

OKTATÁSI SEGÉDLET AZ IPARVÁGÁNYOK SZOLGÁLATI  
UTASÍTÁSA ÉS A SAJÁTCÉLÚ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATOK  
SZOLGÁLATI UTASÍTÁSA KÖZÖTTI VÁLTOZÁSAIBÓL  
A KÜLÖNBÖZETI VIZSGA LETÉTELÉHEZ



## Tisztelt munkavállaló!

A megváltozott szabályozási háttér és a környezet változásainak követése, illetve az összhang megteremtése érdekében a hasonló előírásokat tartalmazó állami és vállalati szintű előírásokkal az adott helyzetnek meg tudjon felelni a szabályozás, ezért az Iparvágányok Szolgálati Utasítása (ISZU) helyett egy módosított, de egy új megnevezéssel kiadásra került a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása (SCVPSZU). Az is indokolta a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása kiadását, hogy az ISZU 1991. XII. 31.-től már hatályos. A hatálybaléptetést követően egyetlen egy módosítás sem történt, pedig azok az Utasítások és szabályozások, amelyek alapján készült azok többször módosultak.

A Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása a következőkben előírt (2005. évi CLXXXIII. törvény – a vasúti közlekedésről, Országos Vasúti Szabályzat I. kötet, 20/1984. KM rendelet, Magyar Államvasutak Műszaki és Üzemi Szabályzata, Hatályos Utasítások (F.1. sz., F.2. sz., F.2. sz. Forgalmi Utasítás Függelékei, E.12. sz., E 101. sz. Utasítások), Vasúti Lexikonok és a Vasúttechnikai Kézikönyv) irányelvek figyelembe vétele alapján készült. Az ISZU- hoz képest a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása az említett szabályozások és utasításokból átvett előírások jelentős mértékben megváltoztatta az eredeti előírásokat, az elavult és a helyesen már nem alkalmazható, a kapcsolódó rendelkezéseknek, szabályzatoknak néhány esetben ellentmondó szabályok viszont törlésre kerültek.

A számottevő mértékű módosítások könnyebb értelmezése, oktatása, a különbözeti vizsga letételének megkönnyítése, valamint az elsajátított ismeretek egységes alkalmazásának érdekében készült ezen oktatási segédlet, mely tartalmazza az ISZU és a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása közötti eltéréseket egységes szerkezetben az eredeti szöveggel (áthúzottan jelölve) a közvetlenül összetartozó szövegkörnyezetben.

A segédlet egymást követően tartalmazza azon fejezeteket és a fejezeten belül kronológiai sorrendben azon pontszámokat, melyekben változtatásokat kellett eszközölni. Az egyes pontokat követően található a módosítások könnyebb megértését segítő magyarázó szöveg, majd a fejezeten belüli változtatások elsajátítását biztosító ellenőrző kérdések. A segédlet által tartalmazott ellenőrző kérdések egyaránt lehetőséget biztosítanak a különbözeti vizsgára való egyéni, vagy csoportosan történő felkészülésre.

*A szerző*



**ISZU és az ~~SCVPH~~ Szolgálati Utasítás közötti eltérések**

**~~IPARVÁGÁNYOK-  
SZOLGÁLATI UTASÍTÁSA~~**

**SAJÁTCÉLÚ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATOK  
SZOLGÁLATI UTASÍTÁSA**



# ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

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

### Az utasítás alapja

1. Az Iparvágányok Szolgálati Utasítása (továbbiakban utasítás) az Iparvágány szabályzatban és a közforgalmú vasutakra érvényes F.1. Jelzési Utasítás, F.2. Forgalmi Utasítás vonatkozó részeiben foglalt előírásokat tartalmazza:

Az utasítás alapja szélzetcím és a hozzá tartozó szöveg pótlás nélkül törülésre került, mivel nem kizárólag az F.1. és az F.2. sz. Forgalmi Utasítás az alapja a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati utasításában előírt szabályoknak. Az Utasítás a továbbiakban a dolgozó kifejezés helyett munkaválló, az iparvágány szavak helyett pedig sajtócélné vasúti pályahálózat megnevezést alkalmaz. Az előbb említettekre vonatkozóan a változásokat ismertető szövegek nem tartalmaznak külön magyarázatokat.

### A Sajtócélné Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításának alkalmazása

1.1.1. A Sajtócélné Vasúti Pályahálózatokon végzett vasútüzemi tevékenység során a Sajtócélné Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításának vonatkozó előírásait kell alkalmazni.

A Sajtócélné Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításának alkalmazását az Utasítás konkrétan kimondja, hogy a Sajtócélné Vasúti Pályahálózatokon végzett vasútüzemi tevékenységek végzése alkalmával ennek az Utasításnak az előírásait kell alkalmazni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen esetben kell alkalmazni a Sajtócélné Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításának vonatkozó előírásait? 1.1.1.

## Az utasítás hatálya

**2- 1.1.2. A Sajátcélnél Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása (továbbiakban: Utasítás) hatálya kiterjed:**

- a) ~~Közforgalmú vasúthoz~~ Az országos vasúti pályahálózathoz közvetlenül vagy közvetve kapcsolódó valamennyi keskeny-, normál- és széles nyomtávolságú ~~iparvágányra~~ sajátcélnél vasúti pályahálózatra.
- b) ~~Közforgalmú vasúthoz, kapcsolódó csak tisztán belső szállítási célokat szolgáló belső vasútüzemre:~~ A csatlakozó vasúti pályákra, a sajátcélnél vasúti pályahálózatot összekötő vasúti pályákra, az átadó-átvevő vágányokra, ha ezek nem az országos pályahálózat-működtető (a továbbiakban: pályahálózat-működtető) tulajdonában, jogszerű használatában vagy vagyonnevezésében vannak.
- c) ~~b) A csak tisztán belső szállítási célokat szolgáló és feladatokat ellátó vasútüzemre.~~
- d) Azokra a vállalkozásokra, amelyek a sajátcélnél vasúti pályahálózat használatával, valamint a kiszolgáló vasúti társasággal kötött szerződés alapján saját személyzetükkel és eszközeikkel ellátják a sajátcélnél vasúti pályahálózat kiszolgálását és a belső vasútüzemi feladatokat.
- e) A sajátcélnél vasúti pályahálózat tulajdonosára.
- f) A sajátcélnél vasúti pályahálózat használatjára (törzshasználó, közös használó, bérlő).

~~Az utasításban, valamint a közforgalmú vasút jelzési és forgalmi utasításaiban foglaltaktól elvi eltérést vagy engedményeket a kiszolgáló vasút javaslata alapján a Nemzeti Közlekedési hatóság engedélyezhet.~~

Az utasítás hatálya módosításra, pontosításra, illetve több új bekezdéssel is kiegészítésre került. Módosítás, hogy az Utasítás megnevezése nem Iparvágány Szolgálati Utasítás, hanem Sajátcélnél Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása. További módosítás, hogy az utasítás hatálya nem a közforgalmú vasúthoz kapcsolódó pályahálózatra, hanem az országos vasúti pályahálózathoz kapcsolódó pályahálózatra terjed ki. Pontosítás, hogy nem a közforgalmú vasúthoz, kapcsolódó csak tisztán belső szállítási célokat szolgáló belső vasútüzemre, hanem csak a belső szállítási célokat szolgáló és feladatokat ellátó vasútüzemre hatályos.

Az utasítás hatálya szélzetcím új bekezdései (kikre, mire terjed még ki) a következők:

– a csatlakozó vasúti pályákra, a sajátcélnél vasúti pályahálózatot összekötő vasúti pályákra, az átadó-átvevő vágányokra, ha ezek nem az or-



szágos pályahálózat-működtető tulajdonában, jogszerű használatában vagy vagyonkezelésében vannak,

- 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.
- A sajátcélú vasúti pályahálózat tulajdonosára.
- A sajátcélú vasúti pályahálózat használójára (törzshasználó, közös használó, bérlő).

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mire terjed ki a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása hatálya? 1.1.2.

Mire terjed ki a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása hatálya? 1.1.2.

Mire terjed ki a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása hatálya? 1.1.2.

Mire terjed ki a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása hatálya? 1.1.2.

Mire terjed ki a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása hatálya? 1.1.2.

Az alábbiak közül, hova terjed ki a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításának a hatálya? 1.1.2.

Az alábbiak közül, hova terjed ki a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításának a hatálya? 1.1.2.

Kiterjed-e a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításának a hatálya a sajátcélú vasúti pályahálózat bérlőjére? 1.1.2.

Kiterjed-e a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításának a hatálya a sajátcélú vasúti pályahálózat tulajdonosára? 1.1.2.

Kiterjed-e a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításának a hatálya 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? 1.1.2.

Kiterjed-e a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításának a hatálya a csatlakozó vágányokra, ha azok az országos pályahálózat-működtető tulajdonában vannak? 1.1.2.

Kiterjed-e a Saját célú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításának a hatálya a saját célú vasúti pályán levő rakodóvágányokra, ha azok az országos pályahálózat-működtető tulajdonában vannak? 1.1.2.

### Az utasítás tartalma

**3- 1.1.3.** Az Utasítás tartalmazza ~~azokat az előírásokat, amelyek megtartásával a iparvágányokon végezhető~~ a belső vasútüzemi tolatási mozgások (kocsimozgatások) ~~balesetmentesen és üzembiztosan végrehajthatók~~ biztonságos lebonyolításához szükséges szabályokat. Ismerteti ~~azokat a feltételeket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a saját célú vasúti pályahálózaton kocsimozgatást végezhesse~~nek), továbbá ~~az alkalmazott létesítményeket, berendezéseket, jelzőket, jelzőeszközöket és munkaeszközöket, amelyek helyes kezelésével és használatával a dolgozók munkájukat biztonságosan elvégezhetik~~

Szabályozza továbbá a rendestől eltérő körülmények bekövetkeztekor tanúsítandó magatartást, az ilyen helyzetben teendő intézkedéseket és egyes kérdésekben utal a kiszolgáló vasút állomással való kapcsolatra és a kölcsönös tájékoztatásra.

4. Az iparvágány engedélyes saját dolgozóival és erejével (emberi, gépi) csak a vasúti hatóság engedélyével, illetve az illetékes igazgatóság hozzájárulásával az általa meghatározott területen és mozdítóerővel végezhet belső vasútüzemi tevékenységet.

A szabályok a megfelelő helyeken tartalmazzák a normál üzemtől eltérő, valamint a pályahálózat-működtető szolgálati helyeivel való kapcsolattartásra és a kölcsönös tájékoztatásra vonatkozó előírásokat.

Az utasítás tartalmára vonatkozó előírás pontosításra és azok az előírások, amelyek a pontosítás miatt szükségtelenné váltak törlésre kerültek. Így a pontosítást követően az Utasítás tartalma szélzetcím alá tartozó előírások a következők: tartalmazza a belső vasútüzemi tolatási mozgások (kocsimozgatások) biztonságos lebonyolításához szükséges szabályokat, valamint, hogy az utasításban előírt szabályok a megfelelő helyeken tartalmazzák a normál üzemtől eltérő, a pályahálózat-működtető szolgálati helyeivel való kapcsolattartásra és a kölcsönös tájékoztatásra vonatkozó előírásokat.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit tartalmaz a Saját célú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása? 1.1.3.

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

5. Ha különleges helyi és forgalmi viszonyok indokolják, az engedélyező hatóság a helyi sajátosságoknak megfelelő végrehajtás szabályozására Kiegészítő Szolgálati Utasítás készítését rendelheti el.

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 kell készíteni. A KSZU-t a sajátcélú vasúti pályahálózat-használó készíti el és a pályahálózat-működtető területi szolgálati felsőbbbsége hagyja jóvá. Az Üzemviteli Végrehajtási Utasítást a pályahálózat-működtető területi szolgálati felsőbbbsége készíti el és hagyja jóvá. Az Üzemviteli Végrehajtási Utasítás készítésébe be kell vonni a sajátcélú vasúti pályahálózat-használót is. Az Üzemviteli Végrehajtási Utasítás sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálásnak 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.

7. A Kiegészítő Szolgálati Utasítást minden esetben az illetékes igazgatóság hagyja jóvá. Ha az Utasításban, vagy ahol a közforgalmú vasút jelzési és forgalmi utasításait kell alkalmazni, és az azokban nem szabályozott eljárás, vagy végrehajtási mód alkalmazása szükséges, vagy a helyi viszonyok szerint elvi eltérés indokolt, az illetékes igazgatóság a Közlekedési Főfelügyelet Vasúti Felügyelete előzetes hozzájárulása után hagyja jóvá a Kiegészítő Szolgálati Utasítást.

## 8. Az Iparvágány Végrehajtási Utasításban kell szabályozni az iparvágány kiszolgálását minden esetben. Ezt a végrehajtási utasítást a kiszolgáló állomásnak kell elkészítenie.

A szélzetcímben a KSZU kiegészült az Üzemviteli Végrehajtási Utasítással. Új előírásként került felvételre a KSZU készítésének módja. A KSZU a sajátcélú vasúti pályahálózaton végzendő belső kocsimosogatási tevékenység helyi sajátosságoknak megfelelő végrehajtásának szabályozására készül. A KSZU készítésének tartalmára és szabályozandó előírásaira vonatkozó követelményeket a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítás 1. sz melléklete tartalmazza. A KSZU-t a sajátcélú vasúti pályahálózat-használójának kell elkészítenie. Az elkészített KSZU-t nem az illetékes igazgatóság, hanem a pályahálózat-működtető területi szolgálati felsőbbbsége hagyja jóvá. A kiszolgálásra vonatkozó előírást nem az Iparvágány Végrehajtási Utasításban kell szabályozni, hanem az Üzemviteli Végrehajtási Utasításban. Az Üzemviteli Végrehajtási Utasítást a pályahálózat-működtető területi szolgálati felsőbbbsége készíti el és hagyja jóvá, de annak készítésébe be kell vonni a sajátcélú vasúti pályahálózat-használót is. Az Üzemviteli Végrehajtási Utasítás azon részének, amely a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálásának módját szabályozza a KSZU mellékletét kell képeznie. A KSZU- val el kell látni a pályahálózat-működtető vasúti társaság illetékes szervezeti egységeit és a sajátcélú vasúti pályahálózat használóját is. További előírás, hogy a KSZU-ban nem szabad alapfogalmakat magyarázni, az utasítás pontjait másolni, olyan dolgokat idézgetni amelyeket a szolgálati helyen változtatás nélkül lehet alkalmazni és olyan adatokat rögzíteni amelyek nem állandó jellegűek.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor kell sajátcélú vasúti pályahálózaton Kiegészítő Szolgálati Utasítást készíteni? 1.1.4.

Hol kell szabályozni a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálásának végrehajtását? 1.1.4.

Kinek kell KSZU-t készíteni? 1.1.4.

Kinek kell a KSZU-t jóváhagyni? 1.1.4.

Kit kell bevonni az Üzemviteli Végrehajtási Utasítás készítésébe? 1.1.4.

Minek a mellékletét képezi az Üzemviteli Végrehajtási Utasítás sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálásnak módját szabályozó része? 1.1.4.

Kiket kell a KSZU-val ellátni? 1.1.4.

Mi tartalmazza a KSZU tartalmi követelményeit, valamint az abban szabályozandó feladatokat? 1.1.4.

Milyen célból kell Kiegészítő Szolgálati Utasítást készíteni? 1.1.4.

Milyen Utasítást kell készíteni a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálásának végrehajtására? 1.1.4.

Ki készíti el a KSZU-t? 1.1.4.

Ki készíti el az Üzemviteli Végrehajtási Utasítást? 1.1.4.

Az alábbiak közül mely előírás vonatkozik az Üzemviteli Végrehajtási Utasítás készítésére? 1.1.4.

Az alábbiak közül mely előírás vonatkozik a KSZU készítésére? 1.1.4.

Az alábbiak közül melyik képezi a KSZU mellékletét? 1.1.4.

Mely szervezeteket kell ellátni KSZU- val? 1.1.4.

Mit NEM szabad magyarázni, szabályozni a KSZU- ban? 1.1.4.

~~6. A vonat összeállítást, vonatfogadást és indítást is végző nagyobb ipar-telepek iparvágány engedélyeseit az engedélyező hatóság – forgalmi szolgálattevő alkalmazása mellett – a közforgalmú vasút jelzési és forgalmi utasításai előírásainak alkalmazására kötelezheti. A helyi és a forgalmi viszonyoknak megfelelően az iparvágány engedélyes ez esetben is Kiegészítő Szolgálati Utasítást köteles készíteni.~~

**1.1.4.1. A belső vasútüzemi tevékenyelmet végző nagyobb sajátcélú vasúti pályahálózat használóit az engedélyező hatóság – sajátcélú vasúti pályahálózat forgalmi szolgálattevő alkalmazása mellett – az országos vasúti pályahálózat-működtető vasút F.1. sz. Jelzési Utasítás, F.2. sz. Forgalmi Utasítás, F.2. sz. Forgalmi Utasítás Függelékei előírásainak alkalmazására kötelezheti.**

Az utasítás ezen pontjában előírt szabályok is pontosításra és aktualizálásra kerültek, amely alapján az engedélyező hatóság az országos vasúti pályahálózatot működtető vasút F.1.sz. Jelzési Utasításának és F.2. sz. Forgalmi Utasításának alkalmazásán túl az F.2. sz. Forgalmi Utasítás Függelékeinek alkalmazására is kötelezheti a belső vasútüzemi tevékenyelmet végző nagyobb sajátcélú vasúti pályahálózat használóit. Ezen utasítások alkalmazására kötelezheti az engedélyező hatóság a használókat még akkor is, ha ott vonat összeállítás, vonatfogadás és indítás nem is történik.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor kötelezheti az engedélyező hatóság az országos vasúti pályahálózatot működtető vasút F.1.sz. Jelzési Utasítás , F.2. sz. Forgalmi Utasítás és az F.2. sz. Forgalmi Utasítás Függelékeinek alkalmazására a sajtócélú vasúti pályahálózatot? 1.1.4.1.

Milyen utasítások alkalmazására kötelezheti a belső vasútüzemi tevékenységet végző nagyobb sajtócélú vasúti pályahálózat használóit az engedélyező hatóság? 1.1.4.1.

Mely sajtócélú vasúti pályahálózat használót és ki kötelezheti az országos vasúti pályahálózat-működtető vasút F.1. sz. Jelzési Utasítás, F.2. sz. Forgalmi Utasítás, F.2. sz. Forgalmi Utasítás Függelékei előírásainak alkalmazására? 1.1.4.1.

Ha az országos vasúti pályahálózat-működtető vasút F.1. sz. Jelzési Utasítás, F.2. sz. Forgalmi Utasítás, F.2. sz. Forgalmi Utasítás Függelékei előírásainak alkalmazására köteleztek egy sajtócélú vasúti pályahálózat használót, akkor milyen munkavállalót kell alkalmaznia? 1.1.4.1.

Mire kötelezheti az engedélyező hatóság a belső vasútüzemi tevékenységet végző nagyobb sajtócélú vasúti pályahálózat használóit? 1.1.4.1.

**9: 1.1.4.2.** Ideiglenes **Sajtócélú Vasúti Pályahálózat** Végrehajtási Utasításban kell szabályozni a munkavégzést akkor, ha **az iparvágányon** a **sajtócélú vasúti pályahálózat** olyan építési, átalakítási, bontási munkát végeznek, amely nem teszi lehetővé a **Kiegészítő Szolgálati Utasítás** KSZU-ban, illetve **az Iparvágány-Végrehajtási Utasításban** az **Üzemviteli Végrehajtási Utasításban** előírtak végrehajtását.

**10: 1.1.4.3. Az iparvágány** A sajtócélú vasúti pályahálózat vágányzatán vagy berendezésein bekövetkező **minden** változás, az alkalmazható üzemelési módszerek megváltoztatásának szükségessége, vagy a belső vasútüzemi szolgálat átszervezése esetén a Kiegészítő Szolgálati Utasítás előírásait **—ha ilyen készült— az iparvágány-engedélyes a sajtócélú vasúti pályahálózat** használó köteles módosítani. A szükséges módosításokat csak **igazgatósági annak** jóváhagyása után és csak akkor szabad hatályba léptetni, ha **a dolgozók az érintett munkavállalók** elméleti, gyakorlati kiképzése és vizsgáztatása is megtörtént.

A fenti pontok előírásaiban csak a megnevezések kerültek aktualizálásra, melyek szerint azon munkák végzését, melyet nem lehet a KSZU-ban szabályozni, azt nem az Ideiglenes Végrehajtási Utasításban, hanem az

Ideiglenes Sajátcélu Vasúti Pályahálózat Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor kell Ideiglenes Sajátcélu Vasúti Pályahálózat Végrehajtási Utasításban szabályozni a munkavégzést? 1.1.4.2.

Mikor és kinek a kötelessége a KSZU előírásainak módosítása? 1.1.4.3.

Mit kell tenni a sajátcélu vasúti pályahálózat használónak, ha a sajátcélu vasúti pályahálózaton az alkalmazható üzemelési módszerek megváltoztatásra kerülnek? 1.1.4.3.

Mit kell tenni a sajátcélu vasúti pályahálózat használónak, a belső vasúti üzemi szolgálat átszervezése esetén? 1.1.4.3.

Mikor szabad a KSZU- ban eszközölt módosításokat hatályba léptetni? 1.1.4.3.

### Utasítások ismerete

**11-1.1.5.** Az Utasítás és a KSZU teljes anyagát ismernie és tudnia kell:

- a) a vasútüzem vezetőjének és helyettesének megbízottjának,
- b) a részlegvezetőknek.

A vasútüzem vezetőjének és megbízottjának, valamint a részlegvezetőknek az SCVP Szolgálati Utasítás és a KSZU ismereteire vonatkozó módosított előírások (a korábbi félreérthető szabályok helyett) egyértelműen szabályozzák, hogy ezen munkakört betöltő dolgozóknak a pontban szereplő utasítások teljes anyagát ismerniük kell.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Kiknek kell a Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása és a KSZU teljes anyagát ismerni-e? 1.1.5.

Kinek kell ismernie a Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása és a KSZU teljes anyagát? 1.1.5.

**12. 1.1.5.1.** A vasútüzemben foglalkoztatott **dolgozóknak munkavállalóknak** ismerniük és tudniuk kell:

- a) ~~A helyi sajátosságok figyelembevételével az utasításból az illetékes igazgatóság által kijelölt részeket: az Utasítás meghatározott részeit,~~
- b) a KSZU összes előírását.
- c) ~~A sajtócélu vasúti pályahálózat Végrehajtási utasítás kijelölt részeit.~~

~~13. A 11-12. pontokban foglaltak vonatkoznak a dolgozók elméleti és gyakorlati kiképzésére, oktatására és vizsgáztatására is.~~

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

**14. 1.1.5.2.** Az Utasítás és a KSZU mozdonyvezetőkre vonatkozó előírásai ~~az iparvágányon mozgó a sajtócélu vasúti pályahálózaton munkát végző~~ valamennyi jármű vezetőjére is érvényesek.

Az utasítás vasútüzemben foglalkoztatottak ismeretére vonatkozó előírásait a hatályos jogszabály szerint már jelenleg is alkalmazott eljárások miatt volt szükséges módosítani, amely alapján a vasútüzemben foglalkoztatottak tudás anyagát nem az igazgatóság határozza meg. A módosítás után a Sajtócélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása is csak annyit fog meghatározni, hogy az említett dolgozóknak az Utasítás meghatározott részeit kell ismerni. Az ismeret anyagokat a Vasúti Vizsgaközpont által készített Vizsgaszabályzat és eljárási rend függelékében kell meghatározni.

Új előírásként került felvételre, hogy a KSZU-ból történő oktatás és vizsgáztatás –a járművezetők kivételével– a vasútüzem-vezetőnek vagy megbízottjának feladata, ugyanis a járművezetők oktatását csak vasútszakmai oktató végezheti, és vizsgáztatást részükre csak a Vasúti Vizsgaközpontnak van jogosultsága megtartani.

A járművezetőkre vonatkozó ismeretek kiegészültek a KSZU- ban előírt ismeretekkel, és további pontosítás történt, hogy az iparvágányon mozgó járművezető kifejezés helyett a sajtócélu vasúti pályahálózaton munkát végzőre módosult.



## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit kell ismerni-e a vasútüzemben foglalkoztatott (járművezetők kivételével) munkavállalóknak a Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása és a KSZU anyagából? 1.1.5.1.

Hogyan van szabályozva a vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalók (járművezetők kivételével) KSZU-ból történő oktatása és vizsgáztatása? 1.1.5.1.

Kiket köteles a KSZU-ból oktatni és vizsgáztatni a vasútüzem-vezető vagy megbízottja? 1.1.5.1.

Mit kell ismerniük és tudniuk a vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalóknak? 1.1.5.1.

Mit kell ismerniük és tudniuk a vasútüzemben foglalkoztatott tolatásvezetőknek? 1.1.5.1.

Ki köteles végezni a vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalók (járművezetők kivételével) a KSZU-ból történő oktatását és vizsgáztatását? 1.1.5.1.

### **Az utasítás kezelése, előírásainak értelmezése**

~~15- 1.1.6. Belső vasútüzemet lebonyolító iparvágány-engedélyes sajátcélu vasúti pályahálózat használó köteles az Utasítást a szükséges példányszámban beszerezni és azzal, valamint a KSZU-val továbbá az iparvágány-közforgalmú vasút által történő kiszolgálását szabályozó Végrehajtási Utasításnak az iparvágány-engedélyest érdeklő a vasútüzem szervezését, lebonyolítását érintő kivonatával a belső vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalókat kimutatható módon ellátni.~~

~~Kimutatásszerűen köteles nyilvántartani, hogy kiket látott el utasításokkal. Személyi változás esetén az utasításokat a távozó dolgozótól be kell vonni és utódjának át kell adni:~~

### **Az utasítások rendelkezéseinek értelmezése**

~~16- 1.1.6.1. Az Utasítás előírásainak értelmezésével kapcsolatos kételey esetén felvilágosításért az illetékes igazgatósághoz a jóváhagyó Hatósághoz kell fordulni. Az igazgatóság a hatáskörét meghaladó ügyeket az illetékes szervnek terjeszti fel:~~

## Az utasítás kezelése, előírásainak értelmezése

17. Az utasítást a Közlekedési Főfelügyelet Vasúti Felügyeletének megbízása alapján a MÁV Vezérigazgatóság módosítja.

Egy szélzetcímbe került az utasítás kezelése és az utasítás rendelkezéseinek értelmezése. Az iparvágány engedélyes megnevezés helyett az utasítás a továbbiakban a sajtócélú vasúti pályahálózat használó megnevezést alkalmazza. Az a szövegrész, hogy az érintetteket el kell látni a kiszolgálást szabályozó Végrehajtási Utasításnak az iparvágány engedélyest érdeklő kivonatával törlésre került, mivel az Üzemviteli Végrehajtási Utasításnak azon részét, amely a kiszolgálás mikénti lebonyolítását szabályozza a KSZU-nak (1 sz. mellékletében) tartalmaznia kell, a vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalóknak pedig az utasítás 1.1.5.1. pontjában előírtak szerint a KSZU összes előírását ismernie és tudnia kell. Ebből következik, hogy a munkavállalókat elegendő a KSZU-val kimutatható módon ellátni. A módosított Utasítás szabályai a jövőben nem határozzák meg, hogy az átadott utasításokról nyilvántartást kell vezetni, és azt sem, hogy mi a teendő az átadott utasításokkal a sajtócélú vasúti pályahálózat létszámából esetlegesen távozó dolgozó esetében.

További módosítás, hogy az Utasítás értelmezésével kapcsolatos kétely esetén felvilágosításért nem az illetékes igazgatósághoz, hanem a jövőhagyó Hatósághoz kell fordulni.

Az utasítás módosításával kapcsolatos szélzetcím és a hozzá kapcsolódó előírások pótlás nélkül törlésre kerültek.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

A belső vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalókat mivel kell ellátni?  
1.1.6.

Mi az eljárás, a Sajtócélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása előírásainak értelmezésével kapcsolatos kétely esetén? 1.1.6.1.

## 1.2. Fogalom meghatározások az utasítás rendelkezéseinek helyes értelmezése szempontjából

Az Iparvágány Szolgálati Utasítás nem tartalmazott külön fogalom meghatározásokat az utasítás rendelkezéseinek helyes értelmezése szempontjából, a rájuk vonatkozó előírások, és magyarázatok mindig az aktuális fejezetekben kerültek meghatározásra. A Sajtócéltú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításában egy helyre összegyűjtött, rendezett, illetve a még szükséges fogalom meghatározásokkal kiegészített „Fogalom meghatározások” fejezet nem csak az Utasítás könnyebb kezelhetőségét teszi lehetővé, hanem az újonnan kiképzendő munkavállalók felkészítését és felkészülését is elősegíti.

### 1.2.1. Alátétfa

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

Az Utasítás már korábban, több helyen is alkalmazta az alátétfa kifejezést, de mint fogalom nem szerepelt ezért került felvételre.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk alátétfának? 1.2.1.

Minek nevezzük az álló vasúti járművek elmozdulásának, megfutamodásának megakadályozására szolgáló, a járművek kerekei alá helyezhető vascsővel összefogott két faéket? 1.2.1.

Mi az alátétfa? 1.2.1.

Az alábbiak közül melyik fogalomra igaz a következő állítás? „Álló vasúti járművek elmozdulásának, megfutamodásának megakadályozására szolgáló, a járművek kerekei alá helyezhető vascsővel összefogott két faék” 1.2.1.

### 1.2.2. Anyavágány (Íravágány)

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

Az ISZU a váltó fejezetbe alkalmazta korábban az anyavágány kifejezést, de mint fogalom még nem szerepelt.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk anyavágálynak? 1.2.2.

Mi az anyavágány? 1.2.2.

### 1.2.3. Állomásfőnök

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

Az állomásfőnök, mint fogalom meghatározás felvétele azért vált szükségsszerűvé, mert a sajátcélú vasúti pályahálózat munkavállalói az önálló szolgálatukat megelőzően nem feltétlenül kerülnek munkakapcsolatba állomásfőnöki beosztást betöltő dolgozóval, azonban részükre az utasítás több helyen is tartalmaz olyan rendelkezést, előírást, amikor a kiszolgáló állomás állomásfőnökének rendelkezéseit kötelesek tudomásul venni és azokhoz alkalmazkodni, illetve annak részére egyes körülményeket bejelenteni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Ki az állomásfőnök? 1.2.3.

### 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 mozgóerővel végzett belső vasútüzemi tevékenység.

A Belső vasútüzemi tevékenység fogalom meghatározás szükségsszerű, annak érdekében, hogy megérthető legyen mikor kell, illetve mikor nem kell vasútüzem-vezető a sajátcélú vasúti pályahálózaton.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk belső vasútüzemi tevékenységnek? 1.2.4.

Minek nevezzük a sajátcélú vasúti pályahálózat használó saját munkavállalóival és erejével (emberi, gépi), az illetékes hatóság engedélyével, az általa meghatározott területen és mozgató erővel végzett tevékenységet? 1.2.4.

### 1.2.5. Csatlakozó vasúti pálya

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

A csatlakozó vasúti pálya fogalomként történő meghatározása több szempontból is nagy jelentőséggel bír, ugyanis különböző előírások, eljárások vonatkoznak a Csatlakozó vasúti pályán történő közlekedésre, forgalom szabályozásra, az esetlegesen szükségessé váló lassúmenetek kitzűzésére, mint a sajátcélú vasúti pályahálózat egyéb vágányaira, illetve ezen meghatározás által válik egyértelművé, hogy a nyílt hozzáférésű vasúti pályahálózat részét képező olyan vasúti pálya, amelyhez több sajátcélú vasúti pálya kapcsolódik, és egynél több végfelhasználó kiszolgálására is alkalmas.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk csatlakozó vasúti pályának? 1.2.5.

Minek nevezzük azt a vasúti pályát, amely az országos vasúti pályahálózatot és a sajátcélú vasúti pályahálózatot köti össze, a nyílt hozzáférésű pályahálózat részét képezi, egynél több sajátcélú vasúti pálya kapcsolódik hozzá, illetve egynél több végfelhasználó kiszolgálására alkalmas? 1.2.5.

Mi a csatlakozó vasúti pálya? 1.2.5.

### 1.2.6. Elegy

Kiszolgáló vonattal (menettel) továbbítandó vasúti járművek gyűjtő elnevezése.

Mivel a sajátcélú vasúti pályahálózat vonattal is kiszolgálható, ezért szükségszerű volt az országos vasúti pályán is alkalmazott elegy fogalom felvételére.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk elegynek? 1.2.6.

Minek nevezzük a kiszolgáló vonattal (menettel) továbbítandó vasúti járművek gyűjtő elnevezését? 1.2.6.

Mi az elegy? 1.2.6.

### 1.2.7. Féksaru

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

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

A féksaru sajátcélú vasúti pályahálózaton történő alkalmazása miatt fontos volt az alapfogalmak körébe felvenni a féksaru meghatározását, és ezzel együtt azt is, hogy a különböző sínrendszerekhez milyen féksarut kell alkalmazni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk féksarunak? 1.2.7.

Minek nevezzük a gurított (szalasztott) kocsik megállítására használt, saruzásra kiképzett sínszára helyezhető fékező eszközt? 1.2.7.

Milyen színű a 48 kg/folyóméter rendszerű síneknél alkalmazott féksaru? 1.2.7.

Milyen színű az 54 kg/folyóméter rendszerű síneknél alkalmazott féksaru? 1.2.7.

Milyen színű az 60 kg/folyóméter rendszerű síneknél alkalmazott féksaru? 1.2.7.

### 1.2.8. Figyelmeztető jel

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

### 1.2.9. Fordítókorong

Függőleges tengely körül elfordítható hídszerkezet, amely lehetővé teszi a ráállított vasúti jármű egyik vágányról a másikra **vágányra juttassák való átállítását vagy megfordítását. A fordítókorong hídszerkezete általában aknában(medencében) helyezkedik el.**

A fordítókorong meghatározása kiegészítésre, pontosításra, a szükségtelen magyarázat pedig törlésre került. Kiegészítés és pontosítás, hogy a fordítókorong nemcsak a másik vágányra való átállítására alkalmas, hanem a jármű megfordítására is.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit tesz lehetővé a fordítókorong? 1.2.9.

### 1.2.10. Gépkelző, fordítókorong, tolópad és kocsimozgató berendezés kezelő

Fordítókorong, tolópad és a kocsimozgató berendezés kezelését végző munkavállaló.

Az új fogalomra az utasításban lévő berendezéseket kezelők miatt van szükség.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Ki a Gépkelző, fordítókorong, tolópad és kocsimozgató berendezés kezelő? 1.2.10.

### 1.2.11. Hordozható rádió

Olyan értekező berendezés, amely segítségével kapcsolat teremthető a tolatószemélyzet tagjai, a kocsiadat-felvételt végzők, továbbá a KSZU-ban meghatározott munkafolyamatokban résztvevő munkavállalók között.

A tolatási mozgások szabályozása a sajátcélú vasúti pályahálózaton is egyre inkább hordozható rádióval történik ezért szükséges a fogalom meghatározás körében történő felvétele.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Minek nevezzük az olyan értekező berendezést, amely segítségével kapcsolat teremthető a tolatószemélyzet tagjai között? 1.2.11.

Mi a hordozható rádió? 1.2.11.

### 1.2.12. Jelzés

A vasútüzemben alkalmazott, meghatározott információtartalmú közlési mód. A jelzés parancs, amely utasítást ad a jelzés megfigyelésére kötelezett munkavállalónak valamely szolgálati ténykedés, vagy biztonsági intézkedés azonnali végrehajtására.

A jelzés mint a parancs elmélete kiegészült azzal, hogy a jelzés a vasútüzemben alkalmazott, meghatározott információtartalmú közlési mód.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Minek nevezzük a vasútüzemben alkalmazott, meghatározott információ-tartalmú közlési módot? 1.2.12.

### 69. 1.2.13. Kezdőpont, végpont

~~Ott~~ Ahol a **iparvágány** sajátcélú vasúti pályahálózat helyszínrajzán a szelvényezés kezdődik (0+00), ~~ott~~ van a **iparvágány** sajátcélú vasúti pálya kezdőpontja, a vágány végén **az iparvágány** 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 **iparvágányból** sajátcélú vasúti pályából, a szétágazási váltónál kezdődik a kiágazó vágány szelvényezése.

### 1.2.14. Kiszolgáló vasúti társaság

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

A fogalom egyértelműen meghatározza, hogy mely vasúttársaság minősül kiszolgáló vasúti társaságnak. A fogalom szükségességét a további (kiszolgáláshoz) előírások szabályozása indokolja.



## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mely vasúti társaság tekinthető kiszolgáló vasúti társaságnak? 1.2.14.  
Mi a kiszolgáló vasúti társaság? 1.2.14.

### 1.2.15. Kiszolgáló állomás

A pályahálózat-működtető azon állomása, ahonnan az Üzemviteli Végrehajtási Utasításban meghatározott módon a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálását végzik.

Fontos volt a kiszolgáló állomás fogalmát meghatározni, mert a kiszolgálás arról az állomásról történik, az Üzemviteli Végrehajtási Utasításban ezt nevezik meg és a vasútüzem-vezetőnek is ezt a szolgálati helyet szükséges értesíteni a bekövetkezett rendes körülményektől eltérő eseményekről.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk kiszolgáló állomásnak? 1.2.15.  
Mi a kiszolgáló állomás? 1.2.15.

### 1.2.16. Kitérő (továbbiakban forgalmi szempontból: váltó)

A vágánynak olyan szerkezeti része, amely csúcscsínjeinek 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.

A kitérő pontos meghatározása szükséges, mert így érthető, hogy a váltó a kitérőnek egy olyan szerkezeti része, amely lehetővé teszi a járművek folyamatos mozgással történő egyik vágányról a másik vágányra való áthaladását.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit tesz lehetővé a kitérő? 1.2.16.  
Milyen részekből áll a kitérő? 1.2.16.  
Melyik a vágánynak olyan szerkezeti része, amely csúcscsínjeinek helyzetével lehetővé teszi, hogy a járművek folyamatos mozgással egyik vágányról a másikra áthaladhassanak? 1.2.16.  
Mi a kitérő? 1.2.16.  
Melyek a kitérő főbb részei? 1.2.16.

### **1.2.17. 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.

Szükségszerű meghatározni a sajátcélú vasúti pályahálózatához kapcsolódó egyes elemeinek megértése szempontjából. A kitérő fogalom meghatározásától csak annyiban különbözik, hogy ez konkrétan meghatározza azt a helyet, ahonnan a sajátcélú vasúti pályahálózat kiágazik, amelyen keresztül annak telepe elérhető.

## **ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Mit nevezünk kiágazási kitérőnek? 1.2.17.

Melyik a nyílt hozzáférésű országos vasúti pályahálózatba, vagy a csatlakozó vasúti pályába épített szerkezet, amely lehetővé teszi a vasúti járművek sajátcélú vasúti pályahálózatra történő beállítását? 1.2.17.

Mi a kiágazási kitérő? 1.2.17.

### **1.2.18. Kijárat jelző**

A kiszolgáló vonatoknak a sajátcélú vasúti pályahálózatról (térközbe, vagy az állomásközbe) történő kihaladását engedélyező, vagy megtiltó főjelő.

A sajátcélú vasúti pályahálózaton is alkalmazott főjelző, amely megengedi, vagy megtiltja a sajátcélú vasúti pályahálózatról a kihaladást. A sajátcélú vasúti pályahálózaton elhelyezett kijárat jelző is csak biztosított főjelző lehet.

## **ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Mi a kijárat jelző? 1.2.18.

Minek nevezzük a kiszolgáló vonatoknak a sajátcélú vasúti pályahálózatról (térközbe, vagy az állomásközbe) történő kihaladását engedélyező vagy megtiltó főjelzőt? 1.2.18.

### **1.2.19. Kocsirendező**

A tolatásvezető vezetése alatt – a mozdony személyzet kivételével – a tolatásban részt vevő, kocsirendezői feladatokat (járműkapcsoló-, mozgató-, megállító stb.) ellátó munkavállaló.

A kocsirendező személyének meghatározása miatt volt szükség a fogalom meghatározás felvételére, amely néhány a kocsirendező által végzendő feladat felsorolásával segíti a könnyebb megérthetőséget.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Ki az a tolatásban részt vevő munkavállaló, aki a tolatásvezető vezetése alatt, járműkapcsoló-, mozgató-, megállító feladatokat lát el? 1.2.19.

Ki a kocsirendező? 1.2.19.

### 1.2.20. Közforgalmú vasúti pályahálózat

Az előírt műszaki, technológiai (forgalomszabályozás, jelzési rendszer) előírásoknak megfelelő kijelölt vasúti pályahálózat, amelyen azonos feltételekkel, meghirdetett pályahasználati díj megfizetése ellenében, a vasúti vállalkozásoktól független kapacitás-elosztás (menetrend) mellett, bármely vasútállomás vonatokat (meneteket) közlekedtet.

A Közforgalmú vasúti pályahálózatot történő közlekedtetésének feltételeit tartalmazza a fogalom meghatározás. Mivel a sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló vonatok, vagy menetek is érintik a kiszolgálás során, ezért ezen fogalom felvétele is szükségszerűvé vált.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Minek nevezzük az előírt műszaki, technológiai (forgalomszabályozás, jelzési rendszer) előírásoknak megfelelő kijelölt vasúti pályahálózatot, amelyen azonos feltételekkel, meghirdetett pályahasználati díj megfizetése ellenében, a vasúti vállalkozásoktól független kapacitás-elosztás (menetrend) mellett, bármely vasútállomás vonatokat (meneteket) közlekedtet? 1.2.20.

Mi a közforgalmú vasúti pályahálózat? 1.2.20.

### 1.2.21. Mozdony, (vontatójármű)

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

Mozdonynak kell tekinteni az önjáró munkagépeket is.

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

Ahhoz, hogy tudjuk, hogy mit tekintünk mozdonnynak szükségszerű a mozdony fogalmának megismerése, illetve a szinkron: üzemmódba kapcsolt mozdonyokat minek kell tekinteni, ha azzal vonatot továbbítunk vagy tolatást végzünk.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk mozdonnynak? 1.2.21.

Minek nevezzük a vonóerő kifejtésére, vasúti elegy továbbítására és rendezésére alkalmas járművet, amely rendelkezhet utas- vagy poggyásztérrel is? 1.2.21.

Mennyi mozdonnynak tekintjük a szinkron üzemben kapcsolt mozdonyokat tolatás közben? 1.2.21.

Mennyi mozdonnynak tekintjük a szinkron üzemben kapcsolt mozdonyokat vontközlekedés közben? 1.2.21.

### **1.2.22. Mozdonyvezető**

Mozdonnynak minősített jármű vezetője.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Kit tekintük mozdonyvezetőnek? 1.2.22.

### **1.2.23. Mozdonyszemélyzet**

Mozdonyon szolgálatot végző műszaki dolgozók gyűjtőelnevezése.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Ki tartozik a mozdonyszemélyzethez? 1.2.23.

### **1.2.24. Mozdonyrádió**

Olyan értekező berendezés, amely összeköttetést biztosít a mozdonyvezető és a tolatásvezető, illetve a végrehajtó szolgálatban résztvevő szolgálati helyek munkavállalói között.

A tolatási mozgások szabályozása a sajátcélú vasúti pályahálózaton is egyre inkább olyan értekező berendezésen történik, amely lehetővé teszi

a mozdonyvezető és a tolatásvezető közötti közvetlen kapcsolatot, ezért szükséges a fogalom meghatározás körében történő felvétele.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mire alkalmazható a mozdonyrádió? 1.2.24.

Minek nevezzük az olyan értekező berendezést, amely összeköttetést biztosít a mozdonyvezető és a tolatásvezető, illetve a végrehajtó szolgálatban résztvevő szolgálati helyek munkavállalói között? 1.2.24.

Mi a mozdonyrádió? 1.2.24.

### 1.2.25. Mobiltelefon

Olyan hordozható telefonkészülék, mely összeköttetést biztosít nem vasúti (közcéli) hálózaton keresztül más mobil- és vezeték nélküli telefonokkal.

Az érdekeltek közötti kapcsolat biztosítása érdekében az értekezés olyan berendezésen is történhet, amely nem csak a vasúti távközlési hálózaton keresztül lehetséges.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit tekintünk mobiltelefonnak? 1.2.25.

### 1.2.26. Nyomtávolság

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

Annak érdekében, hogy az Utasítás ismeretére kötelezettek megismerjék az utasítás hatályában szereplő normál széles, illetve keskeny nyomtávolságot ezért szükséges, hogy megismerje a nyomtávolság fogalmát is.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Minek nevezzük a vágány két sínszálának egymástól való távolságot? 1.2.26.

Mit tekintünk normál nyomtávnak? 1.2.26.

Mi a nyomtávolság? 1.2.26.

### **1.2.27. Összekötő vasúti pálya**

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

Azért volt fontos az összekötő vasúti pálya fogalom meghatározása, mert egyértelműen el kell tudni határolni a csatlakozó vasúti pályától, az országos vasúti pályahálózattól, valamint a sajátcélú vasúti pályahálózat egyéb vágányaitól.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk összekötő vasúti pályának? 1.2.27.

Minek nevezzük az országos vasúti pályahálózatot és a sajátcélú vasúti pályahálózatot összekötő, csatlakozó vasúti pályának nem minősülő vasúti pályát? 1.2.27.

### **1.2.28. Páros féksaru**

Megfutamodott járművek megállítása céljából a vágány tengelyére merőlegesen a sínszálakra felhelyezhető féksarukból és az azokat összekötő rúdból álló szerkezet. Az így összekötött féksaruk csak belső talpperemmel rendelkeznek.

A járműmegfutamodás elleni védekezésnél alkalmazott páros féksaru megismertetése céljából került a fogalom körébe, A páros féksaru egy rúddal összekötött kettő darab olyan féksaru, amely csak belső talpperemmel rendelkezik. Azért lett így kialakítva, hogy csak belső talpperemmel rendelkezzen, hogy a vágány bármely részén alkalmas legyen a fékezésre, mint például a sínkoronáig feltöltött peron résznél, illetve a váltó körzetben is.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk páros féksarunak? 1.2.28.

Minek nevezzük a megfutamodott járművek megállítása céljából a vágány tengelyére merőlegesen a sínszálakra felhelyezhető féksarukból és az azokat összekötő rúdból álló szerkezetet? 1.2.28.

Milyen talpperemmel rendelkezik a páros féksaru? 1.2.28.

Mi a páros féksaru? 1.2.28.

### **73- 1.2.29. Rakszelvény**

Az érvényes úrszelvényen belül a járművekkel és rakományokkal elfoglalható térnek a pályára merőleges keresztmetszete. ~~A különböző rakszelvények méreteit és ábráit a díjszabások és rakodási szabályok tartalmazzák.~~

A rakszelvény fogalom meghatározásánál törlésre került az a rész, amelyre az Utasítás ismeretére kötelezetteknek nincs szüksége.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hol találhatóak a különböző rakszelvények méretei és ábrái? 1.2.29.

### **1.2.30. Részlegvezető**

A vasútüzem valamely ágazatának felelős vezetője.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Ki a részlegvezető? 1.2.30.

Minek nevezzük a vasútüzem valamely ágazatának felelős vezetőjét?  
1.2.30.

Ki a részlegvezető? 1.2.30.

### **1.2.31. Rögzítő saru**

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

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

A Rögzítő saru fogalom meghatározza, hogy mely esetekben kell azt alkalmazni és azt is, hogy annak alkalmazása során a különböző kg/folyóméter rendszerű síneknél, mely kg/folyóméter rendszerű, színe-

zésű rögzítősarukat kell használni. Ezen esetek pl. a vasúti járművek állóhelyzetében történő kapcsolása, illetve az álló járművek megfutamodásának megakadályozása céljából történő használata.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk rögzítő sarunak? 1.2.31.

Minek nevezzük a járművek álló helyzetben történő kapcsolása, illetve az álló járművek megfutamodásának megakadályozása céljából a kerekek alá helyezhető, a szolgálati hely sínrendszerének megfelelő megfutamodást megakadályozó rögzítő eszközt? 1.2.31.

Milyen színű a 48 kg/folyóméter rendszerű síneknél alkalmazott rögzítő saru? 1.2.31.

Milyen színű a 54 kg/folyóméter rendszerű síneknél alkalmazott rögzítő saru? 1.2.31.

Milyen színű a 60 kg/folyóméter rendszerű síneknél alkalmazott rögzítő saru? 1.2.31.

Milyen rendszerű rögzítősarukat kell a 48 kg/folyóméter, 54 kg/folyóméter és 60 kg/folyóméter rendszerű síneknél használni? 1.2.31.

Hány féle rögzítő sarut kell alkalmazni a különböző (48, 54, 60) kg/folyóméter rendszerű síneknél? 1.2.31.

### **1.2.32. Sajátcélu vasúti pályahálózat**

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

A sajátcélu vasúti pályahálózatokat vonattal, vagy tolatási művelettel (menettel) kell kiszolgálni. A kiszolgálás módját az Üzemviteli Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

Az Utasítás rendelkezésének helyes értelmezése céljából szükségeszerű a sajátcélu vasúti pályahálózat fogalom meghatározása. A sajátcélu vasúti pályahálózat fogalom meghatározásából megállapítható, hogy hol és mire terjed ki a vasúti közlekedési tevékenység, illetve az is, hogy milyen módon lehet kiszolgálni és annak módját hol kell szabályozni.



## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk sajátcélú vasúti pályahálózatnak? 1.2.32.

Minek nevezzük az állomásból vagy nyílt vonalból kiágazó olyan vasúti pályahálózatot, amelyen kizárólag a vasúti pálya és tartozékainak tulajdonosa vagy használója érdekében folyik vasúti közlekedési tevékenység? 1.2.32.

Milyen módon történhet a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálása? 1.2.32.

Hol kell szabályozni a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálásának módját? 1.2.32.

### **1.2.33. Sajátcélú vasúti pályahálózat forgalmi szolgálattevő**

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

Az Iparvágány Szolgálati Utasítás még fogalom szintjén sem említette a forgalmi szolgálattevőt, pedig több (iparvágányon) sajátcélú vasúti pályahálózaton már korábban is végzett forgalmi szolgálattevői tevékenységet e munkakört betöltő munkavállaló. A Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításában a forgalmi szolgálattevő fogalom meghatározása jól szemlélteti, hogy hol végzi a tevékenységét, mi a feladata és mire terjed ki a hatásköre.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Minek nevezzük a közlekedés, továbbá a tolatás irányítóját a sajátcélú vasúti pályahálózaton? 1.2.33.

Kik és hol kötelesek a sajátcélú vasúti pályahálózat forgalmi szolgálattevő szolgálatával kapcsolatos rendelkezéseit végrehajtani? 1.2.33.

### **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).

Az Utasítás ezen fogalom meghatározása részletesen tartalmazza mind azoknak a körét, hogy kit tekinthetünk sajátcélú vasúti pályahálózatot használónak.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Ki a sajátcélú vasúti pályahálózatot használó? 1.2.34.

### **1.2.35. Sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló vonat (menet)**

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

Fontos meghatározni, hogy a sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló vonat (menet) hol, mettől meddig közlekedik. Annak módját, hogy a kiszolgálást hogyan kell végrehajtani (közlekedő vonattal, vagy tolatási mozgásként kiszolgáló menettel) az Üzemviteli Végrahajtási Utasításban kell rögzíteni. Ez alapján lehet majd a szabályozás további részében meghatározni azt is, hogy melyik Utasítás rendszert (MÁV Zrt. F.2. Forgalmi utasítás és kapcsolódó utasításai, vagy Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása) kell a kiszolgáló személyzetnek a kiszolgálás során alkalmazni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Minek nevezzük a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálását végző szolgálati hely és a nyílt hozzáférésű országos vasúti pályahálózatból kiágazó sajátcélú vasúti pályahálózat között közlekedő vonatot? 1.2.35.

