját, ha a tolatásvezetőtől erre engedélyt kapott.

Valamely műtárgyba beléptetést végző vonat csak abban az esetben folytathatja útját, ha a munkacsoport vezetőtől erre engedélyt kapott.

111. Milyen feltétellel rendelhető ki vonat, ki vagy belépő munkacsoport szállítására?

A vonat munkacsoport-szállításra, csak utasok nélkül rendelhető ki. ATPR üzemmódban, beavatkozó járművezetővel.

A vonat beavatkozó járművezetővel, utasokkal is kirendelhető.

A vonat MTO üzemmódban a kijelölt szelvényben megállítható ezért kirendelhető.

112. Mi az eljárás a forgalmi viszonyok között működtetett PEP vagy PPE működés során?

Forgalmi viszonyok között működtetett PEP vagy PPE működés során bekövetkező rendkívüli feszültségmentesítés esetén a KFM köteles a forgalmi helyzet függvényében valamennyi közlekedő vonatot lehetőleg állomásba juttatni és ott az állvatartását biztosítani.

Forgalmi viszonyok között működtetett PEP vagy PPE működés során bekövetkező rendkívüli feszültségmentesítés esetén a működtető személyi adatait fel kell venni.

Forgalmi viszonyok között működtetett PEP vagy PPE működés során bekövetkező rendkívüli feszültségmentesítés esetén haladéktalanul fel kell venni a kapcsolatot az EDI-vel.

113. Rendkívüli esemény kapcsán mely esetben kell az állomásokat lezárni?

Minden olyan rendkívüli esemény bekövetkezésekor, amikor a vonatforgalmat előre láthatólag 15 percnél hosszabb időre kell szüneteltetni, az utasokat a helyzetről tájékoztatni kell, az állomásokat ki kell üríteni, és a tűzeseti eljárás kivételével a ki-, és bejáratokat le kell zárni. A kijáratok ajtókat vagy a passzázs kapukat csak az állomás teljes kiürítése után szabad lezárni.

Minden olyan esetben, amikor a vonatforgalmat 10 percet meghaladóan szüneteltetni kell.

Minden olyan esetben, amikor a vonatforgalmat 15 percet meghaladóan szüneteltetni kell.

114. Ha feszültségmentes pályán állomásközben bármely ok miatt állt meg vonat mi az eljárás?

Ha feszültségmentesített pályán állomásközben bármilyen ok miatt a vonat megállt – annak ellenére, hogy az újbóli feszültség alá helyezés tervezetten meg fog valósulni – a KFM legkésőbb a feszültségmentesített állapot 20. percében köteles elrendelni a jármű kiürítését.

Segélyvonattal ki kell tolni a következő állomásra. Tartózkodási időtől függetlenül utasokkal együtt.

Ez nem lehetséges, mert a rendszer mindig beviszi a vonatot az állomásra.

115. Használható-e a menekítő járda a harmadik-sín feszültség alatti állapotában?

A harmadik-sín feszültség alatti állapotában a menekítőjárdát menekítésre, vagy a jármű gyalogos megközelítésére használni tilos! Az ajtó nyitását követően a KFM köteles gondoskodni a szomszédos alagút feszültség mentesítéséről is.

Igen, azért lett kialakítva.

Használható amennyiben vonat áll mellette.

116. Vonatról érkező tűzriasztás esetén mi az eljárás?

A tűzet MTO üzemmódban a BLP, ATPR üzemmódban a járművezető azonnal köteles jelenteni a KFM-nek.

A vonathoz kell küldeni a következő állomáson a műszaki ügyeletet.

Ha a riasztás a padlólemez alól jön, akkor a vonatot el lehet távolítani a vonalról az utasok kiszállítása után, mert az átégés ellen biztosított.

117. Hogyan avatkozik be a vonatvezérlő rendszer, ha tűzriasztást észlel?

A vonatvezérlő rendszer a tűzesetes vonatot a következő állomásba továbbítja, és ott állva tartja.

A vonatvezérlő rendszer a tűzesetes vonatot a végállomásra juttatja majd minden ajtót nyitva tart.

A vonatvezérlő rendszer a tűzesetes vonatot azonnal befékezi és a pályát feszültség mentesíti, majd rövidere zárja.

118. Mi a teendője a KFO-nak ha a vonatvezérlő rendszer a tűzesetes vonatot az állomásba állva tartja?

A KFO köteles ellenőrizni a rendelkezésre álló CCTV rendszeren és az ATS kezelőfelületen a tűzesetben érintett vonat utastéri ajtajainak nyitott állapotát, szükség esetén az ajtókat távvezérelten kinyitni.

A KFO köteles ellenőrizni a berendezés hibátlan működését.