### **1.2.36. 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.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit tekintünk sajátcélú vasúti pályahálózat üzemeltetésnek? 1.2.36.

### 1.2.37. 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.

A fogalom meghatározza, hogy a sajátcélú vasúti pályahálózat területén belül végzett tevékenységek közül, melyek tartoznak a sajátcélú vasúti pályahálózat vasútüzemének ellátási körébe.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi tartozik a sajátcélú vasúti pályahálózat vasútüzemének ellátása körébe? 1.2.37.

Minek nevezzük 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 tevékenységet? 1.2.37.

### 1.2.38. Szabadon tartandó tér

A vágány menti építmények elhelyezésénél figyelembe veendő szelvény.  
~~A különböző építmény fajtákra más – más méretek érvényesek.~~

### 1.2.39. Tolatásvezető

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

A fogalom meghatározza, hogy a tolatásvezető milyen tevékenységet irányít, és hol vezeti a tolatást.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Ki a tolatásvezető? 1.2.39.

Kinek nevezzük a tolatási műveletet a helyszínen irányító, vezető, végző és ellenőrző munkavállalót? 1.2.39.

### **1.2.40. Tolópad**

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

A tolópad fogalom meghatározása megérteti, hogy milyen szerkezet a tolópad, amely alkalmas a ráállított járműnek a párhuzamos vágányok egymásközötti átállítására.

## **ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Mit nevezünk tolópadnak? 1.2.40.

Minnek nevezzük azt a vágánytengellyel párhuzamosan eltolható szerkezetet, amely alkalmas a ráállított vasúti jármű másik párhuzamos vágányra történő, átállítására? 1.2.40.

### **1.2.41. Tolatószemélyzet**

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

Konkrétan meghatározza, hogy kik tartoznak a tolatószemélyzet, mint gyűjtőelnevezés körébe.

## **ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Kik a tolatószemélyzet tagjai? 1.2.41.

Minnek nevezzük a tolatásban résztvevő munkavállalók (mozdonyoszemélyzet, tolatócsapat, váltóállító, útsorompót kezelő és útátjárót fedező munkavállalókat) gyűjtőelnevezéssel? 1.2.41.

### **1.2.42. 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.

A tolatócsapat fogalom meghatározása pontosan megmondja, hogy a tolatószemélyzet közül kik tartoznak ebbe a körbe, továbbá, hogy hol

kell szabályozni a normál, vagy attól eltérő munkavégzéshez szükséges létszámot.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Kik tartoznak a tolatószemélyzet közül a tolatócsapat közé? 1.2.42.

Kiknek nevezzük a tolatószemélyzet közül a tolatásvezető és kocsirendező(k) gyűjtőelnevezését? 1.2.42.

Hol kell meghatározni a tolatócsapat létszámát a normál üzemi és attól eltérő körülmények esetén? 1.2.42.

### 1.2.43. Tolatás

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

A tolatási tevékenység a felhatalmazott kiszolgáló vonatok kivételével egy olyan szándékos helyváltoztatás, amely során a vasúti járművek mozgatása emberi, vagy gépi erővel egyaránt lehetséges.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk tolatásnak? 1.2.43.

Minek nevezzük vasúti járművek emberi, vagy gépi erővel vágányon végrehajtott szándékos helyváltoztatását, kivéve az indításra, áthaladásra felhatalmazott kiszolgáló vonatok közlekedését? 1.2.43.

### 1.2.44. Tolatásjelző

Tolatási mozgások szabályozására alkalmazott jelző.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Minek nevezzük a tolatási mozgások szabályozására alkalmazott jelzőt? 1.2.44.

### 64. 1.2.45. Ütközőbak, földkúp

A vágány végét lezáró szerkezet vagy építmény.

~~A vágány végén elhelyezett ütközőbak vagy földkúp megakadályozza, hogy a járművek a vágányon túli területre jussanak.~~

~~65. Az ütközőbakot, földkúpot a jelzési fejezetben meghatározott jelzőeszközökkel kell megjelölni.~~

~~66. Az ütközőbak vagy földkúp felé mozgást végezni csak olyan sebességgel szabad, hogy a járműveket ezen létesítmények előtt meg lehessen állítani.~~

### **75: 1.2.46. Üzemi közlekedési tér**

~~Tolatásnál, rakodásnál, kezelésnél~~ A munkát végző vagy engedéllyel közlekedő személyek részére szükséges, az elsodrési határon kívüli, **szükséges tér 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.

v 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

### **70: 1.2.47. Űrszelvény**

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

Kiegészítésre került az Űrszelvény fogalma, mivel ívben fekvő vágányok esetén annak sugárirányú keresztmetszetét kell a biztonság érdekében figyelembe venni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk Űrszelvénynek az ívben fekvő vágánynál? 1.2.47.

### **1.2.48. 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.

A meghatározás csak fogalomként történő leírása új, a munkakör és a munkakört betöltő feladata nem változott.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Kit tekintünk Vasútüzem-vezetőnek? 1.2.48.

Kik kötelesek a vasútüzem-vezető rendelkezéseit tudomásul venni és azt végrehajtani? 1.2.48.

Kik kötelesek vasútüzem-vezető rendelkezéseit tudomásul venni és azt végrehajtani? 1.2.48.

### **1.2.49. Vasútüzem-vezető helyettes megbízottja**

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

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Ki láthatja el a vasútüzem-vezető távolléte esetén a vasútüzem-vezetői feladatokat? 1.2.49.

### **1.2.50. Vágány**

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

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk vágánynak? 1.2.50.

Minek nevezzük az általában ágyazatba fektetett, vasúti járművek részére kialakított pályát, amely sínekből, aljakból és kapcsolószerekből áll? 1.2.50.

### **1.2.51. Váltókezelő**

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

Az Iparvágány Szolgálati Utasításban a váltókezelői munkakör nem volt meghatározva, pedig már korábban is végeztek szolgálatot váltókezelők a sajátcélú vasúti pályahálózaton. A Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása jól körülhatárolja, hogy milyen váltók állításával és azon felül milyen egyéb feladatokkal bízhatók még meg ezen munkakörben foglalkoztatottak. A meghatározás azt is előírja, hogy a szolgálatot teljesítő váltókezelők felügyeletére bízott váltókörzetet a KSZU- ban kell kijelölni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Kit nevezünk váltókezelőnek? 1.2.51.

Hol kell kijelölni a váltókezelőnek a felügyeletére bízott váltókat? 1.2.51.

### **1.2.52. Vágánykeresztelés**

Azonos, vagy különböző nyomtávolságú vágányok pályaszintben metszik egymást.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit tekintünk vágánykeresztelésnek? 1.2.52.

Minek nevezzük az olyan azonos, vagy különböző nyomtávolságú vágányokat, amelyek pályaszintben metszik egymást? 1.2.52.

### **1.2.53. Vágányút**

Az a vágányrész, amelyen az érkező kiszolgáló vonat (menet) a sajátcélú vasúti pályahálózat vonat (menet) által érintett első váltójától a megállás helyéig, illetve az induló kiszolgáló vonat (menet) az indulás helyétől az utolsó váltó elhagyásáig haladni fog, tolatás közben az a vágányrész, amelyen a tolatás történik.

A kiszolgáló vonat(menet) részére a vágányutat ellenőrizni kell ennek érdekében szükségszerű meghatározni a vágányutat, mivel nem mindegy,



hogy induló vagy érkező kiszolgáló vonat, illetve tolatási mozgás részére történik a vágányút ellenőrzés. A vágányút meghatározása azért is szükséges, hogy a kiszolgáló vonatot szabad vágányúton át tudjuk közlekedetni, illetve a tolatási mozgást biztonságosan el lehessen végezni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk vágányútnak? 1.2.53.

Minek nevezzük azt a vágányrészt, amelyen az érkező kiszolgáló vonat (menet) a sajátcélú vasúti pályahálózat vonat (menet) által érintett első váltójától a megállás helyéig, illetve az induló kiszolgáló vonat (menet) az indulás helyétől az utolsó váltó elhagyásáig haladni fog? 1.2.53.

Mettől meddig tart az érkező kiszolgáló vonat vágányútja? 1.2.53.

Mettől meddig tart az induló kiszolgáló vonat vágányútja? 1.2.53.

Mettől meddig tart a tolató egység vágányútja? 1.2.53.

### **1.2.54. Vágányzár**

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

A vágányzár az az esemény, amikor a vágányzárolt vágányon vagy vágányrészen nem lehet kiszolgáló vonattal (menettel) közlekedni, illetve tolatási mozgást sem szabad végezni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk vágányzárnak? 1.2.54.

Minek nevezzük azt a fogalom meghatározást, amely miatt a vágányt, vagy vágányrészt előre látott vagy előre nem látott okból időlegesen kizárják a forgalomból? 1.2.54.

### **1.2.55. Védőváltó**

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

Ez a váltó nem egy másik típusú váltó, hanem ugyan olyan váltó mint a többi, csak a váltó megfelelő helyzetben állása meghatározza, hogy ez a váltó egy vágányúthoz kapcsolódva oldalról védelmet nyújt.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk védőváltónak? 1.2.55.

Minnek nevezzük az olyan váltót, amely megfelelő állásban megakadályozza, hogy a kiszolgáló vonat, vagy a tolatás vágányútjába oldalról járművek kerüljenek? 1.2.55.

### **1.2.56. Vonat**

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

Forgalmi szempontból vonatként kell kezelni a jelzőeszközökkel felszerelt, megjelölt:

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

Ahhoz, hogy egy szerelvényt vonatnak minősíthessünk több fontos ismérvekkel kell rendelkeznie. Olyan szerelvénynek kell lennie, amely előírás szerinti jelzőeszközökkel fel van szerelve, működő mozdonnal van összekapcsolva, amelynél vonatszemélyzet van és mindezekon túlmenően forgalomba is van helyezve annak érdekében, hogy közlekedtetni lehessen. Az előbb felsorolt feltételek megléte esetén beszélhetünk vonatról.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk vonatnak? 1.2.56.

Minnek nevezzük az általában a nyílt vonalon történő közlekedés céljából forgalomba helyezett, előírás szerinti jelzőeszközökkel felszerelt, megjelölt olyan szerelvényt, melynél működő mozdony, továbbá vonatszemélyzet van? 1.2.56.

Mit kell forgalmi szempontból vonatként kezelni? 1.2.56.

Mit kell vonatként kezelni forgalmi szempontból? 1.2.56.

### **1.2.57. Vonat eleje**

A haladási irányt tekintve a vonat első járműve.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk a vonat elejének? 1.2.57.

### 1.2.58. Vonat vége

A vonat utolsó járműve.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk a vonat végének? 1.2.58.

### B) 1.3. A vasútüzem vezetése

**A vasútüzem-vezetővel szemben támasztott követelmények, feladatai**

**18-1.3.1. ~~Az iparvágány-engedélyes a saját~~ A sajátcélú vasúti pályahálózat használó a belső vasútüzem megszervezésére, irányítására és ellenőrzésére hatósági vizsgálával rendelkező vasútüzem-vezetőt köteles megbízni.**

Vasútüzem-vezetői beosztásra ~~az iparvágány-engedélyes 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 ~~az iparvágányon az iparvágány-engedélyes a sajátcélú vasúti pályahálózaton a sajátcélú vasúti pályahálózat használója (tulajdonosa)~~ belső vasútüzemet nem folytat és erről írásbeli nyilatkozatot ad ~~az illetékes igazgatóságnak~~ engedélyező hatóságnak.

~~19. Az iparvágány engedélyes a vasútüzem – vezető személyére írásban köteles javaslatot tenni az illetékes igazgatóságnak. Az igazgatóság a kijelölt személyt a szolgálati utasításokból és az iparvágány kiszolgálását szabályozó vasúti végrehajtási utasításból levezgáztatja.~~

~~Az igazgatóság a sikeresen levezgáztatott vasútüzem – vezető által aláírt felelősségvállaló nyilatkozatot a kijelölés elfogadása jeléül záradékolja, és az iparvágány engedélyest a kijelölés elfogadásáról írásban értesíti. Az iparvágány engedélyes a vett értesítés birtokában a kijelölt személyt megbízza a vasútüzem – vezetői teendővel és a megbízás ténnyét bejelenti az illetékes rendőrhatságnak.~~

A vasútüzem-vezetővel szemben támasztott követelmény több helyen kiegészítésre, pontosításra, illetve azok az előírások amelyek a továbbiakban szükségtelenek, törlésre kerültek.

Kiegészítés, hogy

- a vasútüzem-vezetőnek csak az bízható meg, aki még a korábban is előírt feltételen túl rendelkezik hatósági vizsgával,
- 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.

Pontosításra került, hogy ha nem kell vasútüzem-vezetőt kijelölni (azaz nem végeznek belső vasútüzemi tevékenységet), akkor az erről szóló írásbeli nyilatkozatot nem az illetékes igazgatóság részére kell benyújtani, hanem az engedélyező hatóságnak.

Törlésre kerültek a vasútüzem-vezető által teendő vizsgáztatásra és a felelősség vállalására vonatkozó nyilatkozat tétel előírásai, ugyanis a vizsgáztatásra vonatkozóan a 19/2011. (V.10.) NFM rendelet rendelkezik.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mely vasútüzem-vezetőt köteles megbízni a sajtócélu vasúti pályahálózat használó a belső vasútüzem megszervezésére, irányítására és ellenőrzésére? 1.3.1.

Mikor szabad a vasútüzem-vezetőt más feladattal megbízni? 1.3.1.

Milyen feladata van vasútüzem-vezetőnek forduló szolgálat bevezetése esetén? 1.3.1.

A forduló szolgálat bevezetése esetén, hol kell meghatározni a vasútüzem-vezető által kijelölt szolgálat vezetésére felelős személy feladatát, hatáskörét? 1.3.1.

Hova kell írásbeli nyilatkozatot adni, ha a vasúti pályahálózat használója (tulajdonosa) nem folytat belső vasútüzemet? 1.3.1.

**Vasútüzem-vezető helyettes megbízottjával szemben támasztott követelmények, feladatai**

**20- 1.3.2.** A vasútüzem-vezető szükség szerinti helyettesítése céljából **az iparvágány-engedélyes a sajátcélú vasúti pályahálózat használó** a vasútüzem vezetésére alkalmas ~~vasútüzemvezető-helyettes(ek)e)t~~ helyettesítő személyt köteles megbízni. ~~Kijelöléskor a~~ A vasútüzem-vezetőt ~~kijelölésre előírt szempontokat~~ helyettesítő személy (megbízott) megbízásánál a vasútüzem-vezetővel **szemben támasztott követelményeket** kell figyelembe venni.

~~A vasútüzem-vezető távollétében helyettesét a vasútüzem-vezető jogai illetik meg, és viseli az intézkedéseiből, valamint azok elmulasztásából származó felelősséget is.~~

Törlésre került az rész, amely a vasútüzem-vezetői helyettesítéssel járó felelősség magyarázatát írja le. Szükségtelen a magyarázat, mivel ugyanolyan vizsgálával rendelkezik, mint a vasútüzem-vezető és a felelősége is ugyan abból adódik.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Ki köteles a vasútüzem-vezető szükség szerinti helyettesítése céljából a vasútüzem vezetésére alkalmas helyettesítő személyt megbízni? 1.3.2.

Kit köteles megbízni a vasútüzem-vezetői feladatok ellátásával a sajátcélú vasúti pályahálózat használó, a vasútüzem-vezető helyettesítése céljából? 1.3.2.

Ki láthatja el vasútüzem-vezető szükség szerinti helyettesítését? 1.3.2.

Ki bízható meg a vasútüzem-vezető helyettesítésével? 1.3.2.

Milyen követelményeket kell figyelembe venni a vasútüzem-vezetőt helyettesítő személy megbízásánál? 1.3.2.

## A részlegvezető feladatai

**24-1.3.3.** Nagy kiterjedésű vágányhálózattal rendelkező és több vasúti vontatójárművel vagy egyéb vasúti berendezésekkel üzemelő **iparvágány-engedélyes-sajátcélú vasúti pályahálózat használó** a helyi követelményeknek megfelelően **folyamatos szolgálat esetén** a vasútüzem közvetlen irányítását forgalmi részlegvezetőkre bízhatja.

~~Ha az iparvágány-hálózat az iparvágány-engedélyes-vagyonkezelésében van, annak műszaki fenntartását pályafenntartási részlegvezetőre bízhatja, a saját vontatójárművek és gépi berendezések karbantartásával kapcsolatos teendők irányítását gépészeti részlegvezetővel végeztesheti.~~

A részlegvezetők ~~az iparvágány-engedélyes~~ által a részükre írásban meghatározott munkaterületen intézkednek, intézkedéseikért közvetlen felelősséggel a vasútüzem-vezetőnek tartoznak.

~~Ha a vasútüzem-vezető részlegvezetőt bíz meg, ezt az igazgatóságnak be kell jelenteni.~~

A részlegvezető kijelölése nem függ attól, hogy a nagy kiterjedésű sajátcélú vasúti pályahálózaton folyamatos szolgálat legyen, ezért a folyamatos szolgálat kifejezés törlésre került. Törlésre került még a gépészeti részlegvezetőre vonatkozó leírás, valamint az a szövegrész is, hogy ha a vasútüzem-vezető részlegvezetőt jelöl ki azt az igazgatóságnak be kell jelenteni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Kire bízhatja a sajátcélú vasúti pályahálózat használó a vasútüzem közvetlen irányítását, ha a sajátcélú vasúti pályahálózat használó nagy kiterjedésű vágányhálózattal rendelkezik és több vasúti berendezéssel üzemel? 1.3.3.

Mikor bízhatja a vasúti pályahálózat használó a helyi követelményeknek megfelelően a vasútüzem közvetlen irányítását forgalmi részlegvezetőkre? 1.3.3.

Hol intézkedhetnek a sajátcélú vasúti pályahálózat használó által megbízott forgalmi részlegvezetők? 1.3.3.

A sajátcélú vasúti pályahálózat használó által megbízott forgalmi részlegvezetők intézkedéseikért kinek tartoznak közvetlen felelősséggel? 1.3.3.

Kinek kell a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítás előírásai alapján bejelenteni, ha a sajátcélú vasúti pályahálózat használó a vasútüzem közvetlen irányítására forgalmi részlegvezetőt bíz meg? 1.3.3.

## Nyilatkozat

22. A vasútüzemvezető a vasútüzem-vezetői teendők elvállalását aláírt „Nyilatkozat”-ban ismeri el.

Az iparvágány engedélyes értelem szerint hasonló nyilatkozatot állíttathat ki a vasútüzemvezető helyettessel és ha részlegvezető (részlegvezetők) van vele is. Ezek nyilatkozatait az iparvágány engedélyes őrzi meg, az igazgatósághoz csak akkor kell benyújtani, ha nevezettek vizsgáztatását az igazgatóság magának tartotta fenn.

Nyilatkozatot az igazgatóság részére négy példányban kell megküldeni.

Az igazgatóság a nyilatkozat egyik példányát megtartja, a többit az iparvágány engedélyesnek visszaküldi.

A vasútüzem-vezetői nyilatkozat mintája:

### NYILATKOZAT

Alulírott ..... (név)..... (lakás-  
cím).....

(iparvágány engedélyes neve).....

(kiszolgáló

vasútállomás ..... neve)..... iparvágá-  
nyon..... erővel

végzett vasútüzem-vezetője tudomásul veszem, hogy az iparvágány sa-  
ját belső vasútüzemének megszervezéséért, irányításáért, üzembiztos  
és balesetmentes lebonyolításáért és ellenőrzéséért az érvényes jogsza-  
bályok, utasítások és rendelkezések szerint felelősséggel tartozom:

..... Kelt ....., 20..... hó..... n:

.....

.....

..... (vasútüzem-vezető neve

..... és lakáscíme)

Jóváhagyva: .....sz. alatt

A felelősség vállalását tartalmazó Nyilatkozat és a hozzá kapcsolódó előírások pótlás nélkül törlésre kerültek. A nyilatkozat tétel a vasútüzem-vezető részéről azért vált szükségtelenné, mert a vizsgáztatást nem a területileg illetékes igazgatóság végzi már, hanem a Vasúti Vizsgaközpont, így a vizsgákról kiállított bizonylatokat (Vizsga jegyzőkönyv, Vizsgaigazololás), azok érvényességét is ez a szervezet tartja nyilván.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen elnevezésű formanyomtatványon kell a vasútüzem-vezetőnek elismerni a Sajátcélnú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítás előírásai alapján a vasútüzem-vezetői teendők elvállalását? **22-**

A Sajátcélnú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítás előírásai alapján hány példányban kell az igazgatóság részére megküldeni a vasútüzem-vezetői teendők elvállalását tartalmazó „Nyilatkozat”-ot? **22-**

### **G) Az alkalmazás feltételei**

#### **1.4. A belső vasútüzemi szolgálatra való alkalmasság feltételei**

<b>Alkalmasság, szakmai követelmény</b>
---

**23- 1.4.1.** Belső vasútüzemi szolgálatra csak orvosilag alkalmasnak talált, írni-olvasni tudó, testileg-szellemileg ép 18. életévét betöltött dolgozót szabad alkalmazni munkavállaló osztható be.

Vontatójármű-vezetői, kocsirendezést, tolatást végző beosztásban csak férfi dolgozó alkalmazható. A munkavállalónak Mindenkor meg kell felelnie a Munka Törvénykönyvében és a munkavédelmi jogszabályokban előírt követelményeknek is.

A dolgozók alkalmasságát felvételkor, vagy erre a munkaterületre történő beosztásakor még a gyakorlati munka megkezdése előtt orvosi vizsga keretében kell megállapítani.

Az orvosi vizsgálatok rendjét miniszteri kormányrendelet írja elő szabályozza. Közúti vontatójármű vezetőjére közúti forgalomban a KRESZ előírásai érvényesek. Az orvosi vizsgálat eredményét a dolgozó-munkavállaló személyi okmányai között kell megőrizni.

**24- 1.4.1.1.** Vontatójármű vezetőjének és gőzmozdony fűtőjének (más vontatójármű gépkezelőjének), továbbá hatósági engedélyben meghatározott egyes gépi berendezés kezelőjének a megfelelő szakképesítést igazoló hatósági vizsgálattal kell rendelkeznie. Ennek a vizsgának alapján a kiadott hatósági irat hatalmazza fel a dolgozót a gép beindítására, üzemben tartására, illetőleg vezetésére.

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



Az írni-olvasni tudó, testileg- szellemileg ép 18. életévét betöltött dolgozót szabad alkalmazni szöveg azért került törlésre, mert a közlekedésben munkát végzők iskolai végzettségére és az életkorára vonatkozó előírásokat a 19/2011. (V.10.) rendelet 3. sz. melléklete tartalmazza. Az orvosi vizsgálatra vonatkozó szabályozás a jelenlegi helyzetnek megfelelően került módosításra, mert nem a miniszteri hanem a kormányrendelet (203/2009 IX. 18.) szabályozza. Pontosításra került, hogy a Munka Törvénykönyvében előírtakon túl a munkavédelmi jogszabályokban előírt követelményeknek is meg kell felelni. Törlésre került a szükségtelen és a jelenlegi helyzetnek meg nem felelő szabályozás vagyis a „Vontatójármű-vezetői, kocsirendezést, tolatást végző beosztásban csak férfi dolgozó alkalmazható”.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Kit szabad alkalmazni belső vasútiüzemi szolgálatra? 1.4.1.

Ki osztható be belső vasútiüzemi szolgálatra? 1.4.1.

Milyen feltételeknek kell megfelelnie a belső vasútiüzemi szolgálatra beosztható munkavállalónak? 1.4.1.

Milyen dolgozó alkalmazható a belső vasútiüzemi szolgálat ellátása során a Vontatójármű-vezetői beosztásban a Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítás előírásai szerint? 1.4.1.

A Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítás előírásai szerint ki alkalmazható belső vasútiüzemi szolgálatban kocsirendezést végző beosztásban? 1.4.1.

Milyen előírások érvényesek a belső vasútiüzemi szolgálat ellátása során a Közúti vontatójármű vezetőjére közúti forgalomban? 1.4.1.

<b>Beosztás önálló szolgálattételre</b>
---

**25. 1.4.2. Belső vasútiüzemi** önálló szolgálattételre csak az a munkavállaló osztható be, aki a munkakörére előírt érvényes vizsgával rendelkezik. ~~Vonatkozik ez a helyettesítést végző dolgozóra is.~~

A vágányok között, mellett, fölött vagy alatt munkát végző nem vasútiüzemi ~~dolgozókat munkavállalókat~~ munkájukkal kapcsolatos személybiztonsági szabályokból munkára beosztásuk előtt **a vasútiüzem-vezető vagy megbízottja köteles kimutathatóan** kioktatni és beszámoltatni.

Vonatkozik ez a helyettesítést végző dolgozóra is szöveg törlésre került mert nincs szükség ilyen előírásra, mivel az Utasítás kimondja, hogy csak olyan munkavállaló osztható be, aki a munkakörére előírt érvényes vizsgával rendelkezik.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mely munkavállaló osztható be belső vasútüzemi önálló szolgálattételre?  
1.4.2.

Mikor osztható be belső vasútüzemi önálló szolgálattételre a munkavállaló? 1.4.2.

Hogyan kell eljárni a belső vasútüzem területén vágányok között munkát végző nem vasútüzemi munkavállalók munkára beosztása előtt a munkájukkal kapcsolatos személybiztonsági szabályokra vonatkozóan? 1.4.2.

Ki köteles a belső vasútüzem területén vágányok között munkát végző nem vasútüzemi munkavállalókat a munkájukkal kapcsolatos személybiztonsági szabályokból kimutathatóan kioktatni és beszámoltatni? 1.4.2.

### **Munkabeosztás**

**26. Valamennyi belső vasútüzemi dolgozó részére „Munkabeosztás”-ban kell meghatározni rendszeresen végzendő tennivalóikat. A Munkabeosztás-ból világosan ki kell tűnnie: a dolgozó milyen munkák elvégzésével bízható meg, mely munkákat kell külön utasítás nélkül is elvégezni, miért felelős, önállóan mely munkákat végez, illetve mely munkák végzésekor kinek van alárendelve, milyen létesítmények, berendezések, munka- és jelzőeszközök jó karban- és tisztántartásáért felelős, melyeket köteles munka közben magánál tartani stb.**

**A „Munkabeosztás”-ban kell meghatározni a dolgozók munkakezdésének és a kötelező munkaidő tartamának idejét is.**

**Az iparvágány engedélyes a Munkabeosztást valamennyi dolgozóra elkészíti, velük kimutathatóan tudomásulvéteti és egy másolati példánnyal a dolgozót is ellátja.**

A munkabeosztásra vonatkozó előírás a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítás előírásaiban azért nem szerepel a továbbiakban, mert ezt nem ebben az utasításban kell szabályozni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

A Sajtócélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítás előírásai szerint a belső vasútüzemi szolgálatban tolatást végző beosztásban dolgozók részére hol kell meghatározni a munka kezdetének és a kötelező munkaidő tartamának idejét? **26.**

### Oktatás

27. Az újfelveteles, valamint más munkakörből átkerült vasútüzemi dolgozókat kiképzési terv alapján kell munkakörük ellátására kiképezni. A más munkakörből átkerült dolgozókat újfelvetelesként kell kezelni:

28. A belső vasútüzemben ténylegesen foglalkoztatott dolgozókat, továbbá a figyelembe vett és alkalmasnak minősített tartalék személyzetet Oktatási terv alapján rendszeres oktatásban kell részesíteni. Mozdonnyal vagy annak minősített járművel tolatást végző dolgozókat havonként egy, más módon tolatást végzőket kéthavonként egy órán át kell oktatni:

29. Az újfelveteles, valamint a rendszeres oktatásra kötelezett dolgozókat az Utasítás, a Kiegészítő Szolgálati Utasítás és az Iparvágány-Végrehajtási Utasítás kijelölt részeiből kell oktatni és vizsgáztatni. Az oktatásokon foglalkozni kell a bekövetkezett balesetek ismertetésével, az ellenőrzések során tapasztalt hiányosságokkal:

30. Az oktatásokat általában a vasútüzem-vezető végzi, nagy létszámú helyen megfelelő szakmai és helyi ismeretekkel rendelkező külön oktató végezheti. Írásbeli megállapodás alapján tényleges szolgálatot végző közforgalmú vasúti dolgozó is végezheti az oktatást. A megtartott oktatások idejét, a tárgyát és a jelenlévők nevét oktatási naplóban elő kell jegyezni. Oktatás végén a dolgozók jelenlétüket aláírásukkal igazolják:

31. Az iparvágány-engedélyes érdeke, hogy betegség, szabadság vagy egyéb kényszerű távollét miatt a dolgozót más dolgozó ideiglenesen helyettesíthesse. Helyettesítésre ugyancsak kiképzett, vizsgát tett és egészségügyi szempontból is megfelelő dolgozó alkalmazható. Ezért a vasútüzem igényeinek megfelelően az egyes munkaterületekre rendszerint más munkakörben foglalkoztatott dolgozót kell kijelölni és kiképezni, aki a rendszeresen vasútüzemi munkát végző dolgozót távollétében helyettesítheti:

A vasútüzem-vezető az ilyen kiképzett dolgozókról nyilvántartást tartozik vezetni. Biztosítani kell, hogy a tartalékszemélyzet is részt vehessen az oktatásokon. Ezeket a dolgozókat is el kell látni a 15. pontban felsorolt utasításokkal.

32. Vasútüzemben rendszeresen foglalkoztatott dolgozót a követelményeknek meg nem felelő más dolgozóval pótolni nem szabad. A helytelen beosztásból eredő minden következmény és felelősség az iparvágány engedélyesét terheli.

33. Azokon az iparvágányokon, ahol a járművek mozgatása vontatójárművel történik, és a vontatójárművön egy dolgozó teljesít szolgálatot, a tolatócsapat tagjait a jármű megállítására ki kell képezni.

Az oktatásra vonatkozó előírások is törlésre kerültek a Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításából. Az erre vonatkozó rendelkezéseket a továbbiakban a 19/2011 (V.10) NFM 2. sz. melléklete, a Vizsgaszabályzat és Eljárási rend, valamint a Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok belső oktatási szabályzatai tartalmazzák. Ezen rendelkezések alapján kell a sajátcélu vasúti pályahálózatokon alkalmazott munkakört betöltők részére az oktatásra vonatkozó szabályokat készíteni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hányszor és milyen időtartamban kell a belső vasútüzemben ténylegesen foglalkoztatott mozdonnyal tolatást végző dolgozókat oktatni a Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítás előírásai alapján? **28.**

Havonta hány alkalommal és milyen időtartamban kell a belső vasútüzemben ténylegesen foglalkoztatott mozdornak minősített járművel tolatást végző munkavállalókat oktatni a Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítás előírásai alapján? **28.**

Milyen időközönként és mennyi időtartamban kell a belső vasútüzemben ténylegesen foglalkoztatott kocsirendezői beosztásban tolatást végző munkavállalókat oktatni a Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítás szabályai szerint? **28.**

A belső vasútüzemben ténylegesen foglalkoztatott munkavállalók kényszerű távolléte esetén ki alkalmazható helyettesítésre a Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítás szabályai szerint? **34.**

A Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítás előírásai alapján milyen feltételeknek megfelelő munkavállaló alkalmazható a belső vasútüzemben ténylegesen foglalkoztatott dolgozók helyettesítésére? 34.

Hogyan kell eljárni a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítás előírásai alapján azokon az iparvágányokon, ahol a járművek mozgatása vontatójárművel történik, és a vontatójárművön egy munkavállaló teljesít szolgálatot? 33.

### **Vizsgáztatás**

34. Az iparvágányok vasútüzemvezetőinek és helyetteseinek első és időszakos vizsgáztatását a kiszolgáló vasút igazgatóságai végzik.

A vizsgák anyagát a vasútigazgatóság a helyi viszonyoknak megfelelően állítja össze.

A vizsgabizottság az igazgatóság üzemviteli (Forgalmi) Osztályának vezetőjéből (helyetteséből), valamint az iparvágány ügyintézőből áll.

A vizsgák szakfelügyeletét a Közlekedési Főfelügyelet Vasúti Felügyelete és a kiszolgáló vasút vezérigazgatósága látja el. Az igazgatóságoknak a vizsgák helyét és időpontját a felügyeletet ellátó szervek részére közölni kell.

Időszakos vizsgáztatást a vasútüzemvezetők és helyetteseik részére kétévenként kell tartani.”

35. A részlegvezetőket a megbízás kiadása előtt, majd a továbbiakban évente egyszer a vasútüzem-vezető, illetve az ő jelenlétében az oktatással és vizsgáztatással rendszeresen foglalkoztatott személy vizsgáztatja meg. A részlegvezetők vizsgáztatását az igazgatóság magának tarthatja fenn.

36. Hiányos szakképzettség, a biztonságra veszélyes rendszerbeli hiányosságok esetén a megbízáshoz adott hozzájárulását az igazgatóság visszavonhatja, illetve jogosult más személy megbízását kérni.

37. A dolgozókat az oktatónak minden évben egyszer meg kell vizsgáztatnia. A vizsgáztatást és annak eredményét az oktatási naplóba kell a megtartás időpontjával bejegyezni. A sikeres vizsga a következő vizsga időpontjáig felhatalmazza a dolgozót a megfelelő beosztásban történő munkavégzésre.

38. Ha az oktatást vagy vizsgáztatást a szerződéses oktató végzi, a felelősség az iparvágány engedélyest, mint megbízót terheli. Ettől függetlenül a szerződéses oktató egyéni felelőssége fennáll.

39. Valamennyi vasútüzemben foglalkoztatottnak a vizsgát meg kell ismételnie, ha beosztásában egy évet meghaladó ideig önállóan egyszer sem végzett szolgálatot, ha az időszakos vizsgáztatás vagy az ellenőrzésre jogosult részéről szakismeret-hiány került megállapításra: Utasítás módosítás, továbbá a vasútüzemben beállott technológiai változások esetén az igazgatóság rendkívüli vizsgáztatást kezdeményezhet.

A vizsgáztatásra vonatkozó előírásokat nem a Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításának kell szabályozni, ezért kerültek törlésre. A közlekedés biztonságával összefüggő vizsgákat a 19/2011. (V.10.) NFM rendelet szabályozza.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Kik végzik a Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítás szabályai szerint az iparvágányok vasútüzemvezetőinek és helyetteseinek első és időszakos vizsgáztatását? 34.

Ki és mikor vizsgáztatja meg a belső vasútüzemben foglalkoztatott részlegvezetőket a Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítás szabályai szerint? 35.

Kinek és milyen időközönként kell megvizsgáztatnia a belső vasútüzemben foglalkoztatott dolgozókat a Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítás szabályai szerint? 37.

### ⇒ 1.5. Szolgálati magatartás

#### Felelősség, ellenőrzés

40: 1.5.1. A felelősség a munka végzéséért egyéni. ~~de valamennyi dolgozó köteles örködni afelett, hogy a szolgálatot mások is szabályszerűen végezzék és biztonságot veszélyeztető módon senki se dolgozzék.~~

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 **dolgozó 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 veszélyes helyzetet, cselekményt, balesetet, más rendkívüli eseményt, továbbá szabálytalanságot, munkafegyelem sértést, ittasságot, továbbá a rend és tisztaság megbontásának észrevételekor a dolgozó szolgálatvégzésre alkalmatlan állapotot észlel, köteles a helyzet megszüntetése, a veszély elhárítása iránt intézkedni, majd a vasútüzem-vezetőnek vagy megbízottjának haladéktalanul jelentést tenni.

Szolgálatban lévő munkavállaló saját munkáját – a beosztottakra átruházandó teendők kivételével – mással nem végezteszheti. Biztonságra veszélyes rendelkezést adni, ilyennek ítélt rendelkezést végrehajtani nem szabad.

41. 1.5.1.1. A dolgozó tartozik munkavállaló köteles a rábízott munka- és jelzőeszközöket használható állapotban tartani, Köteles valamint az előírt munkavédelmi eszközöket viselni, használni.

42. A dolgozók kötelesek munkatársaik testi épségére ügyelni és a jelentkező veszélyes helyzetre munkatársaik figyelmét időben felhívni. A munka helyes végrehajtásáért a dolgozók egyéniel, de adott esetben egyetemlegesen is felelősek.

A tolatásvezető, aki a beosztott dolgozók munkáját is ellenőrzi, természetesen mindenkor felelős azért is, hogy a szükséges tájékoztatást időben adja ki és a biztonságos végrehajtást állandóan ellenőrizze.

43. A vasútüzem-vezető az egész belső vasútüzemi munka helyes és gazdaságos megszervezéséért, a rakodási és tolatási tervek összehangolásáért, a munka biztonságos végrehajtásáért és ennek érdekében tett intézkedések rendszeres ellenőrzéséért felelős. Biztosítani kell, hogy a belső vasútüzem területén ne alakuljon ki helytelen, utasításellenes gyakorlat.

A járműmozgatásoknál a dolgozók ne alkalmazzanak olyan módszereket, amelyek a biztonságot csökkentik, és az utasítás előírásait úgy teljesítsék, hogy a belső vasútüzemben ne következzenek be veszélyes helyzetek, károk vagy balesetek. A vasútüzem-vezető ezeket csak napi többszörös helyszíni ellenőrzéssel biztosíthatja.

Azon felelőségre vonatkozó előírások, amelyeket az Utasítás más helyen, más módon tartalmaz, vagy másik utasítások előírásai közt már szerepel, törlésre kerültek. Szintén törölve lettek az előbb felsoroltak magyarázó szövegei is.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan köteles eljárni az a munkavállaló, aki veszélyes helyzetet, szol­gálatvégzésre alkalmatlan állapotot észlel? 1.5.1.

Hogyan köteles eljárni a munkavállaló, a rábizott munka- és jelzőeszkö­zökre vonatkozóan? 1.5.1.1.

**Közlemények adása, vétele** 44.

**Ellenőrzési könyv** 45.

**Rendkívüli helyzet** 46.

Az Utasítás ezen pontjai nem kerültek törlésre, csak más helyen tartal­mazza ezeket az előírásokat.

### Magatartás a vágányok között

**47-1.5.2.** A vágányok mellett, fölött, ~~illetve a vágányok~~ között szolgálá­tot végzőknek ügyelniük kell arra, hogy a tolatás illetve a vonatmozgás, továbbá behavazott, jeges vagy fel nem töltött terep és le nem fedett mélyedés ne veszélyeztesse testi épségüket. Nem szabad a sínszárla lépni, ülni, ~~továbbá a váltóknál az elálló csúcshín és a tőshín közé lépni~~. A szolgálati tevékenység végzésén kívül sohasem szabad a járművek alatt, továbbá a járművek közelében az úrszelvényen belül tartózkodni.

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

**48: 1.5.2.1.** Ha ~~az iparvágány területén az ott~~ a szolgálatot végzők kö­zül bárki élet- és testiépséget veszélyeztető ~~pályahiányosságot (síntö­rés, süppedés, fedetlen vezetékesatorna stb.)~~ helyzetet és állapotot vesz észre, köteles erről a vasútüzem-vezetőnek, ~~illetve a forgalmi szolgálat­tevőnek vagy megbízottjának~~ jelentést tenni, ~~A vasútüzem-vezető, illet­ve a forgalmi szolgálattelvő~~ aki az általa megállapított vagy a neki jelen­ített ilyen hiányosságról köteles **az érdekelt vasútüzemi** munkavállalókat azonnal értesíteni, **ugyanakkor** és az illetékes szolgálati ágtól a hiba sür­gős megszüntetését kéri.

**49: 1.5.2.2.** Vágányokon az arra jogosultaknak is csak a kijelölt helyeken és csak akkor szabad átjárniuk, ha az átjáró helyen nincsenek járművek,



és az átjárást vonat vagy jármű nem veszélyezteti. Érvényes ez a targoncákra és a munkagépekre más közúti járművekre is.

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

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

**50- 1.5.2.3. Átkelésre elsősorban Átjárásra**, az erre a célra kiképzett átjáróhidakat, a járműveken kiképzett fékállásokat, személyszállító kocsiknál a kocsik előterét kell igénybe venni.

~~Fel- és leszálláskor a rendelkezésre álló fogantyúba meg kell kapaszkodni: Fel- és leszállás előtt a lépcső, a hágcsó, kapaszkodó használhatóságáról meg kell győződni.~~

~~Csak szolgálatban lévő~~ A tolatási, vonat-előkészítési, jármű karbantartási munkák elvégzésére kötelezett dolgozóknak ~~és annak~~ is csak elkerülhetetlen esetben szabad a vágányon álló jármű alatt átbújni. ~~Elkerülhetetlen~~ 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, tolatási mozgás közé ne kerüljenek. Az a dolgozó, akit két vágány között az elsodrasi határon belül egyszerre két irányból érkező vonat közrefog, köteles azonnal a két vágánnyal párhuzamosan földre feküdni és a vonatok elhaladását így bevárni.

A „magatartás a vágányok” között szabályai több helyen pontosításra és kiegészítésre kerültek. Ilyen kiegészítés, hogy a váltóknál nem szabad az elálló csúcssín és tőssín közé lépni, továbbá azon magatartási szabály is, hogy az egyenetlen, síkos, jeges vagy botlásveszélyes talajról mozgó járműre fellépni vagy arról lelépni tilos. A vágányokon történő átjárásra vonatkozó szabályok azzal egészültek ki, hogyha a vágányon álló jármű végei láthatók vagy nem akkor, hogyan kell biztonságosan a vágányon átjárni. Az előírások kiegészültek továbbá azzal is, hogy milyen módon kell eljárni, ha a kilépés közvetlenül a vonat, vagy a kocsisor mögül történik.

Pontosításra került, hogy a vágányokon álló járműveken átjárásra a ki-képzett átjáróhidakon kívül a fékállásokat, személyszállító kocsiknál a kocsik előterét is igénybe lehet venni. További pontosítás, hogy a sérülés felfedezése esetén teendő jelentési kötelezettség nem csak az iparvágány területére, az ott szolgálatot végzőkre, hanem valamennyi szolgálatot végzőre, és azok működési területén felfedezett sérülésekre vonatkozik. A jövőben ezt a jelentést a vasútüzem-vezetőn kívül nem a forgalmi szolgálattevőnek, hanem a vasútüzem-vezető megbízottjának kell tenni, mivel csak a vasútüzem-vezető megbízottja rendelkezik a vasútüzem-vezetői jogkörrel. A módosított előírások közé tartozik még, hogy a lépcsőkre, hágcsókra történő fel és leszállás alkalmával nem csak megkapaszkodni kell, hanem fel- és leszállás előtt a lépcsők, hágcsók, kapaszkodójának használhatóságáról is meg kell győződni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

A vágányok mellett, fölött, között szolgálatot végzőknek az elálló csúcs-sín és a tősin közé szabad-e lépni tolatás közben? 1.5.2.

Hogyan szabad az egyenetlen, síkos, jeges vagy botlásveszélyes talajról mozgó járműre fellépni vagy arról lelépni? 1.5.2.

Hogyan köteles eljárni a belső vasútüzem területén szolgálatot végző munkavállaló, ha élet- és testi épséget veszélyeztető helyzetet, állapotot vesz észre? 1.5.2.1.

Mikor szabad a vágányt keresztező gyalogos közlekedés során az álló járművek között áthaladni? 1.5.2.2.

Mikor szabad a vágányt keresztező gyalogos közlekedés során álló testhelyzetben átmenni a vágányokon álló járművek között, ha a járműcsoport végei, vagy a megfutamodás ellen alkalmazott eszközök egyáltalán nem láthatók? 1.5.2.2.

Mikor és miről kell meggyőződni a vágányt keresztező gyalogos közlekedés során közvetlenül a vonat, vagy a kocsisor mögül történő kilépés után? 1.5.2.2.

Mit kell az átjárásra igénybe venni a vágányt keresztező gyalogos közlekedés során? 1.5.2.3.

Kiknek és milyen esetben szabad a vágányon álló jármű alatt átbújni? 1.5.2.3.

Mit köteles tenni az a dolgozó, akit két vágány között az elsodrési határon belül egyszerre két irányból érkező vonat közrefog? 1.5.2.4.

**Közlemények  
Rendelkezések adása,  
vétele**

**44. 1.5.3.** Munkavégzés közben a rendelkezéseket, ~~közléseket határozottan~~ (közleményeket) röviden és érthetően kell adni, és a ~~végrehajtó vagy tájékoztatott személynek rendelkezést~~ (közleményt) vevőnek a szöveget értelem szerint vissza kell ismételnie. Távbeszélőn, rádió ~~n~~ történő rendelkezés ~~vagy értesítés~~ (közlemény) adásakor az adó és vevő ~~dolgozó munkavállaló~~ neve bemondásával köteles adni, illetve visszaismételni a ~~bemondott~~ rendelkezés (közlemény) szöveget.

~~Ez a rendelkezés~~ A fenti előírások a hangosbeszélőn (rádió) történő értekezésekre is érvényesek.

Visszamondásra ~~be nem rendezett hangszórón~~ nem alkalmas hangosbeszélőn csak tájékoztató közleményt vagy ~~balesetelhárítási intézkedést~~ baleset-elhárítással kapcsolatos rendelkezést szabad adni.

A szélzetcímben módosításra került a „közlemények” kifejezés „rendelkezések adása” kifejezésre, továbbá felvételre került, hogy a rendelkezések rádióval is adhatók.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan kell munkavégzés közben a rendelkezéseket, (közleményeket) adni? 1.5.3.

Hogyan köteles a munkavállaló a munkavégzés közben adott rendelkezéseket, (közleményeket) adni, ha a rendelkezés adása távbeszélőn, vagy rádió ~~n~~ történik? 1.5.3.

Hogyan köteles eljárni a munkavégzés közben adott rendelkezéseket (közleményeket) vevő munkavállaló, ha a rendelkezések adása távbeszélőn, vagy rádió ~~n~~ történik? 1.5.3.

Milyen rendelkezést (közleményt) szabad adni munkavégzés közben a visszamondásra nem alkalmas hangosbeszélőn? 1.5.3.

**Ellenőrzési könyv**

**45. 1.5.4.** ~~Az iparvágány-engedélyes~~ A sajátcélú vasúti pályahálózat használó köteles ~~iparvágány-ellenőrzési~~ Sajátcélú vasúti pályahálózat ellenőrzési (szemle) könyvet felfektetni, amelyben ~~a kiszolgáló vasút részéről~~

~~tartott ellenőrzéseket, esetleg az iparvágány engedélyest terhelő észrevételeket a sajátcéltú vasúti pályahálózat használó ellenőrzésére jogosultak a megállapításaikat kötelesek előjegyezni. A megállapításokat a sajátcéltú vasúti pályahálózat használó tudomásulvétel végett köteles aláírni. A hiányosságokat az iparvágány engedélyesnek a sajátcéltú vasúti pályahálózat használónak a bejegyzésben rögzített határidőre meg kell szüntetnie.~~

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

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

Az ellenőrzési könyv alkalmazásának szabályai módosításra kerültek, mivel a jövőben nem a kiszolgáló vasút részéről tartott ellenőrzéseket, esetleg az iparvágány engedélyest terhelő észrevételeket kell az ellenőrzési könyvben előjegyezni, hanem a sajátcéltú vasúti pályahálózatot használó ellenőrzésére jogosultak kötelesek a megállapításaikat ebben előjegyezni. A bejegyzett hiányosságokat nem az iparvágány engedélyesnek kell a bejegyzésben rögzített határidőre megszüntetni, hanem a sajátcéltú vasúti pályahálózatot használónak.

Az ellenőrzési könyv borítójára fel kell iratozni a sajátcéltú vasúti pályahálózat használó nevét, a könyv megkezdésének, valamint befejezésének időpontját. A vasútüzem-vezetőnek az ellenőrzési könyvet a KSZU-ban meghatározott olyan helyen kell tartania, hogy az, az Ő távolléte esetén is elérhető legyen.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen könyvet köteles a Sajátcéltú vasúti pályahálózat használó az ellenőrzésére jogosultak részére felfektetni? 1.5.4.

Mit kell a Sajátcéltú vasúti pályahálózat ellenőrzési könyv borítólapján feltüntetni? 1.5.4.

Hol kell tartani a vasútüzem-vezetőnek az ellenőrzési könyvet? 1.5.4.

**Munkavégzés rendkívüli helyzetben**

~~46-1.5.5. Ha Rendkívüli helyzetben olyan munkát kell végezni, melynek mikénti végzésére nincsenek konkrét előírások hiányában is köteles a munkavállaló a dolgozó a munkát olyan módon köteles végezni, illetve~~

**végeztetni** elvégezni a munkáját úgy, ahogy az megítélése szerint az adott körülmények között a legbiztonságosabb. **-a legmegfelelőbb és leg-eredményesebb.**

**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 a vasútüzem-vezetőnek, illetve **a sajátcélú vasúti pályahálózat** forgalmi szolgálattevőnek jelentést tenni. A vasútüzem-vezető, illetve **a sajátcélú vasúti pályahálózat** forgalmi szolgálattevő 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 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.**

A rendkívüli helyzet szélzetcím kiegészítésre került a munkavégzés kifejezéssel, így egyértelmű lett, hogy mire vonatkozik a rendkívüli helyzet. Az 1.5.5.1. pontban leírtak egy részét már tartalmazza az 1.5.2.1. (rég 48-s) pont, de a hiba elhárítására történő intézkedés megtételére a jogosultságokat és kötelezettségeket egyértelműsíti, hogy mikor kinek kell azt elvégezni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan köteles rendkívüli helyzetben a munkavállaló elvégezni a munkáját konkrét előírások hiányában? 1.5.5.

Mikor kell a sajátcélú vasúti pályahálózat területén észlelt élet- és testi épséget veszélyeztető helyzetet, állapotot előidéző hibáról a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevőjét értesíteni? 1.5.5.1.

**Alvás, szeszes-ital-  
fogyasztása**

**51. Szolgálat közben nem szabad aludni. A szolgálatképes állapotért elsősorban a dolgozó felelős. A munka megkezdése előtt meg kell győződni a dolgozók szolgálatképes állapotáról. Munkavégzésre képtelen, ittas vagy bódult állapotban lévő dolgozót szolgálatba állítani, illetve szolgálatban megtérni nem szabad.**

Az 51. pont „Szolgálat közben nem szabad aludni” mondata törölve, a pontban előírtak többi része a „Szolgálatra jelentkezés” szelvézcím 1.6.3. és 1.6.3.1. pontjaiban szabályozva.

## E) 1.6. Vasútüzemi rend

### Üzemi rend

**52: 1.6.1. Az iparvágányra Sajátcélú vasúti pályahálózatra** kiállított vasúti járművön rakodás ideje alatt a rakodást végzők, a jármű mozgatásakor pedig a tolatócsapat tagjai tartózkodhatnak. A jármű rakodás előtti vagy a kirakást követő tisztítása, söprése a rakodáshoz kapcsolódó tevékenységnek minősül. **Az iparvágány 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 **dolgozók munkavállalók** kötelesek megakadályozni, hogy a vasúti járműveken (**plató- és szállító járműveken egyaránt**) illetéktelen személyek tartózkodjanak, illetve vasúti járművet mozgásba hozzanak és ezt a vasútüzem-vezetőnek jelenteni. **Az iparvágány engedélyesnek kell gondoskodnia telepe** A sajátcélú vasúti pályahálózat használója köteles gondoskodni a vasútüzemi terület belső rendjének, biztonságának kialakításáról és annak biztosításáról.

~~Ennek keretében kell intézkedni a vasúti járművek biztonságos mozgatása és rakodása érdekében szükséges rendszabályok (személyek mozgása, átjárása, belső üzemi átjáróhelyek használata, közúti járművek védelme, anyagok, tárolóhelyek védelme, tűzrendészeti előírások megtartása, tűz esetén végrehajtandó tennivaló megszervezése stb.) előírásairól, az érdekeltek oktatásáról és a rend érdekében szükséges fegyelem biztosításáról is.~~

A KSZU-ban kell meghatározni az üzemszünet, illetve a forgalomszüneteltetés után elvégzendő vasútüzemi biztonsági teendőket.

Az üzemi rend biztosítása érdekében a sajátcélú vasúti pályahálózat használója a vasútüzemhez nem tartozó személyeket **alábbiakra kell az iparvágány engedélyesnek figyelmeztetnie:** az alábbiakról köteles tájékoztatni:-

- a) Illetéktelen személyek a vágányok között vagy azok közelében nem tartózkodhatnak.
- b) Az üzem érdekében munkát végző nem **belső**-vasútiüzemi munkavállalók **kötelesek értesíteni**, tájékoztatni a **belső** vasútiüzemi munkát végzőket **saját munkájuk 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, **és meg kell győződniük arról, hogy az átjáróhelyek szabadok-e, az átjárást vasúti járművek mozgása vagy közlekedése nem veszélyezteti.** a kijelölt átjáróhelyeket elfoglalni, azokon rakodást végezni a vasútiüzem-vezető **hozzájárulása nélkül nem hozzájárulásával** szabad.
- e) ~~álló járműveknél nem szabad azok alatt átbújni vagy egymáshoz közel álló járművek között egyenes testtartással átmenni, mert a járművek megindulása balesetet eredményezhet.~~
- f) ~~**1.6.1.1.** Tűzrendészeti szempontból előírt körzetben tilos nyílt lángot használni, dohányozni. -stb-~~
- g) ~~**1.6.1.2.** Nem szabad anyagot, árut, tárgyakat úrszelvényen belül **lerakni, vagy tolatószemélyzet mozgására kijelölt elhelyezni, vagy az üzemi közlekedési teret** bármiféle anyag tárolására felhasználni.~~
- h) ~~**1.6.1.3.** Burkolatba süllyesztett vágányok között közúti és vasúti járművel egyidejűleg mozgást végezni vagy kezdeményezni nem szabad.~~
- i) ~~**1.6.1.4.** nem szabad a vasútiüzemi dolgozóknak a személybiztonságra vonatkozó figyelmeztetését vagy az óvatosságra utaló táblákat figyelmen kívül hagyni.~~ A vasútiüzemi munkavállalók kötelesek a személy- és munkabiztonságra vonatkozóan elhelyezett figyelmeztető táblákat figyelmelembe venni.

Az üzemi rendre vonatkozó szabályozásnál egyes előírások törlésre, illetve új előírások kerültek felvételre, továbbá más alpontokba kerültek bedolgozásra. Törlésre került, hogy „ennek keretében kell intézkedni a vasúti járművek biztonságos mozgatása és rakodása érdekében szükséges rendszabályok előírásairól, az érdekeltek oktatásáról és a rend érdekében szükséges fegyelem biztosításáról” előírások. Új bekezdésként került azonban felvételre, hogy a KSZU-ban kell meghatározni az üzemszünet, illetve a forgalomszüneteltetés után elvégzendő vasútiüzemi biztonsági teendőket. A módosított utasításban ezen pontjának c) bekezdésébe került bedolgozásra a régi d) bekezdés is.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hol kell meghatározni az üzemszünet, illetve a forgalomszüneteltetés után elvégzendő vasútüzemi biztonsági teendőket? 1.6.1.

Az üzemi rend biztosítása érdekében miről köteles a sajátcélú vasúti pályahálózat használója a vasútüzemhez nem tartozó személyeket tájékoztatni? 1.6.1.

Miről és mikor kötelesek értesíteni a vasútüzem érdekében munkát végző nem vasútüzemi munkavállalók a vasútüzemi munkát végzőket? 1.6.1.b)

### Vasútüzemi munkaterület megvilágítása

**53: 1.6.2. Az iparvágány engedélyes, ha vasútüzemet** Ha a sajátcélú vasúti pályahálózatot sötétben szolgálják ki, vagy a sajátcélú vasúti pályahálózat használó nem megfelelő látási viszonyok között is ~~végez, tartozik az iparvágány következőkben felsorolt helyeinek legalább szabványban előírt~~ folytatá 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, illetve tolatásra rendszeresen használt vágányrészek;
- c) rakodási körzetek és vasúti járműmérleg körzete;
- d) rendszeres kocsiátadásra és átvételre szolgáló vágányrészek, ~~ahol a forgalmi és kereskedelmi átvétel történik;~~
- e) árnyékmentes világítást kell biztosítani azokon a vágányokon, ahol vontató berendezésekkel történik a tolatás, ahol gépi berendezéssel történik a rakodás, valamint tolópadoknál, fordítókorongoknál a tisztítógödröket, vizsgálócsatornákat teljes hosszukban meg kell világítani;
- f) biztonsági szempontból meg kell világítani azokat a helyeket, ahol ürszelvény 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, illetve a sajátcélú vasúti pályahálózat kapuja;~~
- h) ~~Az iparvágány engedélyesnek felelőst kell kijelölnie, 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 is be kell jelenteni.~~



A vasútüzemi munkaterület megvilágításának egyes előírásai pontosításra kerültek és egy új alpont került felvételre. A korábbi szabály (nem megfelelő látási viszony) félre érthetősége miatt pontosítást kellett eszközölni, hogy a megfelelő világitást nemcsak a nem megfelelő látási viszonyok között kell biztosítani, hanem akkor is, hogyha sötét van. További pontosítás, hogy nem csak akkor kell gondoskodni az adott vágányrészek megvilágításáról, ha azon a forgalmi és kereskedelmi kocsیاتadást és átvételt végzik rendszeresen, hanem a rendszeres kocsیاتadásra és átvételre szolgáló vágányrészek megvilágításáról vasútüzemi tevékenység végzésekor mindig gondoskodni kell függetlenül attól, hogy a kocsیاتadás, vagy átvétel milyen célból történik. Új alpontként került felvételre a sajtécélú vasúti pályahálózat kapuja és az előtte elhelyezett „Megállás-helye jelző” közötti tér, illetve a sajtécélú vasúti pályahálózat kapuja megvilágításáról szóló előírás.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor köteles a sajtécélú vasúti pályahálózat használó a vasútüzemhez tartozó területek megvilágításáról gondoskodni? 1.6.2.

Milyen világitást kell biztosítani a sajtécélú vasúti pályahálózat azon a vágányain, ahol vontató berendezésekkel történik a tolatás? 1.6.2.

Az alábbiak közül hol kell árnyékmentes világitást biztosítani a sajtécélú vasúti pályahálózatban? 1.6.2.

Mikor kell a sajtécélú vasúti pályahálózat kapuja és az előtte elhelyezett „Megállás-helye jelző” közötti tér megvilágításáról gondoskodni? 1.6.2.

### Szolgálatra jelentkezés

**54- 1.6.3.** A belső vasútüzemi munkaterületen foglalkoztatott dolgozóknak munkavállalóknak mindenkor az előírt időben, józan és kipihent állapotban kell szolgálatukat megkezdeniük szolgálatra jelentkezniük. Szolgálatra általában a vasútüzem-vezetőnél, vagy az általa kijelölt személynél kell jelentkezni. Jelentkezéskor a dolgozók munkavállalók szolgálat- és munkaképes állapotáról meg kell győződni.

**Ha a vasútüzemi munka lehetővé teszi: az átadás-átvétel folyamatos szolgálatnál élıszóban a vasútüzem-vezető vagy helyettese előtt történhet. A vasútüzem-vezető indokolt esetben előírhatja az átadó dolgozók szolgálat után lejelentkezését is.**

**51.** A szolgálatképes állapotért elsősorban a **dolgozó munkavállaló** a felelős.

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

**51.** Munkavégzésre képtelen, ittas vagy bódult állapotban lévő dolgozót szolgálatba állítani, illetve szolgálatban megtérni nem szabad.

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.

Szolgálatra jelentkezés szabályai pontosításra kerültek. Ilyen pontosítás, hogy a jövőben nem csak általában kell a vasútüzem-vezetőnél, vagy az általa kijelölt személynél szolgálatra jelentkezni, hanem szolgálatra jelentkezni mindig a vasútüzem-vezetőnél, vagy az általa kijelölt személynél kell. A szolgálat átadás vagy átvétel mikénti lebonyolítására vonatkozó előírások az 1.6.4. pontba kerültek áthelyezésre. A biztonságos munkavégzésre vonatkozó előírások kiegészítésre kerültek, hogy a dolgozót nem csak akkor kell munkavégzésre képtelennek tekinteni, ha ittas, vagy bódult állapotban van, hanem akkor is munkavégzésre alkalmatlannak kell minősíteni, ha kábító hatású szert fogyasztott, vagy állapota (pl. egészségi) akadályozza a biztonságos munkavégzésben. A pontosítás és az egyértelmű szabályozás nemcsak azt mondja ki, hogy a biztonságos munkavégzésre alkalmatlanná vált dolgozót szolgálatban megtérni nem szabad, hanem azt is, hogy a dolgozót ilyen állapotban a vasútüzem területéről el kell távolítani.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor kell biztonságos munkavégzésre alkalmatlannak minősíteni a munkavállalót? 1.6.3.1.

Mi a teendő, ha a dolgozó biztonságos munkavégzésre alkalmatlan állapotban jelentkezik szolgálatra? 1.6.3.1.

Hogyan kell eljárni, ha a dolgozó a szolgálatvégzés során a biztonságos munkavégzésre alkalmatlanná válik? 1.6.3.1.

## Szolgáltatátadás

**55. 1.6.4.** A szolgálatba lépő ~~dolgozókat munkavállalókat~~ részletesen tájékoztatni kell ~~az iparvágányon lévő a sajtócélu vasúti pályahálózat~~ vágány- és eleyghelyzetéről, ~~a vasúti járművek~~ rakodási helyekre történő beállításának, a rakodási helyeken szükséges kocsicserék sorrendjéről, ~~összefoglalva- valamint a már megtett és továbbiakban-~~ a szolgálatba lépők ~~által részéről~~ megteendő intézkedésekről.

A szolgálatot átvevő munkavállalók figyelmét fel kell hívni a munkavégzést érintő munkabiztonsági ~~munkavédelmi~~ előírások betartására. ~~is (pl. kedvezőtlen időjárásakor: vihar, havazás stb. követendő magatartásra; tolatási területen végzendő munkákra: építés, pályajavítás stb.-):~~

Folyamatos ~~szolgálatnál mindenkor tisztázni kell, hogy szolgálat esetén a vontatójármű vezető, a sajtócélu vasúti pályahálózat forgalmi szolgálattevő, a tolatásvezető, (ha van külön) váltókezelő, a sorompókezelő, a jelzőőr~~ ~~mettől-meddig volt szolgálatban, ezért ezek a dolgozók egymásnak a munkakörökben foglalkoztatott munkavállalók a szolgálatot írásban kötelesek átadni, illetve átvenni. Erre a célra átadás-átvételi könyvet kell rendszeresíteni. A szolgálatátadás-átvételnek tartalmaznia kell az átadás-átvétel napját, óra, perccel időpontját, a járműre vagy a körzetre vonatkozó közléseket, értesítéseket, tehát, hogy a kezelt berendezések jó állapotban vannak-e állapotát, a szolgálat szempontjából kaptak-e vagy adtak-e olyan rendelkezéseket, amelyek végrehajtása még hátra van, a szolgálat zavartalan és biztonságos folytatásához szükséges tudnivalókat, a már megtett és megteendő intézkedéseket. hogy a folyamatos szolgálat balesetmentes folytatása biztosítva legyen. A szolgálatba lépők A szolgálatot átvevő személyzet köteles a szolgálatátadás-átvétel során meggyőződni a váltók, berendezések használható állapotáról. A talált hiányosságokat~~ Az esetleges szolgálatátadás-átvételkor írásban rögzíteni kell és balesetveszélyes hiányosságokról a vasútüzem-vezetőt (a helyettesét, a megbízottját, a részlegvezetőt) azonnal tájékoztatni kell.

~~A vasútüzem-vezető (helyettese, a részlegvezető) a szolgálatátadás-átvétel után tartott helyszíni ellenőrzéssel biztosíthatja a munka megfelelő ütemét, a folyamatos szolgálat biztonságát és az átadáskor hiányos tájékoztatásból eredő következmények megelőzését.~~

A szolgálat átadás szabályai a végrehajtás egyértelműbb megértése érdekében kerültek kiegészítésre, pontosításra. Törlésre került a vasútüzem-vezető, a helyettese, vagy a részlegvezető által a szolgálatátadás-átvétel után tartott helyszíni ellenőrzéssel kapcsolatos előírása. Kiegészít-

tés, hogy szolgálatot írásban a sajátcélú vasúti pályahálózaton szolgálatot teljesítő forgalmi szolgálattelvőnek is át kell adni és valamennyi a felsorolásban lévő dolgozónak a szolgálatot írásban is át kell venni. Pontostásra került, hogy kiknek (szolgálatot átvevő munkavállalók) a figyelmét kell felhívni a munkavégzést érintő munkabiztonsági előírások betartására.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mely munkakörökben foglalkoztatott munkavállalók kötelesek a szolgálatot írásban átadni, illetve átvenni folyamatos szolgálat esetén? 1.6.4.

Mikor köteles a sajátcélú vasúti pályahálózat forgalmi szolgálattelvő a szolgálatot írásban átadni illetve átvenni? 1.6.4.

Milyen esetben köteles a vontatójármű vezető a szolgálatot írásban átadni illetve átvenni? 1.6.4.

Mit kell a szolgálatátadás-átvételnek tartalmaznia, ha az írásban történik? 1.6.4.

Mely személyzet köteles a szolgálatátadás-átvétel során meggyőződni a váltók, berendezések használható állapotáról? 1.6.4.

Miről köteles a szolgálatot átvevő személyzet a szolgálatátadás-átvétel során meggyőződni? 1.6.4.

### Szolgálati helyiség

56. A belső vasútüzem szolgálatszervezésének megfelelően szolgálati helyiségnek kell tekinteni a szolgálat végzésére létesített — esetleg távbeszélővel is felszerelt — olyan helyiségeket, ahol a végrehajtó dolgozók tartózkodnak, szolgálatukat végzik, illetve ahonnan távbeszélőkapcsolat létesíthető a vasútüzem vezetőjével, a vasútállomással vagy más vállalati szervvel. Szolgálati helyiségnek kell tekinteni a gépi vontató berendezés gépházát, mérlegházát stb. Szolgálati helyiségnek minősített helyiségnél biztosítani kell, hogy oda illetéktelenek ne lépjenek be, ott ne tartózkodjanak és a vasútüzemi dolgozókat munkájukban ne zavarják, végül az ott elhelyezett berendezésekhez hozzá ne nyúljanak, azt meg ne rongálják, vagy ott balesetet szenvedjenek, illetve ilyet idézzenek elő.

A kijelölt szolgálati helyiségben mentőládát kell elhelyezni.

Az Utasítás anyagából a szolgálati helyiséghez kapcsolódó előírások pótlás nélkül törlésre kerültek. A továbbiakban a KSZU bevezető ismer-

teő része tartalmaz majd leírást a szolgálati épületek helyére, nevére, valamint jelölésére vonatkozóan.

### **Óra-használata**

57. A szolgálati helyiségben szükség szerint órát kell elhelyezni, hogy az időhöz kötött munkavégzésre a dolgozók felkészüljenek, illetve a folyó munka időre elkészítését biztosíthassák. Órát kell magánál tartania a munkát irányító annak a dolgozónak, akinek munkája a közforgalmú vasút kiszolgálási ténykedéseivel összefügg, vagy a belső vasútiüzemi munka összehangolása azt szükségessé teszi (vasútiüzem-vezető, annak helyettese, részlegvezető, tolató jármű vezetője, tolatásvezető stb.).

Az óra használatával kapcsolatos előírások pótlás nélkül törlésre kerültek.

### **Parancskönyv**

**1.6.5.** A vasútiüzem-vezető vagy megbízottja a vasútiüzemmel 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 vasútiüzemi 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 vasútiüzem-vezető vagy megbízottja áthúzással, a dátum feltüntetésével és aláírásával köteles érvényteleníteni.

A parancskönyvvel kapcsolatos szabály pontosításra és módosításra került a Sajátcéli Vasúti Pályahálózat Szolgálati Utasításban. A parancskönyv arra szolgál, hogy nemcsak a vasútiüzem-vezető, hanem a megbízottja is közölheti az érintett munkavállalókkal legfeljebb kettő év idő-

tartamra a vasútüzemmel kapcsolatos fontos rendelkezéseit. Meghatározza továbbá, hogy a KSZU-ban kijelölt helyen kell tartani, illetve a már hatályát veszített parancskönyvi rendelkezéssel mi a teendő és hogyan kell érvényteleníteni. A Parancskönyv tartalmazza a munkavállalókra vonatkozó előírásokat is, hogy milyen módon és mikor kell a parancskönyvi rendelkezést tudomásul venni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hol köteles a vasútüzem-vezető vagy megbízottja a vasútüzemmel kapcsolatos fontos rendelkezéseit közölni az érintett munkavállalókkal? 1.6.5.  
Mennyi ideig tartható érvényben a Parancskönyvben közölt rendelkezés? 1.6.5.

Hogyan kell eljárni, ha a tárgyév folyamán a Parancskönyv betelt, de tartalmaz még érvényben lévő rendelkezéseket? 1.6.5.

A tárgyév folyamán betelt Parancskönyvből milyen adatokat kell a következő Parancskönyv első rendeletébe átvezetni? 1.6.5.

Hogyan kell eljárni, ha a vasútüzemi szolgálat ellátásával kapcsolatban Parancskönyvben közölt rendelkezést kettő évnél hosszabb ideig kell érvényben tartani? 1.6.5.

Hol kell a Parancskönyvet tartani? 1.6.5.

Mikor és hogyan kötelesek a munkavállalók a Parancskönyvben foglaltakat tudomásul venni? 1.6.5.

Kinek és hogyan kell a Parancskönyv már hatályát veszített rendelkezéseit érvényteleníteni? 1.6.5.

## **F) A vágányzat közelében épített létesítmények és berendezések**

### **Vasúti járműmozgató-berendezések**

58. A berendezések két nagy csoportba tartoznak:

- a) helyhez kötött berendezések
- b) helyhez nem kötött berendezések

Kocsivontató berendezést csak hatósági engedéllyel, legfeljebb 1,5‰<sup>o</sup> -es lejtviszonyig szabad létesíteni.–

1991. I. 1. előttréteftett kocsivontató berendezéseket csak az engedélyben meghatározott lejtviszonyoknak megfelelően szabad üzemeltetni.

A különféle helyhez kötött rakodóberendezések létesítését, üzemeltetését a hatóság, a mozgatható rakodóberendezések létesítését és üzemeltetését az illetékes igazgatóság engedélyezi. A gépi erejű rakodóberendezésekhez Kezelési Utasítást kell az üzemvezetőnek készítenie. A gépi erejű berendezések kezelőjének a vonatkozó előírásoknak megfelelő képesítéssel kell rendelkeznie. A rakodóberendezéseket rendszerint csak tolatásmentes időben szabad használni és a tolatás megkezdése előtt meg kell győződni arról, hogy a berendezéseket úrszelvényen kívül rögzítették-e, a kezelőket a tolatás megkezdéséről értesítették-e és meggyőződtek-e a tolatószolgálat című fejezetben részletesen előírt biztonsági feltételek meglétéről.

a) A helyhez kötött járműmozgató berendezések egyik jellemzője, hogy a járműveket kis sebességgel mozgatják. Ide tartoznak:

1. Vasúti kocsivontató berendezések;
2. Tolópadok;
3. Fordítókorongok.

1. Vasúti kocsivontató berendezések a vasúti vágány mellett, a két sínszál között, vagy a vasúti vágányon vannak elhelyezve és a járműveket kötél vagy lánc — egyes esetekben kötél és lánc — segítségével mozgatják.

Ezek a berendezések:

- véges;
- végtelen;
- vonóeleműek (továbbiakban: vonókötélűek).

A végeskötélű a legegyszerűbb kocsivontató berendezés (csörlő, spill). A kötéldobról lecsévélt kötelet —horog közbeiktatásával— kell a vontatandó járműre kapcsolni. A vontatási irány változtatását, valamint a kötél vezetését beépített terelőgörgők biztosítják.

A végtelen vonókötélűek a mozgatandó járműhöz való kapcsolat szerint lehetnek:

- kapcsolókötéles;
- nagytolókocsis;
- merevrudas kistolókocsis;
- tologörgős — tolokocsis (vonszolókocsis) berendezések.

A kapcsolókötéles berendezésnél a járművet az ún. kapcsolókötéllel és ahhoz csatlakozó kötélkapcsoló közvetítésével lehet a vonókötélhez

kapcsolni. A vonókötél vezetését, terelését különböző átmérőjű görgők, korongok biztosítják.

A nagytolókocsit végtelenített vonókötélre kapcsolják. A kocsi a vasúti vágányon, vagy külön kiépített pályán mozog.

A merevrudas kistolókocsit a vágány mellé épített külön pályán, végtelenített vonókötéttel mozgatják. A vontatandó járműhöz merev vonórúddal kapcsolódik.

A tologörgős – tolókoesis kocsivontató berendezés a vasúti vágányon vagy a vágány két sínszála között kiépített külön pályán mozog. A tolókocsi a járművek alatt elhaladhat. A kötelek a sínszalak között futnak. A mozgatandó járműkerekeket a tolókocsi karjai (vezérlő kötél hatására) fogják össze és tologörgők segítségével mozgatják.

2. A *tolópad* a vágánytengelyre merőleges irányban kerekeken mozgatható olyan hídszerkezet, amellyel a ráállított jármű (berendezés) egymással párhuzamos vágányokra helyezhető át.

A süllyesztett tolópad pályája aknában (medencében) kerül elhelyezésre, hogy a tolópadhoz csatlakozó vágányok és a tolópadon lévő vágány azonos magasságban legyen.

A pályaszintes (nem süllyesztett) tolópadnál a tolópad pályája a csatlakozó vágányokkal azonos vagy csaknem azonos magasságban fekszik. A tolópadon lévő vágány így magasabban van, mint a csatlakozó vágány. A járműveket rugózottan felfüggesztett nyelvsínek alkalmazásával juttatják fel a tolópadra.

3. A *fordítókorongok* függőleges tengely körül elfordulva teszik lehetővé, hogy a rájuk állított járműveket egyik vágányról a másik vágányra juttassák. A fordítókorong hídszerkezete általában aknában (medencében) helyezkedik el.

b) Helyhez nem kötött vasúti kocsimozgató berendezések:

Ezek a berendezések sínen, vágányon, vagy a vágány mellett haladva mozgatják a vasúti kocsikat. Csak olyan berendezést szabad használni, amely használat után a vágányról eltávolítható és az üzemi közlekedési téren kívül tárolható. Vágányon mozgó berendezésnél további követelmény, hogy az ütközőnél csatlakozzon a vasúti kocsihoz.

Egyes berendezéseket csak burkolt vágányon lehet a vágányra helyezni.

A nem vágányon haladó közúti járművek részére a vágány mellett a szükséges teret biztosítani kell.



## **Helyhez-kötött vasúti rakodó-, mérlegelő és egyéb berende- zések építmények**

59. A vasúti járművek ki- és megrakását, mérlegelését, kiszolgálását és javítását, valamint karbantartását különböző létesítmények, berendezések segítik elő. Jellemzőjük, hogy általában az úrszelvényen belül helyezkednek el.

A rakodóberendezések lehetnek gépészeti berendezés nélküliek, illetve valamilyen gépészeti berendezéssel ellátottak.

### 1. Gépészeti berendezés nélküli rakodók.

Az oldalrakodó jellegű építmények csoportjába tartoznak a sínkorona szinttől általában 1,12 m-nél nem magasabb létesítmények. Ezek:

*Oldalrakodó.* A járművek feljására szolgáló felhajtó a vágánytengelyekre merőlegesen van.

*Nyíltrakodó.* A járművek feljására szolgáló felhajtó a vágánytengelyel párhuzamos, a rakodó egyik oldalán vágány, a másik oldalán út van.

*Raktári rakodó.* A vasúti kocsipadozatszintjével közel azonos padozatszintű raktárakhoz — mind a vasút, mind a közút felé — csatlakozó rakodó.

*Homloktrakodó.* A csonkában végződő vágány folytatásában épült rakodó. Különleges fajtája a személygépkocsik rakodására szolgáló kétszintű rakodó. A szintek megközelítése történhet a csatlakozó rész magasságának változtatásával, vagy szintenként kialakított külön feljárójával.

*Élőállat rakodó.* A felhajtó a vágánytengelyre merőleges, a vasúti kocsi mindkét szintjét külön feljáróval lehet megközelíteni.

*Vasúti kocsi átrakó berendezés.* A vasúti kocsi átrakás nélküli, közúti, vagy más nyomtávolságú vasúti járműre történő átgördítését teszik lehetővé.

*Gravitációs rakodásra szolgáló rakodók.* Az oldalrakodó jellegű építmények anyagfogadó garatként vannak kiépítve. A garatban anyagelszállító berendezés található. Az emeltrakodót a sínkorona szinttől mért 1,12 m-nél magasabban képezik ki és a rászállító járműből, berendezésből közvetlenül — esetleg segédberendezés közbeiktatásával — jut az anyag a vasúti kocsiba. Az emelt rakodónak van olyan változata is, ahol a berakásra kerülő anyagot átmenetileg tárolni lehet.

*Anyagfogadó akna, hídszerű ürítőberendezés.* A vasúti kocsiból kiürített anyag fogadására és továbbítására szolgálnak, lehetnek a vágány mellett, a sínszalak között, valamint a vágány alatt.

*Gúszdák, surrantók, ejtőcsövek.* Ezek a segéd, ill. kiegészítő berendezések az áru lejtő, vagy függőleges irányú továbbítására szolgálnak.

2. Gépi rakodó- és szállítóberendezések. A vasúti rakodásra használatosak a különféle emelőgépek, szállítóberendezések:

*Rakodódaruk.* A ki-, vagy berakásra kerülő anyagot, tárgyat emelik meg és juttatják el a kívánt helyre. Az alsópályás futódaruk pályája a vasúti vágánnyal azonos, vagy ahhoz közeli szintben helyezkedik el. A felsőpályás futódaruk pályája a vasúti úrszelvény fölötti magasságban van. Vannak olyan daruk, amelyek álló, vagy rögzített kivitelűek:

*Vasúti kocsibuktató berendezések.* A berendezések a vasúti kocsit hozzák olyan helyzetbe, hogy abból az anyag kiömöljön. A homlok-buktató a kosi egyik végét emeli fel és az árut a homlokajtón át üríti ki. A körbuktató a kocsit hossz tengelye körül forgatja el, a kocsiszekrény az oldalfalára fekszik, illetve a vágányhoz szorítja.

*Rakodó-, szállítógépek-, berendezések.* A berakandó anyag fajtájától függően a rakodásokhoz különféle folyamatos vagy szakaszos működésű berendezéseket használnak. Szállítószalagok. Több félet különböztünk meg, mint pl. gémes kocsizó, szóródobos, hevederes szállítószalag. Rakodógépek. Ebbe a csoportba tartoznak a nyomóhevederes szállítóberendezések, a víz sugaras, pneumatikus, tololapos, valamint vibrációs kirakóberendezések, géplapátok. A szállítócsigák, görgősoros rakodók, szintén a rakodások idejének csökkentését segítik elő. A fagyveszélyes szilárd anyagok ömlesztetősége érdekében melegítő berendezéseket is alkalmaznak:

*Tartálykocsik rakodóberendezései.* A kocsit megrakására töltő-, kiürítésére a tárolótartályig terjedő berendezések szolgálnak. Csoportosításuk az anyagjellemzők alapján: Folyadék-töltő, lefejtő és tároló berendezések. Ezek a tűzveszélyes, maró, mérgező, közfogyasztásra szolgáló valamint egyéb folyadékok töltésére, lefejtésére szolgálnak. Ezek a berendezések kiegészülhetnek melegítő berendezéssel is:

b) Vasúti járműmérlegelő berendezések. A vágányba történő beépítés módja szerint megkülönböztethetők: vágánymegszakításos és vágánymegszakítás nélküli mérlegek. A mérlegelő berendezések elhelyezhetők aknában, vagy akna nélkül. Működési elv szerint lehetnek mechanikusok, illetve elektronikusak.

c) Egyéb berendezések. A berendezések a vasúti járművek üzemeltetésével, karbantartásával kapcsolatos feladatok elvégzését segítik elő. Járművek üzemanyagellátó berendezései. Ebbe a csoportba tartoznak az olaj-, szén- és homokfeladók, továbbá a vízvételre szolgáló berendezések. A járművek javítását, karbantartását szolgálják a kerékpár süllyesztők, járműemelők.

d) Egyéb építmények. A járművek vizsgálatára, javítására, szerelésére épülnek a járművizsgáló csatornák. A dízel és a villamos vontatójárművek vizsgálatára háromaknás csatorna szükséges. A járműveken elhelyezett rakományok méretének ellenőrzésére szolgálnak a rakminták. Ezeket úgy kell kialakítani, hogy a rakomány méretének ellenőrzése után a szabadon tartandó, ill. az üzemi közlekedési téren kívül legyeknek tárolhatók.

A vágányzat közelében épített létesítmények és berendezések előírásai közül a tolópadra, fordítókorongra vonatkozó előírások áthelyezésre kerültek a fogalom meghatározások körébe. A többi berendezésre (pl. háromaknás csatorna, gépi rakodó- és szállítóberendezések, homlokrakodó, élőrakodó, csúszdák, surrantók, ejtőcsövek stb.) vonatkozó szabályozás azonban pótlás nélkül törölve lett az Utasítás anyagából. A sajátcélú vasúti pályahálózatok berendezésekkel való felszereltsége a belső vasútüzemben a használó érdekeltségi körében folytatott tevékenységétől függően jelentősen eltérő, ezért szükségtelen azok valamennyi típusát, fajtáját a Sajátcélú Vasúti Pályahálózat Szolgálati Utasításban szerepeltetni. Az egyes szolgálati helyeken lévő telepített, vagy mozgatható létesítményekre, berendezésekre vonatkozó előírások a Sajátcélú Vasúti Pályahálózat Szolgálati Utasítás hatálybalépését követően a KSZU-ban lesznek szabályozva.

## **1.7. Létesítmények jelölése, anyaghalmok 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.

A szolgálati helyiségek és vágányok számozásának felvétele szükség-szerű volt, hogy pontosan meg lehessen határozni a helyüket. A számozás egy általános szabályra épül, vagyis a sajátcélú vasúti pályahálózat kezdőpontjától kezdődik.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan kell a sajátcélú vasúti pályahálózat szolgálati helyiségeit megjelölni? 1.7.1.

Milyen módon kell a sajátcélú vasúti pályahálózat vágányait megjelölni? 1.7.1.

### **Anyagtárolás- Anyaghalmok elhelyezése a pálya mentén**

**74. 1.7.2.** A pályaépítéshez szükséges vagy a javításnál felhasználandó anyagot a vágány sínszálain belül úgy kell elhelyezni, hogy az a sínkorona szintje fölé ne emelkedjék és a sínfej belső szélétől az anyag felé 200 mm szabad távolság legyen.

A vágány sínszálain kívül lévő anyaghalom és a sínfej belső széle között 800 mm távolságnak kell lennie. A halom bármilyen magasságú, de lejtése a vágány felé legfeljebb 45 fokos lehet. **Építéséhez vagy javításához szükséges tárgyakat a vágányon kívül a sínfej belső szélétől 1500, nyílt pálya jellegű összekötő vágányrészeken 1800, keskenynyomtávú pályán pedig legalább 1650 mm távolságra kell elhelyezni. Ezek a távolságok érvényesek árudarabokra is, ha csak egyes árudarabok előkészítési helyére (tárolási helyére) a rakodási szabályok, díjszabás vagy tűzrendészeti előírások nagyobb távolságot nem írnak elő. A részletes rendelkezéseket is ezek tartalmazzák.** Anyagot csak a vágány egyik oldalán szabad elhelyezni.

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

A szélzetcím módosításra került, mert nem az anyagtárolás, hanem az anyaghalmok elhelyezése a pálya mentén szabályokról szól. A szabályozásból törlésre kerültek azok a részek amelyek nem a sajátcélú vasúti pályahálózatra vonatkoznak, továbbá felvételre került az a szabály, amely kimondja, hogy a tolatószemélyzet által használt közlekedési területen árut, anyagot még átmenetileg sem szabad elhelyezni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen magasságú anyagot szabad a vágány sínszálain belül elhelyezni? 1.7.2.

Hogyan kell az építéséhez vagy javításához szükséges tárgyakat, anyagot a vágányon kívül elhelyezni? 1.7.2.

A vágány melyik oldalán szabad a javításnál felhasználandó anyagokat, tárgyakat elhelyezni? 1.7.2.

Hol szabad a vágány sinszálain kívül árut, anyagot elhelyezni? 1.7.2.

## 75. Üzemi közlekedési tér:

Az Üzemi közlekedési tér a fogalmak közé került felvételre, a továbbiakban a módosított utasítás 1.2.46. pontjában található.

**Úrszelvény, szabadon  
tartandó tér  
Úrszelvényhiány**

~~70. **Úrszelvény:** A vágány mentén a vasúti járművek és a rajtuk lévő rakományok akadálytalan áthaladásához szükséges tér vágánytengelyre merőleges, ívben fekvő vágányoknál sugárirányú keresztmetszete. A méreteket szabvány tartalmazza.~~

~~Szabadon tartandó tér: A vágány menti építmények elhelyezésénél figyelembe veendő szelvény. A különböző építmény fajtákra más – más méretek érvényesek.~~

~~71. 1.7.3. Ha az úrszelvényre előírt távolságok nincsenek meg, **úrszelvény akadályról** úrszelvényhiányról beszélünk. Az úrszelvény **akadályra hiányára** a **dolgozók munkavállalók** figyelmét fel kell hívni és **a jelzési részben foglaltaknak megfelelően azt az előírt módon** jelölni kell. A megjelölés a helyhez kötött létesítményekre vonatkozik. Árut, anyagot úgy kirakni, vagy berakásra előkészíteni, hogy úrszelvény-**akadály hiány** keletkezzék, vagy a tolatószemélyzet biztonságos mozgása legalább a vágány egyik oldalán ne legyen **meg** biztosított, nem szabad.~~

~~72. 1.7.3.1. Úrszelvény-**akadályos pályarészre hiányos vágányrészre** történő **kényszerű** 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 **a vasútüzemi dolgozók felé** részletesen kell rendelkeznie a tennivalókról. A járműmozgatás ilyen helyen csak lassan, óvatosan történhet. Az ott tartózkodó személyeket **biztonságuk érdekében** a tolatás tartamára el kell távolítani.~~

A szélzetcímből törlésre került az űrszelvény, és a szabadon tartandó tér, ugyanis az Űrszelvény az 1.2.47. pontként még a Szabadon tartandó tér az 1.2.38. pontként átkerültek a fogalmak közé. A pontosabb, és érthetőbb megfogalmazás céljából az űrszelvény akadály kifejezés helyett űrszelvényhiány meghatározást alkalmaz azokban az esetekben amikor az űrszelvényre előírt távolságok valamilyen okból nincsenek meg.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Minek nevezzük, ha az űrszelvényre előírt távolságok, méretek nincsenek meg? 1.7.3.

Mikor beszélünk űrszelvényhiányról? 1.7.3.

Mi a teendő Űrszelvény hiányos vágányrészre történő tolatás megkezdése előtt, ha ott rakodást végző személyek tartózkodnak? 1.7.3.1.

### ~~73. Rakszelvény:~~

A rakszelvényre vonatkozó előírások csak innen kerültek törlésre a továbbiakban az Utasítás 1.2.29. pont fogalom meghatározások témakörében található.

#### Vágányzáró sorompó, kisiklasztó saru **jelölése**

~~60.~~ **1.7.4.** A vágányzáró sorompó és a kisiklasztó saru **olyan** védelmi berendezés, amely megakadályozza, hogy a vasúti járművek **közforgalmú** az országos vasúti pályahálózat vágányaira, nagyobb lejtésű vágányra, vagy olyan vágányra jussanak, ahol más járművet, különleges rakodást, vagy járműjavítást veszélyeztethetnek.

A vágányzáró sorompó kulcsát VS, a kisiklasztó saru kulcsát KS jelzéssel és a kezdő-, illetve végpontnak megfelelő arab számmal kell megjelölni. Abban az esetben, ha vágányzáró sorompó, kisiklasztó saru váltóval van szerkezeti függésben, akkor a számozásuk megegyezik a hozzájuk tartozó váltó számozásával. A védelmi berendezések másodkulcsait a váltózár másodkulcsokkal együtt kell őrizni.

~~64.~~ **1.7.4.1.** Ha a vágányzáró sorompót és kisiklasztó sarut zárszerkezettel szerelték fel, a berendezések mindkét helyzetükben zárhatóak és a **rájuk terelő-hozzájuk tartozó váltó zárjával-zárszerkezetével** függésben

vannak. Rendszerint először a védelmi berendezéseket **zárszerkezetét** kell kinyitni és nyitott állapotban **elzárni**, majd az így felszabaduló zárkulccsal a váltó **zárját** zárszerkezetét kinyitni. **A mozgás megkezdésére csak ezen berendezések kezelésére előírtak elvégzése után szabad intézkedni.** A lezárás fordított sorrendben történik.

**62- 1.7.4.2. Az iparvágány** A sajátcélú vasúti pályahálózat kiágazásánál lévő védelmi berendezések kulcsát a **kiszolgáló vasút pályahálózat-működtető vasúti társaság, az iparvágány-a sajátcélú vasúti pályahálózat** belső területén szükséges védelmi berendezések kulcsát általában a **vasút pályahálózat működtető, közforgalmú vasutat országos vasúti pályahálózatot** nem érintő, de egyéb biztonsági okból szükséges védelmi berendezések kulcsát **az iparvágány engedélyese-a sajátcélú vasúti pályahálózat használó** által kijelölt **dolgozó 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.**

**63-** Védelmi berendezések szabványos állása a vágányt elzáró állás.

A vágányzáró sorompó és a kisiklasztó saru szabályozása kiegészült ezek jelölésének módjával, továbbá azon leírással, ha a vágányzáró sorompó, kisiklasztó saru váltóval van szerkezeti függésben, akkor a számozásuk megegyezik a hozzájuk tartozó váltó számozásával. Felvételre került továbbá, hogy a váltózár kulcsok, védelmi berendezések kulcsának őrzésére, helyére vonatkozóan a KSZU-ban kell rendelkezni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan kell a vágányzáró sorompó kulcsát megjelölni? 1.7.4.

Hogyan kell a kisiklasztó saru kulcsát megjelölni? 1.7.4.

Milyen módon kell megjelölni a vágányzáró sorompó kulcsát, abban az esetben, ha a vágányzáró sorompó váltóval van szerkezeti függésben? 1.7.4.

Hogyan kell megjelölni a kisiklasztó saru kulcsát, ha a kisiklasztó saru váltóval van szerkezeti függésben? 1.7.4.

Hol kell a vágányzáró sorompó másodkulcsait őrizni? 1.7.4.

Hol kell rendelkezni a váltózár kulcsok, védelmi berendezések kulcsának őrzésére vonatkozóan? 1.7.4.2.

Milyen állásban van a vágányzáró sorompó szabványos állása? 1.7.4.2.

## **64.-66. Ütközőbak, földkúp:**

Az ütközőbak, földkúp az utasítás 1.2.45. pontban található fogalom meghatározásai közé került áthelyezésre.

## **G) Vasútiüzemi és az iparvágány közelében lévő létesítmények építése, átalakítása vagy bontása**

~~67. Vasúti építményeket létesíteni, átalakítani, használatba venni és megszüntetni csak a vasúti hatóság engedélyével szabad. A mozgatható berendezések üzemeltetését az illetékes igazgatóság szabályozza.~~

~~68. Az iparvágány üzembentartójának a kezelésében (használatában) álló vasúti építményekről, az azokra vonatkozó engedélyekről nyilvántartást kell vezetnie és az engedélyeket meg kell őriznie. Az üzembentartónak az építményekről a tényleges állapotnak megfelelő tervekkel kell rendelkeznie.~~

Vasútiüzemi és az iparvágány közelében lévő létesítmények építése, átalakítása vagy bontása alcím és a hozzá tartozó előírások az Utasításból törlésre kerültek. A jövőben a KSZU mellékletei között kell szerepeltetni egy olyan szabályozást (Ideiglenes Végrehajtási Utasítás az iparvágányon végzett építési átalakítási, bontási munkák idejére), amely lehetővé teszi a biztosít az építési átalakítási vagy bontási feladatok végrehajtására.

## **H) Pályaalda, úrszelvény, rakszelvény, áru-és anyagtarolás az iparvágány közelében**

### **69. Kezdőpont, végpont:**

A kezdőpont, végpont az 1.2.13. pontban található fogalom meghatározásában került felvételre.



## † 1.8. Saját vasúti jármű üzemben tartása, megvizsgálása, megrakása

### Saját vasúti jármű üzembentartása, vizsgálata

**76: 1.8.1.** Saját vasúti járművet belső ~~ipartelepi~~ 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 ~~azok mozgatása közben~~ balesetet okozhatnak, vagy a vágányzatot megrongálhatják. Meghibásodott, üzemveszélyes, hiányos járműveket a belső vasútüzemben nem szabad használni.

~~77. Az iparvágány engedélyes a saját járművei előírt időben történő fő- és részlegvizsgálatáról tartozik gondoskodni, ennek időpontját a járműre fel kell írni. Ezenkívül az iparvágány engedélyes a jármű üzemképes és használható állapotáról tartozik műszaki szempontból is rendszeresen meggyőződni és a járművet karbantartani.~~

~~A saját járműveken kívül az iparvágány engedélyes csak a kiszolgáló vasút által rakodási célokra átadott járművekkel üzemelhet.~~

**78: 1.8.1.1.** A vállalkozó vasúti társaságok által rakodási célra átadott járműveket ~~a forgalmi és kereskedelmi~~ az átadás keretében ~~átvételkor is~~ meg kell vizsgálni, hogy vannak-e olyan hiányosságok a járműveken, amelyek miatt azokat nem szabad tolatni vagy megrakni. ~~mert a tolató személyzet megsérülhet, az áru elszóródhat, vagy értékében csökkenés következhet be, ingó alkatrészek használható állapotban megvannak-e stb.~~

A felmerült hiányosságokról a vasútüzem-vezetőt tájékoztatni kell. A vállalkozó vasúti társaság által átadott ~~sérült, vagy rakodásra alkalmatlan~~ járművek esetében fel kell venni a kapcsolatot ~~az állomás vezetőjével a kiszolgáló állomással~~ és a továbbiakban az állomás döntése szerint kell eljárni. A saját járműveket helyreállításig félre kell állítani. ~~használatba venni csak helyreállítás után szabad.~~ A követendő eljárásra a vasútüzem-vezető köteles intézkedni. Általában azonos eljárást kell ~~követni az iparvágány engedélyes~~ alkalmazni a sajátcélú vasúti pályahálózat használó tulajdonában lévő vontatójárművekkel és járműmozgató berendezésekkel is. ~~Ezzel kapcsolatban az utasítás más helyén és a járművezetők műszaki tudnivalóiban foglaltak szerint kell intézkedni.~~

Saját vasúti jármű üzemben tartása vizsgálatára vonatkozó szabályozásból a saját járműveire előírt időben történő fő- és részlegvizsgálatokra vonatkozó előírások, továbbá, hogy a sajátcélu vasúti pályahálózat milyen kocsikkal üzemelhet tölésre kerültek. Valamennyi sajátcélu vasúti pályahálózat a járműveinek vizsgálatát más és más módon végzi, ezért ezeket majd a KSZU szabályozó része fogja tartalmazni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

A sajátcélu vasúti pályahálózat használója mikor tarthat üzemben saját vasúti járművet? 1.8.1.

Hogyan kell a vasútüzem-vezetőnek eljárni a vállalkozó vasúti társaság által átadott sérült, vagy rakodásra alkalmatlan járművek esetében? 1.8.1.1.

Kit kell értesítenie a tolatószemélyzetnek a vállalkozó vasúti társaság által átadott sérült, vagy rakodásra alkalmatlan járművek esetében? 1.8.1.1.

### A járművek megrakása

**79. 1.8.2. Az iparvágányon** A sajátcélu vasúti pályahálózat on 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 ~~az iparvágány~~ a sajátcélu vasúti pályahálózat olyan pályarészein, ahol a lejtési viszonyok 2,5%-nál **kedvezőtlenebbek nagyobb**, vagy más kedvezőtlen körülmények veszélyeztetik a rakodás biztonságos végzését, hacsak a különleges rakodási feltételek megadásával a **kiszolgált vasút igazgatóság-pályahálózat-működtető vasúti társaság** engedélyt nem adott. Az engedélyben a **vasút pályahálózat-működtető** közli a kiállítás, a járművek biztonságos rögzítésének és őrzésének a feltételeit, és **azokat** a munkavédelmi előírásokat **amelyek megtartásával a rakodók személyi biztonsága megóvható.** (pl.: rakodás villamos felső vezeték alatti pályarészen történik, nagyobb lejtőben történik és rakodásra a jármű csak vontató járművel összekapcsoltan állítható ki stb.).

**80.** A rakodásnál be kell tartani a díjszabásban és rakodási szabályokban foglaltakat. A rakományt a tengelyekre egyenletesen kell elosztani. Meg kell felelni az áruk természetének megfelelően előírt rakodási, csomagolási, rögzítési követelményeknek.

**81. 1.8.2.1. Rakszelvényen túlnyúló Rendkívüli** küldemények, nehéz árudarabok berakására és továbbítására még a berakás előtt ~~az illetékes vasúti szervek a pályahálózat-működtető vasúti társaság illetékes szervezeti egységének~~ engedélyét meg kell kérni. Ilyen küldemények rakodására, rögzítésére, bemérésére vonatkozó előírásokat ~~és azok végrehajtását a vasútüzem-vezető is köteles ellenőrizni a KSZU-ban kell szabályozni.~~ Ilyen árukkal megrakott kocsik tolatását ~~csak akkor szabad megkezdeni, ha a rakodási és rögzítési előírások megtartását a vasútüzem-vezető ellenőrizte.~~ A rendkívüli küldemény méreteinek, tömegének ismeretében a pályahálózat-működtető vasúti társaság illetékes szervezeti egysége még a rakodás megkezdése előtt nyilatkozik, hogy a küldeménnyel megrakott kocsit a sajátcélú vasúti pályahálózat használó saját gépi erejével mozgathatja-e.

**82. 1.8.2.2. Tűzveszélyes, továbbá robbanó robbanásveszélyes** áruk rakodásakor a hatósági és a vállalati előírásokat ~~meg be~~ kell tartani, ~~és valamint a tűzbiztonsági- és munkavédelmi előírások megtartását gondosan~~ ellenőrizni kell.

Rendszeresen ellenőrizni kell a tűzvédelemre utaló figyelmeztető táblák ~~az előírt helyeken meglegyenek;~~ meglétét, a dohányzási és a nyílt láng használatára vonatkozó tilalom ~~a rakodási körzetben tartózkodók szigorúan megtartsák betartását.~~

~~Az tűzvédelemmel, a veszélyes áruk (robbanó, maró stb.) rakodásával, védőkocsik besorozásával kapcsolatos hatósági és munkavédelmi előírásokat rendszeresen és ismétlődően oktatni kell.~~

**83. 1.8.2.3. A járművek ürtésével** kirakásával ~~és a~~ megrakásával kapcsolatos ~~díjszabási és~~ rakodási előírásokra, rakszelvényen túlnyúló küldemények, nehéz árudarabok továbbításával kapcsolatos előírásokra ~~(engedély, rögzítés, csomagolás, kocsikihasználás stb.)~~ adott esetben ~~az iparvágányt a sajátcélú vasúti pályahálózatot~~ kiszolgáló állomás ~~(elszámolási hely)~~ ad részletes felvilágosítást.

A járművek megrakásának szabályozása a sajátcélú vasúti pályahálózaton megváltozott szervezeti változásoknak figyelembe vételével, valamint egyes pontjainak szükségszerű változtatásaival módosult. Ilyen módosítás, hogy amennyiben a lejtési viszony 2,5%-nél nagyobb, vagy más kedvezőtlen körülmények veszélyeztetik a rakodás biztonságos végzését, akkor arra az engedélyt nem a kiszolgáló vasút igazgatóság adja ki, hanem a pályahálózat-működtető vasúti társaság. Szélsőséges módosítás, hogy a szabályozás ne csak a rakszelvényen túlnyúló külde-

mények engedélyezésére vonatkoztatva, hanem valamennyi rendkívüli küldemény engedélyezésére tartalmazza az előírást. További módosítás, hogy az ilyen küldemények rakodására, rögzítésére, bemérésére vonatkozó előírásokat és azok végrehajtását nem a vasútüzem-vezető köteles ellenőrizni, hanem azt a KSZU-ban kell szabályozni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hol kell szabályozni a rendkívüli küldemények rakodására, rögzítésére, bemérésére vonatkozó előírásokat? 1.8.2.

### **J-Belső vasútüzemet ellátó iparvágány engedélyes és a vasút kapcsolata**

84. Az iparvágány kizárólagos használatára, fenntartására és az iparvágány engedélyes által megrendelt vagy részére érkezett járművek (üres, rakott) kiállítására a vasút az iparvágány engedélyesével az Iparvágány-szabályzatban foglaltak alapján szerződést köt. Az iparvágányra történő kocsitovábbítást az illetékes igazgatóság, illetve az állomás vezetője végrehajtási utasításban szabályozza. A végrehajtási utasításban a megkötött szerződéssel összhangban szabályozza az iparvágány engedélyes által teljesítendő feladatokat.

Ilyenek pl. a szállítójárművek (üres, rakott) forgalmi és kereskedelmi átvételénél az iparvágány engedélyes megbízottjának jelenléte, a kiszolgáló menet részére kapunyitás, a belső vasútüzemi munka szükség szerinti szüneteltetése, megfelelő mennyiségű alátétfa rendelkezésre bocsátása az átadás helyén, a vasút részére rendelkezésre bocsátott járművek előkészítése, belső átjáróhelyek védelmével kapcsolatban a vasúti tolatás idejére jelzőőrök kirendelése, a kiszolgáló vasúti személyzet tájékoztatására rendestől eltérő kiszolgálás szüksége esetén stb.

85. Az iparvágány engedélyes és a vasút szerződésben állapodik meg az iparvágányra kiállítandó kocsik és a vasútnak visszaadásra előkészített kocsik átadási és átvételi helyéről. A különféle kezelési helyekre állítást vagy a beállítás kért sorrendje szerinti tolatást a vasút külön számolja el; illetve a szerződésben rögzített átadási helyről a belső vasútüzemi tolatás keretében kell a járműveket a rakodási vagy kezelési helyekre állítani. Ezeket a járműmozgatásokat az iparvágány engedélyes az utasítás Tolatászolgálat fejezetében foglaltak szerint tartozik elvégezni:

86. A vasútüzem-vezető a vasútüzemmel kapcsolatos fontosabb rendelkezéseit írásban Parancskönyv-ben köteles a dolgozók tudomására adni. Ilyen módon közli azokat a rendelkezéseit is, amelyekre őt a vasút kérte fel, mert az üzemelést a rendestől eltérő módon kell végezni (vágányzárás, hiányos pályarész, tényleges pályamunka miatt a belső vasútüzemi munka összehangolása stb.). A dolgozók kötelesek a parancskönyvbe a szolgálat átvétele alkalmával betekinteni, az új bejegyzéseket áttanulmányozni és tudomásul vételüket aláírásukkal elismerni.

A Belső vasútüzemet ellátó iparvágány engedélyes és a vasút kapcsolataira vonatkozó szabályok a parancskönyvi előírások kivételével törlésre kerültek. A Parancskönyvre vonatkozó előírások az 1.6.5. pontban már szabályozva vannak.