A KFO köteles ellenőrizni a tűz nagyságát és ennek megfelelően kiadni a riasztási fokozatot.

119. Az alábbiak közül mi a teendője a BLP-nak és a KFM-nek a vonatról érkező tűzriasztás esetén?

A kameraképeken keresztül a BLP köteles meggyőződni a tűzjelzés valódiságáról, illetve a KFM köteles a JÁDI-t és/vagy műszaki ügyeletet a helyszínre küldeni.

A kameraképeken keresztül a BLP köteles meggyőződni a tűzjelzés valódiságáról és helyszínre küldeni a műszaki ügyeletet, a KFM-nek nincs teendője.

A kameraképeken keresztül a BLP köteles meggyőződni a tűzjelzés valódiságáról, majd írásos jelentést tenni, majd a KFM ez után köteles a JÁDI-t a helyszínre küldeni.

120. Mit köteles biztosítani a KFM ha az állomáson tűz vagy égő vonat van?

Ha az állomás területén tűz vagy égő vonat van, a KFM köteles biztosítani, hogy más vonat az állomáson ne tartózkodjon.

A metródolgozók gyülekezését a tűzriadó tervben meghatározott helyen.

A tűzoltó készülékek használhatóságát.

121. Átszálló állomásokon (más vonalra) mit kell ellenőrizni tűz esetén?

Átszálló állomásokon meg kell győződni a füst- és tűzgátló kapuk automatikus működéséről. Ha a kapuk zárása sürgősséges, akkor a nyitás érdekében a KFM köteles intézkedni.

Az utastájékoztató rendszerek jól működnek-e?

Azt, hogy a nem érintett vonal elszívó ventilátorai üzemképesek-e?

122. Ha a vonat ellenőrzése során, a kameraképeken füst érzékelhető mi az eljárás kirendelést illetően?

Ha a vonat ellenőrzése során a kameraképekből füstölés érzékelhető, a járműhöz a műszaki ügyeletet nem szabad kirendelni.

Miután van légzőkészüléke kirendelhető műszaki ügyeletes.

Nem kell kirendelni senkit. A tűzoltóság intézkedik.

123. Mi az eljárás vonaton történt haláleset kapcsán?

A vonaton történt haláleset bekövetkezésekor az utasokat ki kell szállítani és a helyszínt biztosítani kell. Idegenkezűség gyanújának felmerülése esetén a helyszínelésről gondoskodni kell. A vonatot a KFM által meghatározott helyre félreállítani csak abban az esetben lehet, ha az nem jár a helyszín (utastér) megváltoztatásával.

A mentőszolgálatot kell hívni.

A rendőrségnek kell jelenteni a továbbiakat az ő utasításuk szerint.

124. Melyik a helyes állítás?

Felvágott váltón megálló vonattal az eredeti haladási iránnyal ellentétes járműmozgást végezni, illetve erre utasítást adni – a kisiklás veszélye miatt – szigorúan tilos!

Amennyiben a műszaki diszpécser a műszaki ügyeletes jelentése alapján a váltót használhatónak minősíti arról, le lehet haladni.

Felvágott váltón annak ellenőrzése után minden mozgás megengedett.

125. Mely felsorolás tekintendő havária eseménynek?

Vízbetörés, természeti katasztrófa, robbanóanyag illetve gyanús elhagyott csomag találása.

Utastérben történő fényképezés.

Festékanyag állomási padlóra vagy jármű padlóra kiömlése.

126. Mit jelent a mozgólépcsők vészeseti üzemmódja?

Ez valamennyi mozgólépcső hegymeneti indítását jelenti egy kivétellel, amelyet a beavatkozó egységek helyszínre jutása érdekében folyamatosan lejtmenetben kell működtetni.

Ha valamilyen veszély van, akkor le kell állítani a lépcsőket. Biztonságosabb álló lépcsőt igénybe venni.

Valamennyi mozgólépcsőt hegymenetben kell üzemeltetni.

127. Az alagúti menekítés esetén melyik állomásra kell a mozgólépcsők vészeseti üzemmódban történő működtetését elrendelni.

Alagúti menekítés esetén az érintett állomásköz mindkét oldalán lévő állomásra vonatkozóan el kell rendelni.

Alagúti menekítés esetén az érintett állomások közül csak arra az állomásra vonatkozik, ahová érkeznek az utasok.

Alagúti menekítés esetén csak arra az állomásra vonatkozik, ahonnan indultak az utasok hisz innen tudnak bevonulni zavartalanul a segítők.