## **II. JELZÉSI RENDSZER**

### **2. Jelzési előírások**

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

##### **A fejezet tartalma**

87. A fejezet tartalmazza az alkalmazandó vasúti jelzéseket és figyelmeztető jeleket, az ezek alkalmazására és értelmezésére vonatkozó rendelkezéseket.

88. A mozdonyokra vonatkozó rendelkezések érvényesek a vágányon is mozgó, saját meghajtó erőforrással rendelkező járművekre is.

89. A mozdonyvezetőkre vonatkozó rendelkezések érvényesek az előző pontban meghatározott járművek vezetőire is.

##### **Jelzést, továbbá figyelmeztetést adó eszközök és berendezések**

90. **2.1.1.** A vasúti jelzések adhatók helyhez kötött és hordozható jelzőkkel, valamint a járműveken alkalmazott berendezésekkel, továbbá hordozható jelzőeszközökkel, a figyelmeztetések, pedig ugyanilyen figyelmeztető jelekkel.

A jelzés parancs. Parancsot ad a megfigyelésre kötelezett dolgozónak valamely szolgálati ténykedés vagy biztonsági intézkedés azonnali megtételére.

91. A figyelmeztető jelek tájékoztató szerepet töltenek be, vagy valamely szolgálati ténykedésnek később történő végrehajtására hívják fel a megfigyelésükre kötelezett dolgozók figyelmét.

##### **Alkalmazható jelzések, jelzők, jelzőeszközök és figyelmeztető jelek**

92. Az iparvágányokon csak a közforgalmú vasút által rendszeresített látható és hallható jelzéseket, valamint szabványosított jelzőket, jelzőeszközöket és figyelmeztető jeleket szabad alkalmazni.

A fejezetcím megváltozott a Jelzési rendszer helyett Jelzési előírásokra. A fejezet tartalma szélzetcím és a hozzá tartozó előírás törlésre került.

A Jelzést, továbbá figyelmeztetést adó eszközök és berendezések szélzetcímhez tartozó Jelzés és Figyelmeztető jel fogalmak átkerültek a fogalom meghatározások körébe. Az alkalmazható jelzések, jelzők, jelzőeszközök és figyelmeztető jelek, valamint a hozzájuk tartozó előírások azért kerültek törlésre, mert a sajátcélú pályahálózaton nemcsak a közforgalmú vasút által rendszeresített jelzések és jelzők alkalmazhatók.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan adhatók a vasúti jelzések a belső vasútüzemben? 2.1.1.

Mivel adhatók a vasúti jelzések a sajátcélú vasúti pályahálózaton? 2.1.1.

A sajátcélú vasúti pályahálózatok szolgálati utasítás előírásai szerint milyen jelzőket, jelzőeszközöket és figyelmeztető jeleket szabad alkalmazni a sajátcélú vasúti pályahálózaton? 92:

<b>A hallható és a látható jelzések alkalmazása</b>
---

93: 2.1.2. A fényjelzőkkel, valamint a fényvisszaverős kialakítású alakjelzőkkel adott jelzéseket, továbbá a hallható jelzéseket nappal és sötétben azonos módon kell adni.

94: A látható jelzések közül a nappal alkalmazandókat általában virradattól alkonyatig, a sötétben alkalmazandókat, pedig alkonyattól virradatig kell adni. ~~Nappal is a sötétben alkalmazandó látható jelzéseket kell adni: a) az át nem tekinthető alagutakban;~~

Ha a távolbalátás korlátozott nappal is a sötétben alkalmazandó látható jelzéseket kell adni.

A látható jelzések közül törlésre került az át nem tekinthető alagutakban adható jelzésre vonatkozó előírás. Ez azért került törlésre mert a sajátcélú vasúti pályahálózaton, illetve ahová az utasítás hatálya jelenleg kiterjed, ott nincs át nem tekinthető alagút.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mely esetekben kell nappal is a sötétben alkalmazandó látható jelzéseket adni? 2.1.2.

Mikor kell nappal is a sötétben alkalmazandó látható jelzéseket adni? 2.1.2.

A volt 95, 96, 97 pontok: Rálátási távolság, a távolbalátás és a szabadlátás korlátozottsága nincsenek törölve, csak később kerültek (2.1.7., 2.1.8., 2.1.9.) felvétele.

### A jelzésadás ideje, helye, módja

**98- 2.1.3.** A jelzéseket a végrehajtáshoz szükséges időben, az Utasításban meghatározott helyen, módon és egyértelműen kell adni.

**99-** Kézi jelzőeszközzel történő jelzésadáskor a jelzést a test elejével és arccal a mozdonyvezető felé fordulva kell adni. Ettől a szabálytól csak tolatás közben és mozgó járműveken történő jelzésadáskor, továbbá vonatindító jelzőeszközzel történő felhatalmazáskor szabad eltérni, **az Utasításban részletesen szabályozott módon.**

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan kell a jelzéseket adni a belső vasútüzemben? 2.1.3.

### Figyelési kötelezettség

**100- 2.1.4.** A **kiszolgáló vonat közlekedése vagy tolatás közben adott jelzést a jelzésadás helyéig állandóan folyamatosan** figyelni kell, mert a jelzés időközben rendkívüli ok vagy veszélyelhárítás miatt megváltozhat.

A figyelési kötelezettség előírásai kiegészítésre és pontosításra került. Kiegészítés, hogy a jelzést mind a kiszolgáló vonat közlekedése, mind tolatás közben figyelni kell. Pontosítás viszont, hogy nemcsak a jelzésadás helyéig kell állandóan figyelni, hanem folyamatosan kell figyelni a jelzéseket.



## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen mozgás közben adott jelzéseket kell folyamatosan figyelni és miért? 2.1.4.

A figyelési kötelezettség előírásai alapján mely jelzéseket kell folyamatosan figyelni? 2.1.4.

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

**401- 2.1.5.** Egyidőben adott, de eltérő értelmű jelzéseket aggályosnak kell minősíteni és közülük a forgalom biztonsága szempontjából a fontosabbat kell figyelembe venni. **ha-azonban** Ha az eltérő értelmű **egyidejű egyidőben adott** jelzéseket **előírás utasítás** szerint adják, a jelzéseket **ezen fejezetben** az **Utasításban** meghatározott értelemmel kell tudomásul venni.

**402-** Ha valamely jelzés **értelme tekintetében értelmezése során** a legkisebb kétely merül fel, **az alábbiak szerint kell eljárni:**

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

Eljárás eltérő értelmű egyidőben adott jelzések, továbbá kétes értelmű jelzések esetén előírt szabályozásnál pontosítás és kiegészítés történt. Ilyen pontosítás az eltérő értelmű egyidőben adott jelzéseknél, hogy az eltérő értelmű egyidejű jelzések helyett eltérő értelmű egyidőben adott jelzéseket alkalmaz, valamint, ha a jelzéseket előírás szerint adják kifejezés helyett, utasítás szerint adják, akkor azokat nem csak ezen fejezetben, hanem az Utasításban (bármely fejezetében jelzés adásra vonatkozó rendelkezést) meghatározott értelemmel kell tudomásul venni. További kiegészítés a kétes értelmű jelzéseknél, hogy ha a kétes jelzés nem előjelzés, akkor a mozgást a helyzet tisztázásáig meg kell állítani, álló helyzetből nem szabad elindulni előírás vonatkozik mind a kiszolgáló vonat közlekedésére, mind a tolatási mozgásokra egyaránt.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi a teendő, ha az eltérő értelmű egyidőben adott jelzéseket utasítás szerint adják? 2.1.5.

Hogyan kell eljárni, ha valamely jelzés értelmezése során a legkisebb kétely merül fel? 2.1.5.

Mit kell tenni, ha valamely jelzés értelmezése során a legkisebb kétely is felmerül? 2.1.5.

Mit kell tenni, ha valamely előjelzés értelmezése során a legkisebb kétely is felmerül? 2.1.5.

### A jelzőeszközök kéznél tartása

~~103.~~ **2.1.6.** A munkavállalók a napszaknak megfelelő kézi jelzőeszközöket tolatás közben állandóan, **kiszolgáló vonat közlekedése közben szükség esetén** maguknál, közlekedési és tolatási szünetekben pedig könnyen hozzáférhető helyen kötelesek tartani. ~~104.~~ A vasútüzem-vezető és a jelzőeszközt használó vagy tároló **dolgozó munkavállaló** felelős azért, hogy a jelzőeszközök, valamint az azokhoz szükséges anyagok kellő mennyiségben, előírt helyen és használható állapotban mindig rendelkezésre álljanak.

A jelzőeszközök kéznél tartásának előírása kiegészült, hogy nem csak tolatás közben kell a jelzőeszközöket kéznél tartani, hanem a kiszolgáló vonat közlekedése közben szükség esetén is maguknál kell tartani.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hol kötelesek a munkavállalók a napszaknak megfelelő kézi jelzőeszközöket tartani tolatás közben? 2.1.6.

Hol kötelesek tartani a munkavállalók a napszaknak megfelelő kézi jelzőeszközöket kiszolgáló vonat közlekedése közben? 2.1.6.

Hol kötelesek a munkavállalók a napszaknak megfelelő kézi jelzőeszközöket tartani tolatás, vagy kiszolgáló vonat közlekedése közben? 2.1.6.

Hol kell tartaniuk a munkavállalóknak a napszaknak megfelelő kézi jelzőeszközöket közlekedési és tolatás szünetekben? 2.1.6.

**Rálátási távolság  
a távolbalátás és a  
szabadlátás korlátozottsága**

95: 2.1.7. A főjelzők a mozdonyról általában folyamatosan láthatók annyi métertől kezdve, amennyi a tízszeres pályasebesség 1/3-részeivel egyenlő, vagyis  $\frac{v_{\text{pálya}} \cdot 10}{3}$ , de legalább 200 m távolságból.

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

A főjelzőket úgy kell elhelyezni, hogy jelzéseik a mozdonyról, vezérlőkocsiról 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-, gurítás- és váltójelzők, valamint a biztonsági határjelző kivételével – úgy kell elhelyezni, hogy a mozdonyról, vezérlőkocsiról legalább 200 m-től kezdve folyamatosan láthatók legyenek.

A szélzetcímben felsoroltak Rálátási távolság a távolbalátás és a szabadlátás korlátozottsága külön pontokra lettek tagolva. Az első a Rálátási távolság, amelyhez kapcsolódó előírás pontosításra és kiegészítésre került. Az egyik ilyen kiegészítés, hogy az a távolság, amely a vasúti pályára engedélyezett sebességtől függően, a mozdonyról, vezérlőkocsiról a jelző biztonságos megfigyeléséhez szükséges, a másik, hogy nem csak a főjelzőkre, hanem más jelzőkre (pl. Megállj jelző, annak előjelzője stb.) is meghatározza a rálátási távolságot, melyek alól kivételt képeznek a tolatás-, gurítás- váltójelzők, valamint a biztonsági határjelző.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi a Rálátási távolság? 2.1.7.

Hogyan kell a főjelzőket elhelyezni? 2.1.7.

Hogyan kell azokat a jelzőket elhelyezni, amelyek nem tartoznak a főjelző, tolatás-, gurítás-, váltójelző, valamint a biztonsági határjelzők körébe? 2.1.7.

Mely jelzőket kell úgy elhelyezni, hogy jelzéseik a mozdonyról, vezérlőkocsiról 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? 2.1.7.

### Szabادلátás koralózoottsága

**97- 2.1.8.** A szabادلátás akkor koralózoott, ha a napszaknak megfelelő jelzéseket terepviszonyok, építmények (épület, hegy, erdő terepalakulat, növényzet stb.) miatt nem lehet a mezdonyról kiszolgáló vonatról a rálátási távolságból, tolatásnál pedig a mozgás szabályozásához szükséges távolságból folyamatosan látni.

A szabادلátás koralózoottsága előírása pontosításra került, azaz, ha a sajtócélu vasúti pályahálózatot kiszolgáló vonattal szolgálják ki, akkor arról is látni kell a napszaknak megfelelő jelzéseket a rálátási távolságból, nem csak tolatás esetén. Amennyiben ez nem biztosított, akkor a szabادلátást koralózoottnak kell minősíteni.

### ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor koralózoott a szabادلátás? 2.1.8.

Válassza ki, hogy az alábbi esetek közül mikor koralózoott a szabادلátás? 2.1.8.

### Távolbalátás koralózoottsága

**96- 2.1.9.** A távolbalátás akkor koralózoott, ha a napszaknak megfelelő jelzéseket időjárású ok (köd, sűrű-eső sűrű havazás, hófúvás, porfelhő stb.) miatt nem lehet legalább 200 méterről biztosan látni.

### ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Válassza ki a Távolbalátás koralózoottságának helyes fogalom meghatározását? 2.1.9.

Mikor koralózoott a Távolbalátás a belső vasútüzemben? 2.1.9.

## A jelzők csoportosítása

**405. 2.1.10.** Forgalmi szempontból megkülönböztetünk főjelzőket, előjelzőket, **ismétlőjelzőket**, tolatási mozgást szabályozó jelzőket és egyéb jelzőket.

**406. 2.1.10.1.** Aszerint, hogy a jelzők mivel fejezik ki jelzéseiket, megkülönböztetünk fényjelzőket és alakjelzőket.

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

**2.1.10.2.** A jelzők biztosítottságuk szerint lehetnek:

- biztosított jelzők és,
- nem biztosított jelzők.

A jelzők csoportosítása előírás a forgalmi szempontból történő csoportosításnál felsorolás kiegészült az ismétlőjelzővel, továbbá a jelzők biztosítottságuk szerinti csoportosítással.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen jelzőket különböztetünk meg forgalmi szempontból? 2.1.10.

Hogyan csoportosíthatók a jelzők forgalmi szempontból? 2.1.10.

Milyen jelzők lehetnek biztosítottságuk szerint? 2.1.10.2.

## A jelzők, jelzőeszközök helye

**407. 2.1.11.** A jelzők, a jelzőeszközök és a figyelmeztető jelek helyét **az iparvágány**-a **sajátcélú vasúti pályahálózat** létesítését, használatbavételeét 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.**

Új szelzetcímmel felvételre került a jelzők jelzőeszközök helye, illetve a korábbi előírás kiegészítésre került azzal, hogy a jelzőket, jelzőeszközöket és a figyelmeztető jeleket – a menet irányát tekintve – általában a vágány jobb oldalán kell elhelyezni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hol van a jelzők, a jelzőeszközök és a figyelmeztető jelek helye a saját-célú vasúti pályahálózaton? 2.1.11.

Mely szervezeti egység határozza meg a saját-célú vasúti pályahálózaton elhelyezendő jelzők, jelzőeszközök és figyelmeztető jelek helyét? 2.1.11.

### A jelzőárbocok színezése

**408- 2.1.12.** A bejárati és a kijárat jelző árboca vörös-fehér sávozású. A tolatásjelzővel egyesített fény főjelző árboca ~~fehér—vörös~~-vörös-fehér sávozású ~~azonban~~ és a fehér sávot közepén rézsútos irányú keskeny kék sáv szakítja meg (1. ábra). Az ilyen jelzőárboc azt ~~jelenti jelzi~~, hogy a jelző ~~Megállj-jelzése~~ ~~vörös fénye a vonatokra és~~ a tolatási mozgásokra ~~is egyaránt~~ érvényes.

**409- 2.1.12.1.** A biztosított tolatásjelzők árboca ~~fehér—kék-kék-fehér~~ sávozású (3. ábra).

A nem biztosított tolatásjelzők árbocán a kék sávok közepét fehér sávval ~~meg vannak szakítva~~ 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.

Új szélzetcímmel felvételre került a jelzőárbocok színezése, és az ide kapcsolódó előírások több ponton kiegészítésre kerültek. A jelzőárbocok színezése nem csak a tolatással kapcsolatos jelzőárbocokat tartalmazza, hanem a bejárati és kijárat jelzők árbocának színezését is. További új előírás a biztosított és nem biztosított tolatásjelzők megjelölésére vonatkozó szabály.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen sávozású a bejárati és kijárat jelző árboca? 2.1.12.

Mely jelzők árboc színezése a vörös-fehér sávozás? 2.1.12.

Hogyan van színezve a sajátcélú vasúti pályahálózat bejárati jelzőjének jelző árboca? 2.1.12.

Mit jelez a sajátcélú vasúti pályahálózat tolatásjelzővel egyesített fény főjelzőjének jelző árboca? 2.1.12.

Milyen sávozású a biztosított tolatásjelzők árboca? 2.1.12.1.

Hogyan kell megjelölni a biztosított tolatásjelzőket? 2.1.12.1.

Hogyan kell a sajátcélú vasúti pályahálózaton megjelölni a nem biztosított tolatásjelzőket? 2.1.12.1.

### Világítás

~~440:~~ **2.1.13.** A tolatásjelzők és a jelzőeszközök lámpáit sötétben, – ha a távolbalátás korlátozott, nappal is – csak a tolatás előtt kell kivilágítani, s ha **legalább 3 óras** tolatási szünet alakul ki: a lámpákat el szabad oltani, de a jelzőket, – ha szükséges – a kellő időben ismét ki kell világítani. A kézi jelzőeszközök lámpáit **három óránál rövidebb tolatási szünet esetén is elolthatók csak a** tolatás idejére kell kivilágítani.

~~441:~~ **2.1.13.1.** A **lámpák-jelzők** kivilágítását a helyzetnek megfelelően – a kiszolgáló állomással **főnökövel** történő egyeztetés után – a vasútüzem-vezető a **KSZU-ban** szabályozza.

~~442:~~ **2.1.13.2.** Az alakjelzőkön lévő valamennyi lámpát az előírt időben **meg kell gyújtani: biztosítani kell a lámpák azonos fényerejét** ki kell világítani.

~~443:~~ **2.1.13.3.** A jelzők a jelzőeszközök kivilágításáért a vasútüzem-vezető által kijelölt **dolgozó munkavállaló** a felelős.

A világításra vonatkozó szabályozás több ponton módosításra került. A tolatási szünetekben nemcsak akkor lehet a világítást lekapcsolni, ha legalább 3 óras tolatási szünet alakul ki, hanem ennél rövidebb tartamú tolatási szünetekben is lekapcsolhatók. További módosítás, hogy a kézi jelzőeszközök lámpáit sem csak akkor szabad eloltani, ha a tolatási szünet legalább három óra, hanem annál rövidebb időtartam esetén is. Ennek értelmében a szabályozás úgy módosult, hogy a kézi jelzőeszközök lámpáit csak a tolatás idejére kell kivilágítani. Módosult, hogy a lámpák helyett a jelzők kivilágítását nem a kiszolgáló állomás főnökövel, hanem a kiszolgáló állomással kell egyeztetni, melyet az egyeztetés után a vasútüzem-vezetőnek a KSZU-ban kell szabályozni. Az alakjelzők lám-

páinak kivilágításakor a módosított szabályozás után nem kell az azonos fényerőt biztosítani, csak annyi a feladat hogy az, az előírt időben legyen kivilágítva.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor kell a tolatásjelzők és a jelzőeszközök lámpáit kivilágítani? 2.1.13.

Mikor kell a kézi jelzőeszközök lámpáit kivilágítani a belső vasútüzemben? 2.1.13.

Milyen esetben szabad a tolatásjelzők lámpáit eloltani a belső vasútüzemben? 2.1.13.

Hol és ki szabályozza a tolatásjelzők kivilágítását a sajátcélú vasúti pályahálózaton? 2.1.13.1.

Ki a felelős sajátcélú vasúti pályahálózaton a jelzők, jelzőeszközök kivilágításáért? 2.1.13.3.

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

#### **Tolatási mozgást szabályozó jelzők**

**114. 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 sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonatok közlekedésének szabályozásán kívül a tolatási mozgásokra is érvényes jelzéseket adnak.

**117. A biztosított** Valamennyi tolatásjelzővel egyesített fény főjelző vörös fénye a jelzőn túli vágányrészen megtiltja a kiszolgáló vonatok közlekedését és a tolatási mozgásokat is.



**2.2.2.1.** A főlapon lévő, kiszolgáló vonatok közlekedését engedélyező jelzések a tolató egységek részére „Tilos a tolatás!„ parancsot adnak.

**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.** A fény főjelző-Tolatásjelzővel egyesített fény főjelző tolatási mozgásokra vonatkozó jelzései:

**2.2.2.3.1. Tilos a tolatás!**

Egy vörös fény a főlapon (1. ábra).

**2.2.2.3.2. Szabad a tolatás.**

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

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



1. ábra



2. ábra

Új alfejezet cím a Tolatási mozgást szabályozó jelzők csoportosítása, alkalmazása és a velük adott jelzésekre vonatkozó általános rendelkezések. Új szelzett címmel került felvételre a tolatásjelzővel egyesített fény főjelzők alkalmazása és az ahhoz kapcsolódó szabályozás. Ezen szabályok közé tartozik, hogy a tolatásjelzővel egyesített fény főjelzők a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonatok közlekedésének szabályozásán kívül a tolatási mozgásokra is érvényes jelzéseket adnak. Az újonnan felvett szabályok közé tartozik az is, hogy a főlapon lévő, kiszolgáló vonatok közlekedését engedélyező jelzések, a tolató egysé-

gek részére „Tilos a tolatás!„ parancsot adnak, valamint a tolatásjelzővel egyesített fény főjelzők „Tilos a tolatás!„ jelzése azt jelzi, hogy az engedélyezett tolatás a jelzőig, a „Szabad a tolatás„ jelzése pedig azt, hogy az engedélyezett tolatás a jelzőn túli vágányrészben is végezhető.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen tolatási mozgást szabályozó jelzők lehetnek rendeltetésük szerint? 2.2.1.

Rendeltetésük szerint milyen tolatási mozgást szabályozó jelzők lehetnek? 2.2.1.

Milyen mozgásokra adnak érvényes jelzéseket a tolatásjelzővel egyesített fény főjelzők? 2.2.2.

A tolatásjelzővel egyesített fény főjelző vörös fénye hol tiltja meg a kiszolgáló vonatok közlekedését? 2.2.2.

Milyen parancsot ad a tolató egységek részére a tolatásjelzővel egyesített fény főjelző kiszolgáló vonatok közlekedését engedélyező jelzése? 2.2.2.1.

Mit jelez a tolatásjelzővel egyesített fény főjelző „Tilos a tolatás!„ jelzése? 2.2.2.2.

Mit jelez a tolatásjelzővel egyesített fény főjelző „Szabad a tolatás„ jelzése? 2.2.2.2.

Milyen jelzési képpel mutatja a tolatásjelzővel egyesített fény főjelző a „Tilos a tolatás„ jelzést? 2.2.2.3.1.

Hogyan jelzi a tolatásjelzővel egyesített fény főjelző a „Szabad a tolatás„ jelzést? 2.2.2.3.2.

Mit jelent a kiszolgáló vonatok részére, ha a tolatásjelzővel egyesített fény főjelző fölúján egy fény sem világít? 2.2.2.3.2.

### **Tolatásjelzők**

**445- 2.2.3.** A tolatásjelzők jelzést adó szerkezetük (kialakításuk) és biztonságuk szerint csoportosíthatók.

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

- fényjelzők és
- alakjelzők.

A fény tolatásjelzőknek lehet van árbocos és törpe változata is.

**2.2.3.2. A tolatásjelzők biztosítottságuk szerint lehetnek:**

- biztosítottak és
- nem biztosítottak.

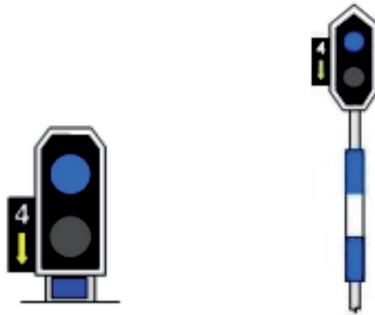
Az alak tolatásjelzők nem biztosítottak.

416. A tolatási mozgást szabályozó jelzők kezelésére vonatkozó részletes rendelkezéseket a végrehajtási utasítás tartalmazza.

418. Biztosított tolatásjelzők olyan helyeken vannak, ahol a biztosítóberendezés lezárt vágányúton történő tolatást tesz lehetővé.

Törpe tolatásjelzőkkel felszerelt helyeken nincsenek váltójelzők olyan váltók mellett, amelyeken a tolatás lezárt váltókon át történik.

418. **2.2.3.3.** A törpe biztosított tolatásjelzők jelzőlapját esetenként lefelé mutató, fényvisszaverős kialakítású, citromsárga nyíllal ellátott tábla van egészítheti ki, amely arra hívja fel a tolatószemélyzet figyelmét részére azt jelzi, hogy a törpe tolatásjelző „Tilos a tolatás!” jelzése esetén nem szabad a törpe tolatásjelzőig felhúzni. A megközelítés távolságát méterben a nyíl fölötti arab szám tüneti fel.



3. ábra

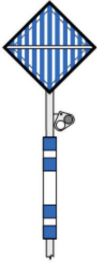
419. A tolatásjelzők az iparvágányt kiszolgáló menetek kivételével nem adnak engedélyt a tolatás megkezdésére, illetve nem tiltják meg a folyó tolatást. Jelzéseikkel csak azt jelzik, hogy az V. fejezetben szabályozott módon engedélyezett tolatás a tolatásjelzőig — kivéve a hídmérlegjelző helyett alkalmazott fény tolatásjelzőt (138-141. pont) — vagy pedig a jelzőn túli vágányrészen is végezhető.

## 2.2.3.4. A tolatásjelzők jelzései:

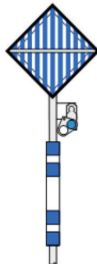
### 2.2.3.4.1. Tilos a tolatás!

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

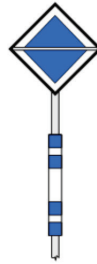
120. A tolatásjelző „Tilos a tolatás!” jelzése azt jelzi, hogy az engedélyezett tolatás csak a tolatásjelzőig végezhető.



4. ábra



5. ábra



6. ábra



7. ábra



8. ábra

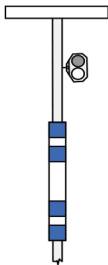
### 2.2.3.4.2. Szabad a tolatás!

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

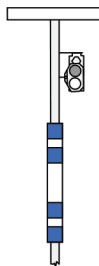
120. Szabad a tolatás — jelzés pedig azt jelzi, hogy az engedélyezett tolatás a jelzőn túli vágányrészein is végezhető.

A tolatásjelzők „Szabad a tolatás” jelzése engedélyezi:

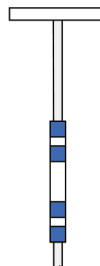
- a tolatási mozgást a tolatásjelzőn túli vágányszakaszon is, jelen utasításban előírt feltételek mellett,
- a iparvágányt saját célú vasúti pályahálózat kiszolgáló menet közlekedését,
- a vasúti hídjárműmérlegen alkalmazott tolatásjelzőn, a vasúti járműmérlegre történő ráhaladást.



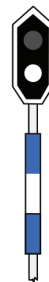
9. ábra



10. ábra



11. ábra



12. ábra



13. ábra

A tolatásjelzők és az azokra vonatkozó előírások is önálló szélzetcímet kaptak. A tolatásjelzőkre vonatkozó előírások több pontban kiegészítésre, módosításra, illetve törlésre kerültek. Kiegészítés, hogy a tolatásjelzők jelzést adó szerkezetük (kialakításuk) és biztosítottságuk szerint csoportosíthatók. Módosítás, hogy nem csak a törpe, hanem az árbocos biztosított tolatásjelző jelzőlapját is ki lehet egészíteni a lefelé mutató, fényvisszaverős kialakítású, citromsárga nyilat tartalmazó táblával. Törlésre került „a tolatási mozgást szabályozó jelzők kezelésére vonatkozó részletes rendelkezéseket a végrehajtási utasítás tartalmazza” szabály, valamint a tolatásjelzők az iparvágányt kiszolgáló menetek kivételével nem adnak engedélyt a tolatás megkezdésére vonatkozó előírások.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan csoportosíthatók a tolatásjelzők? 2.2.3.

Milyen tolatásjelzők lehetnek jelzést adó szerkezetük szerint? 2.2.3.1.

Milyenek lehetnek a tolatásjelzők biztosítottságuk szerint? 2.2.3.2.

Biztosítottságuk szerint milyenek lehetnek az alak tolatásjelzők? 2.2.3.2.

Mely jelzők jelzőlapját egészítheti ki a lefelé mutató, fényvisszaverős kialakítású, citromsárga nyíllal ellátott tábla? 2.2.3.3.

Milyen tábla egészítheti ki a biztosított tolatásjelzők jelzőlapját? 2.2.3.3.

Mit jelez a tolatószemélyzet részére a tolatásjelzők jelzőlapját kiegészítő, lefelé mutató, fényvisszaverős kialakítású, citromsárga nyíllal ellátott tábla? 2.2.3.3.

Mire hívja fel a a tolatószemélyzet figyelmét a tolatásjelzők jelzőlapját kiegészítő, lefelé mutató, fényvisszaverős kialakítású, citromsárga nyíllal ellátott tábla? 2.2.3.3.

Hogyan jelzi a tolatásjelző a „Tilos a tolatás!” jelzést? 2.2.3.4.1.

Mi a jelzési képe a tolatásjelzőnek, ha „Szabad a tolatás!” jelzést ad? 2.2.3.4.2.

Mit engedélyez a tolatásjelző „Szabad a tolatás!” jelzése? 2.2.3.4.2.

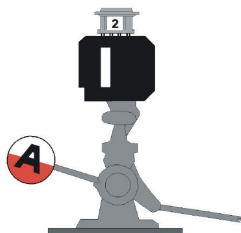
## 2.3. Váltójelzők és jelzéseik

### Váltójelzők csoportosítása és alkalmazása

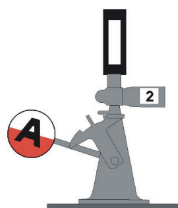
2.3.1. A váltók állásának (terelési irányának) jelzésére váltójelző alkalmazható.

2.3.1.1. A váltójelző lehet:

- ábralemezes (14. sz. ábra) és
- forgólapos (15. sz. ábra) kialakítású.



14. ábra



15. ábra

129. A váltójelzőnek van kivilágítható, ki nem világítható és fényvisszaverő változata. Fényvisszaverővel ellátott váltók az igazgatóság által kijelölt iparvágányokon vannak.

2.3.1.2. Az ábralemezes váltójelzőnek van kivilágítható (16. ábra) és fényvisszaverős kialakítású változata.



16. ábra

130. A ki nem világítható váltójelző fekete jelzőlapján a váltó állásának megfelelő jelzés fehér képe látható (18-20. ábrák).

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



17. ábra

18. ábra

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

A rugós váltó váltójelzője fényvisszaverős kialakítású.

Új alfejezet cím került felvételre a Váltójelzők és jelzéseik címmel. Új szélzett címmel felvételre került a váltójelzők csoportosítása és alkalmazása. A váltójelzők csoportosítása és alkalmazásának előírása kiegészítésre módosításra és egyes pontjai törlésre kerültek. Kiegészítés, hogy a váltók állásának (terelési irányának) jelzésére váltójelző alkalmazható, az alkalmazásuk során milyen kialakítású váltójelzők (ábralemez, forgólapos) lehetnek és, hogy a váltójelzőket a helyi viszonyoktól függően ki kell világítani, vagy fényvisszaverős kivitelben kell készíteni. Törlésre került, hogy a ki nem világítható váltójelző fekete jelzőlapján a váltó állásának megfelelő jelzés fehér képe látható.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit alkalmazhatnak a váltók állásának (terelési irányának) jelzésére?  
2.3.1.

Milyen kialakítású lehet a váltójelző? 2.3.1.1.

Az alábbiak közül melyik váltójelzőnek van kivilágítható változata?  
2.3.1.2.

Milyen kialakítású a rugós váltó váltójelzője? 2.3.1.4.

### 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 fényvisszaverős kialakítású is lehet. A fényvisszaverős kialakítású váltójelzős váltóknál, fényvisszaverős kialakítású váltószámozást kell alkalmazni.

**2.3.2.5.** A váltószámozás feltüntetésének módjai:

- váltójelzővel rendelkező váltónál a váltójelzőn,
- váltójelző nélküli, váltóállító állvánnyal rendelkező váltónál a váltóállványon,
- váltójelző, illetve váltóállító állvány nélküli egyszerű váltónál a váltójelző helyén, átszelési váltónál az állítókészüléken vagy annak helyén.

Új szelzetcímmel került felvételre a váltók számozása. A számozásra vonatkozóan a MÁV Műszaki és üzemi szabályzatából felvételre került valamennyi olyan előírás, amely a sajátcélú vasúti pályahálózat területén lévő váltókra, vagy a csatlakozó,- összekötő vágányokban lévő váltókra vonatkozhat.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan kell számozni a váltókat a sajátcélú vasúti pályahálózaton?  
2.3.2.1.

Mi jelzi az átszelésiváltók váltószámozás kezdete és vége felé eső végét a sajátcélú vasúti pályahálózaton? 2.3.2.2.

Mivel és hol kell jelezni az átszelésiváltók váltószámozás kezdete felé eső végét a sajátcélú vasúti pályahálózaton? 2.3.2.2.

Hogyan kell jelezni az átszelésiváltók váltószámozás vége felé eső végét a sajátcélú vasúti pályahálózaton? 2.3.2.2.

Hogyan kell számozni a csatlakozó vasúti pályából kiágazó sajátcélú vasúti pályahálózat vagy sajátcélú vasúti pályahálózat összekötő vágány kiágazási váltóit? 2.3.2.3.

Milyen váltószámozást kell alkalmazni a sajátcélú vasúti pályahálózat összekötő vágány kiágazási váltója után lévő váltókon? 2.3.2.3.

Milyen váltószámozást kell alkalmazni a fényvisszaverős kialakítású váltójelzős váltóknál? 2.3.2.4.

Hogyan kell a váltószámozást feltüntetni a váltójelzővel rendelkező váltónál? 2.3.2.5.

Mikor kell a váltószámozást a váltóállványon feltüntetni? 2.3.2.5.

Milyen módon kell a váltószámozást feltüntetni a váltójelző, illetve váltóállító állvány nélküli váltónál? 2.3.2.5.



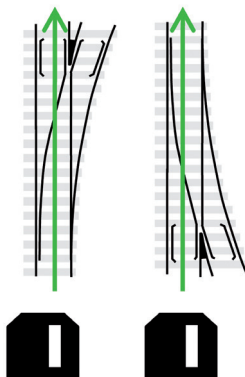
## A váltójelzők jelzései

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

### 423- 2.3.3.1. Az egyszerű váltó jelzései:

**2.3.3.1.1.** A váltó csúccsal és gyökkel szemben haladó menet részére **egyaránt is** egyenes irányban áll.

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



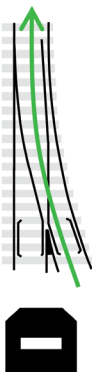
19. ábra

**2.3.3.1.2.** A váltó csúccsal szemben haladó menet részére kitérő irányban áll. Fekete mezőben **tej**fehér nyíl, melynek hegye a kitérés irányát jelzi (20. ábra).



20. ábra

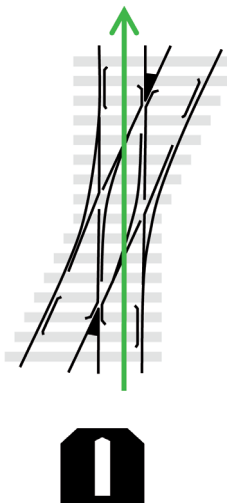
**2.3.3.1.3.** A váltó gyökkel szemben haladó menet részére kitérő irányban áll. Fekete mezőben vízszintes helyzetű **tej**fehér téglalap (21. ábra).



21. ábra

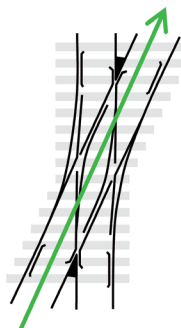
**124. 2.3.3.2.** Átszelési váltók jelzései:

**2.3.3.2.1.** A váltó **főirányból**, főirányba áll. Fekete mezőben, felső részén csúcsban végződő, függőleges helyzetű **tej**fehér téglalap (22. ábra).



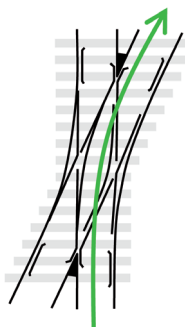
22. ábra

**2.3.3.2.2.** A váltó mellékirányból, mellékirányba áll.  
Fekete mezőben felső részén csúcsban végződő, ferde helyzetű tejfehér téglalap (23. ábra).



23. ábra

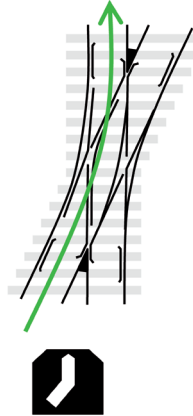
**2.3.3.2.3.** A váltó főirányból, mellékirányba áll.  
Fekete mezőben felső részén csúcsban végződő, közepén megtört tejfehér téglalap (24. ábra). A jelzési kép függőleges része a főirányt, rézsútos része a mellékirányt jelzi.



24. ábra

**2.3.3.2.4.** A váltó mellékirányból, főirányba áll.

Fekete mezőben felső részén csúcspan végződő, közepén megtört tejszerű téglalap (25. ábra). A jelzési kép függőleges része a főirányt, rézsútos része a mellékirányt jelzi.



25. ábra

**125. 2.3.3.3.** Az egyszerű váltó jelzője azt jelzi, hogy a váltó a haladó járművet vagy kiszolgáló vonatot (menetet) az egyenes, illetve a kitérő irányba fogja vezetni.

**126. 2.3.3.4.** Egyes egyszerű íves váltóknak nincsen egyenes irányuk. Ezek a váltók mind a két állásban terelnek. Egyszerű íves váltók jelzője akkor jelez egyenes irányt, ha a váltó a forgalombiztonság szempontjából a fontosabb irányba áll.

**127. 2.3.3.5.** Anyavágányban (líravágányban) fekvő egyszerű váltó akkor jelez egyenes irányt, ha a váltó az anyavágányra vezet. (Anyavágány az átmenő fővágányhoz oldalról csatlakozó vágány, amelyből több vágány ágazik ki.)

**128. 2.3.3.6.** Az átszelési váltóknál az átmenő fővágányt, Az átmenő fővágányban fekvő átszelési váltóknál az átmenő fővágány irányával megegyező és ezzel párhuzamos irány a főirány, ezt az irányt rézsútosan keresztező másik egyenes irány a mellékiránynak kell minősíteni. Az átmenő fővágánnyal nem párhuzamos vágánycsoportban fekvő átszelési

váltóknál azt az irányt kell főiránynak **minősíteni tekinteni**, amelyik a két vágánycsoportot összekötő vágány egyenes folytatását képezi, vagy ezzel párhuzamos.

A váltójelzők jelzéseinél egy két pontosítás, illetve néhány meghatározás törlésre került. Ilyen pontosítás, hogy a váltójelzőn nem tejfehér, hanem fehér a téglalap, vagy a nyíl, illetve hogy az átszelési váltó jelzési képe nem a váltó mellékirányba áll, hanem a váltó mellékirányból, mellékirányba áll. Törlésre került „Az anyavágány az átmenő fővágányhoz oldalról csatlakozó vágány, amelyből több vágány ágazik ki” szövegrész, mivel a fogalom meghatározások körében már szabályozva van.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan jelzi az egyszerű váltó váltójelzője, hogy a váltó csúccsal és gyökkel szemben haladó menet részére is egyenes irányban áll? 2.3.3.1.1.

Milyen állásban áll az egyszerű váltó, ha a váltójezőn Fekete mezőben fehér nyíl látható? 2.3.3.1.2.

Mit jelent, ha az egyszerű váltó váltójezőjén Fekete mezőben vízszintes helyzetű fehér téglalap látható? 2.3.3.1.3.

Hogyan jelzi az átszelési váltó váltójelzője, hogy a váltó főirányból, főirányba áll? 2.3.3.2.1.

Milyen állásban áll az átszelési váltó, ha a váltójezőn Fekete mezőben felső részén csúcsban végződő, ferde helyzetű fehér téglalap látható? 2.3.3.2.3.

Milyen állásban áll az átszelési váltó, ha a váltójezőn Fekete mezőben felső részén csúcsban végződő, közepén megtört fehér téglalap látható? 2.3.3.2.3.

Hogyan jelzi az átszelési váltó váltójelzője, hogy a váltó mellékirányból, főirányba áll? 2.3.3.2.4.

Mit jelent, ha az átszelési váltó váltójezőjén fekete mezőben vízszintes helyzetű fehér téglalap látható? 2.3.3.2.4.

Mit jelez az egyszerű váltó váltójezője? 2.3.3.3.

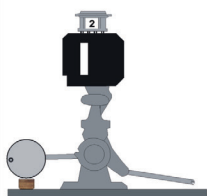
Melyik irányt kell főiránynak tekinteni az átmenő fővágánnyal nem párhuzamos vágánycsoportban fekvő átszelési váltóknál? 2.3.3.6.

## A váltók kézi állítókészüléke

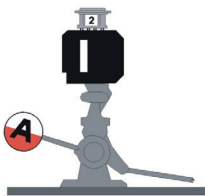
**2.3.4.** A váltók kézi állítókészülékének (ellensúlyának) színezés szerinti csoportosítása:

~~131-~~ **2.3.4.1.** A központi állítású váltók kézi állító készüléke (ellensúly) – ha van – szürke színű (26. ábra).

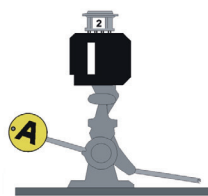
~~132-~~ **2.3.4.2.** A helyszíni állítású váltók kézi állító készüléke (ellensúly) fehér-vörös színezésű. Ha az ellensúly fehér színű része felül ~~helyezkedik-el~~ van, akkor a váltó egyenes (27. ábra), ha alul van, akkor a váltó kitérő irányba áll.



26. ábra



27. ábra



28. ábra

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

~~133-~~ **2.3.4.4.** A helyszíni állítású és a rugós váltók kézi állító készülékének (ellensúlyának) mindkét oldalán fekete nagy „A” betű van. Az ~~rendes-álló~~ helyzetű „A” betű a váltók szabványos állását jelzi.

A váltók kézi állítókészüléke is új szelzetcímmel került felvételle. Kiegészítésre került, hogy a váltók kézi állítókészülékére vonatkozó előírásokat színezésük szerinti csoportosításban szabályozza, valamint új meghatározásként írja elő a rugós váltók kézi állítókészülékére (ellensúly) vonatkozóan, hogy az sárga színű, melynek helyzete mindig a váltójelző, és nem a váltó állásának felel meg. További kiegészítés, hogy a váltók szabványos állását jelölő „A” betű nemcsak a helyszíni állítású váltó, hanem a rugós váltók kézi állítókészülékén is megtalálható és, hogy az „A” betű nem rendes helyzetben, hanem álló helyzetben jelzi a váltók szabványos állását.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen színű a központi állítású váltók kézi állító készüléke? 2.3.4.1.

Ha a központi állítású váltónak van kézi állító készüléke, akkor milyen színű az? 2.3.4.1.

Milyen színű a helyszíni állítású váltók kézi állító készüléke? 2.3.4.2.

Milyen irányban áll a helyszíni állítású váltó, ha az ellensúly fehér színű része felül van? 2.3.4.2.

Hogyan jelzi a helyszíni állítású váltó kézi állító készüléke, hogy a váltó kitérő irányba áll? 2.3.4.2.

Milyen színű a rugós váltók kézi állító készüléke? 2.3.4.3.

Milyen állásnak felel meg a rugós váltók kézi állító készülékének helyzete? 2.3.4.3.

Mely váltók kézi állító készülékén van fekete nagy „A” betű? 2.3.4.4.

Mit jelez a váltók kézi állító készülékén lévő, álló helyzetű fekete nagy „A” betű? 2.3.4.4.

Hogyan jelzi a váltók kézi állító készülékén lévő fekete nagy „A” betű, hogy a váltó szabványos állásban van? 2.3.4.4.

## 2.4. A Vágányzáró-jelző és jelzései

~~134.~~ **2.4.1.** A Vágányzáró-jelző **szükség** esetén mindkét irány felé jelzést adó, helyhez kötött jelző, **melynek van kivilágítható és fényvisszaverős kialakítású változata is.**

**2.4.2.** Alkalmazása **mezdonnyfordító** fordítókorongokon, tolópadokon kötelező.

**2.4.3.** Kisiklasztó saruk, zártuskók és vágányzáró sorompók mellett, továbbá csonkavágányok végén csak akkor kell **vágányzárójelzőt** alkalmazni, ha **felsorolt helyek azok** felé sötétben tolatás történik, **de és** a tér nincs kellően megvilágítva **és emiatt a vágány vége, a kisiklasztó saru stb. kellő távolságból nem látható.**

~~135.~~ **A jelzőt sötétben ki kell világítani. A fényvisszaverővel ellátott vágányzáró-jelzőt sötétben nem kell kivilágítani.**

**136. 2.4.4. A Vágányzáró-jelző jelzései a-következők:**

**a) 2.4.4.1. Megállj!**

Feketeszegélyes kör alakú fehér mezőben vízszintes fekete sáv **szükség-szerint az-egyik-vagy-mind-a-két-irány-felé** (29. ábra)



29. ábra



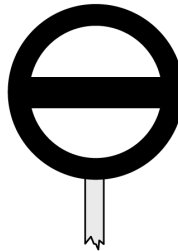
30. ábra

**b) 2.4.4.2. Szabad**

Fekete mezőben függőleges ~~tej~~fehér téglalap **mind-a-két-irány-felé** (30. ábra).

**137. 2.4.4.3. A Vágányzáró-jelző „Szabad” jelzése** azt jelzi, hogy a fedezett helyen el szabad haladni, mert a fordítókörongot, a tolópadot a menet **részére** megfelelő helyzetben rögzítették, illetve a kisiklasztó sarut, a zártuskót, a vágányzáró sorompót a vágányról eltávolították.

**2.4.4.4. Csonkavágányok végén a vágányzáró-jelzőnek csak a „Megállj!” jelzést adó változata van (31. ábra).**



31. ábra

A Vágányzáró-jelző és jelzéseinek szabályozásainál egy két pontosítás és kiegészítés történt. A Vágányzáró-jelzőt nemcsak a mozdonyfordítókörongon, hanem valamennyi fordítókörongon kötelező alkalmazni. Kiegészítés, hogy a csonkavágányok végén a vágányzáró-jelzőnek csak a „Megállj!” jelzést adó változata van.

**ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Milyen jelző a Vágányzáró-jelző? 2.4.1.

Hol kötelező Vágányzáró-jelzőt alkalmazni a sajátcélu vasúti pályahálózaton? 2.4.2.



Mikor kell Vágányzáró-jelzőt alkalmazni a sajátcélú vasúti pályahálózaton lévő kisiklasztó saruk mellett, vagy csonkavágányok végén? 2.4.3.

Hogyan jelzi a Vágányzáró-jelző a Megállj! jelzést? 2.4.4.1.

Milyen jelzési kép látható, ha a Vágányzáró-jelző a Szabad! jelzést mutat? 2.4.4.2.

Mit jelez a Vágányzáró-jelző a Szabad! jelzése? 2.4.4.3.

Milyen jelzést adó változata van a csonkavágányok végén alkalmazott Vágányzáró-jelzőnek? 2.4.4.4.

Hol alkalmaznak csak Megállj! jelzést adó Vágányzáró-jelzőt? 2.4.4.4.

## 2.5. Vasúti járműmérleg-jelző

**138: 2.5.1.** A vasúti járműmérleg-jelző mind a két irány felé jelzést adó alakjelző. Azt jelzi, hogy rá szabad-e haladni a mérlegre, illetve szabad-e rajta mozgást végezni vagy sem.

**2.5.2. Vasúti járműmérleg-jelző jelzései a következők:**

### a) 2.5.2.2. Megállj!

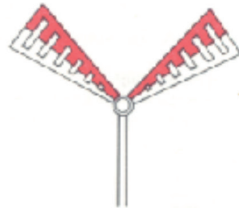
Nappal és sötétben egyaránt egy jelzőkar az árboctól jobbra, egy pedig balra vízszintesen (32. ábra).

### b) 2.5.2.3. Szabad

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



32. ábra



33. ábra

**139: 2.5.2.4.** A jelzőt sötétben szükség esetén meg kell világítani.

**140: 2.5.2.5.** A vasúti járműmérlegen történő tolatási mozgások szabályozására alkalmazható alkalmazott fény tolatásjelző is, amely ugyancsak azt jelzi, hogy rá szabad-e haladni a mérlegre, illetőleg szabad-e rajta

~~mozgást végezni vagy sem.~~ mindkét irány felé ad jelzést, melynek fehér fénye azt jelzi, hogy a vasúti járműmérlegre rá szabad haladni, kék fénye pedig azt, hogy nem.

~~141. A mérlegjelző és a helyette alkalmazott tolatásjelző a mérleggel szerkezeti függésben van. Szabványos állásuk a Szabad-, illetve Szabad a tolatás-jelzés.~~

A vasúti járműmérleg-jelző szabályozásainál pontosítás, hogy nem a mérlegen történő mozgást szabályozza, hanem a vasúti járműmérlegen való mozgást. A régi 141. pont „A mérlegjelző és a helyette alkalmazott tolatásjelző a mérleggel szerkezeti függésben van. Szabványos állásuk a Szabad-, illetve Szabad a tolatás-jelzés” törlésre került, mert eddig sem volt valamennyi mérleg jelző szerkezeti függésben magával a mérleggel és a mérlegre való ráhaladás engedélyezése már a vasúti járműmérleg jelzési képével kifejezésre kerül. A szabványos állásokra vonatkozó előírás törlése döntési lehetőséget biztosít a sajátcélú vasúti pályahálózat használónak, hogy a jelző melyik állásában legyen szabványos állásban.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit jelez a Vasúti járműmérleg-jelző? 2.5.1.

Milyen jelzései vannak a sajátcélú vasúti pályahálózaton alkalmazott alak Vasúti járműmérleg-jelzőnek? 2.5.2.

Hogyan jelzi az alak Vasúti járműmérleg-jelző a Megállj! jelzést? 2.5.2.2.

Milyen jelzést ad az alak Vasúti járműmérleg-jelző, ha sötétben egy jelzőkar az árboctól jobbra, egy pedig balra rézsútosan fölfelé áll? 2.5.2.3.

Hogyan jelzi az alak Vasúti járműmérleg-jelző a Szabad jelzést nappal? 2.5.2.3.

Mit jelent a Vasúti járműmérlegen történő tolatási mozgások szabályozására alkalmazott fény tolatásjelző fehér fénye? 2.5.2.5.

Hogyan jelzi a Vasúti járműmérlegen történő tolatási mozgások szabályozására alkalmazott fény tolatásjelző, hogy a vasúti járműmérlegre nem szabad ráhaladni? 2.5.2.5.

## 2.6. Megállás helyének megjelölése

### A Megállás helye-jelző

#### 142. 2.6.1. A megállás helye-jelző jelzése:

##### a) Megállj!

Négyszögletes fekete tárcsán ~~te~~fehér nagy Á betű (34. ábra).

143. A Megállás helye-jelző általában helyhez kötött, de van hordozható változata is. ~~Van kivilágítható és ki nem világítható változata. Alkalmazását és kivilágítását az igazgatóság rendeli el.~~

A jelző ~~fényviszaverővel ellátott kivitelben is készül~~ fényviszaverős kialakítású.



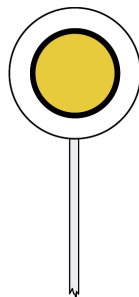
34. ábra

#### 144. 2.6.1.2. Megállás helye-jelzőt kell alkalmazni:

- a) ~~iparvágányokon, vontatóvágányokon és iparvágány-összekötő vágányokon olyan útátjárók előtt, ahol a kiszolgáló menetet az útátjáró előtt a jelzőről leszállása miatt – a fedezés, illetve a helyből kezelt sorompó lezárása végett – meg kell állítani~~ saját célú vasúti pályahálózatokon, csatlakozó, összekötő vasúti pályán a fedezendő útátjárók előtt az útátjárót fedező dolgozó leszállása céljából,
- b) ~~a kiszolgáló menet megállításának biztosítása céljából~~ ipartelepek zárt kapui és az igazgatóság által kijelölt egyéb más fedezendő pont előtt is ipartelepek kapuja előtt a kapu nyitása vagy más fedezendő pont előtt fedezés céljából,
- a) ~~fénysorompóval felszerelt nyíltvonali útátjáró előtt azon vágány mellett – az útátjáró fedezése vagy a fénysorompó kezelése céljából, – amelyen a vágányzár idejére a vonatérzékelést kikapcsolták.~~

2.6.1.3. A Megállás helye-jelzőt ~~az útátjáró, illetve az ipartelep kapuja, vagy más~~ a fedezendő pont előtt ~~100 m-re~~ 20 méterre kell felállítani. ~~s~~ ~~előtte a vonalra érvényes általános fékúttávolságban~~ A 2.6.1.2. pont a), b), c) alpontjaiban felsorolt esetekben alkalmazott Megállás-helye jelző előtt 200 méter távolságra a Megállj-jelző előjelzőjét kell elhelyezni (35. ábra).

~~Az előírt távolság hiánya esetén a két jelző alkalmazását és kivilágítását az igazgatóság rendeli el. Az útátjárók előtt ilyenkor nem kell útátjárójelzőt alkalmazni.~~



35. ábra

## 2.6.1.4. A Megállj-jelző előjelzőjének jelzése:

### 2.6.1.4.1. Fékezést megkezdeni! A fékút végén Megállj! jelzés van.

**2.6.1.4.2.** A Megállás helye-jelző előtt a kiszolgáló vonattal (menettel), járművekkel meg kell állni. Megállás után csak akkor szabad elindulni, ha a fedezendő pontot fedezték, az ipartelep kapuját kinyitották, a fény-sorompót kezelték és engedélyt adtak az el-, illetve áthaladásra. A mozdonyvezető a sebességet a ~~Megállás helye-Megállj!~~ jelző előjelzőjétől úgy köteles szabályozni, hogy a Megállás helye-jelző előtt meg tudjon állni.

Tolt vonatnál (menetnél) a menet ~~élén lévő kocsirendező-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 ~~kocsirendező jelzést adó munkavállaló~~ úgy köteles továbbítani, hogy azokat a mozdony személyzet ~~okvetlenül-késéget kizáróan~~ láthassa.

~~Légfékezéssel történő tolatásnál a kocsirendezők szükség esetén a vészfékváltó meghúzásával is kötelesek a megállást biztosítani.~~

Új alfejezet cím került felvételre a Megállás helyének megjelölése címmel. A Megállás helyének megjelölésére alkalmazott jelzőre vonatkozó előírások kiegészítésre több pontja módosításra, illetve törlésre került. Új pontként került felvételre, hogy a fény-sorompóval felszerelt nyíltvonali útátjáró előtt azon vágány mellett is alkalmazni kell, amelyen a vágányzár idejére a vonatérzékelést kikapcsolták. Módosítás, hogy a Megállás helye-jelző nem mindig, hanem általában helyhezkött jelző és, hogy a továbbiakban csak fényvisszaverős kialakítású lehet. További módosítás, hogy a Megállás helye-jelzőt nem a kiszolgáló menet megállításának biztosítása céljából ipartelepek zárt kapui és az igazgatóság által kijelölt egyéb más fedezendő pont előtt is, hanem az ipartelepek kapuja előtt a kapu nyitása vagy más fedezendő pont előtt fedezés céljából kell alkalmazni és nem 100 méterre, hanem 20 méterre kell elhelyezni. A „Megállj! jelző” előjelzőjét nem általános fékúttávolságra, hanem a Megállás-helye jelző előtt 200 méter távolságra kell elhelyezni. Törlésre kerültek, hogy az előírt távolság hiánya esetén a két jelző alkalmazását és kivilágítását az igazgatóság rendeli el. Az útátjárók előtt ilyenkor nem kell útátjárójelzőt alkalmazni., továbbá az is, hogy a légfékezéssel történő tolatásnál a kocsirendezők szükség esetén a vészfékváltó meghúzásával is kötelesek a megállást biztosítani.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen jelzõt kell alkalmazni a megállás helyének megjelölésére? 2.6.1.  
Válassza ki az alábbiak közül a Megállás helye- jelzõre vonatkozó állítást? 2.6.1.

Hol kell Megállás helye-jelzõt felállítani? 2.6.1.3.

Milyen jelzõt kell alkalmazni a Megállás-helye jelzõ elõtt, ha azt az ipartelepek kapuja elõtt helyezték el fedezés céljából? 2.6.1.3.

Mekkora távolságra kell a Megállás-helye jelzõ elõtt a Megállj-jelzõ elõjelzõjét elhelyezni, ha azt a csatlakozó, összekötõ vasúti pályán a fedezendõ úttájarók elõtt helyezték el fedezés céljából? 2.6.1.3.

Mi a Megállás-helye jelzõ elõtt alkalmazott Megállj-jelzõ elõjelzõjének jelzése? 2.6.1.4.1.

Mikor szabad a Megállás-helye jelzõ elõtt megállított kiszolgáló vonattal (menettel) a jelzõtõl elindulni? 2.6.1.4.2.

### 445: 2.7. Az úttájarójelzõ

Van egyszerű úttájarójelzõ (31. ábra), különleges úttájarójelzõ (32. ábra), és fénysorompót ellenõrzõ úttájarójelzõ (33. ábra):

146. A különleges úttájarójelzõnek van hordozható változata is:



31. ábra



32. ábra



33. ábra

## Az útátjárójelző alkalmazása

150- **2.7.1.** A vasúti átjárók előtt útátjárójelzőt kell elhelyezni. Az útátjárójelzőt fény-, illetve fél-sorompóval felszerelt útátjárók előtt, továbbá út-sorompóval fel nem szerelt útátjárók előtt az útátjárótól számított 5V (pályasebesség ötszöröse) méterben mért távolságra kell elhelyezni. ~~Ettől az előírt távolságtól az eltérés +/- 50 m lehet.~~

**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, az útátjáró helyére utaló szelvényt számot kell elhelyezni. A szelvényt számot fehér téglalap alakú táblán, fekete arab szám jelzi. A vonat által vezérelt fény sorompóval felszerelt nyíltvonali útátjárók előtt elhelyezett útátjárójelző felső részére, fény sorompóra figyelmeztető jel (fehér alapon, fekete félhold alatt vörös pont) van elhelyezve (36-37. ábra).

**148- 2.7.1.3.** Az egyszerű útátjárójelző fokozott figyelésre hívja fel a mozdonyvezető figyelmét. Mellette „Figyelj!” jelzést ~~a 204. pontban meghatározott esetekben csak akkor kell adni, ha adását személy, vagyon- vagy forgalombiztonsági ok szükségessé teszi.~~

**147- 2.7.1.4.** Az útátjárójelző fényvisszaverős ~~ellátott kivételben készülnek kialakítású.~~

**149.** A különleges útátjáró Figyelj-jelzés adására utasítja a mozdonyvezetőt és a motoros kiskocsivezetőt.

Fénysorompót ellenőrző útátjárójelzőnél csak akkor kell Figyelj-jelzést adni, ha az útátjárójelző fényjelzést nem ad.

### 2.7.1.5. Nem kell külön útátjárójelzőt elhelyezni:

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

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

#### 151. Egyszerű útátjárójelzőt kell elhelyezni:

- a) fény-, illetve fény- és félsorompóval felszerelt olyan útátjáró előtt – abból az irányból – amelynél a fényjelzőkészülékek oszlopától az úttengelyén visszafelé mért 1 m távolságból a rálátás a vasúti pályára a pályára engedélyezett sebesség ötszörösének (5 V km/h-ban) megfelelő, méterben mért távolságban szabad.
- b) Útsorompóval fel nem szerelt olyan útátjáró előtt – abból az irányból – amelynél az útra meghatározott megállási látótávolságról a rálátás a vasúti pályára a pályára engedélyezett sebesség ötszörösének (5 V km/h-ban) megfelelő, méterben mért távolságban szabad.

#### 152. Különleges útátjárójelzőt kell elhelyezni: fény-, illetve fény- és félsorompóval felszerelt, továbbá útsorompóval fel nem szerelt olyan útátjáró előtt, amelynél az előző pont a), illetve b) alpontjaiban közölt távolságról a szabad rálátás nem biztosítható:

Az ilyen útátjárókat a kiegészítő szolgálati utasításban külön is fel kell sorolni:

#### 153. Az útátjárójelzőket az útátjárók előtt mindkét irányban el kell helyezni. Az ipartelep belső útátjáróinál az útátjáró jelzők elhagyását a hatóság engedélyezheti:

#### 154. Önműködő fény, illetve félsorompóval felszerelt összekötő-, vontatóvágányi útátjárók előtt elhelyezett egyszerű és különleges útátjáró jelzők felső részére fény-, illetve fény- és félsorompóra figyelmeztető jelet kell tenni (fehér alapon fekete félhold alatt vörös pont):

#### 155. Fénysorompót ellenőrző útátjárójelzőt az általános fékúttávolságtól (400, 700 m) függően legalább 300 m, illetve 500 m-re kell felállítani. Erre az útátjárójelzőre figyelmeztető táblát (34. ábra) az útátjárójelző előtt

legalább 150 m-re — a vonatbehatási távolság elejénél — kell elhelyezni. Ilyen útátjárók előtt nem kell egyszerű, vagy különleges útátjáró jelzőt alkalmazni:



34. ábra

156. Fénysorompót ellenőrző útátjárójelző szabványos állása sötét. A fénysorompót ellenőrző útátjárójelző — a menet hatására — kettő, vagy egy villogó holdfehér fényvel ad jelzést, ha fénysorompó az út felé Megáll-jelzést ad.

A vonat (menet) érkezésekor, ha a fénysorompót ellenőrző útátjárójelző sötét (fényjelzést nem ad) az utat fedező fénysorompó használhatatlan. Ha a fénysorompót ellenőrző útátjárójelző a —menet érkezésekor— csak egy villogó fényvel ad jelzést, vagy sötét, ezt a körülményt a mozdonyvezető a legelső szolgálati helyen köteles jelenteni.

157. Hordozható különleges útátjáró jelzőt teljes sorompóval felszerelt nyíltvonali útátjáró előtt mindkét irányból a vasúti pályára engedélyezett ötszörös sebességnek (5 V km/h-ban) megfelelő, méterben mért távolságban akkor kell alkalmazni, ha a teljes sorompó használhatatlanná válik. Részletes rendelkezéseket a III. fejezet tartalmazza.

Az ötszörös pályasebességnek (5 V) megfelelő távolságot a sorompókezelővel a szolgálati helyen kifüggesztett hirdetményben kell közölni.

Az útátjárójelzőkre vonatkozó szabályozás a hatályos F. 1. Jelzési Utasításnak megfelelően került módosításra, így az egyszerű és a különleges útátjárójelző elhelyezésére és alkalmazására vonatkozó előírások megszüntetésre kerültek. A továbbiakban csak útátjárójelző van, melyet az útátjáró előtt 5 V távolságra kell elhelyezni. Az útátjárójelző színe nem kétféle, hanem csak egyféle fehér-vörös sávozású, a formátuma álló téglalap alakú tábla és valamennyi útátjárójelző középső részén elhelyezik az útátjáró helyére utaló szelvényszámot. Ha az útátjárójelző vonat által



vezérelt nyíltvonali fénysorompóval felszerelt útátjáró előtt van, akkor az útátjárójelző felső részére fénysorompóra figyelmeztető jel (fehér alapon, fekete félhold alatt vörös pont) van elhelyezve. Törlésre került, a hordozható különleges útátjárójelzőre, valamint a fénysorompót ellenőrző útátjáró jelzőre vonatkozó előírások.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen jelzőket kell alkalmazni a sajátcélú vasúti pályahálózatok vasúti átjárói előtt? 2.7.1.

Mit kell a vasúti átjárók előtt elhelyezni a sajátcélú vasúti pályahálózatok területén? 2.7.1.

Hova kell a vasúti átjárók előtt az útátjárójelzőt elhelyezni? 2.7.1.

Mekkora távolságra kell az útátjárójelzőt az útátjáró előtt elhelyezni? 2.7.1.

Milyen tábla az útátjárójelző? 2.7.1.1.

Mit kell az útátjárójelző középső részére elhelyezni? 2.7.1.2.

Hogyan kell jelölni az útátjárójelzőn az útátjáró helyére utaló szelvény-számot? 2.7.1.2.

Hogyan jelölik az útátjárójelzőn, hogy az vonat által vezérelt fénysorompóval felszerelt nyíltvonali útátjáró előtt van elhelyezve? 2.7.1.2.

Mely útátjárók előtt nem kell külön útátjárójelzőt elhelyezni? 2.7.1.5.

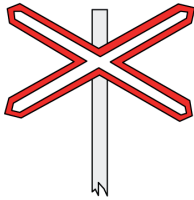
Milyen esetben hagyhatók el az útátjárójelzők elhelyezése a sajátcélú vasúti pályahálózat belső útátjáróinál? 2.7.1.6.

Mit kell elhelyezni az útsorompóval fel nem szerelt útátjáró előtt, ha a rálátás a vasúti pályára a pályára engedélyezett sebesség ötszörösének (5 V km/h-ban) megfelelő, méterben mért távolságban szabad? 151.

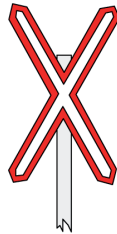
## 2.8. A Vasúti átjáró kezdete jelző

### A jelző alkalmazása

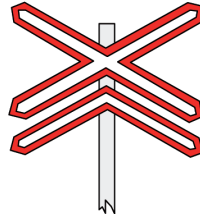
**2.8.1.** A Vasúti átjáró – a közút felől történő – megjelölésére a Vasúti átjáró kezdete (Andráskereszt) jelzőt kell alkalmazni (38-41. ábra).



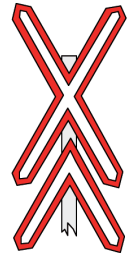
38. ábra



39. ábra



40. ábra



41. ábra

**Eljárás „Vasúti átjáró kezdete jelző” „Két- vagy többvágányú vasúti átjáró kezdete jelző” hiánya esetén**

**2.8.2.** Ha a kiszolgálást végző vonat (menet) mozdonyvezetője „Vasúti átjáró kezdete jelző” vagy „Két- vagy több vágányú vasúti átjáró kezdete jelző” hiányát fedezi fel, amelyről előzetesen értesítést nem kapott, köteles a hiányosságot azonnal jelenteni a vasútüzem-vezetőnek, vagy megbízottjának, illetve a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevőjének.

**2.8.2.1.** A jelzők hiányáról értesített vasútüzem-vezető, vagy megbízottja, illetve a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevője köteles értesíteni a pályafelügyeletet ellátó szervezetet, aki köteles a hiányzó jelzőket 24 órán belül pótolni.

**2.8.2.2.** A jelzők hiányáról értesített vasútüzem-vezető, vagy megbízottja, illetve a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevője a jelzők hiányáról köteles az érintett vasútüzemi személyzetet illetve a kiszolgáló vonat (menet) személyzetét értesíteni mindaddig, amíg a pályahálózat-működtető a jelzők pótlását be nem jelentette.

### 2.8.2.3. A jelzők hiányáról értesített mozdonyvezető az útátjáróhoz történő közeledéskor Figyelj! jelzést köteles adni.

Új alfejezet cím alatt került felvételre a vasúti átjáró kezdete jelző alkalmazására vonatkozó szabályozás. A vasúti átjáró kezdete jelző a közút felől van elhelyezve, ennek hiányáról a vasútüzem-vezetőt, vagy megbízottját, a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevőjét, a pályafelügyeletet ellátó szervezetet, az érintett vasútüzemi személyzetet, illetve a kiszolgáló vonat (menet) személyzetét kell értesíteni. A hiányzó jelzőket 24 órán belül pótolni kell. A jelzők hiányáról értesített mozdonyvezető az útátjáróhoz történő közeledéskor Figyelj! jelzést köteles adni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit kell alkalmazni a vasúti átjáró közút felől történő megjelölésére? 2.8.1.

Hogyan köteles a kiszolgálást végző vonat mozdonyvezetője eljárni, ha „Vasúti átjáró kezdete jelző” hiányát fedezi fel? 2.8.2.

Kinek a részére köteles a kiszolgálást végző vonat mozdonyvezetője jelenteni, ha „Két- vagy több vágányú vasúti átjáró kezdete jelző” hiányát fedezi fel? 2.8.2.

Hogyan köteles a „Vasúti átjáró kezdete jelző” hiányáról értesített vasútüzem-vezető eljárni? 2.8.2.1.

Kit köteles értesíteni a „Két- vagy több vágányú vasúti átjáró kezdete jelző” hiányáról értesített vasútüzem-vezető, vagy megbízottja? 2.8.2.1.

Mennyi időn belül kell a hiányzó „Két- vagy több vágányú vasúti átjáró kezdete jelző”-t pótolni? 2.8.2.1.

Kinek a kötelessége a hiányzó Vasúti átjáró kezdete jelzők pótlása? 2.8.2.1.

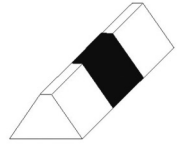
Meddig kell az érintett vasútüzemi személyzetet, illetve a kiszolgáló vonat személyzetét értesíteni a Vasúti átjáró kezdete jelzők hiányáról? 2.8.2.2.

Hogyan kell a Vasúti átjáró kezdete jelzők hiányáról értesített mozdonyvezetőnek eljárni az útátjáróhoz történő közeledéskor? 2.8.2.3.

## 2.9. A Biztonsági határjelző

**158- 2.9.1.** A biztonsági határjelző (42. ábra) fehér-fekete-fehérre mázolt **betongerenda** vagy sítarab.

**159- 2.9.2.** A biztonsági határjelző két összefutó vágány között azt a helyet jelöli meg, amelyen belül az egyik vágányon lévő járművek nem veszélyeztetik a másik vágányon történő közlekedést, illetve a tolatást. A jelző minden járműre érvényes.



42. ábra

### ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi a biztonsági határjelző? 2.9.1.

Hogyan van jelölve és miből készül a biztonsági határjelző? 2.9.1.

Mit jelöl a biztonsági határjelző? 2.9.2.

Milyen helyet jelöl meg a biztonsági határjelző? 2.9.2.

Mely járművekre érvényes a biztonsági határjelző? 2.9.2.

## 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 fényvisszaverős kialakítású is lehet.

**160- 2.10.3.** Tűzveszély jelzőt **alkalmazni az iparvágányokon** olyan pályarészek elején kell alkalmazni, ahol a **vasúti** pálya közelében gyúlékony anyag (**esetleg pl. tőzegtelep, stb.**) van. Alkalmazását **az igazgatóság a hatóság** rendelheti el.



43. ábra

**161- 2.10.4.** A jelző a mozdony vezetőjének parancsot ad a mozdony műszaki kezelésére, a tűzveszélyes helyen kötelező tűzbiztonsági intézkedések végrehajtására.

**162- 2.10.5.** A jelzést a pálya mellett az ellenkező iránynak megfelelő jelző szürke hátlapja oldja fel.

A tűzveszély jelző alkalmazásának szabálya úgy módosult, hogy nem iparvágányokon olyan pályarész elején, hanem olyan pályarészek elején kell alkalmazni, ahol a vasúti pálya közelében gyúlékony anyag van, valamint annak alkalmazását nem az igazgatóság, hanem a hatóság rendelheti el.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen tábla a Tűzveszély jelző? 2.10.1.

Hol kell Tűzveszély jelzőt alkalmazni? 2.10.3.

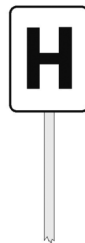
Milyen parancsot ad a Tűzveszély jelző a mozdony vezetőjének? 2.10.4.

### **Különleges jelző hótörő- menetek részére**

~~163. A különleges jelző hótörő menetek részére elnevezésű jelzőt (37. ábra) a hófúvás veszélyének kitett pályarészek útátjárói előtt 30 m-re állítják fel mind a két irány felől:~~

~~164. A jelző előtt a hótakarító ekelapokat és jégtörő sarkantyúkat fel kell emelni és azokat csak az ellenkező iránynak megfelelő jelző mellett szabad leengedni:~~

~~Alkalmazását az igazgatóság rendeli el:~~



~~42. ábra~~

A különleges jelző hótörő menetek részére elnevezésű jelző és az ahhoz kapcsolódó előírások megszüntetésre kerültek.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hol kell a különleges jelző hótörő menetek részére elnevezésű jelzőt felállítani a sajátcélú vasúti pályahálózatok szolgálati utasításának előírásai alapján? ~~163.~~

## 2.11. A lassan bejárando pályarészek megjelölésére használt jelzők és jelzéseik

### Lassúmenetjelzők

165. Az ideiglenes, vagy az állandóan lassan bejárando pályarészek jelzésére szolgálnak a lassúmenetjelzők

### Értesítés a lassan bejárando pályarészekről

166. 2.11.1. A műszaki ok miatt lassan bejárando pályarészekről, vágányokról, kitérőkről és az azokon alkalmazható sebességekről az érdekelteket értesíteni kell. Az értesítés módját a KSZU-ban és az Üzemviteli Végrehajtási Utasításban kell szabályozni.

167. 2.11.1.1. A lassúmenet Az értesítésnek tartalmaznia kell hogy az összekötő, vagy vontatóvágányon a pályán, vágányon mely szelvények között az iparvágányon pedig hányadik vágányon, hány km/h sebességgel szabad haladni, valamint a jelzők eltérő elhelyetését és a fékút hiányát – a szelvényszámok konkrét feltüntetésével – az alkalmazható sebességet.

168. Az iparvágányra (okra) elrendelt sebességkorlátozás a vágány(ok) teljes hosszára érvényesek:

Új alfejezet cím került felvételre a lassan bejárando pályarészek megjelölésére használt jelzőkre és jelzéseikre, valamint kiegészítésre került, hogy az értesítés módját nem a Végrehajtási Utasításban, hanem a KSZU-ban és az Üzemviteli Végrehajtási Utasításban kell szabályozni. Módosult, hogy az értesítésnek mit kell tartalmazni, vagyis csak a pályán, vágányon alkalmazható sebességet. Megszüntetésre került, hogy milyen célból alkalmazzák a lassúmenet jelzőket, azaz állandó, vagy ideiglenes lassúmenet miatt. Szintén törlésre került, hogy az iparvágányra (okra) elrendelt sebességkorlátozás a vágány(ok) teljes hosszára érvényesek, ugyanis nem mindegy, hogy a megjelölésre vonatkozóan mely vágányokról beszélünk.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hol kell szabályozni a lassan bejárando pályarészekről, vágányokról, kitérőkről történő értesítés módját? 2.11.1.

Mit kell tartalmaznia az elrendelt lassúmenetről szóló értesítésnek? 2.11.1.1.

## A lassan bejárando pályarész (vágány) jelzése

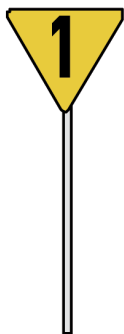
~~469.~~ 2.11.2. A lassan bejárando pályarészt, illetve vágányt a Lassúmenet előjelző (44. ábra), ~~a lassan bejárando pályarész Lassúmenet~~ eleje jelző (45. ábra), és ~~a lassan bejárando pályarész~~ a Lassúmenet vége jelző (46. ábra) ~~egyidejű alkalmazásával~~ kitéűzésével kell jelezni.

A ~~vontató-, csatlakozó-, összekötő vágányokon~~ vasúti pályán, ~~továbbá az iparvágányok átadó-átvevő vágányain~~ valamint a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálását végző vonatok (menetek) fogadására kijelölt vágányokon ~~mindhárom jelzöt alkalmazni kell~~ lévő lassan bejárando pályarészeket a Lassúmenet előjelző, a Lassúmenet eleje jelző és a Lassúmenet vége jelző együttes kitéűzésével kell jelezni.

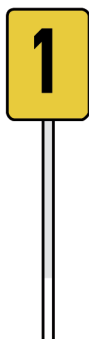
A csatlakozó-, összekötő vasúti pályára elrendelt sebességkorlátozás(ok) a Lassúmenet-jelzőkkel megjelölt hossza (hosszokra) érvényes(ek).

A csatlakozó-, összekötő vasúti pályán, valamint a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálását végző vonatok (menetek) fogadására kijelölt vágányokon lévő lassan bejárando pályarészekről a kiszolgáló vonatok (menetek) vonatszernélyzetét írásbeli rendelkezésen, a sajátcélú vasúti pályahálózat belső vasútüzemi szernélyzetét Parancskönyvi rendelkezéssel kell értesíteni.

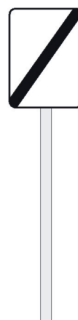
~~Az iparvágány~~—A sajátcélú vasúti pályahálózat egyéb vágányaira ahol csak tolatási mozgás történik, elrendelt sebességkorlátozás(ok) a vágány(ok) teljes hosszára érvényes(ek), ezeket a lassan bejárando pályarészeket ~~jelölni~~ nem kell Lassúmenet-jelzőkkel jelezni. ~~Ezekről és a rajtuk~~—Erről és a vágányokon alkalmazható sebességről az érdekelteket írásban kell értesíteni.



44. ábra



45. ábra



46. ábra

A lassan bejárando pályarész (vágány) jelzésének előírásai több ponton módosításra kerültek. A lassan bejárando pályarészt jelölő eszközök megnevezése módosult, mert nem a lassan bejárando pályarész, hanem Lassúmenet eleje jelző, és nem a lassan bejárando pályarész vége, hanem a Lassúmenet vége jelző a helyes megnevezés.

A lassan bejárando pályarész a csatlakozó-, összekötő vasúti pályára elrendelt sebességkorlátozás(ok) a Lassúmenet-jelzőkkel megjelölt hosszra (hosszokra) érvényes(ek). A lassan bejárando pályarészekről a kiszogáló vonatok személyzetét Írásbeli rendelkezésen, a sajátcélú vasúti pályahálózat belső vasútüzemi személyzetét Parancskönyvi rendelkezéssel kell értesíteni. A sajátcélú vasúti pályahálózat egyéb vágányaira elrendelt sebességkorlátozás(ok) a vágány(ok) teljes hosszára érvényes(ek), és ezt nem kell jelölni jelzőeszközökkel.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan kell jelezni a lassan bejárando pályarészt, vágányt? 2.11.2.

Hogyan kell jelezni a lassan bejárando pályarészt, vágányt? 2.11.2.

Hogyan kell értesíteni az összekötő vasúti pályán lévő lassan bejárando pályarészekről a kiszogáló vonatok (menetek) vonatszemélyzetét? 2.11.2.

Hogyan kell értesíteni az összekötő vasúti pályán lévő lassan bejárando pályarészekről a sajátcélú vasúti pályahálózat belső vasútüzemi személyzetét? 2.11.2.

Hogyan kell jelezni a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszogálását végző vonatok (menetek) fogadására ki nem jelölt egyéb vágányaira elrendelt sebességkorlátozásokat? 2.11.2.

### A Lassúmenet előjelző

**170:** 2.11.3. A Lassúmenet-jelzők fényvisszaverős kialakításúak.

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

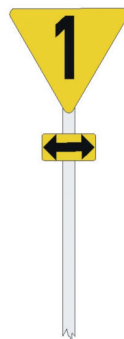
A Lassúmenet előjelzővel jelezhető a vasúti pályára engedélyezett sebességben belül bármely egész tízes számértékű sebesség.

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.



A Lassúmenet előjelzőt az összekötő-, csatlakozó vasúti pályán és annak egyenes irányban álló váltókon át történő folytatását képező a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló 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 kitűzni.

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



47. ábra

**2.11.3.2.** A Lassúmenet előjelzővel jelezhető a pályasebességen belül bármely egész tízes számértékű sebesség ~~és az igazgatóság engedélyével kivételesen 5 km/h sebesség is.~~ A sajátcélú vasúti pályahálózaton jelezhető az 5 km/h, illetve a 15 km/h sebesség. Az 5 km/h sebességet a táresán ~~1/2 törtszám~~ a jelzőn  $0^5$ , a 15 km/h sebességet  $1^5$  számok jelzik (48. ábra).

### 2.11.3.3. A Lassúmenet előjelzőjének értelme jelzése: Lassíts!

A lassan bejárando pályarész elejéhez legfeljebb az előjelzőn jelzett sebességgel szabad érkezni. ~~(38. ábra)~~



48. ábra

A lassúmenet előjelzőre vonatkozó változások, hogy a Lassúmenet előjelzőt az összekötő-, csatlakozó vasúti pályán és annak egyenes irányban álló váltókon át történő folytatását képező, valamint a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonatok (menetek) fogadására kijelölt vágányán,

továbbá ezen vágányokban fekvő váltók kitérő irányára elrendelt lassan bejárando pályarész esetén kell alkalmazni. Amennyiben a sebesség korlátozás csak a kitérő irányba álló váltón történő közlekedésre érvényes, akkor ennek tényét a Lassúmenet előjelző tárcsája alatt elhelyezett sárga téglalapon, kétirányú fekete nyíllal jelölik. A sajátcélú vasúti pályahálózaton nem az igazgatóság engedélyével alkalmazható az 5 km/h sebességkorlátozás jelölése, hanem minden olyan esetben, ha az szükséges, valamint a jövőben a 15 km/h sebességkorlátozás is jelezhető. Az 5 km/h sebességet nem az 1/2 törtszámmal, hanem  $0^5$ , a 15 km/h sebességet pedig  $1^5$  számokkal kell jelezni. A lassúmenet előjelzőt nem kell alkalmazni akkor, ha a lassúmenetek egymást közvetlenül követik és a következő lassan bejárando pályarészen az alkalmazható sebesség értéke növekszik.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit jelez a Lassúmenet előjelző tárcsája alatt elhelyezett sárga téglalapon, kétirányú fekete nyíl? 2.11.3.1.

Mi jelzi, hogy a Lassúmenet előjelzővel jelzett sebességkorlátozás csak a kitérő irányú váltón való közlekedés esetén alkalmazandó? 2.11.3.1.

Milyen távolságra kell a Lassúmenet előjelzőt kitűzni, ha a sebességkorlátozás a csatlakozó vasúti pályán és annak egyenes irányban álló váltókon át történő folytatását képező a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonatok (menetek) fogadására kijelölt vágányán van? 2.11.3.1.

Hová kell kitűzni a Lassúmenet előjelzőt, ha a sebességkorlátozás az összekötő vasúti pályán van? 2.11.3.1.

Mikor nem kell kitűzni a Lassúmenet előjelzőt az egymást közvetlenül követő lassan bejárando pályarészeknél? 2.11.3.1.

Hogyan jelzik a Lassúmenet előjelzőn a sajátcélú vasúti pályahálózaton jelezhető 5 km/h sebességet? 2.11.3.2.

Lehet – e és, ha igen, hogyan a sajátcélú vasúti pályahálózaton kitűzött Lassúmenet előjelzőn 15 km/h sebességgel bejárando pályarészt jelezni? 2.11.3.2.

Mi a Lassúmenet előjelző jelzése? 2.11.3.3.

**A lassan bejárandó pályarész  
Lassúmenet eleje jelző**

171. **2.11.4. A lassan bejárandó pályarész eleje jelző**–Téglalap alakú sárga tárcsán melynek mezejében fekete **V**-betű arab szám, amely jelzi (megismétli) a Lassúmenet előjelzőn előjelzett sebesség tizedértékét és egyben megjelöli a lassan bejárandó pályarész elejét is (45. ábra).

**2.11.4.1.** A Lassúmenet eleje jelző tárcsája 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 kitűzni.



49. ábra

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

**2.11.4.4. Jelzésének értelme: A Lassúmenet eleje jelző jelzése: Lassan!** Legfeljebb a jelzett sebességgel szabad továbbhaladni. ~~(39. ábra)~~

A Lassúmenet eleje jelzőn nem a „V” betű jelzi a lassan bejárandó pályarész elejét, hanem azt a Lassúmenet előjelzőn lévő számot megismétlő Lassúmenet eleje jelzővel kell jelezni. A Lassúmenet eleje jelző tárcsája

alatt is el kell helyezni a sárga téglalapon, kétirányú fekete nyíllal ellátott táblát, ha a sebességkorlátozás csak a kitérő irányban álló váltón történő közlekedés esetén érvényes. Az egymást közvetlenül követő lassan bejárando pályarészeknél alkalmazott Lassúmenet eleje jelző csak akkor jelzi egyben az előző lassan bejárando pályarész végét is, ha az nem a kitérő irányú váltóra elrendelt sebességkorlátozást jelöli. Ebben az esetben külön vége jelzőt nem kell alkalmazni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan van ábrázolva a Lassúmenet eleje jelző? 2.11.4.

Mit jelez a Lassúmenet eleje jelző? 2.11.4.

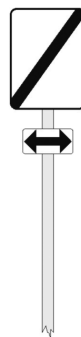
Mi a Lassúmenet eleje jelző jelzése? 2.11.4.4.

### **A Lassan bejárando pályarész Lassúmenet vége jelző**

~~172. 2.11.5. A Lassan bejárando pályarész vége jelző~~ Téglalap alakú fehér tárcsán ~~melynek mezejében fordított helyzetű fekete V-betű átló,~~ amely jelzi a lassan bejárando pályarész végét (46. ábra).

~~2.11.5.1. Ez a jelzés mindig az ellenkező irányú menetek részére kitűzött Lassan bejárando pályarész eleje hátlapján van.~~ A Lassúmenet vége jelző elhelyezhető az ellenkező irányból kitűzött Lassúmenet eleje jelző hátlapján is.

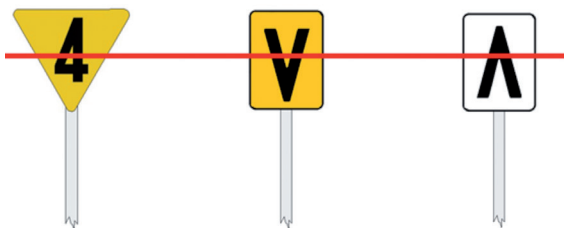
2.11.5.2. A Lassúmenet vége jelző tárcsája alatt elhelyezett fehér téglalapon kétirányú fekete nyíl (50. ábra), csak a kitérő irányban álló váltón történő közlekedés esetén érvényes lassan bejárando pályarész végét jelzi.



50. ábra

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

A sebességkorlátozás feloldva. A sebesség **azonban** csak akkor növelhető, ha a **menet kiszolgáló vonat** (menet) utolsó járműve is elhaladt **már** a jelző mellett. ~~(40. ábra)~~



~~38. ábra — 39. ábra — 40. ábra~~

~~173. A lassúmenet jelzők fényvisszaverő kivitelben készülnek.~~

A Lassúmenet vége jelző a téglalap alakú fehér tárcsán nem egy fordított helyzetű "V" betű, hanem egy fekete átló. További módosítás, hogy a Lassúmenet vége jelző nem mindig az ellenkező irányból kitűzött Lassúmenet eleje jelző hátlapján, hanem elhelyezhető az ellenkező irányból kitűzött Lassúmenet eleje jelző hátlapján is, valamint a Lassúmenet vége jelző tárcsája alatt elhelyezett fehér téglalapon kétirányú fekete nyíl, csak a kitérő irányban álló váltón történő közlekedés esetén érvényes lassan bejárando pályarész végét jelzi.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan van ábrázolva a Lassúmenet vége jelző? 2.11.5.

Hol kell elhelyezni a Lassúmenet vége jelzőt? 2.11.5.1.

Mit jelez a Lassúmenet vége jelző tárcsája alatt elhelyezett fehér téglalapon kétirányú fekete nyíl? 2.11.5.2.

Mi a Lassúmenet vége jelző jelzése? 2.11.5.3.

Mi a Lassúmenet vége jelző jelzésének értelme? 2.11.5.3.

### A jelzők kitűzése és a kitűzés ellenőrzése

~~174. 2.11.6. A lassan bejárando pályarészek előírt jelzőkkel történő megjelölésének módozatait és az azokkal kapcsolatos rendelkezéseket a MÁV Zrt. F.1. sz. Jelzési Utasítása tartalmazza és szemlélteti.~~

**2.11.6.1.** Ha a vágányon egymás után több lassan bejárando 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.

**2.11.6.2.** Ha a Lassúmenet előjelzőt nem lehet a Lassúmenet eleje jelző előtt általános fékúttávolságban kitűzni, akkor erről a kiszolgálást végző vonat (menet) személyzetét írásbeli rendelkezéssel értesíteni kell.

~~**2.11.6.3.** A jelzőeszközöket a vasút köteles kitűzni mindazon iparvágányokon, amelyek vagyon kezelésében vannak. A vállalat a saját kezelésében lévő iparvágányokon a jelzőeszközöket a vállalat köteles kitűzni. A lassúmenetek jelzésére szolgáló jelzőket a pályafelügyeleti tevékenységet ellátó szervezet dolgozói kötelesek az előírt helyen kitűzni és ellenőrizni.~~

~~175. A jelzőeszközök helyes kitűzését a vasút ellenőrzi.~~

~~176. A jelzőeszközök kitűzéséről a vállalat és a vasút egymást írásban köteles értesíteni.~~

**2.11.6.4.** A jelzők hiányát felfedező dolgozók kötelesek erről a vasútüzem-vezetőt vagy megbízottját értesíteni.

**2.11.6.5.** Ha a kiszolgálást végző vonat (menet) mozdonyvezetője olyan kitűzési hiányosságot fedez fel, amelyről előzetesen értesítést nem kapott, köteles a hiányosságot azonnal jelenteni a vasútüzem-vezetőnek, vagy megbízottjának, illetve a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevőjének.

**2.11.6.6.** A jelzők hiányáról értesített vasútüzem-vezető, vagy megbízottja, illetve a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevője köteles értesíteni a pályafelügyeletet ellátó szervezetet, aki köteles a hiányzó jelzőket a lehető legrövidebb időn belül pótolni.

**2.11.6.7.** A jelzők hiányáról értesített vasútüzem-vezető, vagy megbízottja, illetve a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevője a jelzők hiányáról köteles az érintett vasútüzemi személyzetet illetve a kiszolgáló vonat (menet) személyzetét értesíteni.

**2.11.6.8.** A hiányzó Lassúmenet-jelzőket 12 órán belül pótolni kell.

**2.11.6.9.** A jelzők pótlásáról a kiszolgáló vonatok (menetek) közlekedésének szabályozásában érintett, sajátcélú vasúti pályahálózaton szolgálatot végző munkavállalókat és a kiszolgáló vonatot (menetet) indító állomás forgalmi szolgálataevőjét értesíteni kell. Amíg nem érkezik jelentés a jelzők pótlásáról, a kiszolgáló vonatok (menetek) személyzetét értesíteni kell a jelzők hiányáról.

A jelzők kitűzése és a kitűzés ellenőrzésének előírása kiegészítésre, módosításra illetve egyes pontja törlésre került. A lassan bejárando pályarészek előírt jelzőkkel történő megjelölésének módozatait MÁV Zrt. F.1. sz. Jelzési Utasítása tartalmazza és szemlélteti. Abban az esetben, ha egymás után több lassan bejárando pályarész van, akkor a jelzőeszközök egymás fölött is elhelyezhetők, ilyenkor az így elhelyezett jelzőket alulról felfelé kell értelmezni. A jelzők hiányáról a vasútüzem-vezetőt vagy megbízottját kell értesíteni. A hiányzó Lassúmenet-jelzőket 12 órán belül pótolni kell, a jelentést tevőket a pótlásról értesíteni kell. Amíg a Lassúmenet-jelzők pótlásáról nem érkezik jelentés, addig a kiszolgáló vonat személyzetét Írásbeli rendelkezésen kell értesíteni a jelzők hiányáról. Módosításra került, hogy a jelzőeszközöket nem a vasút, vagy az iparvágány engedélyes köteles kitűzni attól függően, hogy a vágányzat kinek a vagyon kezelésében van, hanem a pályafelügyeleti tevékenységet ellátó szervezet dolgozói kötelesek azt az előírt helyen kitűzni és ellenőrizni. Törlésre került, hogy a jelzőeszközök kitűzéséről a vállalat és a vasút egymást írásban köteles értesíteni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan lehet jelezni, ha a vágányon egymás után több lassan bejárando pályarész van? 2.11.6.1.

Mi a Lassúmenet-jelzők elhelyezésének sorrendje, ha a vágányon egymás után több lassan bejárando pályarész miatt azokat a Lassúmenet-jelzők azonos helyen történő egyidejű alkalmazásával jelzik? 2.11.6.1.

Kit kell értesíteni, ha az összekötő vasúti pályára elrendelt sebességkorlátozás miatt elhelyezendő Lassúmenet előjelzőt nem lehet a Lassúmenet eleje jelző előtt általános fékúttávolságban kitűzni? 2.11.6.2.

Hogyan kell eljárni, ha a Lassúmenet előjelzőt nem lehet a Lassúmenet eleje jelző előtt általános fékúttávolságban kitűzni? 2.11.6.2.

Kik kötelesek a Lassúmenetek jelzésére szolgáló jelzőket az előírt helyen kitűzni és ellenőrizni? 2.11.6.3.

Kit kötelesek a Lassúmenet-jelzők hiányát felfedező munkavállalók értesíteni? 2.11.6.4.

Hogyan köteles a kiszolgálást végző vonat (menet) mozdonyvezetője eljárni, ha olyan Lassúmenet kítűzési hiányosságot fedez fel, amelyről előzetesen értesítést nem kapott? 2.11.6.5.

Kit köteles a Lassúmenet jelzők hiányáról értesített vasútüzem-vezető értesíteni? 2.11.6.6.

Ki köteles az érintett vasútüzemi személyzetet, illetve a kiszolgáló vonat (menet) személyzetét értesíteni a Lassúmenet jelzők hiányáról? 2.11.6.7.

Mennyi időn belül kell a hiányzó Lassúmenet-jelzőket pótolni? 2.11.6.8.

Kiket kell értesíteni a hiányzó Lassúmenet-jelzők pótlásáról? 2.11.6.9.

Meddig kell a kiszolgáló vonatok személyzetét értesíteni a Lassúmenet-jelzők hiányáról? 2.11.6.9.

## 2.12. Járhatatlan pályarészek fedezése

### Eljárás-sérült pályarész felfedezések

177. A sérült pályarész felfedezője köteles a helyzetről a vasútüzem-vezetőjének, illetve a kiszolgáló állomásnak jelentést tenni. Ha a vágány vagy vágányrész a sérülés ellenére még járható és a sebességkorlátozás mértékét meg lehet állapítani, akkor jelenteni kell az alkalmazható sebességet is. Ha a felfedező nem tud a járhatóság felett dönteni: a vágányt vagy vágányrészt a forgalomból ki kell zárnia, a helyzet tisztázásáig azon járműmozgást végezni nem lehet.

178. Ha a sérülés összekötő-, vontatóvágányon, vagy az átadó-átvevő vágányon van: a sebességkorlátozás mértékét vasúti pályamester köteles megállapítani és közölni az érdekeltekkel.

179. Ha az iparvágány a vasút vagyonkezelésében van: a vasúti pályamester kötelessége a sebességkorlátozás mértékét megállapítani és közölni az érdekeltekkel.

180. Ha az iparvágány a vállalat kezelésében van: a sebességkorlátozás mértékét a 178. pontban foglaltak kivételével a vállalat köteles megállapítani és közölni az érdekeltekkel.

### Járhatatlan pályarészek fedezése

181. **2.12.1. Alapszabály, hogy a** Járhatatlan pályarészeket a csatlakozó- és összekötő vasúti pályán mind a két irány felől fedezni kell. A fede-



zést először abból az irányból kell végrehajtani, amelyikből előbb várható tolatás, vagy kiszolgáló vonat. ~~Ha a járhatatlan vágányrész utáni szakasz a szomszédos vágány(ok)ról váltókon át megközelíthető: a járhatatlan szakaszra vezető váltókat védőállásba kell állítani, és ki kell szögezni. A sajátcélú vasúti pályahálózat vágányain a járhatatlan pályarészt mindkét irányból fedezni kell, a váltókat védő állásba kell állítani. Ha bármely ok miatt (pl. síncsere, vasúti járműmérleg-javítás stb.) a járhatatlan vágány pályarész olyan vágányban van, amely ütközőbakban, földkúpban végződik, a járhatatlan vágány pályarészt a vágány vége felől nem kell fedezni.~~

~~Ha az iparvágány engedélyes, olyan kocsimozgató járművel rendelkezik, amely vágányon is közlekedhet: az ilyen jármű vezetőjének külön írásban is fel kell hívni a figyelmét a járhatatlan vágány részekre.~~

A járhatatlan pályarész(ek)ről a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattevőjét értesíteni kell, aki a kiszolgáló vonatok (menetek) vonatszélyzetét írásbeli rendelkezésen köteles értesíteni a járhatatlan pályarész(ek)ről. A járhatatlan pályarészekről a sajátcélú vasúti pályahálózat belső vasútüzemi személyzetét Parancskönyvi rendelkezéssel kell értesíteni.

**182-2.12.1.1.** A járhatatlan pályarész fedezésére ~~az iparvágány összekötővágányán, a vontatóvágányon~~ az összekötő- és csatlakozó vasúti pályán a Megállj-jelző előjelzőjét és a Megállj-jelzőt, a sajátcélú vasúti pályahálózaton csak a Megállj-jelzőt kell alkalmazni. ~~A jelzőket nem kell kivilágítani akkor, ha azok fényvisszaverő kivitelen készülnek.~~

**558:** A jelzők **mindennemű valamennyi** vasúti járműre érvényesek.

**558:** A járhatatlan (elzárt) pályarészt mind a két irány felől fedezni kell. A fedezést először abból az irányból kell végrehajtani, amelyikből előbb várható járműmozgás:

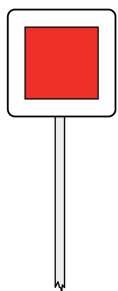
A fedezés Megállj-jelzők és az összekötővágányon Megállj-jelző előjelzője jelzők kitézésével is történik.

### **Jelzőeszközök**

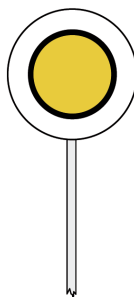
**558- 2.12.1.2.** A Megállj-jelző négyzet alakú, fehér szegélyű, fényvisszaverős kialakítású, vörös tárcsa ~~sötétben a tárcsán egy mozdulatlan vörös fény~~ (51. ábra).

**558- 2.12.1.3.** A Megállj-jelző előjelzője kör alakú, fehér szegélyesű, fényvisszaverős kialakítású, sárga tárcsa ~~sötétben a tárcsán egy mozdulatlan sárga fény~~ (52. ábra).

A jelzőket nem kell kivilágítani, ha azok fényvisszaverővel készültek.



51. ábra



52. ábra

**558:** 2.12.1.4. A Megállj-jelző jelzése: Megállj!

**558:** 2.12.1.5. A Megállj-jelző előjelzőjének jelzése:  
Fékezést megkezdeni! A fékút végén Megállj! jelzés van.

**Jelzőeszközök kitzúzása  
a csatlakozó- vagy az össze-  
kötő vasúti pályán, illetve  
a sajátcélú vasúti pályahálózat  
egyéb vágányain**

**559:** 2.12.2. A csatlakozó- és összekötő vasúti pályán a Megállj-jelzőt a járhatatlan pályarész elejétől számított 50 m-re kell kitzúzni.

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

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

A menetiránynak megfelelően a jobb oldali sínszálra 2 db durrantyút kell elhelyezni. Az egyik durrantyút a Megállj jelző előjelzőjével egy vonalban, a másik durrantyút pedig attól 10 méter távolságra a Megállj jelző felé (76. ábra)

Nem szabad durrantyút alkalmazni útátjárókon, vasútüzemen kívül állók által járt helyeken, az eddig felsorolt helyek közelében, továbbá lakóházak közvetlen közelében. (Durrantyút csak a közforgalmú vasút dolgozója helyezhet el.)

Mindezek értelemszerűen vonatkoznak a vontatóvágányra is:

Ha a csatlakozó-, illetve összekötő vasúti pályán a járhatatlan pályarész felfedezésekor idő-, vagy jelző hiánya miatt a Megállj-jelző és annak előjelzője nem tűzhető ki, az eseményt a vasútüzem-vezetőnek vagy megbízottjának jelenteni kell, majd gondoskodni kell a jelzők mielőbbi kitűzéséről.

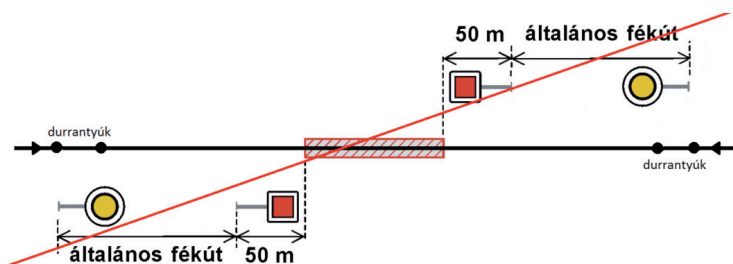
560. Ha a járhatatlan ~~vágány (vágányrész)-~~pálya nem ~~az iparvágány-~~ a csatlakozó-, vagy összekötő ~~vágányán~~ vasúti pályán, hanem a sajátcélú vasúti pályahálózat bármelyik más vágányán van, az érdekelt vágány ~~(vágányok)~~ mindkét végén a biztonsági határjelzőkkel egyvonalban a két sínszál közé a ~~nyílt pálya-csatlakozó-,~~ vagy az összekötő ~~vágány~~ vasúti pálya, illetve más vágánycsoport felé jelzést adó Megállj-jelzőt kell kitűzni. ~~amely megtiltja a járhatatlan vágányra való járműmozgást.~~

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

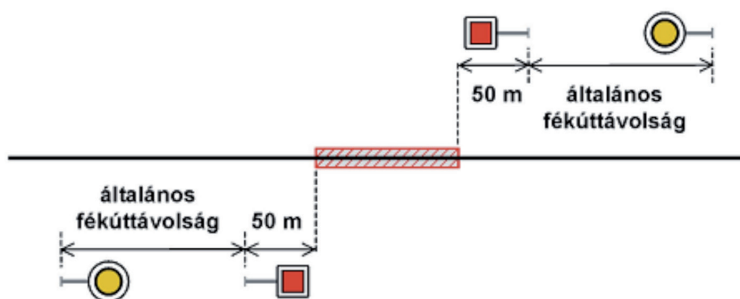
Ha azonban a ~~vágálynak pályának~~ csak egy része járhatatlan (pl. a vasúti járműmérleget javítják), de a többi részén a forgalmat fenn kell tartani, a Megállj-jelzőt a járhatatlan rész elé 50-50 méterre kell kitűzni és ott mesterséges elzárást (földkúp, ~~leerősített famáglya talpfatorlasz~~) is kell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

Ha ~~az iparvágálynak~~ a sajátcélú vasúti pályahálózaton nem a csatlakozó-, összekötő ~~vágánya~~ vasúti pálya, hanem más olyan része ~~(vágány, váltó)~~ járhatatlan, ami lehetetlenné teszi ~~az iparvágálynak a közforgalmú vasútról való~~ a sajátcélú vasúti pályahálózatnak a kiszolgálását, a fedezést a ~~közforgalmú vasút-csatlakozó-,~~ összekötő vasúti pálya felől a 2.12.2. pont szerint a csatlakozó- és összekötő vasúti pályahálózatra vonatkozó előírásai szabályok szerint kell végrehajtani.