128. Mely állítás igaz az alagúti kiszállítást illetően?

Az alagúti kiszállítást minden esetben lehetőleg beavatkozó járműszemélyzet vagy havária képzésben részesített, kiképzett műszaki ügyeletes helyszínre küldésével kell végrehajtani. Szükség esetén az alagúti kiszállításhoz a tűzoltóság segítségét is igénybe lehet venni.

Nem kell ragaszkodni a helyszíni segítséghez. A megfelelő feliratok segítik az utast a menekülésben.

Nincs szabályozva.

129. Mi az eljárás őrizetlenül hagyott csomag észlelése esetén?

A csomagot nem szabad felderíteni, mozgatása, átvizsgálása tilos! Haladéktalanul értesíteni kell a rendőrséget, és kikerkezésükig őrizni kell a tárgyat.

A csomagot tanúk jelenlétében ki kell nyitni és tulajdonosra utaló adatokat kell gyűjteni majd, ki kell értesíteni a vélelmezett tulajdonost.

A csomagot két tanú jelenlétében ki kell nyitni leltárt, kell készíteni és tulajdonosra utaló adatokat kell gyűjteni ez után, kikell értesíteni a vélelmezett tulajdonost.

130. Melyik a helyes eljárás bombariadó (közveszéllyel fenyegetés) esetén?

Ilyen esetben a forgalom leállítását úgy kell végrehajtani, hogy az utazóközönséget a legkisebb kockázat érje. Valamennyi vonatot állomásba kell juttatni, ott állva kell tartani és az utasokat a lehető legrövidebb időn belül állomási kiszállítással menekíteni. Lehetőség szerint az alagúti kiszállítást kerülni kell.

Értesíteni kell a Vasútbiztonsági Csoportot és a rendelkezései eljárási. A vonatokat állomásban kell tartani.

Értesíteni kell a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Közlekedési hatóságát és a rendelkezése szerint eljárási.

131. Mi az eljárás, ha a vízbetörés olyan mértékű, hogy a vontatási áramellátást is veszélyezteti?

Ha a vízbetörés olyan mértékű, hogy a vonatok állomásba juttatását a vontatásienergia-ellátás megszűnése (rövidzár) miatt kizárja, akkor az utasok menekítése a vízbetörés helyétől ellentétes irányban és csak a menekítő-járdán hajtható végre.

Azon a szakaszon ahol már nem biztosítható a járműveket lendületből kell át közlekedtetni kirendelt járművezetővel.

Meg kell várni amíg, eléri, a sánc élét akkor kell leállítani a forgalmat.

132. Mit ért a helyszín biztosításán?

A helyszínbiztosítás olyan tevékenység, amelyet a balesetek vagy bűncselekmények helyszínén kell végezni a helyszín őrzése, lezárása, a nyomok biztosítása érdekében, amely segíti a hatósági eljárás eredményességét. Az ilyen irányú tevékenység a hatóság megérkezéséig tart, és a helyszín megváltoztatásának megakadályozására szolgál.

A társaság valamennyi eszköze biztosítva van.

Azt, hogy a helyszínt szabadon kell tartani az utasok zavartalan közlekedés érdekében.

133. Mi a helyszínt biztosító személy alapvető feladata az alábbiak közül?

A helyszín eredeti állapotának megőrzése.

A jelenlét a vállalat részéről.

A hatóságok megérkezéséig jelen legyen. Egyéb joga nincs.

134. Hogy történik a szolgálati vonatok mozgásának szervezése?

Az igényeknek megfelelő szolgálati vonat mozgások és a vágányzárak összehangolása a KFM operatív rendelkezései alapján történik.

A pályamester rendelkezései alapján.

A tolatásvezető rendelkezései alapján.

135. Hogy lehet végezni tolatási mozgást AM4-M4 típusú járművel?

Tolatási mozgásokat AM4-M4 típusú jármű esetén figyelembe véve a tolatási mozgás célját és a jármű műszaki állapotát MTO vagy ATPR üzemmódban lehet végezni.

Tolatást végezni AM4-M4 típusú járművel csak alacsony sebességű állapotban, UNIMOG kételtű járművel lehet.

Csak kizárólag másik AM4-M4 járművel mozgatva.

136. Mi az előírás tolatás megkezdése előtt fékpróbával kapcsolatban ATPR üzemmódban?

Az ATPR üzemmódban végrehajtott tolatás megkezdése előtt fékpróbát kell tartani. Metrókocsikból összeállított tolatójármű esetén a légfékrendszer legalább 50 %-ának üzemképesnek (a működő fékrendszerbe bekapcsoltnak) kell lenni.

Üzemelő élesített vonaton nem kell külön fékpróbát tartani.

Ha a járműműszak felelős személye nyilatkozik, hogy a fékek jók, akkor kezdhető meg a tolatási mozgás.