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



76. ábra



53. ábra

Új alfejezet cím került felvételre a Járhatatlan pályarészek fedezése, amelynek előírásai egyes pontokon kiegészítésre, módosításra illetve törlésre kerültek. Módosításra került, hogy a járhatatlan pályarészeket nem általánosságban kell mind a két irányból fedezni, hanem konkrétan megfogalmazza, hogy a csatlakozó-, összekötő vágányokon, és a saját-célú vasúti pályahálózat vágányain felfedezett járhatatlan pályarészt kell mindkét irányból fedezni, kivéve ha a saját-célú vasúti pályahálózat vágányain lévő járhatatlan pályarész olyan vágányban van, amely ütközőbakban, vagy földkúpban végződik. A járhatatlan pályarészről a kiszolgáló állomás forgalmi szolgálattelvéjét is értesíteni kell annak érdekében, hogy a kiszolgáló vonat személyzetét ennek tényéről értesíteni tudja. Meghatározásra került, hogy a saját-célú vasúti pályahálózaton a járhatatlan pályarészek fedezésére csak a Megállj! jelzőt kell alkalmazni.

Eljárás sérült pályarész felfedezésekor szélzetcímhez tartozó szöveg törlésre került, de az általa tartalmazott előírások aktualizáltan bedolgo-

zásra kerültek a Járhatatlan pályarészek fedezése és a Jelzőeszközök kitézése a csatlakozó- vagy az összekötő vasúti pályán, illetve a sajátcélú vasúti pályahálózat vágányain szélzetcímek alá.

Törlésre került az az előírás is, hogy a váltókat védő állásukban ki kell szögezni, amennyiben a járhatatlan vágányrész utáni szakasz a szomszédos vágány(ok)ról váltókon át megközelíthetők. A járhatatlan pályarész fedezésére alkalmazott jelzők valamennyi vasúti járműre érvényesek, ezért szintén törölve lett, „Ha az iparvágány engedélyes, olyan kocsimozgató járművel rendelkezik, amely vágányon is közlekedhet: az ilyen jármű vezetőjének külön írásban is fel kell hívni a figyelmét a járhatatlan vágány részekre” szöveg.

Mivel a Megállj! jelző fényvisszaverős kivitelben kerül készítésre, ezért törlésre került a kivilágításra vonatkozó előírás is. A durrantyú megszüntetésre került ezért valamennyi ehhez kapcsolódó szabályozás is törölve lett.

A Jelzőeszközök kitézése az összekötő vágányon alkalmazandó előírások az 559. pont, illetve a Jelzőeszközök kitézése egyéb vágányokon az 560. pont egy szélzetcímbe 2.12.2. pontba került csoportosításra.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan kell fedezni a járhatatlan pályarészeket a csatlakozó- és összekötő vasúti pályán? 2.12.1.

Melyik irányból kell először a fedezést végrehajtani a csatlakozó- és összekötő vasúti pályán felfedezett járhatatlan pályarészek esetén? 2.12.1.

Hogyan kell fedezni a járhatatlan pályarészeket a sajátcélú vasúti pályahálózat vágányain? 2.12.1.

Hogyan kell fedezni a járhatatlan pályarészeket a sajátcélú vasúti pályahálózat vágányain, ha az olyan vágányban van, amely ütközőbakban, földkúpban végződik? 2.12.1.

Hogyan kell a járhatatlan pályarészekről értesíteni a sajátcélú vasúti pályahálózatot kiszolgáló vonatok (menetek) vonatszemélyzetét? 2.12.1.

Hogyan kell a járhatatlan pályarészekről értesíteni a sajátcélú vasúti pályahálózat belső vasútüzemi személyzetét? 2.12.1.

Mely jelzőket kell alkalmazni a járhatatlan pályarészek fedezésére az összekötő- és csatlakozó vasúti pályán? 2.12.1.1.

Milyen jelzőket kell a járhatatlan pályarészek fedezésére alkalmazni a sajátcélú vasúti pályahálózat területén? 2.12.1.1.

Hogyan kell a járhatatlan pályarészeket fedezni, ha az a sajátcélú vasúti pályahálózat területén van? 2.12.1.1.

Milyen kialakítású a járhatatlan pályarészek fedezésére alkalmazott Megállj!-jelző? 2.12.1.2.

Milyen kialakítású a járhatatlan pályarészek fedezésére alkalmazott Megállj-jelző előjelzője? 2.12.1.3.

Mit jelent a járhatatlan pályarészek fedezésére alkalmazott Megállj-jelző előjelzőjének jelzése? 2.12.1.3.

Milyen távolságra kell a csatlakozó- és összekötő vasúti pályán kitűzni a Megállj-jelzőt a járhatatlan pályarész előtt? 2.12.2.

Mit kell elhelyezni a csatlakozó- és összekötő vasúti pályán lévő járhatatlan pályarész elejétől számított 50 m-re? 2.12.2.

Hogyan kell a csatlakozó- és összekötő vasúti pályán kitűzni a Megállj-jelző előjelzőjét a járhatatlan pályarész előtt kitűzött Megállj-jelzőtől számítva? 2.12.2.

Hogyan kell a csatlakozó- és összekötő vasúti pályán kitűzni a Megállj-jelző előjelzőjét a járhatatlan pályarész előtt kitűzött Megállj-jelzőtől számítva, ha a rálátási távolság a szabadlátás korlátozottsága miatt nem biztosítható? 2.12.2.

Mi a teendő, ha az összekötő vasúti pályán a járhatatlan pályarész felfedezésekor idő-, vagy jelző hiánya miatt a Megállj-jelző és annak előjelzője nem tűzhető ki? 2.12.2.

Hogyan kell a járhatatlan pályát fedezni, ha az nem a csatlakozó-, vagy összekötő vasúti pályán, hanem a sajátcélú vasúti pályahálózat bármely más vágányán teljes hosszban van? 2.12.2.

Hogyan kell a járhatatlan pályát fedezni, ha az nem a csatlakozó-, vagy összekötő vasúti pályán, hanem a sajátcélú vasúti pályahálózat bármely más vágányán van, de a vágány csak részben járhatatlan? 2.12.2.

**Fedezési és értesítési  
kötelezettség**

**561. 2.12.3. Az iparvágány vágányzatán a járhatatlan vágányt (összekötővágányt, vagy más vágányt is) fedezni a közforgalmú vasút köteles, ha a fenntartás az ő kötelessége, ha pedig a fenntartást az iparvágány engedélyes köteles végezni, akkor ő köteles fedezni a járhatatlan vágányt. Ha a fenntartás és így a fedezés is a közforgalmú vasút kötelessége, a vágány járhatatlanságáról a közforgalmú vasút a saját utasításaiban előírtak szerint értesíti a saját dolgozóit és alábbiak szerint értesíteni köteles**

az iparvágány engedélyes vasútüzem-vezetőjét is. A vett értesítés alapján a vasútüzem — vezető az iparvágány vasútüzemében foglalkoztatott dolgozókat az 562. pontban foglaltak szerint köteles értesíteni:

Ha azonban a fenntartást és a fedezést előbbiek szerint az iparvágány használó köteles végezni: a vasútüzem-vezető köteles az 562. pontban foglaltak szerint a vágány járhatatlanságáról az iparvágány-vasútüzemben foglalkoztatott dolgozókat értesíteni köteles a közforgalmú vasút kiszolgáló állomását és pályamesterét is abban az esetben, ha az elzárt pályarész olyan helyen lesz, amelyet a közforgalmú vasút az iparvágány kiszolgálása, vagy bármilyen módon végzett járműmozgatás közben érint. Csatlakozó-, illetve összekötő vasúti pályán a járhatatlan pályarész fedezésről mindenkor a pályafelügyeletet ellátó szervezet köteles gondoskodni és a saját utasításaiban előírt módon a saját személyzetét, valamint a sajátcélú vasúti pályahálózat vasútüzem-vezetőjét erről értesíteni. A sajátcélú vasúti pályahálózat más járhatatlan pályarészét az köteles fedezni, akinek a pályarész a tulajdonában vagy kezelésében van.

A pályafelügyeletet ellátó, illetve 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 társaság tulajdonában (kezelésében) van,
- a sajátcélú vasúti pályahálózat olyan részén van, ahol a kiszolgáló vasúti társaság személyzete is tolathat.

562. A közforgalmú vasút és az iparvágány engedélyes vasútüzem-vezetője az egymásnak szóló értesítéseket írásban kötelesek adni. Az értesítésben közölni kell, hogy hol, mely vágányon, (vágányokon, vágányrészen,) mi okból, mikortól, meddig (év, hó, nap, óra, perc) lesz a pálya elzárva, és értesíteni kell a vágányzárás miatt szükségessé váló, különleges intézkedésekről 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 vágányzárást megkezdeni nem szabad. Amikor a vágányzárást az iparvágány engedélyes végzi, a vasútüzem — vezető a nyugtázás birtokában is csak akkor adhat engedélyt az előre látott vágányzárás megkezdésére, ha azzal kapcsolatos valamennyi előkészítő intézkedés megtörtént.

A vasútüzem-vezető vagy megbízottja az iparvágány-vasútüzemében foglalkoztatott dolgozókat Parancskönyvben írásban és a műszak megkezdése előtt szolgálatra jelentkezéskor, illetve szolgálat átadáskor

~~élőszóval~~ szóban is köteles a vasútüzemi munkavállalókat ~~a fentiekről~~ értesíteni azokról a járhatatlan pályarészekről, amelyeken tolatási mozgást végezhetnek. ~~Az értesítésben fel kell hívnia a dolgozók figyelmét mind a vasút, mind a saját részéről előírt különleges teendőkre is.~~ Ha a járhatatlan pályarész olyan vágányon, vágánycsoporton van, ahol a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalói is tolathatnak, illetve a kiszolgálás közben érinthetik, akkor a vasútüzem-vezető vagy megbízottja köteles írásban értesíteni a kiszolgáló állomást.

~~A szükséges értesítéseket és intézkedéseket kellő időben kell adni, illetőleg megtenni.~~

~~563. 2.12.3.1. Ha az iparvágány a sajátcélú vasúti pályahálózat bármelyik vágánya, (vágányrésze) része előre nem látott okok miatt járhatatlanná válik, (előre nem látott vágányzárás) az a dolgozó munkavállaló, aki a járhatatlanságot megállapítja, köteles a megállapításról erről a vasútüzem-vezetőnek azonnal jelentést tenni függetlenül attól, hogy a fedezés a közforgalmú vasút, vagy az iparvágány használó kinek a kötelessége. A megállapító az értesítéstől függetlenül azonnal köteles gondoskodni arról is, hogy a járhatatlan pályarészre járművet se a közforgalmú kiszolgáló vasúti társaság, se az iparvágány engedélyes a sajátcélú vasúti pályahálózat használó dolgozói munkavállalói ne bocsássonak.~~

~~A vasútüzem-vezető vagy megbízottja a vett értesítés után azonnal köteles a jelzők kitűzését elrendelni a szükséges értesítéseket és rendelkezéseket kiadni, illetőleg a közforgalmú vasút állomását és pályamesterét a helyzetről és a járhatatlan pályarészről a pályafelügyelet ellátó szervezetet értesíteni és a jelzők kitűzésére felhívni aszerint, hogy a fedezés és intézkedés az iparvágány engedélyes, vagy a közforgalmú vasút kötelessége.~~

A járhatatlan pályarészről a vasútüzemi munkavállalókat Parancskönyvben és a szolgálat átadásakor szóban köteles a vasútüzem-vezető vagy megbízottja értesíteni.

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

Fedezési és értesítési kötelezettségre vonatkozó előírások több pontban is módosításra kerültek. A sajátcélú vasúti pálya összekötő,- csatlakozó vágányán fedezendő járhatatlan pályarészek esetén megszüntetésre került annak megkülönböztetése, hogy ez a pályaszakasz a közforgalmú vasút, vagy az iparvágány engedélyes fenntartása alá tartozik, melyből



adódóan egységesen a járhatatlan pályarész fedezése mindenkor a pályafelügyeletet ellátó szervezet kötelessége lett. Ugyan ezen szervezet köteles gondoskodni és a saját utasításaiban előírt módon a saját személyzetének, valamint a sajátcélú vasúti pályahálózat vasútüzem-vezetőjének értesítéséről is. Konkrét előírások kerülnek bevezetésre arra vonatkozóan is, hogy a pályafelügyeletet ellátó, illetve a sajátcélú vasúti pályahálózat használó mely esetek fennállása esetén kötelesek egymást értesíteni, a járhatatlan pályáról, pályarészeiről. Abban az esetben, ha a sajátcélú vasúti pályahálózat telepén lévő bármelyik vágánya járhatatlanná válik az értesített vasútüzem-vezető vagy megbízottja a saját személyzetét Parancskönyvben köteles értesíteni, de nem maradhat el a pályafelügyeletet ellátó szervezet értesítése sem. Amennyiben a járhatatlan pályarész olyan vágányon, vágánycsoporton van, ahol a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalói is tolathatnak, akkor a vasútüzem-vezető vagy megbízottja köteles a kiszolgáló állomást is írásban értesíteni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Ki köteles gondoskodni a csatlakozó-, illetve összekötő vasúti pályán lévő járhatatlan pályarész fedezéséről? 2.12.3.

Kinek a kötelessége a járhatatlan pályarész fedezése, ha az nem a csatlakozó-, illetve összekötő vasúti pályán van? 2.12.3.

Hogyan köteles a vasútüzem-vezető megbízottja a belső vasútüzem területén lévő járhatatlan pályarészekről a vasútüzemi munkavállalókat értesíteni? 2.12.3.

Hogyan köteles eljárni az a munkavállaló, aki a sajátcélú vasúti pályahálózat bármelyik részén pályajárhatatlanságot állapít meg? 2.12.3.1.

Hogyan köteles eljárni a vasútüzem-vezető vagy megbízottja, ha a járhatatlan pályarész olyan vágányon van, ahol a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalói is tolathatnak, illetve a kiszolgálás közben érinthetik? 2.12.3.1.

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

### Pályán munkások dolgoznak! elnevezésű jelzőeszköz

227. A Pályán munkások dolgoznak elnevezésű jelzőeszköz (63. ábra) fehér-vörös sávos oszlopon, aláverő embert ábrázoló tábla. Kitűzésére vonatkozó előírásokat, a járművezetők, valamint a munkások magatartási szabályait az V (tolatási) fejezet tartalmazza.

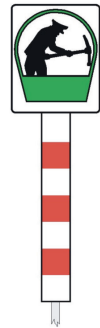
### Munkaterület fedezése a csatlakozó-, összekötő vasúti pályán

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 sávos oszlopon, aláverő emberalakot ábrázoló tábla.

2.13.1.2. A jelző fényvisszaverős kialakítású.

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



54. ábra

### Vágányon munkát végzők védelme Munkaterület fedezése sajátcélú vasúti pályahálózaton

539. 2.13.2. A **iparvágány** sajátcélú vasúti pályahálózat összekötő-, vágányának illetve csatlakozó vasúti pályának az **iparvágány-engedélyes** 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 munkások dolgoznak! elnevezésű jelzővel kell jelezni. A jelzőt **eszközt** a **nyíltvonali** munkahely előtt általános fékúttávolságban kell kitűzni.

Ha a munkahely ~~az iparvágány engedélyes~~ a sajátcélú vasúti pályahálózat telekapujához vagy az összekötő-, csatlakozó vasúti pálya kiágazási kiterőjéhez váltójához ennél általános fékküttávolságnál rövidebb távolságra van, akkor a Pályán dolgoznak! jelzőt ~~eszközt~~-a telep kijáratánál, illetve a kiágazási kiterő váltó Biztonsági határjelzője közelében kell kitűzni.

A jelző kitűzését a munkáscsapat munka vezetője köteles elrendelni és ellenőrizni, továbbá a figyelőört (figyelőörököt) 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 úrszelvényen kívül és ezt követően hagyják el az úrszelvényt.

**540. 2.13.2.1. Az iparvágány**-A sajátcélú vasúti pályahálózat egyéb ~~vágányain~~ részein – kivéve az átadó-átvevő vágányokat – a ~~jelző eszközt~~ Pályán dolgoznak! jelzőt kitűzni nem kell. Az átadó-átvevő vágányokon végzett munkák esetén a 2.13.2. pontban ~~foglaltak előírtak~~ szerint kell eljárni. ~~Az iparvágány~~-A sajátcélú vasúti pályahálózat egyéb ~~vágányain~~ részein végzett munkák esetén a munka vezetője köteles a ~~munkahelyen dolgozók munkaterületen munkát végzők~~ biztonságáról megóvásáról ~~vagy~~ személyesen, vagy, ha a helyi viszonyok szükségessé teszik (pl. nagy kiterjedésű, hosszú munkahelyterület) a munkahelyterület két végére ~~kirendelt~~ figyelőörökkel ~~úttán~~ gondoskodni.

**541. 2.13.2.2** A ~~munkások vezetője~~ 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 részt vevők értesítése.

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

**542. 2.13.2.3.** Ha a munkavégzés olyan ~~vágányon, illetve vágányokon~~ pályán történik, amelyen a kiszolgáló ~~vasútállomás~~ vasúti társaság személyzete is tolat, illetve tolathat, akkor a kiszolgáló állomás értesítéséről a vasútüzem-vezető ~~vagy megbízottja~~ köteles gondoskodni, ~~Ő továbbá~~ köteles(ek) a munkavezetőt, ~~illetve a munkások munkát végzőket~~ értesítéséről a kiszolgáló vonat (menet) ~~érkezése mikorra~~ várható érkezési idejéről.

**543- 2.13.2.4.** A távolbalátás korlátozottsága esetén csak elkerülhetetlen esetben és csak vágányzár elrendelése és bevezetése után szabad a **vágányon pályán, amelle**tte, fölötte, alatta **vagy a vágányok között** munkát végezni.

Munkaterületek fedezése a sajátcélú vasúti pályahálózaton és a csatlakozó-, összekötő vasúti pályán alkalmazandó szabályok a (2.13.2. – 2.13.4. pontban előrtak) a régi ISZU XI. a Vágányon munkát végzők védelme fejezetéből kerültek ide áthelyezésre. A szerkezeti változáson túl a korábbi szabályozás is módosításra és több helyen kiegészítésre került. Új szelvéscímek kerültek felvételre, mint ahogy különböző módon történik a szabályozás a Munkaterületek fedezése a csatlakozó-, összekötő vasúti pályán, illetve a sajátcélú vasúti pályahálózaton. A fedezésre alkalmazott jelzőeszközt a csatlakozó-, összekötő vasúti pályán a munkaterület elejétől számított általános fékútra kell kitűzni, melynek elhelyezéséről, majd az eltávolításáról is a munkavezető köteles gondoskodni. Ha a munkaterület a sajátcélú vasúti pályahálózat összekötő-, illetve csatlakozó vasúti pályán, valamint a sajátcélú vasúti pályahálózat használatjának (tulajdonosának) telepén kívül eső olyan vágányrészen van, hogy a jelző eszköz kitűzésére nincs meg az általános fékúttávolság, akkor a Pályán dolgoznak! jelzőt a telep kijáratánál, illetve a kiágazási váltó Biztonsági határjelzőjének közelében kell elhelyezni. Kiegészítésre került, hogy a mozdonyvezetőnek és munkát végzőknek mi a feladata. 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 úrszelvényen kívül majd ezt követően hagyják el az úrszelvényt. A sajátcélú vasúti pályahálózat egyéb részein a jelzőt nem kell alkalmazni. A jelző a Pályán munkások dolgoznak!, elnevezés helyett a Pályán dolgoznak! elnevezésre pontosítva.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan kell csatlakozó-, összekötő vasúti pályán lévő munkaterületet fedezni? 2.13.1.

Milyen jelzőeszközzel kell csatlakozó-, összekötő vasúti pályán lévő munkaterületet fedezni? 2.13.1.

Ki köteles a csatlakozó vasúti pályán lévő munkaterületet fedezésére alkalmazott jelző kitűzését, vagy eltávolítását elrendelni és ellenőrizni? 2.13.1.3.

Hogyan kell a csatlakozó vasúti pályán lévő munkaterületet jelezni a sajátcélú vasúti pályahálózat használójának (tulajdonosának) telepén kívül eső részén? 2.13.2.

Hova kell a Pályán dolgoznak! jelzőt kitűzni, ha a munkaterület a csatlakozó vasúti pályán a sajátcélú vasúti pályahálózat tulajdonosának telepén kívül eső részén van? 2.13.2.

Hova kell a Pályán dolgoznak! jelzőt kitűzni, ha munkaterület a sajátcélú vasúti pályahálózat telepkapujához, vagy csatlakozó vasúti pálya kiágazási váltójához az általános fékúttávolságnál rövidebb távolságra van? 2.13.2.

Mire utasítja a pályán dolgozókat a Pályán dolgoznak! jelzőhöz érkező kiszolgáló vonat mozdonyvezetője által adott „Figyelj!” jelzés? 2.13.2.

Hova kell a Pályán dolgoznak! jelzőt kitűzni, ha a munkaterület a sajátcélú vasúti pályahálózat tulajdonosának telepén belül nem az átadó-átvevő vágányokon van? 2.13.2.1.

Hogyan köteles a munka vezetője a munkaterületen munkát végzők biztonságáról gondoskodni, ha a munkahely a sajátcélú vasúti pályahálózat tulajdonosának telepén belül nem az átadó-átvevő vágányokon van? 2.13.2.1.

Ki a felelős a Pályán dolgoznak jelzővel fedezett munkahelyen munkát végzők veszélyzónából történő eltávolításáért, ha a munka tartama alatt tolatást kell végezni? 2.13.2.2.

Hogyan szabad a vágányok között mellett, fölött fenntartási, javítási munkát végezni a sajátcélú vasúti pályahálózat belső vasútüzemi területén, ha a távolbalátás korlátozott? 2.13.2.4.

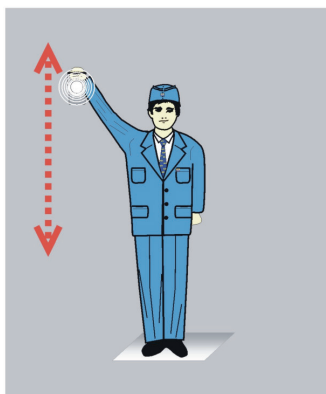
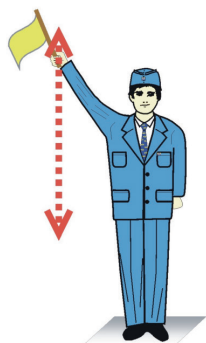
## 2.14. A tolatás közben alkalmazható kézi- és hangjelzések

### **Tolatószemélyzet kézi- és hangjelzései**

#### **483- 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 jelzősípval adott egy hosszú hanggal (—).

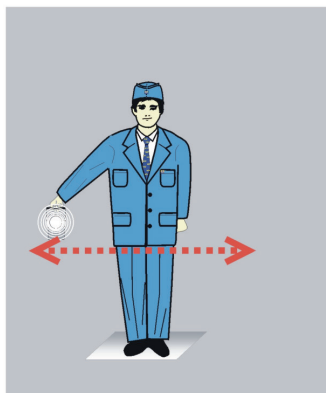
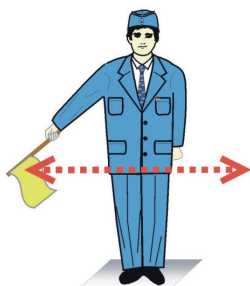


55. ábra

#### 184. 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

### 485. 2.14.3. Lassan!

Nappal kibontott **sárga színű** jelzőzászló, vagy **mind-a-két** egyik kar ferdén lefelé tartása, sötétben fehér fényű **kézi** jelzőlámpa vállmagasságban mozdulatlanul oldalt tartva a mozdonyvezető felé (57. ábra).

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

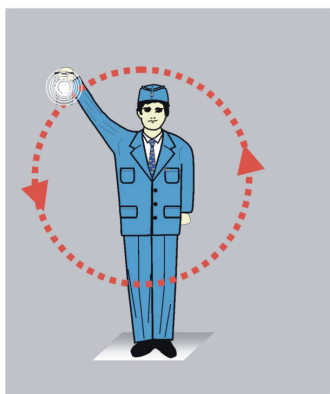
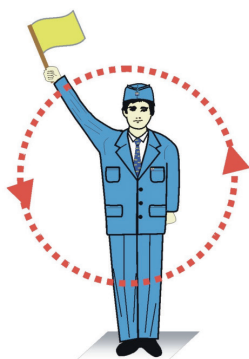


57. ábra

### 486. 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

#### 187: 2.14.5. Gyorsíts!

A szükséges „Közeledj felém!” vagy „Távolodj tőlem!” jelzés hallható részének adása közben a jelzés látható részének erőteljes és gyors ütemű adása a mozdonyvezető felé.

#### 188: 2.14.6. Nyomás!

~~Egy rövid hang a jelzősípval, és~~ A „Közeledj felém!” jelzés látható részének rövid mozdulatú adása a mozdonyvezető felé.

#### 189: 2.14.7. Határig!

~~Egy rövid hang a jelzősípval, ezen kívül~~ Nappal kibontott sárga színű jelzőzászlónak, sötétben fehér fényű kézi jelzőlámpának a föld közelében, vízszintes irányban, rövid mozdulatokkal ide-oda mozgatása, és ezután a szükséges „Közeledj felém!” vagy „Távolodj tőlem!” jelzés látható részének adása a mozdonyvezető felé.

#### 190: 2.14.8. Rájár!

~~Egy rövid hang a jelzősípval, ezen kívül~~ 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.

#### 191: 2.14.9. Szétkapcsolni!

~~Egy rövid hang a jelzősípval, ezen kívül~~ Nappal kibontott sárga színű jelzőzászlónak, sötétben a fehér fényű kézi jelzőlámpának mellmagasságban, kis ívben, gyors mozdulattal a törzstől kifelé lendítése.

A szélzetcím törlésre került és helyette új alfejezet cím van, amely a tolatás közben alkalmazható kézi- és hangjelzések teljes körére vonatkozik. A tolatás közben alkalmazható kézijelzések alkalmazásánál mind a nappali, mind a sötétben alkalmazandó kézijelzéseknél konkrétan meghatározza, hogy mivel történjen a kézijelzések adása. A jelzéseket nappal sárga színű jelzőzászlóval, még sötétben fehér fényű kézi jelzőlámpával kell adni. A Nyomás!, Határig!, Rájár! és a Szétkapcsolni! jelzések esetében törlésre került a jelzések adása előtt előírt azaz a jelzősípval adandó Egy rövid hang adására vonatkozó szabály.



## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan kell tolatás közben a Távoldj tőlem! jelzést adni nappal? 2.14.1.

Hogyan kell tolatás közben a Közeledj felém! jelzést adni sötétben? 2.14.2.

Mivel és hogyan kell a Lassan! jelzést adni nappal, tolatás közben? 2.14.3.

Milyen jelzés a tolatás közben jelzősípval adott három rövid hang (●●●)? 2.14.4.

Mi a tolatás közben kibontott sárga színű jelzőzászló vagy az egyik kar, sötétben fehér fényű kézi jelzőlámpa körbeforgatása a mozdonyvezető felé adott jelzés utasítás szerinti megnevezése? 2.14.4.

Hogyan adandó a tolatás közben alkalmazható Gyorsíts! jelzés? 2.14.5.

Hogyan kell tolatás közben a Nyomás! jelzést adni? 2.14.6.

Milyen jelzés rövid mozdulatú adásával kell a „Nyomás!” jelzést adni tolatás közben? 2.14.6.

Hogyan kell a tolatás közben alkalmazható kézi – és hangjelzések „Határig!” jelzését adni? 2.14.7.

Szükséges – e a „Határig!” jelzés adása után a tolatás közben alkalmazható jelzések közül másik jelzést is adni a mozdonyvezető felé? 2.14.7.

Hogyan kell a tolatás közben alkalmazható kézi – és hangjelzések közül a „Rájár!” jelzést adni sötétben? 2.14.8.

Hogyan adandó a tolatás közben alkalmazható „Szétkapcsolni!” jelzés? 2.14.9.

Hogyan kell a „Szétkapcsolni!” jelzést adni nappal? 2.14.9.

### A tolatási-kézi jelzések alkalmazása

**492- 2.14.10.** A tolatási kézi jelzéseket mindig **űrszelvényen kívül – kivéve a mozgó járművön adott jelzéseket** – olyan helyen állva vagy haladva kell adni, hogy azokat a mozdonyvezető vagy **a gépkezelő (fűtő)**-a mozdonyvezető mellett szolgálatot teljesítő második dolgozó kétséget kizáró módon láthassa.

Ha a mozgó jármű mellett az **űrszelvény határán** műtárgy vagy mobil berendezés van, az **űrszelvényen túl** kihajolni vagy kinyúlni – 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.

**193. 2.14.10.1.** Ha a mozdonyról a tolatásvezető kézijelzése nem látható, a jelzést kellő helyen elhelyezkedő ~~dolgozó(k)~~-munkavállaló(k) köteles(ek) a mozdonyvezető felé továbbítani.

**194. 2.14.10.2.** A mozdony személyzettel a tolatás megkezdése előtt közölni kell, hogy a kézijelzéseket a pálya melyik oldalán fogják adni. A kézijelzések megfigyelhetősége érdekében a két vezetőállású mozdonyokon a mozdonyvezető szükség esetén vezetőállást köteles cserélni. A ~~gépkezelő-(fűtő)-~~mozdonyvezető mellett szolgálatot teljesítő második ~~dolgozó~~ köteles az általa megfigyelt jelzéseket a mozdonyvezetővel élőszóval közölni, mutatva az irányt is.

**195.** A kézijelzéseket egyenes pályarészen általában azon a pályaoldalon kell adni, amelyen a mozdonyvezető tartózkodik. Ívben a jelzéseket általában az ív belső oldalán kell adni.

**196. 2.14.10.3.** Párhuzamos vágányokon több mozdonnyal végzett egyidejű tolatás alkalmával biztosítani kell, hogy az egyes mozdonyok személyzete csak a nekik adott kézijelzéseket láthassa. Ezért a jelzésadás pályaalát úgy kell kijelölni, hogy a két tolatócsapat között legalább az általuk tolatott kocsisor legyen.

**197. 2.14.10.4.** Veszély esetét kivéve a tolatásvezető és a mozdonyvezető között minden tolatás ~~i közben alkalmazható kézijelzés~~ mellőzhető, ha közöttük rádiókapcsolat van. Ha a tolatásvezető nem észleli a rádióan adott utasítás végrehajtását, akkor kézi- ~~és hang~~ jelzést is kell adni.

**2.14.10.5.** Ha bejárással végzett tolatás esetén a tolatás irányítása rádióan történik, akkor a tervezett megállási hely előtti 100 m-en belül fokozott figyelemmel kell végezni a mozgást és a mozdonyvezető részére adott minden egyes közleménynél a megállás helyétől való távolságot kell közölni a mozdonyvezetővel.

A rendelkezések, illetve azok nyugtázásának elmaradása esetén a helyzet tisztázásáig a tolatást meg kell állítani.

**198. 2.14.10.6.** A „Megállj!” kézijelzést mindenkor a teljes megállásig kell adni.

**199. 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, illetve kö-

zeledni kell feléje. Ezeket a kézijelzéseket a mindenkori helyzetnek megfelelő helyen állva vagy haladva folyamatosan és kétséget kizáró módon kell adni mindaddig, amíg más tolatási jelzésre **nevezetesen a Lassan, Gyorsíts, vagy Megállj jelzésre** nincs szükség.

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

**Nem kísért mozdony mozdonyvezetője felé a „Távolodj tőlem” és „Közeledj felém” jelzést — előzetes tájékoztatás után — csak a mozgás megkezdéséig kell adni. A jelzésadás olyankor is mellőzhető, ha a mozgásra élőlőszóval felhatalmazást adnak.**

**200. 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!” illetve Megállj! kézijelzést **kell adni.**

**201. 2.14.10.9.** A „Határig!” és a „Rájár!” kézijelzéseket a szükséges „Távolodj tőlem!” illetve „Közeledj felém!” kézijelzés adása előtt kell adni azért, hogy a mozdonyvezető a szükséges mozgást tájékozottabban végezze.

**202. 2.14.10.10.** A „Szétkapcsolni!” kézijelzéssel a tolatásvezető köteles utasítást adni a járművek szétkapcsolására, ha az utasítás nem adható élőlőszóval.

**203. A Távolodj tőlem, a Közeledj felém, a Lassan, és a megállj jelzéseket kiskoecsisal végzett tolatás közben is alkalmazni kell.**

A tolatási jelzések alkalmazása szélzetcím a kézijelzések alkalmazására módosult. A kézijelzések alkalmazására vonatkozó szabályozás egyes pontjai kiegészítésre, illetve a szükségtelenné vált előírások törlesztésre kerültek. Ilyen kiegészítés, ha a mozgó jármű mellett az űrszelvény határán műtárgy vagy mobil berendezés van, akkor az űrszelvényen túl kihajolni vagy kinyúlni tilos. További kiegészítés, hogy a dolgozók a kézijelzőeszközöket akkor is maguknál kötelesek tartani, ha a tolatási mozgás szabályozás rádióon történik, illetve ha a bejárással végzett tolatás irányítása rádióon történik. Az utóbbi esetben a tervezett megállási hely előtti 100 m-en belül fokozott figyelemmel kell végezni a mozgást és

a mozdonyvezető részére adott minden egyes közleménynél a megállás helyétől való távolságot kell közölni. Törlésre került a nem kísért mozdony mozdonyvezetője felé adott „Távolodj tőlem” és „Közeledj felém” jelzésre vonatkozó előírás, valamint a kiskocsival végzett tolatási szabályok is.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hol, hogyan és milyen módon kell a tolatás közben alkalmazható kézjelzéseket adni? 2.14.10.

Hogyan kell a tolatás közben alkalmazható kézjelzéseket adni, ha a mozgó jármű mellett az úrszelvény határán műtárgy vagy mobil berendezés van? 2.14.10.

Mikor tilos tolatás közben a kézjelzést adni, vagy megfigyelni? 2.14.10.

Van – e olyan eset, amikor tolatás közben nem szabad az úrszelvényen túl kinyúlva kézjelzést adni? 2.14.10.

Hol kötelesek a tolatócsapat tagjai a kézi jelzőeszközöket tartani ha a tolatási mozgások szabályozása rádión történik? 2.14.10.

Hogyan kell eljárni, ha a mozdonyról a tolatásvezető kézjelzése nem látható? 2.14.10.1.

Mikor köteles a tolatószemélyzet a tolatásvezető által adott kézjelzést a mozdonyvezető felé továbbítani? 2.14.10.1.

Mikor kell közölni a mozdonyoszemélyzettel, hogy a kézjelzéseket a pálya (vágány) melyik oldalán fogják adni? 2.14.10.2.

Mi a mozdonyvezető tolatás megkezdése előtti teendője a kézjelzések megfigyelhetősége érdekében? 2.14.10.2.

Melyik pályafeloldalon kell a kézjelzéseket általában adni, ha a tolatás egyenes pályarészen történik? 2.14.10.2.

Mikor mellőzhető a tolatásvezető és a mozdonyvezető között minden tolatás közben alkalmazható kézi – és hangjelzés? 2.14.10.4.

Mikor kell a tolatásvezetőnek a tolatás közben alkalmazandó kézi – és hangjelzést adni még akkor is, ha közte és a mozdonyvezető között jól működő rádiókapcsolat van? 2.14.10.4.

Hogyan kell a tolatást irányítani a bejárással végzett tolatás esetén, ha a tolatásvezető és a mozdonyvezető között jól működő rádiókapcsolat van? 2.14.10.5.

Mi a teendő, ha tolatás közben a rádión adott rendelkezések, illetve azok nyugtázása elmarad? 2.14.10.5.

Meddig kell tolatás közben a Megállj! kézjelzést adni? 2.14.10.6.

Meddig kell tolatás közben a Lassan! és a Gyorsíts! kézjelzéseket adni? 2.14.10.8.

Miért kell tolatás közben a Határig! és a Rájár! kézjelzéseket adni a Távolodj tőlem!, illetve Közeledj felém! kézjelzések adása előtt? 2.14.10.9.

## 2.15. A mozdony személyzet hangjelzései

### A mozdony személyzet hangjelzései

#### 204. 2.15.1. Figyelj!

Egy hosszú hang (—).

A Figyelj-mozdony hangjelzést adó berendezésével legalább 3 másodpercig ~~kell adni-~~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 a vágányút közelében tartózkodó személyek figyelmeztetésére legfeljebb 40 km/h sebességig. A mozdony személyzet hangjelzéseit minden vágányon mozgó ~~vontató~~ jármű vezetője köteles adni.

### Jelzést adó berendezések

208. A mozdony személyzet hangjelzései adhatók gőz- vagy légsípval; továbbá villamos, vagy légkürttel.

204. 2.15.1.1. „Figyelj!” jelzést kell adni:

- a) ~~valamennyi különleges útátjárójelzőnél~~; használhatatlan útsorompóról történt értesítés esetén, az útátjárójelzőnél,
- b) ~~fénysorompót ellenőrző útátjárójelzőnél~~, ha az ~~fényjelzést nem ad~~; az útátjárójelzőnél, ha adását személy-, vagyon- vagy forgalombiztonsági ok szükségessé teszi,
- a) c) a „Pályán ~~munkások dolgoznak!~~” ~~elnevezésű~~ jelzőeszköznél,
- e) d) mindenkor, ha adását személy, vagyon- vagy forgalombiztonsági ok szükségessé teszi,
- e) a „Vasúti átjáró kezdete”, „Két- vagy több vágányú vasúti átjáró kezdete” (András kereszt) jel, a vasúti pálya mellett elhelyezett Útátjárójelző hiányáról történő értesítés esetén az útátjáróhoz való közeledéskor.

**204: 2.15.1.2. Viharos-időben A „Figyelj!” jelzést kedvezőtlen időjárási körülmények, továbbá a távolbalítás korlátozottsága és veszély esetén a jelzést mindenkor az útátjáróig, illetve a munkahelyig, vagy a veszélyeztetett pontig folyamatosan kell adni.**

**205: 2.15.2. A vonat indul!**

Egy rövid hang (●).

A jelzést a mozdonyvezető a jármű indítása előtt köteles adni.

**206: 2.15.3. A féket húzd meg!**

Három rövid hang (●●●).

**206: 2.15.4. A féket ereszd meg!**

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

**2.15.4.1.** A „Féket húzd meg!”, a „Féket 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.

**207: 2.15.5. Vészípjelzés! Veszély! jelzés**

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

A jelzést veszély esetén kell adni.

A mozdony személyzet hangjelzései és a Jelzést adó berendezések szélzetcím törlésre kerültek és helyettük új alfejezet cím került felvételre, a mozdony személyzet hangjelzései megjelöléssel. A mozdony személyzet hangjelzései vonatkozó előírások kiegészítésre és pontosításra kerültek. A Figyelj! jelzés adásának módja pontosításra került, hogy a „Figyelj!” jelzést általában a mozdony lég-, vagy elektromos kürtjével kell adni, továbbá kiegészült, hogyha a mozdonyon van ezen kívül is hangjelzés adására alkalmas berendezés (pl. légsíp), akkor a jelzés ezzel is adható a vágányút közelében tartózkodó személyek figyelmeztetésére legfeljebb 40 km/h sebességig. Kiegészítés még, hogy Figyelj! jelzést kell adni akkor is, ha a „Vasúti átjáró kezdete”, „Két- vagy több vágányú vasúti átjáró kezdete” (András kereszt) jel, a vasúti pálya mellett elhelyezett Útátjárójelző hiányáról történt értesítés esetén az útátjáróhoz való közeledéskor. A mozdony személyzet hangjelzései közül egy hangjelzés neve módosult, a Vészípjelzés, helyett Veszély! jelzés lett a neve.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen jelzés a mozdony hangjelzést adó berendezésével adott egy hosszú hang (—)? 2.15.1.

Hogyan kell a mozdony személyzet által adandó Figyelj! hangjelzést adni? 2.15.1.

Mikor adható Figyelj! hangjelzés a mozdony légsípjával? 2.15.1.

Mikor kell Figyelj! hangjelzést adni? 2.15.1.1.

Meddig kell a Figyelj! hangjelzést adni kedvezőtlen időjárási körülmények esetén? 2.15.1.2.

Hogyan kell Figyelj! hangjelzést adni távolbalátás korlátozottsága és veszély esetén? 2.15.1.2.

Mikor kell Figyelj! hangjelzést 3 másodpercnél hosszabb ideig adni? 2.15.1.2.

Miért kell tolatás közben a Féket húzd meg!, és a Féket ereszd meg! jelzéseket adni? 2.15.4.1.

Hogyan kell a mozdony személyzet hangjelzései közül a „Veszély!” jelzést adni? 2.15.4.1.

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

**209- 2.15.6.** Ha a mozdony hangjelzést adó berendezés nincs teljesen kifogástalan állapotban, akkor a mozdonyt szolgálatképtelennek kell minősíteni, nem szabad vele tolatni, vagy kiszolgáló vonatot továbbítani, és a mozdony egyedül sem közlekedhet.

**240- 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.**

A szélzetcím csupán a pontosság kedvéért került kiegészítésre, mert nem Eljárás, ha a jelzést adó berendezés bizonytalanul működik, hanem Eljárás, ha a mozdony hangjelzést adó berendezés bizonytalanul működik. Kiegészült továbbá a szabályozás azzal, ha a mozdony hangjelzést adó berendezése használhatatlanná válik és az nem javítható, akkor a mozdonyt szolgálatképtelennek kell minősíteni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyennek kell minősíteni a mozdonyt, ha a hangjelzést adó berendezés nincs teljesen kifogástalan állapotban? 2.15.6.

Hogyan kell eljárni, ha a mozdony hangjelzést adó berendezése nincs teljesen kifogástalan állapotban? 2.15.6.

Mi a mozdonyvezető teendője, ha a mozdony hangjelzést adó berendezése tolatás közben válik használhatatlanná? 2.15.6.1.

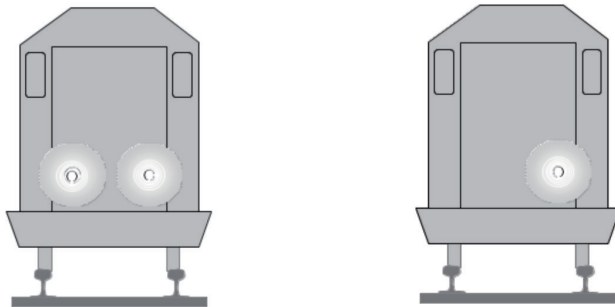
Mit kell tenni, ha a mozdonyvezető tolatás közben megállapítja, hogy a hangjelzést adó berendezés használhatatlanná vált? 2.15.6.1.

### 2.16. Jelzések tolatóást végző mozdonyokon ~~vonatokon~~

~~211.~~ **2.16.1.** A tolatómozdony és a tolatást végző mozdony elejét és végét nappal és sötétben, az azonos magasságban elhelyezett lámpák közül **egy-egy** vagy **kettő** fehér fényű lámpával kell jelezni (59. ábra).

~~A vonat elejét nappal és sötétben a mozdony homlokfalán azonos magasságban elhelyezett 2 db, és ezek fölött közepén alkalmazott 1 db fehérfényű – két fényerejű lámpával, a tolt vonat elejét az első jármű homlokfalán valamelyik lámpatámon elhelyezett egyetlen fehér fényű lámpával kell jelezni.~~

~~A vonat végét napszaktól függetlenül egy db kör alakú fényvisszaverős kivitelben készült zárjelző tárcsával kell jelezni.~~



59. ábra

A Jelzések tolató mozdonyokon vonatokon szélzetcím törlésre került és helyette új alfejezet cím került felvételre, amely Jelzések tolatást végző mozdonyokon. A szabályozás csak tolatást végző mozdonyokra vonat-



kozik a vonatokra vonatkozó előírások törlésre kerültek. A tolatást végző mozdonyokra alkalmazott előírás viszont módosításra került, mivel vannak olyan vontatójárművek, amelyeken nem lehetséges hogy minden esetben egy-egy fény világítson. Ezért úgy módosult az előírás, hogy egy, vagy kettő fehér fényű lámpával kell jelezni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan kell a tolatást végző mozdony elejét és végét nappal jelezni?  
2.16.1.

Hogyan kell jelezni nappal és sötétben a tolatómozdony elejét és végét?  
2.16.1.

Hogyan kell a tolatómozdony és a tolatást végző mozdony elejét és végét sötétben jelezni? 2.16.1.

### **Jelzések személyek által elfoglalt kocsikon**

212. Személyek által elfoglalt, továbbá üzemi célt szolgáló kocsikon a kocsifoglaltságát a tolatószemélyzet részére a következőképpen kell jelezni:

Nappal egyedülálló kocsinak mind a négy sarkán, egy méterre az ütközők felett, rézsútós perselyben egy-egy (összesen tehát négy) sárga színű jelzőzászlót kell elhelyezni. Csoportosan álló kocsiknál csak a szélső kocsik szabad homlokfalának sarkain kell 2-2 sárga színű zászlót elhelyezni. A zászlóknak a kocsiszekrényen túl kell érniük. A zászlókat a kocsiban kell tárolni.

Sötétben ezen kívül a kocsi belsejét úgy kell kivilágítani, hogy a kiszűrődő fény a pálya mindkét oldaláról látható legyen. A zászlók kitűzéséért és a kocsik kellő kivilágításáért a kocsiban tartózkodó kocsis kíséző a felelős.

A jelzéseket csak a kocsinak vonatba sorozása után szabad eltávolítani.

A Jelzések személyek által elfoglalt kocsikon szélzetcím és a hozzá kapcsolódó szabályozás pótlás nélkül törlésre került.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan kell a személyek által elfoglalt, továbbá üzemi célt szolgáló kocsikon a kocsifoglaltságát a tolatószemélyzet részére jelezni? 212.

## 2.17. A jelzőőrök közúti jelzései

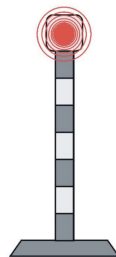
### 213: 2.17.1. Megállj!

**A jelzőőr** Nappal a közút mindkét iránya felé jelzést adó, **kör alakú, fehér –vörös fehér szegélyű, piros** színű jelzőtárcsa nyújtott karral magasan tartása, sötétben a közút mindkét iránya felé jelzést adó **vörös piros** fényű jelzőlámpa vállmagasságban tartása (60. ábra) **vagy vállmagasságú állványon a közút menetirány szerinti jobb oldalán a közút tengelyében ilyen jelzőket helyez el.**

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

**214: 2.17.1.1.** A „Megállj!” jelzést a közút mindkét irányába kell adni mindaddig, amíg a **kiszolgáló** vonat, illetve a tolatás veszélyezteti a közút forgalmát.

**215: 2.17.1.2.** Párhuzamos közlekedésre kiépített (több forgalmi sávos) útátjárónál, továbbá **nagy forgalmú utat keresztező** többvágányú vasúti pálya útátjáróinál két jelzőőrrel, vagy egy jelzőőrrel és a közút másik oldalán, a közút jobb oldalának tengelyében vállmagasságú állványon elhelyezett **vörös színű** jelzőlámpával kell a közutat fedezni.

**216.** A jelzőőr(ök) alkalmazására vonatkozó részletes rendelkezéseket a Tolatási fejezet tartalmazza.

A jelzőőrök közúti jelzései szélzetcím törlésre került és helyette új alfejezet cím került felvételre a jelzőőrök közúti jelzései névvel. A jelzőőrök közúti jelzései jelzőeszköznél pontosítás történt, mert a nappali jelzőeszköznek a színe nem fehér – vörös, hanem kör alakú fehér szegélyű piros színű jelzőtárcsa, és sötétben nem vörös, hanem piros fényű jelzőlámpa. A vállmagaságú állvány alkalmazására vonatkozóan is történt pontosítás, hogy nem vállmagasságú állványon a közút menetirány szerinti jobb oldalán a közút tengelyében ilyen jelzőket helyez el, hanem 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. Törlésre került, hogy a jelzőőr(ök) alkalmazására vonatkozó részletes rendelkezéseket a Tola-tási fejezet tartalmazza.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen közúti jelzései vannak a jelzőőröknek? 2.17.1.

Hogyan kell a jelzőőröknek Megállj! jelzést adni nappal? 2.17.1.

Hogyan kell Megállj! jelzést adni sötétben a jelzőőröknek? 2.17.1.

Meddig kell a jelzőőröknek a Megállj! jelzést adni? 2.17.1.1.

Hogyan kell a jelzőőröknek a közutat fedezni a párhuzamos közlekedésre kiépített (több forgalmi sáv) útátjárónál? 2.17.1.2.

Hogyan kell a jelzőőröknek a közutat fedezni a többvágányú vasúti pálya útátjárónál? 2.17.1.2.

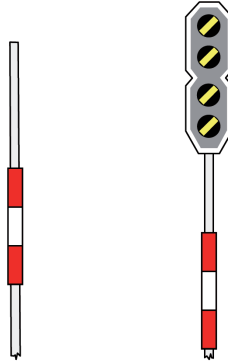
### 2.18. Figyelembe nem veendő, érvénytelen és **használatlan** jelzők

**Figyelembe nem veendő  
és érvénytelen jelzők**

**247. 2.18.1.** Az üzemben volt, azonban szükségtelenné vált és el nem távolított, továbbá az építés alatt lévő, de még üzembe nem helyezett alakjelzők árbocátról **meg kell fosztani** a jelzést adó alkatrészeket **el kell**

távolítani, a fényjelzők jelzőlámpáit pedig fekete-sárga sávos lemezzel le kell takarni (62. ábra).

Az ilyen **Ha-ez-megtörtént:** jelzőket nem kell figyelembe venni.



62. ábra

Új alfejezet cím került felvételre a Figyelembe nem veendő, érvénytelen és használhatatlan jelzők címmel. A szélzetcím módosult melyben az érvénytelen jelzőkre vonatkozó szövegrész törlésre került és csak a figyelembe nem veendő jelzőt tartalmazza. A figyelembe nem veendő jelzőre vonatkozóan lényeges változás nem történt csak kisebb pontosítások kerültek átvezetésre.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan kell a figyelembe nem veendő jelzőket megjelölni? 2.18.1.

Mely jelzőket kell figyelembe nem veendőnek tekinteni? 2.18.1.

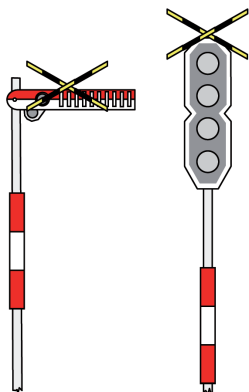
Mely jelzőkről kell a jelzést adó alkatrészeket eltávolítani? 2.18.1.

Mely jelzők jelzőlámpáit kell fekete-sárga sávos lemezzel letakarni? 2.18.1.

### Érvénytelen jelzők

**217- 2.18.2.** Az átmenetileg üzemben kívül helyezett **alakjelző, fény** főjelző, előjelző, ismétlőjelző, tolatás-, **vagy híd-vasúti jármű** mérleg jelző és gurításjelző jelzést adó alkatrészére, illetve jelző**lámpájáralapjára** fekete-sárga sávos ferde keresztet (63. ábra) – érvénytelenítő jelzést – kell erősíteni.

Az ilyen jelzőket érvénytelennek kell tekinteni. ~~Az érvénytelenné vált egyéb jelzőket el kell távolítani:~~



63. ábra

**218- 2.18.2.1.** A tolatás- és a **híd vasúti járműmérleg** jelző érvénytelenségéről csak az érdekelt személyzetet kell előszóval értesíteni. Ha a tolatásjelző érvénytelen, a jelzőt nem létezőnek kell tekinteni. Ha a **híd vasúti járműmérleg** jelző válik érvénytelenné, a **hídmérlegre** csak akkor szabad járművel rájárni, ha a tolatásvezető meggyőződött a **hídmérleg** szabványos helyzetéről.

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

Jelző érvénytelenségéről, illetve eltávolításáról a vasútüzem-vezető a vasútüzemben foglalkoztatott **dolgozókat munkavállalókat** Parancskönyvi **rendelkezéssel** köteles értesíteni.

A jelzőt sötétben nem kell **ki-, vagy** megvilágítani.

Az érvénytelen jelzőkre vonatkozó előírás több ponton pontosításra került. Ezek a következők az érvénytelen jelzőknél a hídmérleg jelző, vasúti járműmérleg jelzőre változott. A korábbi ISZU- ban történt szabályozásnál egyértelműen rendelkezett, hogy az érvénytelenné vált egyéb jelzőket el kell távolítani az új Sajátcélnú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításban erre vonatkozóan nincs szabályozás.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan kell az érvénytelen jelzőket megjelölni? 2.18.2.

Mely jelzőket kell érvénytelennek tekinteni? 2.18.2.

Mely jelzők jelzést adó alkatrészére illetve jelzőlapjára kell fekete-sárga sávos ferde keresztet erősíteni? 2.18.2.

Mely jelzők jelzőlapjára kell fekete-sárga sávos ferde keresztet erősíteni? 2.18.2.

Mikor szabad vasúti járműmérlegre járművel rájárni, ha a vasúti járműmérleg jelző érvénytelenné vált? 2.18.2.1.

Hogyan köteles a vasútüzem-vezető a vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalókat értesíteni a vasúti járműmérleg érvénytelenségéről? 2.18.2.1.

### Használhatatlan jelzők

**249- 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) ~~színes jelzőüvegén repedés, hasadás, vagy csorbulás miatt fehér fény szűrődik ki, vagy ha színes fény helyett fehérfényt ad,~~
- d) c) az kétes jelzést ad,
- d) olyan mértékben megsérül (pl. baleset vagy egyéb ok miatt kidől, összetörik stb.), hogy funkcióját nem képes betölteni.
- e) ~~a fényjelző lámpái nem világítanak.~~

A jelző használhatatlanságáról az azt megállapító munkavállaló a vasútüzem-vezetőnek köteles jelentést tenni. A hiba megszüntetésére a vasútüzem-vezető köteles azonnal intézkedni.

A használhatatlan tolatás- és ~~híd~~ **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, illetve a helyreállításra azonnal intézkedni kell.

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

Jelző használhatatlanságáról a vasútüzem-vezető a vasútüzemben foglalkoztatott **dolgozókat** munkavállalókat Parancskönyvi **rendelkezés-sel** köteles értesíteni.

220: A használhatatlan tolatás- és a **híd-vasúti járműmérleg** jelzőket érvényteleníteni kell.

**Eljárás, ha a jelző használhatatlan**

220:

A használhatatlan jelzőkre vonatkozó előírás több ponton pontosításra került, illetve az Eljárás, ha a jelző használhatatlan szélzetcím törlésre került. A használhatatlan jelzőknél a hídmérleg jelző neve, vasúti járműmérleg jelzőre módosult. A használhatatlan jelzők felsorolásából két eset került törlésre, melyből az egyik az, ha színes jelzőüvegén repedés, hasadás, vagy csorbulás miatt fehér fény szűrődik ki, vagy ha színes fény helyett fehérfényt ad, a másik pedig, ha a fényjelző lámpái nem világítanak.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Az alábbiak közül mikor kell a jelzőt használhatatlannak minősíteni? 2.18.3.

Mi a vasútüzem-vezető kötelessége, ha a használhatatlan tolatás jelző olyan vágány mellett van, amelyiken a kiszolgáló vasúti társaság személyzete is tolat? 2.18.3.

Kit és hogyan köteles értesíteni a vasútüzem-vezető, ha a használhatatlan tolatás jelző olyan vágány mellett van, amelyiken a kiszolgáló vasúti társaság személyzete is tolat? 2.18.3.

Hogyan köteles a vasútüzem-vezető a vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalókat értesíteni a jelző használhatatlanságáról? 2.18.3.

## 2.19. Figyelmeztető jelek

### 221. 2.19.1. Kihúzóvágányon

Az ütközőbak (földkúp) távolságára figyelmeztető **táblák** jel.

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



64. ábra

**222- 2.19.1.1.** A figyelmeztető jelet az ütközőbak (földkúp) előtt 50, 100, **illetőleg** 150 m-re kell felállítani. A **számok figyelmeztető jelek** az ütközőbak (földkúp) távolságára hívják fel a figyelmet. A sebességet a távolságnak megfelelően kell csökkenteni.

A **figyelmeztető jel fényvisszaverős kivételben is készül kialakítású.**

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Az alábbiak közül melyek Az ütközőbak (földkúp) távolságára figyelmeztető jelek? 2.19.1.

Hová kell „Az ütközőbak (földkúp) távolságára figyelmeztető jelek”-et elhelyezni? 2.19.1.1.

Mire hívják fel a figyelmet az ütközőbak (földkúp) előtt felállított figyelmeztető jelek? 2.19.1.1.

Milyen kialakítású „Az ütközőbak (földkúp) távolságára figyelmeztető jel”? 2.19.1.1.

### 2.19.2. Úrszelvénybe nyúló létesítményre figyelmeztető jel.

**223- 2.19.2.1.** Téglalap alakú fehér táblán (65. ábra), vagy felfestés esetén, fehér alapon, hosszú fekete nyíl **hegyével a benyúlás iránya felé.**



*61. ábra*



*65. ábra*

**224- 2.19.2.2.** A figyelmeztető jelet **úrszelvényen kívül lévő a vasúti pálya melletti** létesítmények oldalról, vagy felülről az úrszelvénybe nyúló részére – **azok irányát jelezve** – kell felfesteni.

A figyelmeztető jel a mellette elhaladó, vagy az ott tartózkodó személyeket **tolatás közben előállható veszélyre** figyelmezteti **vonatmozgás vagy tolatás közben az úrszelvény hiányából adódó veszélyre.**

**224- 2.19.2.3.** Nem kell a figyelmeztető jelet alkalmazni olyan létesítményeken, amelyek teljesen az úrszelvényben vannak. **A mellettük való elhaladásra vonatkozó rendelkezéseket az utasítás más fejezete tartalmazza.**

**2.19.2.4.** A figyelmeztető jel fényvisszaverős kialakítású is lehet.



## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan van ábrázolva az Űrszelvénybe nyúló létesítményre figyelmeztető jel? 2.19.2.1.

Hogyan és hová kell az Űrszelvénybe nyúló létesítményre figyelmeztető jelet felfesteni? 2.19.2.2.

Mire figyelmezteti a munkavállalókat az Űrszelvénybe nyúló létesítményre figyelmeztető jel? 2.19.2.2.

Mikor nem kell az Űrszelvénybe nyúló létesítményre figyelmeztető jelet alkalmazni? 2.19.2.3.

Mely létesítményeken nem kell az Űrszelvénybe nyúló létesítményre figyelmeztető jelet alkalmazni? 2.19.2.3.

### 2.19.3. Nagyfeszültségre figyelmeztető jel.

**225- 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

**226- 2.19.3.2.** A figyelmeztető jel az életveszélyes nagyfeszültségre hívja fel a környezetében dolgozók figyelmét.

**A figyelmeztető jel fényvisszaverős kialakítású is lehet.**

Új alfejezet cím került felvételre figyelmeztető jelek megnevezéssel. A figyelmeztető jelekre vonatkozóan egy két módosítás is történt. Ilyen módosítás, hogy a kihúzóvágányon az ütközőbak (földkúp) távolságára figyelmeztető táblák neve, az ütközőbak (földkúp) távolságára figyelmeztető jel megnevezésre módosult. Az ütközőbak (földkúp) távolságára figyelmeztető jel csak fényvisszaverős kialakítású lehet. Űrszelvénybe nyúló létesítményre figyelmeztető jel nem fehér alapon, hosszú fekete nyíl, hanem téglalap alakú fehér táblán vagy felfestés esetén, fehér alapon, hosszú fekete nyíl. Az Űrszelvénybe nyúló létesítményre figyelmeztető jellel fedezett hely „mellett való elhaladásra vonatkozó rendelkezé-

seket az utasítás más fejezete tartalmazza” szöveg törlésre került, de ez nem jelenti azt, hogy a szabály nem létezik, ugyanis a 2.14.10. pont tartalmazza az ilyen létesítmények melletti közlekedés előírásait. A nagyfeszültségre figyelmeztető jel kiegészült még egy változatával, amely álló téglalap alakú, fekete szegélyű sárga táblán villámot ábrázoló fekete nyíl. Az úrszelvénybe nyúló létesítményre figyelmeztető jel, illetve a nagyfeszültségre figyelmeztető jel fényvisszaverős kialakítású is lehet.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan van ábrázolva a Nagyfeszültségre figyelmeztető jel? 2.19.3.1.

Az alábbiak közül melyik a Nagyfeszültségre figyelmeztető jel meghatározása? 2.19.3.1.

Mire hívja fel a „Nagyfeszültségre figyelmeztető jel” a környezetében dolgozók figyelmét? 2.19.3.2.

### **227. Pályán munkások dolgoznak! elnevezésű jelzőeszköz**

Nincs törölve csak a 2.13.-ba került áthelyezésre.

## 3. FORGALMI ELŐÍRÁSOK

### III:

#### 3.1. A váltók

##### A) 3.1.1. A váltók, ~~azok~~ alkatrészei

###### A váltók ismertetése, számozása

228. A váltó csúcssínjeinek (egyszerű kitérőnél 2, átszelési kitérőnél 8 csúcssín) mozgatásával a járművek egyik vágányról a másik vágányra juthatnak. Egyszerű váltónál az állítás két irányba (egyenes és kitérő) az átszelési váltónál 4 irányba (főirányból főirányba, főirányból mellékirányba, mellékirányból főirányba, mellékirányból mellékirányba) történhet. Átszelési váltónál a kitérő a két végén lévő csúcssínnek a másik végtől függetlenül állíthatók:

A váltók állításakor az egyes menet lehetőségeket a váltójelző a „Jelzési” részben ismertetett módon mutatja:

A váltókat a közforgalmú vasútra vonatkozó előírások szerint kell számozni. Követelmény, hogy egy iparvágány területén két egyforma számozású váltó nem lehet.

A vágányok számozására az előző bekezdésben foglaltak a mérvadók:

A váltók ismertetése és számozása szélzetcím és a hozzárendelt ismertetanyag csak itt került törlésre, ugyanis a 228. pontban leírtak átkerültek az utasítás átszerkesztett témaköreinek megfelelő pontjaiba. A váltók számozására vonatkozó előírásokat a 2. Jelzési előírások fejezet, 2.3. Váltójelzők és jelzéseik alfejezet 2.3.2.–2.3.2.5. pontjaiba, míg a csúcssínnek helyzetéből adódó váltóállásokat, terelési lehetőségeket (menetek irányai) ugyan ezen alfejezet 2.3.3. A váltójelzők jelzéseinél ismerteti az utasítás. A váltók számozására és jelölésére vonatkozóan majd a KSZU is tartalmaz konkrét előírásokat a helyi viszonyoknak megfelelően.

###### Az alkatrészek felsorolása

229: 3.1.1.1. A váltók forgalmi szempontból figyelembe veendő alkatrészei: a tősínek, a csúcssínnek, a csúcssíneket összekötő rudak, a gyökkötések, a sínszékek, egyes váltóknál az állítás megkönnyítésére beépített görgős csúcssínemelő szerkezetek, az állítókészülék, a váltójelző, zár

csúcssínrögzítő szerkezet (pl. kampózár, zárnyelv)–végül helyszíni állítású el nem reteszeltető váltóknál és a váltózár.

A váltók forgalmi szempontból figyelembe veendő alkatrészei kiegészült az állítás megkönnyítésére beépített görgős csúcssínemelő szerkezettel, továbbá pontosítás történt, azaz a zárnyelv is felvételre került, mint csúcssínrögzítő szerkezet. Törlésre került viszont a váltózár alkatrészhez tartozó felesleges magyarázat, vagyis „helyszíni állítású el nem reteszeltető váltóknál” szövegrész.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

A következők közül melyik minősül a váltó forgalmi szempontból figyelembe veendő alkatrészének? 3.1.1.1.

Melyek a váltó forgalmi szempontból figyelembe veendő alkatrészei? 3.1.1.1.

### Tősinék és csúcssínék

**230: 3.1.1.2.** A tősinék a folyó vágány megszakítás nélküli folytatását képező helyhez kötött sínzálalak. Ezek mellett helyezkednek el a mozgatható csúcssínék, amelyek közül az egyik egyenes irányba vezet, a másik pedig jobbra, vagy balra terel. Köríves kitérők váltóinál mind a két csúcstérrel. ~~Az ilyen váltónak ugyanis nincs egyenes irányba vezető állása.~~

A köríves váltóinál az a szöveg, hogy „az ilyen váltónak ugyanis nincs egyenes irányba vezető állása” a szabály túlmagyarázatának elkerülése végett került törlésre.

### A csúcssínék szabványos helyzete állása

**231: 3.1.1.3.** Az teljesen átállított váltóinál az egyik csúcssínnek szorosan a tősinéhez kell simulnia, a másiknak pedig olyan távolságra kell lenni a tősinétől, hogy a tősin és a csúcstér között a járművek nyomkarimái a csúcstér érintése nélkül haladhassanak át.

## Feles állás

**232. 3.1.1.4.** Feles állásban van a váltó, ha bármely ok miatt mind a két csúcssín távol van a tőstől, **illetve a csúcssínrögztítő szerkezet nem került végállásba. Feles állásban lévő váltót használhatatlannak kell minősíteni.**

A váltó feles állásának esete kiegészült, azaz a váltó nem csak akkor van felesállásban, ha bármely ok miatt mind a két csúcssín távol van a tőstől, hanem akkor is feles állásban állónak kell minősíteni, ha a csúcssínrögztítő szerkezet nem került végállásba. Törlésre került azonban, hogy a „Feles állásban lévő váltót használhatatlannak kell minősíteni”, ugyanis a feles állás pillanatnyi helyzetéből még nem biztos, hogy használhatatlan is a váltó.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor van feles állásba a váltó? 3.1.1.4.

Mikor minősül a váltó feles állásba állónak? 3.1.1.4.

## Gyökkötések

**233. 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

**234. 3.1.1.6.** A csúcssíneket váltósínszékek – egyes váltóknál az állítás megkönnyítésére beépített görgős csúcssínemelő szerkezetek – támasztják alá. **Ezek egyenlítik ki a csúcssínek és a tőstín közötti magasság különbséget és szorítják le a fősíneket.**

A szélzetcím kiegészült a jelen műszaki fejlettségi szintnek megfelelően alkalmazott csúcssínemelő szerkezetek kifejezéssel, melyből következik, hogy a csúcssínek alátámasztására vonatkozó előírást is ki kellett egészíteni az egyes váltóknál alkalmazandó, a váltó állítását megkönnyítő görgős csúcssínemelő szerkezetek szavakkal. Ebből adódóan azonban

törölni kellett azt, hogy ezek egyenlítik ki a csúcssínek és a tősínek közötti magasság különbséget és szorítják le a tősíneket szöveget, mert az újonnan felvett technológiai megoldás alkalmazása miatt ez a kijelentés már csak részben igaz, ezért nem szabad általánosságban megfogalmazni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

A váltónak mely alkatrészei támasztják alá a csúcssíneket? 3.1.1.6.

Mire szolgál a csúcssínelő szerkezet? 3.1.1.6.

### Összekötő rúd (rudak)

~~235. 3.1.1.7. Átállítás közben~~ Az összekötő rúddal (rudakkal) **rendelkező váltóknál** váltóállítás közben a csúcssínek egyidejű mozgását biztosítják. ~~Nem szabad használni olyan váltót, amelynél az összekötő rúd elszakadt, meggörbült, vagy kapcsolata megszakadt a csúcssínnel.~~

A váltó alkatrészeinek ismertetésnél az összekötő rudak előírásai kiegészült, hogy csak azoknál a váltóknál teszi lehetővé a csúcssínek egyidejű mozgását az összekötő rúd, amelyek rendelkeznek összekötő rúddal. Ebből következik, hogy az a mondat, amely „Nem szabad használni olyan váltót, amelynél az összekötő rúd elszakadt, meggörbült, vagy kapcsolata megszakadt a csúcssínnel” szöveget tartalmazza, nem minden váltó esetében igaz, ezért a mondat törlésre került.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Minden váltónál az összekötő rúd biztosítja a csúcssínek egyidejű mozgását? 3.1.1.7

Mely váltóknál biztosítják az összekötő rudak a csúcssínek egyidejű mozgását? 3.1.1.7

### ~~Kampózár-csúcssíntámasztó és zárnnyeltes~~ Csúcssínrögzítő szerkezetek

~~238. 3.1.1.8.~~ A kampózár, ~~csúcssíntámasztó~~ vagy a zárnnyeltes csúcssínrögzítő ~~szerkezet, a hozzá tartozó állítókészülékkel együtt~~ akadályozza meg, hogy a simuló csúcssín a haladó jármű alatt eltávolodjék a tősíntől.

A szelzetcímből a pontosabb és egységesen kifejezőbb meghatározás miatt törlésre került, a „Kampózár és zárnvelves” szövegrész. A szövegből törlésre került a csúcshintámasztó kifejezés, mivel nem támasztja, hanem a csúcshint rögzíti a szerkezet.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

A váltók mely szerkezeti elemei akadályozzák meg, hogy a simuló csúcshin a haladó jármű alatt eltávolodjék a tőshintől? 3.1.1.8

### Állító**készülé**kek szerkezetek

**236. 3.1.1.9.** A váltó állítása állító**készülé**kekkel – helyszíni állítású váltóknál az ellensúlynak a másik végállásba helyezésével, központi állítású váltóknál vonóvezetékkel, vagy villamos úton – történik.

~~Az állító**készülé**k aszerint, hogy a váltó helyszíni vagy központi állítású, más-más kiképzésű. A váltó állító**készülé**ke állítóruddal kapcsolódik a váltócsúcshinéhez és fontos alkatrésze az ellensúly, melynek súlya a csúcshint a tőshinhez szorítja. Az állító**készülé**k vízszintes tengely körül függőleges síkban mozgatható. Vannak még eltérő megoldással készített állító**készülé**kek is egyes helyeken. Az állító**készülé**k a váltó jelzőjével mechanikai függésben van.~~

~~A jelző nélküli váltón az ellensúly helyzete utal a váltó állására. Ha az ellensúly az állító**készülé**k tengelyétől a tőshin felé esik, akkor a hozzá közelebb eső csúcshin simul a tőshinhez, ellenkező állásban pedig a másik csúcshin simul. Kézi állítású (helyszínen kezelt) váltónál az ellensúly festése is mutatja a váltó állását a jelzést részben meghatározott módon. Központi állítású váltók állítása általában szolgálati helyről történik. Ezeknek a váltóknak az állítása és kezelése Kezelési Szabályzat előírásai szerint kell, hogy történjenek. Állításuk vonóvezetékes vagy motorikus.~~

~~Ellensúly mellett a csúcshint rögzítését a kampózár vagy más zárszerkezet fokozottan biztosítja:~~

~~Egyes iparvágányokon vannak burkolatba süllesztett, rugóval vagy zárral, esetleg súllyal működő és aknából kezelhető váltók is. Ezek állítására, ellenőrzésére a szerkeztési módjuk alapján kell megtanítani a dolgozókkal. Az ilyen váltók nagy részén jelzőszerkezet nincsen.~~

A váltó állító**készülé**keire vonatkozó előírásoknál törölt szövegrészből a szükséges magyarázatok, a továbbiakban az utasítás témakörének

megfelelő pontjaiban, a Kezelési Szabályzatban és a KSZU-ban lesznek megtalálhatók.

### Váltójelző

**237. 3.1.1.10.** A váltójelző váltó állását jelzi jelző szerkezet.

A váltójelző leírásánál csak pontosítás történt, hogy a váltójelző a váltó állását jelző szerkezet.

### Váltózár

**239.** A helyszíni állítású, központból el nem reteszeltető váltók lezárását kulcsos váltózárak teszik lehetővé.

Ha a forgalmi viszonyok megkívánják, egyes, vagy az összes váltót meghatározott, vagy mindkét állásban váltózárral kell felszerelni. A váltózár a meghatározott állásban rögzíti a simuló csúcssínt a tősinhez, és megakadályozza, az illetéktelen személyek részéről történő váltóállítás lehetőségét. Tolatásoknál célszerű ilyen megoldás alkalmazása a több tolatási körzet egyidejű munkájának lehetővé tétele érdekében az eltérést biztosító védőváltókon, továbbá a felügyelet nélkül hagyott távolabbi váltóknál, ha azok átállítása ritkábban szükséges, de megfelelő állásban tartása és átállításának megakadályozása indokolt.

Az igazgatóság határozza meg, hogy a lezárható váltók közül melyek zárkulcsát őrzi a közforgalmú vasút, és melyeket az iparvágány engedélyes.

A váltózárral kapcsolatos előírások törlésre kerültek az Utasítás anyagából, mivel a sajátcélú vasúti pályahálózaton lévő „különböző” váltók váltózárra vonatkozó előírásait nem lehet egységesen szabályozni valamennyi sajátcélú vasúti pályahálózatra vonatkozóan. Ebből következik, hogy ezen témakörök ismeret anyagát a biztosítóberendezési ismeretek, és a KSZU helyi viszonyokra meghatározott előírásai között kell szerepeltetni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen módon történik a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása alapján a váltózárral történő lezárás? **239.**



## B) 3.1.2. A váltók csoportosítása forgalombiztonsági szempontból

### Csoportosítás

**240:** 3.1.2.1. Forgalombiztonsági szempontból megkülönböztetünk lezárható, le nem zárható, biztosított és nem biztosított váltókat.

### Lezárható és le nem zárható váltók

**241:** 3.1.2.2. Lezárhatók, azaz lezárás után rongálás nélkül át nem állíthatók:

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

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

A lezárható váltók leírásainál pontosítás és kiegészítés történt. Pontosítás, hogy a lezárható váltót nemcsak központból lehet reteszelni, hanem a helyszínen is. Kiegészítésként került felvételre, hogy a biztonsági betéttel lezárt váltó is lezárható és fel nem vágható váltónak minősül.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

A felsoroltak közül lezárható váltónak minősül-e következő? 3.1.2.2.

A felsoroltak közül lezárható váltónak minősül-e következő? 3.1.2.2.

Minek minősül a biztonsági betéttel lezárt váltó? 3.1.2.2.

### Biztosított és nem biztosított váltók

**242:** 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, **kivéve váltózárkulcs-azonosító berendezéshez tartozó váltókat.**

Nem biztosítottak azok a váltók, és a helyhez kötött jelzők között nincsen szerkezeti függés amelyek az előzőekben meghatározott feltételek bármelyikének nem felelnek meg. Nem biztosítottaknak minősülnek a váltózárkulcs-azonosító berendezéshez tartozó váltók.

Pontosításra került a biztosított és a nem biztosított váltókra vonatkozó leírás, mivel nemcsak a váltózárkulcs-azonosító berendezéshez tartozó váltók minősülnek nem biztosított váltóknak, hanem azok is, amelyek nem felelnek meg a biztosított váltókra vonatkozó előírásoknak.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk nem biztosított váltónak? 3.1.2.3.

### ↪ 3.1.3. Sebesség a váltókon

~~243.~~ 3.1.3.1. A váltókon, **vágányokon** alkalmazható legnagyobb sebességeket, az egyes mozdonyokra, járművekre érvényes korlátozásokat az engedélyező hatóság állapítja meg.

~~A 30 kg/folyóméternél könnyebb tömegű le nem zárt váltón csak lépésben szabad járművek mozgását végezni.~~

A sebesség a váltókon előírás azzal egészült ki, hogy nem csak a váltókra vonatkozik az alkalmazható sebesség szabálya, hanem a vágányokra is. A 30 kg/folyóméternél könnyebb tömegű le nem zárt váltón alkalmazható sebességre vonatkozó előírások azért kerültek törlésre, mert aktualitásukat veszítették. Ha valamely sajtócélu vasúti pályán lenne is ilyen váltó, arra akkor sem az Utasításban kell a szabályozást leírni, hanem a KSZU-ban.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen sebességgel lehet közlekedni a 30 kg/folyóméternél könnyebb tömegű le nem zárt váltón? 3.1.3.1.

### ↪ 3.1.4. A váltók gondozása

~~244.~~ 3.1.4.1. A váltókat, a keresztezéseket és a közöttük lévő vágányrészt tisztán kell tartani, gondoskodni kell a váltók kenéséről ~~a kitérőkben meg-  
lazult csavarok meghúzásáról, a váltójelzők törött üvegeinek pótlásáról.~~

245. A váltókat — a szolgálati helyiségben kifüggesztett szabályozás alapján — váltók gondozására vonatkozó biztonsági előírásokat a KSZU-ban kell szabályozni. A váltókat a KSZU-ban kijelölt munkavállalók kötelesek gondozni.

### **Biztonsági intézkedések**

246. A váltókat lehetőleg vonat- és tolatásmentes időben kell gondozni. A váltógondozó köteles munkája megkezdésére a váltók állításával megbízott dolgozótól engedélyt kérni, s a munkája befejezéséről az engedélyt adó dolgozónak jelentést tenni. Váltógondozásra engedély, csak sárga színű mellényt viselő dolgozónak adható. Az adott engedélyt az időpont és a körzet megjelölésével az e célra rendszeresített naplóba kell bejegyezni és azt a váltógondozó köteles aláírni.

A váltógondozó a váltóállítással megbízott engedélye nélkül váltót nem állíthat át, központi állítású váltók átállítását esetről-esetre kérnie kell.

Központi állítású váltó gondozásakor a váltógondozó a munka időtartamára az elálló csússzín és a tőszín közé faéket köteles elhelyezni, amit a munka befejezése után el kell távolítani.

A váltó gondozók testi épségét, a tolatásvezetők a váltógondozók által elfoglalt vágány felé történő tolatás megkezdése előtt a 274.-278. pontokban szabályozott módon kötelesek védeni:

A váltók gondozása során betartandó biztonsági előírásokat a továbbiakban azért nem tartalmazza az Utasítás, mert a sajátcélú vasúti pályahálózaton konkrétan ott lévő különböző állítású váltókra, a KSZU-ban kell elkészíteni a gondozásra vonatkozó szabályokat is.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hol vannak szabályozva a váltók gondozására vonatkozó biztonsági előírások? 3.1.4.1.

### **E) 3.1.5. A váltók szabványos állása**

#### **Szabványos állás**

247. **3.1.5.1. Az iparvágányok** Minden váltónál meg kell határozni, hogy azt vonat-, illetve tolatásmentes időben melyik állásban kell tartani. Ez a váltó szabványos állása. A KSZU-ban kell rögzíteni a váltók szabványos

állítását. A kézi állítású váltók ellensúlyára szabványos állásukat feltüntető „A” betűt kell felfesteni. ~~A szabványos állás védheti a vágányon álló járműveket, az ott végzendő tolatást, vagy rakodást egyaránt.~~

Ha egy váltó szabványos állásában foglalt vagy rakodás alatt álló járművekre terel, a váltót átmenetileg szabad, vagy kevésbé foglalt vágányra kell átállítani. ~~A váltó tényleges állását mindig az dönti el, hogy a váltónak melyik állásban tartása a kedvezőbb, biztonságosabb az adott körülmények között.~~

A munkavállalóknak kell biztosítaniuk, hogy a védőváltók egyidejű tolatáskor – a vasútüzem-vezető által kijelölt – védő-állásban legyenek. ~~Az olyan váltót, amelyik megfelelő állásba (irányba) állításával megakadályozhatja, hogy az egyik vágányon mozgatott járművek más vágányon végzett járműmozgást veszélyeztessenek, „Védőváltó”-nak nevezzük~~

A vonat közlekedése, illetve 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. ~~Az ilyen váltókon gyök felől haladó menetek, csak lépésben, max. 5 km/h sebességgel szabad közlekedni, hogy a csúessínek ne sérüljenek, össze ne törjenek.~~ Járműáthaladás után az ilyen váltó eredeti állásába visszaáll.

### **A szabványos állás- közlése**

**248. 3.1.5.2.** A váltók szabványos állásának kimutatását ki kell függeszteni az állításukkal megbízott **dolgozók munkavállalók** szolgálati helyiségében.

A váltó szabványos állására vonatkozóan a szélzetcímelek pótlás nélkül törlésre, az általuk tartalmazott előírások pedig aktualizálásra, egyes részei viszont törlésre kerültek. Kiegészítés, hogy nemcsak tolatásmentes, hanem vonatmentes időben is szabványos állásban kell a váltókat tartani, továbbá felvételre került, hogy a váltók szabványos állását a KSZU-ban kell közölni. Törlésre kerültek azok a leírások amelyek magyarították, hogy egy váltónak mikor, melyik állását célszerű szabványos állásként meghatározni, illetve, hogy a váltó állásából adódóan mikor nevezhetjük a váltót védő váltónak. További törlés az is, hogy a rugós, vagy az ellensúlyos szerkezettel épített váltókon milyen sebességgel lehet közlekedni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hol kell rögzíteni a váltók szabványos állását? 3.1.5.1.

Mit kell meghatározni minden váltónál? 3.1.5.1.

Milyen sebességgel lehet rugós vagy ellensúlyos szerkezettel rendelkező váltókon? 3.1.5.1.

### **F) 3.1.6. A váltók használhatóságának ellenőrzése forgalmi szempontból**

#### **A használhatóság forgalmi feltételei**

**249. 3.1.6.1.** A váltó forgalmi szempontból ~~használható állapotban van~~ akkor használható, ha:

- alkatrészei épek és a mozgatható alkatrészei könnyen mozgathatók,
- a simuló csúcssín tökéletesen simul a tősinhez, a másik pedig a tősin-től kellő távolságban van,
- a tősinék és a csúcssínék között ~~nincsen oda nem tartozó anyag vagy tárgy (hó, jég, kő stb.) idegen anyag,~~
- ~~összekötő rúddal rendelkező váltóknál~~ az összekötő rúd nem görbült meg, vagy nem szakadt el,
- ~~külső csúcssínrögzítő szerkezettel (esetleges kampózár, csúcssín-támasztó vagy csúcssínrögzítő zárnyelv)~~ rendelkező váltóknál a szerkezet tökéletesen záródik és
- váltójelzős váltónál a váltójelző a váltó állásának megfelelő jelzést mutatja.

~~Az ellenőrzés részletes szabályait a Kiegészítő szolgálati utasításban kell rögzíteni:~~

~~Ha a váltó az előírt követelményeknek nem felel meg azon közlekedni nem szabad. Minden hiányosságot azonnal jelenteni kell a vasútüzem vezetőnek és ha a váltót a közforgalmú vasút kiszolgáló menete is érinti, vagy ő tartja fenn a kiszolgáló vasútállomásnak és a pályamesternek is. A váltót újból használatba venni csak helyreállítás után szabad.~~

A váltó használhatóságának forgalmi feltételei pontosításra, kiegészítésre és egyes szükségtelen részei törlésre kerültek. Pontosítás történt a tősin és a csúcssínék közötti oda nem tartozó anyagok leírásánál, mivel nincs felsorolva, hogy milyen anyagot tekintünk a tősin és a csúcssínék közé nem tartozónak, csak annyit határoz meg, hogy idegen anyag ne

legyen a tősin és a csúcssínek között. A használhatóság forgalmi feltételeinek felsorolásában két feltétel kiegészítésre került, melyből az egyik az, hogy csak az összekötő rúddal rendelkező váltóknál kell figyelembe venni azt az előírást, hogy az összekötő rúd nem görbült meg, vagy nem szakadt el. A másik ilyen kiegészítés, hogy csak a külső csúcssínrögzítő szerkezettel rendelkező váltóknál vizsgáljuk, hogy a kampózár, zárnyelv szerkezete tökéletesen záródik. Törlésre került az a szükségtelen szabályozás, hogyha a váltó használhatatlan akkor mi az eljárás, mivel itt arról van szó, hogy mik a használhatóság forgalmi feltételei, vagyis mikor használható a váltó forgalmi szempontból és nem az, hogy mi az eljárás a váltó használhatatlansága esetén.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor tekintjük a következőkben felsoroltak alapján a váltót forgalmi szempontból használhatónak? 3.1.6.1.

Mikor tekintjük a következőkben felsoroltak alapján a váltót forgalmi szempontból használhatónak? 3.1.6.1.

Mikor tekintjük a következőkben felsoroltak alapján a váltót forgalmi szempontból használhatónak? 3.1.6.1.

### A használhatóság ellenőrzése

**250: 3.1.6.2.** A váltók használhatóságáról meg kell győződni:

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

A használhatóság ellenőrzése pontosításra és kiegészítésre került. Pontosítás, hogy a váltók használhatóságáról nem szolgálat átvétel előtt kell meggyőződni, hanem szolgálat átvételekor. Kiegészítésre került, hogy a váltók használhatóságáról a váltó lezárásakor, és a váltófelvágása után is meg kell győződni. A váltófelvágás utáni használhatóság ellenőrzés felvétele csak a felsorolás bekezdéseként új, a tevékenység elvégzése eddig is előírás volt a Váltófelvágás szélzetcím tartalmaként.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor kell a következőkben felsoroltak közül a váltók használhatóságát ellenőrizni? 3.1.6.2.

Mikor kell a következőkben felsoroltak közül a váltók használhatóságát ellenőrizni? 3.1.6.2.

Mikor kell a következőkben felsoroltak közül a váltók használhatóságát ellenőrizni? 3.1.6.2.

**A használhatóság  
ellenőrzése szolgálat  
átvétele előtt és  
ellenőrzések alkalmával**

~~254.~~ **3.1.6.3.** A szolgálat átvétele előtt a váltók állításával megbízottak, illetve a ~~Végrehajtási Utasításban~~ **KSZU-ban** kijelölt munkavállalók a helyszínen kötelesek a váltók használhatóságáról meggyőződni. **Rátekintéssel** meg kell vizsgálniuk, **azok** megfelelnek-e **a váltók** a használhatóság forgalmi feltételeinek.

**3.1.6.3.1.** **A vasútüzem-vezető, a megbízottja és a részlegvezető ellenőrzéseik során az előző pontban leírtak szerint kötelesek meggyőződni mindazon váltók használhatóságáról, amelyek az ellenőrzés útvonalába esnek.**

A szolgálat átvétele előtti használhatóság ellenőrzést nem a ~~Végrehajtási Utasításban~~, hanem a **KSZU-ban** kell szabályozni. Pontosította az Utasítás, hogy a használhatóság ellenőrzése milyen módon történjen, vagyis rátekintéssel kell megvizsgálniuk, hogy az megfelel-e a használhatóság forgalmi feltételeinek.

Az Utasítás szabályozza, hogy a vasútüzem-vezető vagy megbízottja, és a részlegvezető ellenőrzéseik során, mely váltóknál és milyen módon kell meggyőződniük a használhatóság forgalmi feltételeiről az ellenőrzéseik során. Azaz váltók használhatóságát rátekintéssel kell megvizsgálniuk, mindazon váltóknál, amelyek az ellenőrzés alkalmával annak útvonalába esnek.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hol van kijelölve a szolgálat átvétele előtti váltók állításával megbízott munkavállalók helyszíni ellenőrzése? 3.1.6.3.

Hogyan kell meggyőződni szolgálat átvétele előtt a váltók állításával megbízottaknak, illetve a KSZU-ban kijelölt munkavállalóknak a váltók használhatóságáról? 3.1.6.3.

Milyen módon és miről kell meggyőződni szolgálat átvétele előtt a váltók állításával megbízottaknak, illetve a KSZU-ban kijelölt munkavállalóknak? 3.1.6.3.

Mely váltókról kell meggyőződni a vasútüzem-vezetőnek, a megbízottjának, a részlegvezetőnek ellenőrzéseik során? 3.1.6.3.1.

Mely váltókról kell meggyőződni a vasútüzem-vezetőnek ellenőrzése során? 3.1.6.3.1.

Mely váltókról kell meggyőződni a vasútüzem-vezető megbízottjának ellenőrzése során? 3.1.6.3.1.

Mely váltókról kell meggyőződni a részlegvezetőnek ellenőrzése során? 3.1.6.3.1.

Kinek kell az ellenőrzés útvonalába eső váltók használhatóságáról meggyőződni? 3.1.6.3.1

Kinek kell az ellenőrzés útvonalába eső váltók használhatóságáról meggyőződni? 3.1.6.3.1

Kinek kell az ellenőrzés útvonalába eső váltók használhatóságáról meggyőződni? 3.1.6.3.1

**A használhatóság  
ellenőrzése váltóállítás  
közben**

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

**252- 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 használhatatlanságáról a vasútüzem-vezetőt és a pályafelügyeletet ellátó szervezetet értesíteni kell.

A szelvezet a különböző váltó állítási módok összefoglalásaként került felvételre, melynek tartama nemcsak a helyszíni állítású váltóra terjed ki, hanem a villamos úton központból állított váltóra, illetve a villamos



retesszel ellátott helyszíni állítású váltókra is. A használhatóság ellenőrzésének szabályai azzal is kiegészültek még, hogy a váltó használhatatlanságáról a pályafelügyeletet ellátó szervezetet is értesíteni kell.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor tekintjük a villamos úton központból állított váltót illetve villamos retesszel ellátott helyszíni állítású váltót használhatónak? 3.1.6.4.

### ↪ 3.1.7. A váltók állítása

#### A váltóállítás ideje

**254. 3.1.7.1. A váltókat kiszolgáló vonat részére a vágányút beállításakor, tolatás közben részére pedig** olyan időben kell állítani, hogy az átállítás a járműnek a váltóhoz érkezése előtt teljesen befejeződjék. Közvetlenül a haladó jármű előtt csak akkor szabad váltót átállítani, ha az átállítással baleset hárítható el. **Sohasem Nem** szabad váltót jármű alatt átállítani, kivéve, ha a megfutamodott járművet másként megállítani nem lehet.

#### ~~A váltóállítás tolatás- részére~~

**253. 3.1.7.1.1. Tolatás részére helyszíni állítású váltókat a tolatásvezető vagy az általa kijelölt ~~erre a munkára betanított dolgozó munkavállaló~~ köteles állítani. Központi állítású váltót a váltó kezelésével megbízott munkavállaló köteles állítani.**

A váltók állításának részletes szabályozását a KSZU-ban kell a **dolgozók munkavállalók** tudomására hozni.

A váltó állítás idejére vonatkozó előírások a módosított utasítás hatályba léptetését követően nemcsak a tolatásra vonatkoznak, hanem a kiegészítésként felvett kiszolgáló vonat részére a vágányút beállításakor történő váltóállítás idejére is.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor kell a váltókat állítani a kiszolgáló vonat részére? 3.1.7.1.

## Váltófelvágás

**255. 3.1.7.2.** A váltófelvágás a helytelenül álló váltónak gyökkel szemben haladó jármű kerekeivel történő átállítása. A váltófelvágás tiltott cselekmény.

~~Nem minősül váltófelvágásnak, ha a jármű a rugós váltót gyök felől állítja át.~~

A rugós váltók esetében a váltóhoz gyök felől közeledő jármű kerekei által történő **üzemszerű váltóállítás** (felvágás) **nem tiltott cselekmény**.

**256. 3.1.7.2.1.** Ha a váltót felvágják, a járművel (járművekkel) **azon** teljesen át kell haladni **a váltón**. A **jáművet(ket)-mozgást** csak akkor kell megállítani, ha a továbbhaladás veszéllyel jár. Felvágott váltón a váltó megvizsgálásáig, illetve helyreállításáig nem szabad visszahúzni, visszatolni, vagy csúccsal szemben mozgást végezni.

**257. 3.1.7.2.2.** A ~~váltófelvágás elhallgatása súlyos következményekkel járhat, ezért erről váltófelvágást~~ azonnal jelenteni kell a tolatásvezetőnek, illetve a vasútüzem-vezetőnek,  **vagy megbízottjának, aki a sajátcélú vasúti pályahálózat pályafelügyeletét ellátó szervezetet köteles értesíteni.**

A váltófelvágásra vonatkozóan kiegészült a szabály azzal, hogy ha a rugós váltók esetében, a váltó átállítása (felvágása) üzemszerűen történik az nem tiltott cselekmény.

A váltófelvágást követendő eljárásra vonatkozóan került módosításra az az előírás, hogy a váltófelvágás megtörténtét a vasútüzem-vezetőn kívül a vasútüzem-vezető megbízottjának is be lehet jelenteni, akik a kapott jelentést követően kötelesek a vasúti pályahálózat pályafelügyeletét ellátó szervezetet értesíteni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Minnek minősül a rugós váltók esetében a váltóhoz gyök felől közeledő jármű kerekei által történő üzemszerű váltóállítás? 3.1.7.2.

Mely váltók esetében lehetséges, hogy a váltónál felvágás történt, de nem minősül tiltott cselekménynek? 3.1.7.2.

Kinek kell jelenteni a váltófelvágást? 3.1.7.2.2.

Kit köteles értesíteni a vasútüzem-vezető, vagy megbízottja a váltófelvágást követően? 3.1.7.2.2.

**258. 3.1.7.2.3.** A felvágott váltót az állításukkal megbízott **dolgozó munkavállaló**, illetve a tolatásvezető, továbbá a vasútüzem-vezető, **vagy megbízottja** köteles használhatóság szempontjából azonnal megvizsgálni. Ha a váltó még megfelel a használhatóság forgalmi feltételeinek, a műszaki megvizsgálásig és a helyreállítás befejezéséig **lépésnek megfelelő legfeljebb 5 km/h** sebesség mellett használható.

~~A közforgalmú vasút vagyonkezelésében, vagy fenntartásában lévő váltót a közforgalmú vasút pályamesterével kell megvizsgáltatni. Ha az iparvágány nincs a vasút vagyonkezelésében vagy fenntartásában, a váltó műszaki megvizsgálásáról a vasútüzem – vezető köteles gondoskodni.~~

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, illetve szolgálat átadáskor szóban köteles a vasútüzemi munkavállalókat értesíteni.

Ha a felvágott váltó olyan vágányban, vágánycsoportban van, ahol a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalói is tolathatnak, illetve a kiszolgálás közben érinthetik, akkor a vasútüzem-vezető vagy megbízottja köteles írásban értesíteni a kiszolgáló állomást.

Az Utasítás módosítását követően, ha a felvágott váltó még megfelel a használhatóság forgalmi feltételeinek, akkor nem lépésben, hanem legfeljebb 5 km/h sebességgel lehet a váltón közlekedni. A kiegészített tartalmú szabály a vasútüzem-vezető feladatait is meghatározza, hogy a felvágott váltóról, hogyan és miként kell a vasútüzemi munkavállalókat értesíteni, továbbá, ha a felvágott váltó olyan vágányban van, ahol a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalói is tolathatnak, illetve kiszolgálás közben érinthetik, akkor ennek tényéről írásban a kiszolgáló állomást is értesíteni kell. Törlésre került az az előírás, amely váltófelvágást követő váltó vizsgálat végzésének kötelezettségét annak függőségében szabályozta, hogy a váltó a közforgalmú vasút, vagy az iparvágány vagyonkezelésében van-e.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen sebességgel szabad a váltón közlekedni a váltófelvágást követően a műszaki megvizsgálásig és a helyreállítás befejezéséig, ha a váltó még megfelel a használhatóság forgalmi feltételeinek? 3.1.7.2.3.

Hol köteles a felvágott váltóról és a rajta alkalmazható sebességről a vasútüzem-vezető vagy megbízottja értesíteni a vasúti üzemi munkavállalókat? 3.1.7.2.3.

Mikor köteles a vasútüzem-vezető vagy megbízottja a felvágott váltóról írásban értesíteni a kiszolgáló állomást? 3.1.7.2.3.

### H) 3.1.8. Váltóellenőrzés

#### Alapszabályok

**259:** 3.1.8.1. Váltóra járművel rájármihaladni csak a váltó ellenőrzése és az azt követő jelzés vagy értesítés után szabad. Helytelenül álló váltóra – rugós váltót kivéve – járművet bocsátani nem szabad.

**260:** 3.1.8.1.1. Minden tolatási mozgás megkezdése előtt meg kell győződni arról, hogy a váltók a kijelölt iránynak megfelelő állásban állnak-e.

**261:** 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.

**262:** 3.1.8.1.3. A járműmozgást tolatást csak a váltó- és vágányút-ellenőrzés megtartása után szabad elrendelni.

**263:** 3.1.8.1.4. Központból állított váltó ellenőrzése után a váltóállító dolgozó munkavállaló a megfelelő „Közeledj felém!”, illetve „Távolodj tőlem!” jelzéssel köteles a tolatásvezetőnek jelezni, hogy az ő részéről a járműmozgásnak 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 dolgozótól munkavállalótól vett jelzés szerint intézkedhet a mozgás megkezdésére.

**264:** 3.1.8.1.5. Ha A helyszíni állítású váltók esetében, ha az ellenőrzést nem személyesen a tolatásvezető végzi, a tolatásvezető az ellenőrzéssel megbízott dolgozótól munkavállalótól vett jelzés szerint intézkedik a mozgás megkezdésére.

**265. 3.1.8.1.6.** A vontatójármű vezetője (~~bármilyen kocsimozgató-gép vagy az állat vezetője~~) és a tolatócsapat tagjai is tartózkodási helyükről, illetve ahonnan az már lehetséges, kötelesek a váltó helyes állását és a vágányutat megfigyelni és akadály esetén a járművet megállítani, illetve a tolatást megtiltani.

A váltóellenőrzés alapszabálya pontosításra került, hogy nem járműmozgásról hanem tolatásról beszél.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen mozgást szabad elrendelni a váltó- és vágányút-ellenőrzés megtartása után? 3.1.8.1.3.

## 3.2. ÚTSOROMPÓ, SOROMPÓKEZELÉS

### A sorompókezelés általános szabályai

**266: 3.2.1.** A vasúti átjáró (a továbbiakban: **útátjáró**) biztosítására szolgáló berendezések: a fény sorompó, a fény- és félsorompó és a teljes sorompó (továbbiakban összefoglaló elnevezéssel: **útsorompó**).

Az útsorompókat – kivéve az önműködő fény-, illetve félsorompókat – a kijelölt **dolgozó munkavállaló** köteles kezelni.

Az útsorompót a vonat közlekedése, illetve tolatás tartamára kell lezárni. Ha az útátjárót jelzőőrrel kell fedezni, a jelzőőr is ezekben az esetekben köteles az út forgalmának védelméről gondoskodni.

E fejezetben leírt szabályokat kell alkalmazni akkor is, ha a **iparvágány sajátcélú vasúti pályahálózat** kiszolgálása vonattal történik.

**267: 3.2.1.1.** Szigorúan tilos útsorompót **vonatmentes időben**, tolatási szünetekben zárva tartani és ezzel a közúti közlekedést zavarni. **Kivételt képez az ún. „Felhívásos sorompó”, amelynek szabványos helyzete a lezárt állás.**

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

**268: 3.2.1.2.** A kézi **állítású kezelésű** teljes sorompót lezárás alkalmával teljesen le kell zárni, felnyitás alkalmával pedig teljesen fel kell nyitni. A hajtóművet mindig a végállásig kell forgatni, illetve működtetni. Ha a sorompókezelő járműmegfutamodást vesz észre, vagy arról értesül, köteles az útsorompót azonnal lezárni.

**269: 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.

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

A sorompókezelés általános szabályai több ponton kiegészítésre és pontosításra kerültek. Kiegészítés, hogy az útsorompót nemcsak tolatási szünetekben tilos zárva tartani, hanem vonatmentes időben is, kivételt képez az ún. „Felhívásos sorompó”, amelynek szabványos helyzete a lezárt állás. További kiegészítés, hogy az útsorompót 10 percen túl csak a közlekedési hatóság által adott engedély alapján szabad, de ezt is csak vonatközlekedés alatt lehetséges alkalmazni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Az önműködő fény-, illetve félsorompók kivételével ki köteles kezelni az útsorompókat? 3.2.1.

Mikor köteles a jelzőőr a közút forgalmának védelméről az útátjáró fedezésével gondoskodni? 3.2.1.

Melyik utasításban leírt szabályokat kell az útsorompókezelésére vonatkozóan alkalmazni, ha a sajtócélu vasúti pályahálózat kiszolgálása vonattal történik? 3.2.1.

Mikor tilos az útsorompót zárva tartani, ha az nem „Felhívásos sorompó”? 3.2.1.1.

Mely sorompók képeznek kivételt az utasítás azon szabálya alól, hogy szigorúan tilos az útsorompót vonatmentes időben, és tolatási szünetekben zárva tartani? 3.2.1.1.

Hol szabad útsorompót 10 percnél hosszabb ideig vonatközlekedés miatt folyamatosan zárva tartani? 3.2.1.1.

Mikor szabad útsorompót 10 percnél hosszabb ideig folyamatosan zárva tartani? 3.2.1.1.

Mi a teendő, ha az útsorompó a közlekedési hatóság engedélyével 10 percnél hosszabb ideig folyamatosan zárva tartható? 3.2.1.1.

Hogyan kell a kézi kezelésű teljes sorompó hajtóművét működtetni a sorompó lezárása, illetve felnyitása alkalmával? 3.2.1.2.

Hogyan kell eljárni, ha az útsorompó használhatatlanná válik? 3.2.1.3.

### **Fénysorompó használhatatlansága**

**3.2.2.** Használhatatlan a fényorompó, ha:

– a berendezés zavarának észlelése után – a Kezelési Szabályzatban előírtak betartása mellett – nem lehet a zavart megszüntetni,

- a berendezést kikapcsolták,
- bármely esetben a kézi kezelés ellenére a villogó fehér fény a fénysorompón megmarad,
- olyan mértékben megsérül (pl. fénysorompó berendezés jelzőjének összetörése, kidőlése stb.), hogy funkcióját nem képes betölteni.

Új szélzetcím a „fénysorompó használhatatlansága” és ahhoz kapcsolódó esetek kerültek felvételre. Az előírásban a fénysorompó használhatatlanságának azon esetei vannak felsorolva, amelyek a sajátcélú vasúti pályahálózaton is előfordulhatnak.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Az alábbiakban felsorolt esetek közül mikor használhatatlan a fénysorompó? 3.2.2.

Válassza ki az alábbi meghatározások közül a fénysorompó használhatatlanságának eseteit? 3.2.2.

### Jelzőőr (jelzőőrök) alkalmazása

~~270-~~ **3.2.3.** Jelzőőrt kell alkalmazni:

- teljes sorompó használhatatlansága esetén a **kiszolgáló** vonatok közlekedése és tolatás közben,
- útsorompóval fel nem szerelt útátjárónál, továbbá fény-, illetve fény- és félsorompó használhatatlansága esetén tolatás közben,
- ~~iparvágány összekötő, vagy vontatóvágányon csatlakozó vasúti pályán, összekötő vasúti pályán~~ lévő olyan útsorompóval fel nem szerelt útátjáróknál vonat közlekedése és tolatás közben, ahol jelzőőr alkalmazását a **vonatkozó** hatóság **rendelet** előírta,
- toltt menetben történő **iparvágány sajátcélú vasúti pályahálózat** kiszolgálás esetén valamennyi útsorompóval fel nem szerelt útátjárónál vonat közlekedése és tolatás közben,
- ~~vágányzár miatt kikapcsolt fény-, illetve fény- és félsorompónál a vágányzári rendeletben meghatározott esetekben~~
- helyből kezelt sorompók működtetésére akkor, ha **ott** sorompóőr nem teljesít szolgálatot.

**3.2.3.1.** Ha ~~iparvágány összekötő, vagy vontatóvágányon~~ a **sajátcélú vasúti pályahálózat összekötő- vagy csatlakozó vasúti pályán** jelzőőrrel



fedezendő, illetve helyből kezelt útsorompó van, de a helyszínen **dolgozó munkavállaló** nem végez szolgálatot, **akkor** jelzőőrt (sorompókezelőt) a kiszolgáló menettel kell a helyszínre szállítani.