137. Mi az előírás tolt menetben történő tolatási mozgás esetére?

Tolt menet esetén, vagy ha a jármű vezetése nem a menetirány szerint első vezetői konzolnál történik, a mozgás irányában levő első kocsin figyelő és jelzést adó dolgozónak kell tartózkodni, aki rádiótelefonon keresztül szabályozza a tolatási mozgást. Ebben az esetben legfeljebb 10 km/h sebesség alkalmazható.

Tilos mozgatni járműveket, ha azok haladási irányának megfelelő végén nem vezethetők.

A mozgatott jármű mellett tolatásvezetőnek kell tartózkodni és kézi jelzésekkel irányítani a mozgást.

138. Mi az előírás a kocsiszín hátsó tároló helyre való behaladással kapcsolatban?

Hátsó tárolóhelyre történő behaladáskor a kapu és az útátjáró elhagyása után a sebesség legfeljebb 10 km/h-ra növelhető. Hátsó tárolóhelyre történő behaladás, tolatás esetén az első tárolóhely szerinti „Megállás helye” jelzőt nem kell figyelembe venni.

Legfeljebb 5 km/h a sebesség.

Minden esetben meg kell állni az első tároló hely végét jelentő megállás helye jelzőnél.

139. Mely feltételek mellett közlekedtethető üzemidőben tesztelési célból vonat?

Üzemidőben személyszállító vonatok között a forgalmi vágányokon tesztelési célból kizárólag: üzemképes jármű, MTO üzemmódban, állomási áthaladással, utastéri ajtók zárva tartásával, rendkívüli vonatként közlekedtethető.

Nem közlekedtethető amennyiben nem szállíthat utasokat.

Közlekedtethető amennyiben Járművezető vezeti.

140. Hogy helyezhetők el utas tájékoztatók és feliratok az állomásokon?

A metró területén csak a Megrendelő (a továbbiakban: Közlekedésszervező) által engedélyezett utastájékoztatók és feliratok helyezhetők el.

Úgy hogy azok botlás veszélyt ne jelentsenek.

Bejelentés után jól láthatóan vagy megvilágítva.

141. Mi az előírás a biztonsági sávot figyelő infra rendszerrel kapcsolatban?

A biztonsági sávot figyelő infra rendszer működtetése üzemidőben kötelező.

Nincs ilyen rendszer a biztonsági sávnál. A biztonsági őrök figyelik az utasmozgást.

Ha az utasforgalom növekszik, be kell kapcsolni.

142. Mi az eljárás üzemszünetben a hatósági intézkedések végzésével?

Üzemszünet alatt a hatósági intézkedést végzők a KFM előzetes tájékoztatása után engedhetők be.

Korlátlanul beengedhetők az igazolványuk alapján.

Csak a illetékes szolgálati főnök engedélyével engedhetők be.

143. Mi az eljárás, ha peron telítettsége utas biztonságot veszélyeztetően megnövekedett?

Ha forgalmi vagy egyéb ok miatt a peron telítettsége utasbiztonságot veszélyeztető mértékben megnövekedik, a JÁDI köteles a helyzetről a KFM-et értesíteni. A KFM a pályára beérés kockázatának megszüntetése érdekében köteles a lejtmeneti lépcsőket – zsilipelés céljából – leállíttatni. A leállítást megelőzően a JÁDI-nak figyelmeztetni kell az utasokat.

Fokozott utastájékoztatást kell adni a JÁDI-nak.

Többlet vonatot kell kérni a KFM-től.

144. Kinek adhatja ki a mozgólépcső gépház kulcsát a JÁDI?

A JÁDI a mozgólépcső gépház kulcsát kizárólag a mozgólépcső gépkezelők, valamint a mozgólépcső karbantartó üzemvezető által név és beosztás szerint megjelölt személy részére adhatja ki.

A műszaki ügyeleti szolgálat megbízottjának.

A műszakvezető diszpécsernek és az üzemvezetőjének.

145. Milyen menetrendeket alkalmazunk a jellemző forgalmi igények alapján?

Naptípus szerintit (A,B,C,D), idény szerintit (kiiktatásos), rendkívüli (ünnepi,rendezvényi stb.), vágányzári (részleges üzem szerinti.)

Hétköznapi és munkaszüneti napit.

Grafikus menetrendet és menetrendi kivonatot.

146. Melyik a helyes állítás a vonatok egyedi azonosításával kapcsolatban?

Valamennyi utasszállító vonat egyedi vonatazonosítóval van ellátva, amely a pályaszámokhoz rendelt kétjegyű számból áll. Ez a szám a vonatazonosító és a rádiótelefon hívószáma is.

A vonal jellegbetűjével és a pályaszámmal történik.

A menetrendi szerelvénykibocsátási számmal.