A menetet az útátjáró előtt meg kell állítani és azon csak az út fedezése után szabad áthaladni. Áthaladás után a jelzőőr (sorompókezelő) felvétele végett meg kell állni, ha a további munkáknál nem nélkülözhető. Részletes rendelkezéseket a KSZU **kell** tartalmaznia.

Jelzőőr (jelzőőrök) alkalmazásának előírásai módosításra, pontosításra és a szükségtelen részek törlésre kerültek. Módosításra került, hogy nem az iparvágány összekötő, vagy vontatóvágányon kell a jelzőőrt alkalmazni, hanem a csatlakozó,- összekötő vasúti pályán kell. Törlésre került, az a bekezdés, hogy jelzőőrt kell alkalmazni vágányzár miatt kikapcsolt fény-, illetve fény- és félsorompónál a vágányzári rendeletben meghatározott esetekben.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor kell a sajátcélú vasúti pályahálózat útátjáróinál jelzőőrt alkalmazni? 3.2.3.

Mely esetekben kell jelzőőrt alkalmazni a sajátcélú vasúti pályahálózat útátjáróinál? 3.2.3.

Mikor kell a jelzőőrt (sorompókezelőt) a kiszolgáló menettel a helyszínre szállítani? 3.2.3.1.



### 3.3. TOLATÓSZOLGÁLAT

#### A) 3.3.1. Általános rendelkezések

##### Alapszabályok

**274. 3.3.1.1.** Tolatás engedélyezésére jogosított **dolgozó 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 **dolgozót munkavállalót** értesíteni kell.

A tolatásvezető és a tolatásban részt vevő **dolgozók 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 rögzítő saruk felhasználásának szabályait a KSZU-ban kell előírni.

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

**272-3.3.1.1.1.** Tolatás közben a tolatásvezetők kék színű, a kocsirendezők sárga színű védősisakot kötelesek viselni.

Ha a közforgalmú vasút védelmére a **iparvágányon sajátcélú vasúti pályán** elhelyezett védelmi berendezés (vágányzáró sorompó, kisiklasztó saru, terelő csonkavágány váltója) a vágányt elzáró vagy terelő szabványos helyzetében nem zárható le, a helyreállításig **az iparvágány engedélyesnek a használónak az iparvágányon a sajátcélú vasúti pályán** csak a **közforgalmú vasút által meghatározott feltételek megtartásával és az iparvágányra kirendelt közforgalmú vasúti dolgozó jelenlétében és engedélyével pályahálózat-működtető által meghatározott feltételek megtartásával** szabad járművet mozgatni.

Tolatószolgálat általános rendelkezések alapszabálya a következő módon módosult: ha a közforgalmú vasút védelmére elhelyezett védelmi berendezés terelő szabványos helyzetében nem zárható le, akkor a helyreállításig nem a közforgalmú vasút által meghatározott feltételek megtartásával és az iparvágányra kirendelt közforgalmú vasúti munkavállaló jelenlétében és engedélyével, hanem a pályahálózat-működtető által meghatározott feltételek megtartásával szabad a sajátcélú vasúti pályán járművet mozgatni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Miért tartoznak egyéni felelőséggel még a tolatásban részt vevő munkavállalók is? 3.3.1.1.

Milyen színű védősisakot kötelesek a kocsirendezők tolatás közben viselni? 3.3.1.1.1.

Milyen feltételek megtartásával szabad járművet mozgatni a sajátcélú vasúti pályán, ha a közforgalmú vasút védelmére elhelyezett kisiklasztó saru a vágányt elzáró szabványos helyzetében nem zárható le? 3.3.1.1.1.

Hogyan szabad járművet mozgatni a sajátcélú vasúti pályán, ha a közforgalmú vasút védelmére elhelyezett vágányzáró sorompó a vágányt elzáró szabványos helyzetében nem zárható le? 3.3.1.1.1.

Milyen feltételek megtartásával szabad járművet mozgatni a sajátcélú vasúti pályán, ha a közforgalmú vasút védelmére elhelyezett terelő csonkavágány váltója terelő állásban nem zárható le? 3.3.1.1.1.

### A tolatás engedélyezése

**273: 3.3.1.2.** Sajátcélú vasúti pályahálózaton belső tolatást általában a vasútüzem-vezető vagy az általa megbízott dolgozó megbízottja engedélyezhet ~~illetve rendelhet el~~.

A tolatás engedélyezése úgy módosult, hogy a sajátcélú vasúti pályahálózaton belső tolatást nem általában a vasútüzem-vezető vagy az általa megbízott dolgozó engedélyezhet, hanem a vasútüzem-vezető vagy az Ő megbízottja.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Ki engedélyezhet belső tolatást a sajátcélú vasúti pályahálózaton? 3.3.1.2.

### Értesítés a tolatás engedélyezéséről

**274: 3.3.1.3.** Tolatás engedélyezésekor, továbbá a tolatás engedélyezéséről szóló értesítés alkalmával közölni kell az elvégzendő feladatokat, azok sorrendjét, a tolatás megkezdésének, és ha lehetséges, befejezésének idejét, fel kell hívni a figyelmet az esetleges tolatási korlátozásokra és arra is, hogy ha a vágányok között, mellett vagy fölött a tolatószemélyzethez nem tartozó ~~dolgozók munkavállalók~~ munkát végeznek.

### A tolatásvezető kijelölése

**275: 3.3.1.4.** Minden tolatócsapathoz külön tolatásvezető szükséges. Ha a ~~iparvágányon sajátcélú vasúti pályán~~ egy időben több tolatócsapat végez szolgálatot, munkájukat a vasútüzem-vezető, vagy ~~helyettese megbízottja~~, illetve a részlegvezető köteles irányítani. Irányító személy jelenléte azonban nem csökkenti az egyes tolatásvezetők egyéni felelősségét.

Az egyidőben több tolatócsapat munkájának irányítására vonatkozó szabály úgy került módosításra, hogy a sajátcélú vasúti pályahálózaton nem csak a vasútüzem-vezető, vagy helyettese irányíthatja a több tolatócsa-

pat munkáját, hanem végezheti azt a vasútüzem-vezető megbízottja, vagy a részlegvezető is.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Ki köteles a sajtócéltú vasúti pályán az egy időben több tolatócsapat munkáját irányítani? 3.3.1.4.

### A tolatásvezető teendői

**276- 3.3.1.5.** A tolatásvezető a tolatást a helyszínen köteles vezetni. A tolatásvezetőnek olyan helyen kell tartózkodnia, ahonnan a **tolatásban résztvevőkkel tolatószeméllyzettel** közvetlenül vagy jelzésadás útján értekezni tud, a vágányzatot kellő távolságban áttekintheti és megfigyelheti a tolatásban részt vevők, valamint a járművek mozgását. Ki kell jelölnie, hogy ki, milyen feladatot fog ellátni.

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

Váltózárral felszerelt olyan váltó zárját, amelynek kulcsát a **iparvágány engedélyes sajtócéltú vasúti pálya használója** őrzi, a tolatásvezető a tolatás megszakítása vagy befejezése után köteles **gondoskodni a váltó szabványos állásba történő lezárásáról** a váltót szabványos állásban **lezárni**, vagy **lezáratni**. Ugyanezek vonatkoznak a váltózárral függésben nem lévő vágányzáró sorompók, kisiklasztó saruk kulcsaira is. A kivett kulcsokat a vasútüzem-vezető által a **KSZU-ban** kijelölt helyen kell elzárva őrizni.

Amennyiben a **iparvágányt sajtócéltú vasúti pályahálózatot közforgalmú vasút-kiszolgáló vasúti társaság** szolgálja ki, a **iparvágány engedélyes sajtócéltú vasúti pályahálózatot használó tolatásvezetője, a vasúti kiszolgáló menetnek az iparvágányról történt eltávozása után a kiszolgálás vagy a tolatás befejezése után**, illetve üzemelési szünetben a helyi felügyelettel megbízott **dolgozója munkavállalója** köteles meggyőződni **a első üzemelésre engedélyezett területen a arról, hogy a váltók szabványos, illetve a helyzetnek megfelelő kedvezőbb irányba állításáról gondoskodni állnak-e. Ha szükséges, köteles a váltókat átállítani.**

Tolatási szünetről és a szünetelés időtartamáról a tolatásvezető a tolatásban résztvevőket köteles értesíteni.

A tolatószemélyzet csak a tolatásvezető előzetes engedélyével hagyhatja abba a munkát, illetve hagyhatja el a tolatási körzetet. Vasúti vonatójármű személyzetének ~~kocsivontató, – és járműmozgató egyéb berendezések kezelőjének~~ eltávozására és ezzel kapcsolatos teendőire a vonatójármű, illetve a berendezés kezelésére vonatkozó rendelkezések is tartalmazznak szabályozást.

**277.** 3.3.1.5.1. A tolatásvezető az első mozgás megkezdése előtt köteles ~~az iránt~~ intézkedni, hogy:

~~a) a járműveken tartózkodó személyeket, továbbá a vágányok között, azok közelében vagy a vágányok fölött tartózkodókat értesítsék a tolatás megkezdéséről;~~

b) a) a vágányok közelében, a vágányok fölött, a kocsikon ~~tetején~~ vagy a kocsilépcsőn tartózkodókat ~~továbbá~~ a járművekben tartózkodó nem szállított személyeket távolítsák el,

d) b) a kocsiknál szüntessék meg a rakodást, illetve a javítást, és távolítsák el a kocsikat a rakodóhellyel összekötő tárgyakat,

e) c) a mozgatandó kocsik ajtóit csukják be, a nyitott kocsik ajtóit rögzítik, a kocsikat kapcsolják össze, ~~és a kerekek alól távolítsák el a megfutamodás megakadályozása végett odatett eszközöket;~~

f) d) ~~a tervezett mozgás útjában lévő vágányzáró sorompókat, illetve kisiklasztósarukat~~ távolítsák el a vágányról a ~~védelmi berendezéseket és a megfutamodás megakadályozására használt eszközöket,~~

g) e) kellő helyen elegendő fékező és váltóállító dolgozó, fékezőeszköz és rögzítő saru (~~alátétfa~~) álljon rendelkezésre.

e) f) a közúti járműveket és rakodógépeket távolítsák el az úrszelvényből, illetve az üzemi közlekedési térből, továbbá a rakodógépekkel szüntessék meg a rakodást.

A tolatás megkezdéséről értesítést adó, illetve az a)–c) és f) alpontban felsorolt ténykedések végrehajtására utasítást adó ~~dolgozó munkavállaló~~ egyidejűleg köteles figyelmeztetni az érdekelteket arra, hogy a tolatás befejezéséről ő fog értesítést adni, másról ilyen értesítést ne vegyenek tudomásul.

A tolatásvezető teendőinél és ezen belül az első mozgásának a megkezdése előtti feladatok módosításra, kiegészítésre és egyes pontjai törlésre kerültek. Módosítás, hogy a tolatásvezetőnek olyan helyen kell tartózkodnia, ahonnan nem a tolatásban résztvevőkkel, hanem a tolatószeméllyel közvetlenül, vagy jelzésadás útján értekezni tud. Kiegészítésre került, hogy a kivett kulcsokat a vasútüzem-vezető által nem a kijelölt helyen, hanem a KSZU-ban kijelölt helyen kell elzárva őrizni.

További módosítás és kiegészítés, hogy amennyiben a sajátcélú vasúti pályahálózatot nem a közforgalmú vasút, hanem a kiszolgáló vasúti társaság szolgálja ki, akkor a kiszolgálás, vagy a tolatás befejezése után a sajátcélú vasúti pályahálózatot használó belső vasútüzemi tolatásvezetője köteles meggyőződni, hogy a váltók szabványos, illetve a helyzetnek megfelelő irányba állnak-e. Ha szükséges, köteles a váltókat átállítani.

Pontosításra és kiegészítésre került azaz előírás is, hogy nem a tervezett mozgás útjában lévő vágányzáró sorompókat, illetve kisiklasztósarukat, hanem a védelmi berendezéseket és a megfutamodás megakadályozására használt eszközöket kell eltávolítani a vágányról. Törlésre került „a járműveken tartózkodó személyeket, továbbá a vágányok között, azok közelében vagy a vágányok fölött tartózkodókat értesítsék a tolatás megkezdéséről,” szöveg, mert másik pontban ugyanez a feladat ettől pontosabban már meghatározásra került.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi a teendő a váltózárral felszerelt olyan váltó zárjával, amelynek kulcsát a sajátcélú vasúti pálya használója őrzi? 3.3.1.5.

Hol kell őrizni a sajátcélú vasúti pálya használója által őrzött és kivett kulcsokat? 3.3.1.5.

Ki köteles meggyőződni arról, hogy a váltók szabványos, illetve a helyzetnek megfelelő irányba állnak-e abban az esetben, ha a sajátcélú vasúti pályahálózatot a kiszolgáló vasúti társaság szolgálja ki? 3.3.1.5.

Melyik tartozik a tolatásvezető első mozgás megkezdése előtti intézkedései közé a következőkben leírtak közül? 3.3.1.5.

Melyik tartozik a tolatásvezető első mozgás megkezdése előtti intézkedései közé a következőkben leírtak közül? 3.3.1.5.

**278- 3.3.1.5.2.** A tolatásvezető minden mozgás megkezdése előtt – függetlenül attól, hogy közte és a mozdonyvezető között van-e rádiókapcsolat – köteles **személyesen vagy az általa a tolatásban résztvevők részére kiadott rendelkezések (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 **akadály** járműmegfutamodás vagy más veszélyes helyzet,
- g) b) a mozdogató járművek kézi- vagy rögzítőfékjét feloldották-e, a vasúti kocsis járművek kerekei alól az alátét fákat, páros-féksarukat kulccsal lezárható kocsifogó alátéteket, rögzítősarukat eltávolították-e,**

- b) c) a szükséges kézi- **vagy rögzítőféket** meghúzták-e azokon a járműveken, amelyekre tolatást fognak végezni,
- f) d) **a tolatás közben**-a kezelendő kézi- **vagy rögzítőféket** megvizsgálták-e,
- e) e) a tolatási **mozgást szabályozó** jelzők tolatást engedélyeznek-e, a váltók helyesen állnak-e,
- d) f) **az iparvágányt a saját célú vasúti pályát** fedező főjelző(k) továbbhaladást megtiltó állásban van (vannak),
- e) g) lezárták-e az útsorompókat, illetve helyükön vannak a jelzőőrök.  
**A fentiekről**-Mindezekről a tolatásvezető személyesen, vagy a tolatásban résztvevőktől **személyektől** érdeklődés útján köteles meggyőződni.

A tolatásvezető minden mozgás megkezdése előtti feladata több ponton is kiegészítésre került, melyek a következők: a tolatásvezető köteles személyesen vagy az általa a tolatásban résztvevők részére kiadott rendelkezések (3.3.1.6. pont) végrehajtását igazoló bejelentés alapján meggyőződni, hogy a mozgatandó járművek kézi- vagy rögzítőfékjét feloldották-e, a járművek kerekei alól az alátétlákat, kulccsal lezárható kocsfogó alátétet, rögzítősarukat eltávolították-e.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen módon köteles meggyőződni a tolatásvezető minden mozgás megkezdése előtt – függetlenül attól, hogy közte és a mozdonyvezető között van-e rádiókapcsolat? 3.3.1.5.2.

Melyik tartozik a tolatásvezető minden mozgás megkezdése előtti intézkedései közé a következőkben leírtak közül? 3.3.1.5.2.

Melyik tartozik a tolatásvezető minden mozgás megkezdése előtti intézkedései közé a következőkben leírtak közül? 3.3.1.5.2.

### A tolatásban résztvevők kötelességei

**279: 3.3.1.6.** A tolatásban részt vevők kötelesek:

- a) a **kijelölt** feladatokat és a tolatásvezető rendelkezéseit végrehajtani;
- e) b) megfigyelni és továbbadni egymás jelzéseit;
- b) c) **jelezni a váltók átállítását és ellenőrizni, hogy a beállított vágányút szabad-e**, a tolatás részére beállított vágányútban érdekelt váltók átállítását jelezni és ellenőrizni;
- e) **megóvni a biztonságot, saját és mások testi épségét;**

d) figyelni ~~a jelzéseket~~, a teret és a járműveket; ~~megakadályozni a járművek megfutamodását és állandóan készen állni a kezdődő megfutamodások megakadályozására~~

~~d)~~ e) megakadályozni a járművek megfutamodását;

~~e)~~ f) kéznél tartani a járművek megállításához és állva tartásához szükséges eszközöket;

~~280-~~ g) ~~ha lehetséges~~, a ~~iparvágány sajátcélú vasúti pálya~~ túlsó végén a váltókat terelő csonkvágányra, vagy emelkedésben lévő más vágányra állítani. ~~feltéve, hogy ilyen vágány van és a váltók odaállítását más tolatás megengedi.~~

~~281-~~ **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 sorompó, illetve a saru előtt meg kell állítani.

~~282-~~ **3.3.1.6.2.** ~~A szalasztás közben engedélyezett esetek kivételével sohasem szabad kapcsolatlan járművekkel tolatást végezni. Ezen kívül 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 vagy értesítés előtt, illetve 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 fékálláslépcső és a kocsi saroklépcső), a mozdony homlokán (kivéve: a mozdony tartózkodásra kiképzett homlokán, homoklépcsőjén) vagy lépcsőjén tartózkodni, jármű lépcsőjére, vagy a kiakasztó rúdra ülni,

d) haladó járműről messze kihajolni,

e) egymáshoz **10 méternél** közelebb álló járművek ütközői között egyes testtartással a járművek közé menni, vagy a vágányon átmenni,

f) oldalrakodó, homlokrakodó, a vágányhoz közel álló kerítés vagy más létesítmény (űrszelvénybe nyúló is), a vágány közelében lerakott anyag, illetve tárgy és a tolatott járművek között tartózkodni,

g) lépésnél nagyobb sebességgel haladó járműre felugrani vagy arról leugrani,

h) lépésnél kisebb sebességgel **mozgó haladó** járműre felugrani vagy arról leugrani, **ha az bármely ok** (pl. Térvilágítás, **a talajt bármely ok miatt egyenetlen, csúszós, vagy fel van bontva, a talajt jég vagy magas hó borítja, a talpfák vagy a betonfaljak között üregek vannak, a sinszálak**



között nyitott salakesatorna, üzemi ok miatt létesített más mélyedés, vagy lerakott anyag van, a fel-, illetve a leugrás helyén –váltó-kitérő-, keresztezés összefutó vágányzat, terelő sín van a vágány közelében kerítés, biztonsági határjelző, más jelző, más létesítmény vagy lerakott tárgy, illetve anyag van, rögzíthető kapaszkodó készülék hiánya, vagy sérült a lépcső havas, jeges, sérült, vagy hiányos; botlásveszély stb.) miatt veszélyes,

- i) j) mozgó járművek közé menni, ~~össze illetve, szétkapcsolni;~~
- j) i) mozgó járműről testtel, a menet irányával ellenkező irányba fordulva leugrani,
- k) álló, vagy mozgó járműre fel – vagy arról lelépni, ha a fékállás, vezető-állás feljárójának kapaszkodó készüléke, vagy lépcsője laza, hiányos, sérült; mozgó járműre fel – vagy lelépni akkor, ha a lépcső havas jeges;
- l) helytelenül álló váltóra járművel ráhaladni;
- m) tolatás közben begombolatlan, vagy olyan ruházatot viselni, amely a dolgozót a szabad mozgásban, a járművek közé való be – vagy onnan kibúvásban zavarhatja, jármű – alkatrészbe, rakományba beakadhat (hosszú kabát, köpeny, bunda). Nem szabad szabadon nyakláncot, sárga sálkötőt viselni, gyűrűt, karkötőt hordani, fémes sarkos vagy ilyen talpvédős lábbelit sem szabad viselni. Lógó laza haját befedetlenül hagyni. nem szabad Nem szabad tolatás közben vagy a vágányok között, azok közelében tartózkodó dolgozónak csuklyát olyan módon viselni, hogy az a terep áttekintésének lehetőségét csökkentse. Nem szabad a fület téli sapkával, vastag sállal vagy más olyan anyaggal betakarni, ami a jó hallást akadályozza;
- n) nem szabad a feltétlen szükséges eseteket (kapcsolás, javítás) kivéve vágány sínszállai között tartózkodni, sohasem szabad a sínszállra lépni; nem szabad a sínszállra ülni, vágányok között sínszállak közelébe leülni, pihenni. Szolgálati ténykedések elvégzésén kívül soha nem szabad a járművek alatt vagy közelében úrszelvényen belül tartózkodni;
- o) tolatást a tolatásvezető kifejezett utasítása nélkül megkezdeni, vagy folytatni, tolatásvezető jelenléte nélkül tolatást végezni.

A tolatásban résztvevők kötelezettségei kiegészítésre, illetve több feladata törlésre került. Kiegészítés, hogy nem a feladatokat, hanem a kijelölt feladatokat és a tolatásvezető rendelkezéseit kötelesek végrehajtani. A sajtócéltú vasúti pálya túlsó végén a váltókat terelő csonkavágányra, vagy emelkedésben lévő más vágányra állítani szabályozás kiegészült azzal, hogy a váltókat csak akkor kell terelő csonkavágányra, vagy emelkedésben lévő más vágányra állítani, ha ez lehetséges. Az egymáshoz közelebb álló járművek ütközői között egyenes testtartással a járművek

közé menni, vagy a vágányon átmenni szabályozás kiegészítésre került, hogy ez csak akkor nem lehetséges, ha 10 méternél kisebb a járművek ütközői között a távolság. Törlésre kerültek a következőkben felsorolt előírások, mivel a megmaradt szabályok részben lefedik azokat, illetve néhány közülük olyan munkavédelmi szabály, amely független a tolatási tevékenységtől:

- szalasztás közben – engedélyezett esetek kivételével – sohasem szabad kapcsolatlan járművekkel tolatást végezni,
- illetve a talaj bármely ok miatt egyenetlen, csúszós, vagy fel van bontva, a talajt jég vagy magas hó borítja, a talpfák vagy a betonajlak között üregek vannak, valamint álló, vagy mozgó járműre fel – vagy arról lelépni, ha a fékállás, vezetőállás feljáromjának kapaszkodó készüléke,
- álló, vagy mozgó járműre fel- vagy arról lelépni, ha a fékállás, vezetőállás feljáromjának kapaszkodó készüléke, vagy lépcsője laza, hiányos, sérült; mozgó járműre fel- vagy lelépni akkor, ha a lépcső havas jeges
- helytelenül álló váltóra járművel ráhaladni;
- nem szabad a feltétlen szükséges eseteket (kapcsolás, javítás) kivéve vágány sinszálai között tartózkodni, sohasem szabad a sinszálra lépni, nem szabad a sinszálra ülni,
- tolatást a tolatásvezető kifejezett utasítása nélkül megkezdeni, vagy folytatni, tolatásvezető jelenléte nélkül tolatást végezni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nem szabad tolatás közben? 3.3.1.6.

Mit nem szabad tolatás közben? 3.3.1.6.

### **Eljárás-járművek kapcsolásakor**

283.–288. pontig áthelyezve a 3.5. JÁRMŰKAPCSOLÁSOK fejezet 3.5.11. alpontjába.

### Átadó-átvevő, vonatfogadó vágány felhasználása

**289. 3.3.1.7.** Az átadó-átvevő vágányokat, továbbá a kiszolgáló menet fogadására kijelölt vágányt tolatásra felhasználni csak a vasútüzem-vezető engedélyével szabad, kivéve azt a vágányt, amelyet a kiszolgáló vasúti **társaság** által továbbítandó kocsik részére kijelöltek. Részletes szabályozást a **végrehajtási utasítás KSZU** tartalmaz.

Az átadó-átvevő, vonatfogadó vágány felhasználására vonatkozó részletes szabályozást nem a végrehajtási utasítás, hanem a KSZU tartalmazza.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi tartalmazza az átadó-átvevő vágányok, továbbá a kiszolgáló menet fogadására kijelölt vágányok felhasználására vonatkozó részletes szabályozást? 3.3.1.7.

### Egyidejű tolatások

**290. 3.3.1.8.** ~~Az igazgatóság által az iparvágány kiszolgálásának szabályozására kiadott végrehajtási utasítás A KSZU, illetve az Üzemviteli Végrehajtási Utasítás~~ határozza meg, hogy a **vasúti sajtócélu vasúti pályahálózat** kiszolgálásával egyidejűleg a **iparvágányon sajtócélu vasúti pályán** végezhető-e tolatás, és ha igen, hol.

~~Az iparvágány engedélyes az iparvágányon~~ A sajtócélu vasúti pálya használója a sajtócélu 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 **különböző helyeken végzett** tolatások terelési lehetőséggel egymástól függetlenül végezhetők, terelési lehetőség hiányában akkor, ha a mozgások ellentétes irányba történnek. ~~vagy ha ugyanabba az irányba történnek, de a két tolatási körzet között a tolatás által nem érintendő kézfékekkel megfékezett és a megfutásmód ellen alátétfákkal is biztosított kocsi vagy kocsik vannak.~~

Ha ~~az iparvágányon a sajtócélu 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 arra előzetesen megalapodtak, a veszélyes tolatást megszüntették és a járműveknek az érdekelt tolatási körzetből a másik körzetbe a mozgást 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 jármű megfutamodás 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 **dolgozók munkavállalók éber**en kötelesek a teret, továbbá a járművek mozgását **különösen a biztonsági határjelző felé mozgó járműveket** figyelni és a jelentkező veszélyt idejében tett intézkedésekkel elhárítani.

**291. 3.3.1.8.1.** Azonos, vagy más-más nyomtávolságú vágányok keresztezésén vagy fonódásán egyidejűleg csak az egyik vágányon szabad tolatást végezni. **olyan helyen, ahol a vágányzat kiképzése lehetővé tenné, hogy ugyanazon a területén egyidejűleg többféle nyomtávolságú járművek közlekedjenek, mert:**

- vagy az egyik vágány sínszájai között más nyomtávolságú vágány sínszájai is le vannak fektetve;
- vagy a különféle nyomtávolságú járművek jobb, vagy bal oldali kerekei azonos sínszálon futnak, de a másik koecioldalon futó kerekek részére minden nyomtávolságra külön sínszál áll rendelkezésre.

Ha a különféle nyomtávolságú vágányok **keresztezik egymást, vagy egymással fonódnak, váltóval kapcsolódnak egymáshoz, a vágányok váltó biztonsági határjelzője előtt 20 m-re a keresztezésre, illetve a fonódásra váltóra** való ráhaladást tiltó „Megállj-jelző”-t kell kitűzni a tolatás megkezdése előtt.

A kitűzött „Megállj-jelző”-t csak akkor szabad eltávolítani, ha a másik **– fedezett –** nyomtávolságú vágányon történő tolatásnak már nincsen akadályja.

A „Megállj-jelző” kitűzésére és eltávolítására is az a tolatásvezető köteles intézkedni, aki a tolatást kezdeményezi, illetve végezte.

„Megállj-jelző”-t kell kitűzni akkor is, ha a különféle nyomtávolságú vágányok **állandó, vagy repülő**-keresztezéssel, fordítókorongokon vagy tolópad útján kapcsolódnak egymáshoz. Ilyenkor a kapcsolódási pont közelében alkalmas helyen kell a jelzőt kitűzni **(20 m)**.

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

Ilyen helyen végzendő tolatás megkezdése előtt a másik vágány felől a tolatással veszélyeztetett helyet (vágánykeresztezést, vágányfonódást) mindkét irányból kitűzött „Megállj-jelző”-vel kell fedezni a tolatás tartama alatt. ~~Vágányfonódásnál vagy állandó (beépített) vágánykeresztezésnél~~ A „Megállj-jelző” kitűzéséről, ~~majd a veszélyes~~ a tolatás után annak eltávolításáról az a tolatásvezető köteles gondoskodni, aki a vágányon a tolatást kezdeményezte, illetve végezte.

~~Ha a keresztezés repülő megoldásos, Megállj-jelző kitűzésére csak akkor van szükség, ha a repülő keresztezéssel kapcsolódó vágányon kívánnak tolatást végezni. A jelző kitűzéséről és eltávolításáról a vágányon tolatást kezdeményező és végző tolatásvezetőnek kötelessége gondoskodni.~~

A „Megállj-jelző”-t a fedezendő pont előtt 20 m-re kell kitűzni. A „Megállj-jelző” előtt „Megállj-jelző előjelzője”-t nem kell alkalmazni.

Nem szükséges a „Megállj-jelző”-t kitűzni akkor, ha az előírt helyeken megfelelő védelmi berendezések (pl. vágányzáró sorompó, kisiklasztó saru, tolatásjelző, **főjelző, Megállás-helye jelző stb.**) vannak és azokat a Kezelési Szabályzatban foglaltak szerint kezelik.

A részletes szabályozást a KSZU tartalmazza.

### **Átállás, összetolás**

**292- 3.3.1.8.2.** Nagyobb kocsisoporttal végzett átállás alkalmával, valamint valamely vágányon álló járművek összetolásakor a vágány túlsó végén a veszélyeztetett tolatásokat szüneteltetni kell.

Az egyidejű tolatásokat és az átállás, összetolás szabályozását egy szélzetcím alá vonták össze, azaz az egyidejű tolatások szélzetcím alá. Az egyidejű tolatások több ponton módosultak, melyek közül néhány a pontosítások következtében szükségtelenné vált, ezért törlésre kerültek. Az egyidejű tolatások szabályozását nem az igazgatóság által az iparvágány kiszolgálásának szabályozására kiadott végrehajtási utasítás, hanem a KSZU, illetve az Üzemviteli Végrehajtási Utasítás határozza meg. A sajtócélnú vasúti pálya használója a sajtócélnú vasúti pályán egyidejűleg több helyen végezhet tolatást szabályainál törlésre került a továbbiakban szükségtelenné vált azaz eset, amikor a tolatások ugyanabba az irányba történnek, de a két tolatási körzet között a tolatás által nem érintendő,

kézifékkal megfékezett és a megfutamodás ellen alátétfákkal is biztosított kocsik vagy kocsik vannak. A Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása egyértelművé teszi, hogy az azonos, vagy más-más nyomtávolságú vágányok keresztezésén vagy fonódásán egyidejűleg csak az egyik vágányon szabad tolatást végezni és minden egyéb korábbi lehetséges előírásokat töröl (olyan helyen, ahol a vágányzat kiképzése lehetővé tenné, hogy ugyanazon a területén egyidejűleg többféle nyomtávolságú járművek közlekedjenek, mert):

- vagy az egyik vágány sínszállai között más nyomtávolságú vágány sínszállai is le vannak fektetve,
- vagy a különféle nyomtávolságú járművek jobb, vagy bal oldali kerekei azonos sínszállon futnak, de a másik kocsioldalon futó kerekek részére minden nyomtávolságra külön sínszáll áll rendelkezésre).

Aktualizáltan szabályozza azt az esetet, ha a különféle nyomtávolságú vágányok nem keresztezik egymást, vagy egymással fonódnak, hanem váltóval kapcsolódnak egymáshoz, és nem a vágányok biztonsági határjelzője előtt, hanem a váltó biztonsági határjelzője előtt kell 20 m-re a váltóra való ráhaladást tiltó Megállj-jelző-t kitűzni a tolatás megkezdése előtt.

A keresztezés repülő megoldáshoz kapcsolódó szabályozás törlésre került. „Nem szükséges a „Megállj-jelző”-t kitűzni akkor, ha az előírt helyeken megfelelő védelmi berendezések vannak” előírásban felsorolt védelmi berendezések közül törölve lett a főjelző, és a Megállás helye jelző.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi határozza meg, hogy a sajátcélu vasúti pályahálózat kiszolgálásával egyidejűleg a sajátcélu vasúti pályán végezhető-e tolatás, és ha igen, akkor hol? 3.3.1.8.

Mit kell tenni a tolatás megkezdése előtt, ha a különféle nyomtávolságú vágányok váltóval kapcsolódnak egymáshoz? 3.3.1.8.

Mikor nem szükséges a „Megállj-jelző”-t kitűzni a fedezendő pont előtt? 3.3.1.8.

### Tolatás személyek felé és át nem tekinthető vágányra

**293- 3.3.1.9.** Át nem tekinthető ~~valamint burkolt~~ vágányon végzett tolatás alkalmával, továbbá ha a bejárando vágányok között személyek tartózkodnak, ~~és végül akkor, valamint,~~ ha a bejárando vágányok mellett, között vagy fölött vasútüzemi vagy vasútüzemen kívül álló ~~dolgozók~~ mun-

**kavállalók** engedélyezett munkát végeznek: a tolatott járművek előtt kellő távolságban jelzést adó **dolgozó munkavállaló** köteles haladni, a mozdonyvezető felé megfelelő jelzést adni, a személyeket illetve **a vágányok mellett, között vagy fölött** a munkát végzőket pedig távozásra utasítani. **A tolatás csak bejárással végezhető.**

Tolatás személyek felé és át nem tekinthető vágányra előírt szabályok módosításra és egyes részei törlésre kerültek. Törlésre került, a burkolt vágány, mivel mindegy, hogy az az át nem tekinthető vágány, ahol a tolatás történik burkolt, vagy nem, mindkét esetben azonos módon kell eljárni. Szintén azonos módon kell eljárni a munkát végzők távozásra utasításával kapcsolatosan akkor is, ha a személyek a vágányok mellett, között vagy fölött végzik a munkát, ezért felesleges azokat külön – külön felsorolni. Törlésre került az a szabály, hogy a tolatás csak bejárással végezhető, mivel saját célú vasúti pályahálózaton nem lehetséges más módon tolatást végezni. A szalasztással történő tolatási szabályok a Saját célú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításából teljes körűen törlésre kerültek, ugyanis a belső vasút üzemi tevékenység végzése közben nem engedélyezett a szalasztásos módszerrel történő tolatás.

#### **Tolatás fokozott gonddal tolatandó járművekkel**

**294. 3.3.1.10.** A személyek által elfoglalt kocsival, élőállattal megrakott kocsival, folyadékkal töltött tartálykocsival, veszélyességi bárcákkal megbárcázott kocsikkal, továbbá sérült járművekkel végzendő tolatásról a tolatásvezető a tolatás megkezdése előtt köteles értesíteni a tolatásban részt vevő **dolgozókat munkavállalókat**, s ha szükséges, tolatás közben is figyelmeztetni őket **a fokozott gonddal** az **óvatosan vagy különösen óvatosan** végzendő tolatásra.

**295.** **Óvatos tolatásra figyelmeztető bárcával megbárcázott járművet, továbbá a 353. és a 354. pontokban felsorolt járműveket csak akkor szabad szalasztani, vagy csurgatni, ha szabad vágányra futnak, vagy ha a vágányon álló járművek előtt kézfékkal, féksaruval biztosan megállíthatók. Rájuk csak akkor szabad szalasztani, csurgatni, ha a szalasztott járművek előttük ütközésmentesen, és biztonságosan megállíthatók.**

**Olyan járműveket, amelyeken szalasztási vagy gurítási tilalomra utaló felírás van, továbbá az utasítás 353. pontjában felsorolt járműveket, soha sem szabad szalasztani, csurgatni, rájuk csak akkor szabad szalasztani, csurgatni, ha a járművek előttük ütközésmentesen, biztosan megállíthatók.**

**296.** Robbanó áruval, továbbá tűzveszélyes áruval rakott kocsi és a gőzmozdony közé tolatás alkalmával legalább 2 védőkocsit kell sorozni:

**297. 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 kapcsolat az ütközőhiányos ~~oldal~~ végen történik.

**298. 3.3.1.10.2.** Olyan járművet, amelyen teljes vagy részleges ütközőhiány van: a hiányos végen csak megfutamodás megakadályozása végett szabad más járművel összekapcsolni.

Tolatás fokozott gonddal tolatandó járművekkel végzett tolatási szabályok néhány helyen pontosításra a szükségtelenné vált előírások pedig törlésre kerültek. Pontosítás, hogy a fokozott gonddal tolatandó járművek esetében a bárcázásnak megfelelően óvatosan, vagy különösen óvatosan kell végezni az ilyen módon megjelölt járművekkel a tolatást. A szalasztással és a gurítással kapcsolatos, valamint a robbanás és tűzveszélyes áruval rakott kocsik gőzmozdonyal végzett tolatás szabályai törlésre kerültek, mert gőzmozdonyal belső vasúti tolatási tevénytésget az elkövetkező időszakban nem terveznek végezni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor szabad szalasztani az Óvatos tolatásra figyelmeztető bárcával megbárcázott járművet? 3.3.1.10.

Mennyi védőkocsit kell sorozni tolatás alkalmával a Robbanó áruval, továbbá tűzveszélyes áruval rakott kocsi és a gőzmozdony közé? 3.3.1.10.

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

**3.3.1.11.** Járművek javítása, műszaki vizsgálata, tisztítása, mosása, töltése, lefejtése ha 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! jelzöt a használhatatlan védelmi berendezéssel egyvonalban, a vágánytengelyben kell kitzni.



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

**299-** Járművek javítása, **műszaki vizsgálata**, tisztítása, mosása, töltése, lefejtése előtt a munkahelyet a vágány mindkét végén, a biztonsági határjelzőnél a sínszalak közé tűzött „Megállj-jelző”-vel fedezni kell és a vágányra vezető váltókat védőállásba kell állítani.

Ha a vágányon veszélyes árut töltenek vasúti kocsiba, vagy abból azt fejtenek le, a váltókat védőállásukban lezárhatóvá kell tenni. 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 **dolgozó munkavállaló** a munka megkezdése előtt, majd befejezése után a körzet szerint illetékes tolatásvezetőt értesíteni köteles. A jelző kitézése, 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 javítási**-a munka befejezéséről. **illetőleg a töltés vagy lefejtés megszüntetéséről.**

A vágányon a munka tartama alatt csak elkerülhetetlen esetben szabad tolatni. A feltétlenül elvégzendő tolatás megkezdése előtt a tolatásvezető a munkát végzőket (végzőt) a 3.3.1.5.1. pontban szabályozott módon köteles a munka abbahagyására és távozásra utasítani, illetve 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 javító-, tisztító-,lefejtő-, töltő- stb vágányokon a biztonsági szabályok módosításra kerültek. A munka biztonságos végzésének védelme kétféle képpen történhet. Egyik esetben, ha olyan vágányzaton történik, melyre a hatóság védelmi berendezést írt elő, akkor a védelmi berendezést működtetni kell, a másik esetben, ha nincs ilyen hatósági előírás, akkor a munkahelyet a vágány mindkét végén, a biztonsági határjelzőnél a sínszalak közé tűzött „Megállj-jelző”-vel kell fedezni és a vágányra vezető váltókat védőállásba kell állítani. Abban az esetben, ha a hatóság által

előírt védelmi berendezést kell alkalmazni a vágányon való munkavégzéshez, de a berendezés használhatatlanná válik a munka csak akkor végezhető, ha a Megállj! jelzőt a használhatatlan védelmi berendezéssel egyvonalban, a vágánytengelybe kitűzték. A munkavégzés érdekében további biztonsági szabályozást írnak elő, ha a vágányon veszélyes árut töltenek vasúti kocsiba, vagy abból azt fejtenek le. Ilyen esetben a váltókat védőállásukban lezárhatóvá kell tenni. Ha a váltók lezárása váltózárrel történik, akkor a tolatásvezető feladata, hogy a lefejtést irányító, ellenőrző személynek a kulcsokat írásban adja át, aki az átvételt írásban köteles elismerni. Ha a váltó központi állítású, akkor a véletlen állítás lehetőségét meg kell akadályozni. A tolatásvezetőnek a munka befejezésén kívül nem kell meggyőződnie a töltés, vagy lefejtés megszüntetéséről.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen feltételek mellett lehet a járművek javítása, műszaki vizsgálata, tisztítása, mosása, töltése, lefejtése ha olyan vágányzaton történik, melyre a hatóság védelmi berendezést írt elő? 3.3.1.11.

Lehet-e a védelmi berendezés használata nélkül (tölteni, lefejtetni stb.)? 3.3.1.11.

Hogyan kell eljárni a járművek javítása esetén, ha a védelmi berendezés használhatatlan? 3.3.1.11.

Hogyan kell eljárni, ha a járművek javítása, műszaki vizsgálata, tisztítása, mosása, töltése, lefejtése olyan vágányzaton történik, melyen nincs a hatóság által jóváhagyott védelmi berendezés? 3.3.1.11.

Milyen esetben végezhető a vágányon veszélyes áru töltése vasúti kocsiba, vagy abból annak lefejtése? 3.3.1.11.

Mit kell tenni a tolatásvezetőnek a lezárt váltózár kulcsokkal, ha a vágányon veszélyes áru töltése, vagy abból annak lefejtése történik vasúti kocsiba? 3.3.1.11.

Mi a teendő, ha a vágányon veszélyes áru töltése, vagy abból annak lefejtése történik vasúti kocsiba és a védelmet központi állítású váltók biztosítják? 3.3.1.11.

### Tolatás rugós váltón

~~300-~~ **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 ~~legfeljebb lépésnek megfelelő~~-a hatóság által engedélyezett sebességgel szabad áthaladni. Ha a váltó átállítása válik szükségessé, az átállítás előtt a rugóerőt meg kell szüntetni.

A rugós váltón megváltozott a gyök irányából való áthaladás esetén alkalmazható sebesség, vagyis nem legfeljebb lépésnek megfelelő sebességgel, hanem a hatóság által engedélyezett sebességgel szabad a váltón áthaladni, továbbá szabályzásra került, hogy mit kell tenni, akkor, ha a rugós váltót állítani kell. Ilyen esetben az átállítás előtt a rugóerőt meg kell szüntetni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mekkora sebességgel lehet áthaladni járművel a helytelenül álló rugós váltón a gyök irányából a csúcs irányába? 3.3.1.12.

Mi a teendő, ha a rugós váltó átállítása válik szükségessé? 3.3.1.12.

<p style="text-align: center;"><b>Tolatás</b> <b>vasúti járműmérlegen</b> <b>vágányokon</b></p>
---

~~301.~~ **3.3.1.13.** Nem szabad mozdony által nem járható vasúti járműmérlegre mozdonyt bocsátani. Meghatározott sorozatú mozdonyok által járható vágánymegszakításos vasúti járműmérlegen legfeljebb 5 km/h sebességgel szabad a mozdony~~tnak át~~bocsátani haladnia.

~~302.~~ **3.3.1.13.1.** Vágánymegszakításos **vasúti járműmérlegre** nem szabad szalasztani. Ilyen mérlegen — veszélyelhárítást kivéve — nem szabad ~~féket meghúzni~~, féksarut alkalmazni ~~kocsikat alátéttfával alátámasztani~~ és befékezett járművet át bocsátani.

A tolatás mérleg vágányokon szélzetcím megváltozott tolatás vasúti járműmérlegen szélzetcímre. További változás, hogy a vágánymegszakításos vasúti járműmérlegen a korábbi tiltott tevékenységet törölte, mivel nem tiltja meg a vasúti járműmérlegen szükségszerűen alkalmazott fékmeghúzását, illetve a kocsik alátéttfával történő alátámasztását.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nem szabad a vágánymegszakításos vasúti járműmérlegen veszély-elhárítást kivéve? 3.3.1.13.

### Tolatás úttájrón

**303: 3.3.1.14.** A 3.3. fejezetben leírtakon túlmenően a tolatások alkalmával még a következőket is be kell tartani.

**a) 3.3.1.14.1.** Tolatás útsorompóval felszerelt közúti, valamint üzemi úttájrón. ~~1-~~ A közlekedési hatóság határozza meg, hogy mely **vasúti úttájrót (a továbbiakban úttájrót)** kell **(fény-, fél-, vagy teljes sorompóval; együttesen útsorompóval)** útsorompóval biztosítani. A következő a) – d) pontokban foglaltak egyaránt érvényesek útsorompóval **(teljes fél- vagy fény sorompóval)** felszerelt belső üzemi úttájrókra is.

~~2-~~ a) Az útsorompót vasúti járműnek az úttájrón végzendő mozgása megkezdése előtt le kell zárni, illetve a fény sorompót az áthaladást megtiltó állásba kell állítani **(továbbiakban: útsorompót lezárni)**. Úttájrón át végzett tolatást a helyi adottságoknak megfelelően, de legalább 10 percnél hosszabb ideig kell szakítani.

~~Tilos útsorompót vasúti jármű közlekedésének szünetelése tartalma alatt zárva tartani és ezzel az úttájrón át gyalogosok, közúti és belső anyagszállító járművek közlekedését zavarni. Kivételt képez az ún. felhívásos sorompó, amelynek szabványos helyzete a lezárt állás.~~

~~3-~~ 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 **azt** zárva tartani mindaddig, amíg a vasúti járművek gyalogosokat, közúti, **vagy a** belső anyagszállítómozgató járműveket veszélyeztethetik. A tolatásvezető vasúti járműnek az úttájróhoz való közeledésekor idejében köteles rendelkezése végrehajtását ellenőrizni, s ahhoz képest intézkedni. A sorompókezelő utasítás nélkül is köteles az útsorompót lezárni, ha az úttájró 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 úttájró és a **kocsik tolatott járművek** között áll, vagy pedig **az úttájrótól távolodó mozgást végeznek és a mozgó kocsi sor az úttájrót már legalább 20 m-rel meghaladta.**

mozgás az útátjárótól távolodik. Útátjárót érintő tolatás befejezése után is csak a tolatásvezetőtől ~~erről vett értesítés és a felnyitásra adott kapott engedély~~ után szabad az útsorompót felnyitni. A közforgalmú kiszolgáló vasúti társaság menete által ~~az iparvágány összekötővágányán vagy más részén érintett útátjárók útsorompóinak a kiszolgáló menet közlekedésekor és tolatásainál szükséges kezelésére kapcsolatos eljárásra a vasút által kiadott végrehajtási utasítás a KSZU tartalmaz szabályozást.~~

4- 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. ~~Ekkor a sorompókezelő újból szabványos helyzetébe lezárja az útsorompót.~~

5- d) Ha az útátjárón a vasúti közlekedést veszélyeztető akadály keletkezik: a sorompókezelő, illetve az a ~~dolgozó munkavállaló~~, aki az akadályt először észreveszi, köteles erről azonnal ~~kell~~ értesíteni a tolatásvezetőket és a vasútüzem-vezetőt is. Ha az útátjáró a közforgalmú kiszolgáló vasúti társaság által végzett bármilyen járműmozgatás útvonalában fekszik, az akadályról értesíteni köteles ~~kell~~ a kiszolgáló vasútállomást vezetőjét is. Ha ilyenkor a közforgalmú vasút-kiszolgáló vonat (menete) már útban van a ~~iparvágányra sajátcélú vasúti pályahálózatra~~ vagy a belső üzemben végzett tolatás van folyamatban az útátjáró felé, a kiszolgáló ~~menetet vonatot~~, illetve a belső üzemi tolatást meg kell állítani és az akadály elhárításáig a vasúti járművek közlekedését szüneteltetni kell. Az akadályt ~~sürgősen~~ meg kell szüntetni. Az akadály tartama alatt az előre nem látott vágányzárra előírtak szerint kell eljárni (3.9.2.3. pont).

Tolatás útátjárón az útsorompóval felszerelt közúti, valamint üzemi útátjárón alkalmazott szabályok az alábbiak szerint módosultak:

- Nem a közlekedési hatóság határozza meg, hogy mely útátjárót kell útsorompóval biztosítani, hanem a hatóság
- Nem a vasúti átjárót, hanem az útátjárót kell útsorompóval biztosítani.
- Törlésre került, hogy tilos útsorompót vasúti jármű közlekedésének szünetelése tartalma alatt zárva tartani és ezzel az útátjárón át gyalogosok, közúti és belső anyagszállító járművek közlekedését zavarni. Ezen bekezdés azért került törlésre, mert szükségtelen ismételve magyarázni azt, amit előzetesen az Utasítás már kimond, azaz, hogy az útátjárón át végzett tolatást a helyi adottságoknak megfelelően, de legalább 10 percenként meg kell szakítani. Kivételt képez ez alól az ún. felhívásos sorompó, amelynek szabványos helyzete a lezárt állás, és a kezelését az Utasítás még ugyanezen ponton belül egy másik bekezdésben szabályoz.

Az útsorompó felnyitására engedélyt adó szabályozásnál az a változás, hogy nem akkor lehet az útsorompó felnyitására engedélyt adni, ha a mozdony az útátjáró és a kocsik között áll, hanem akkor, ha a mozdony az útátjáró és a tolatott járművek között áll. További változás, hogy nem kerül meghatározásra az a konkrét (legalább 20 m) méter távolság, amellyel meg kell haladni az útátjárót annak érdekében, hogy az útsorompó felnyitására engedélyt lehessen adni, elég, ha a mozgás az útátjárótól távolodik.

Azon útsorompók kezelésére, amelyet nem a közforgalmú, hanem a kiszolgáló vasúti társaság menete is érinthet, nem csak az iparvágány összekötővágányán, hanem a sajátcélu vasúti pályán lévő valamennyi útsorompóra vonatkozó szabályozást a következőkben, nem a vasút által kiadott végrehajtási utasítás, hanem a KSZU fogja majd tartalmazni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor szabad az útsorompó felnyitására rendelkezést, engedélyt adni és az útsorompót felnyitni? 3.3.1.14.1.

Mi tartalmazza a kiszolgáló vasúti társaság menete által érintett útátjárók útsorompóinak kezelésére vonatkozó szabályozást? 3.3.1.14.1.

**b) 3.3.1.14.2.** Tolatás útsorompóval fel nem szerelt útátjárókon, valamint sorompóval felszerelt útátjárókon, ha az útsorompó használhatatlanná vált.

~~1:~~ A következő a) – h) pontokban foglalt rendelkezések egyaránt érvényesek az útsorompóval fel nem szerelt közúti, valamint **üzemen belüli ún. belső** üzemi útátjárókra is. **Érvényesek továbbá az útsorompóval felszerelt közúti, valamint az üzemen belüli ún. belső üzemi útátjárókon akkor, ha az útsorompó használhatatlan.**

**2:** a) Útsorompó használhatatlanságáról a sorompókezelő köteles azonnal értesíteni a tolatásvezetőket és jelentést tenni a vasútüzem-vezetőnek. A sorompókezelő a vasútüzem-vezetőtől köteles a jelzőőr kirendelését is kérni. A vasútüzem-vezető a jelzőőr azonnali kirendeléséről és a hiba **sürgős** megszüntetéséről köteles gondoskodni. A **közforgalmú kiszolgáló** vasúti **társaság** által végzett bármilyen járműmozgással érintett útsorompó használhatatlanságáról a kiszolgáló állomást **vezetőjét** is értesíteni kell. ~~Út~~Sorompókezelőt jelzőőrként igénybe venni csak akkor szabad, ha a sorompó-kezelésen kívül más, **forgalmi vasútüzemi** ténykedése **nincsen**.

3. b) A közlekedési hatóság határozza meg, hogy mely útátjáróknál elégséges ~~esupán~~ egy jelzőőrt és mely esetekben kell két jelzőőrt alkalmazni.

3. c) A jelzőőrt (-őröket) a vasútüzem-vezető jelöli ki. Jelzőőri szolgálatra rendszeresen ugyanazokat a munkavállalókat kell kirendelni. A jelzőőrt(jelző-őröket) a közúti „Megállj!” jelzés adásához szükséges jelzőeszközökkel kell ellátni. A jelzőeszközök használaton kívüli őrzési helyét a vasútüzem-vezető határozza meg. Ahol sorompókezelői helyiség van, a jelzőeszközöket ~~abban ott~~ kell készletben tartani.

4. d) Használhatatlan útsorompóknál az útátjáró fedezésére a használhatatlanság tartamára – a tolatócsapat létszámán felül – ~~helyhez kötött~~ jelzőőrt kell alkalmazni. Útsorompóval fel nem szerelt útátjárók fedezésére ~~végett, vagy helyhez kötötten~~ jelzőőrt(-őröket) kell kirendelni az útátjáróhoz a napi üzemelés tartamára, vagy esetről-esetre. ~~A kirendelendő~~-a kiszolgáló vonat (menet) közlekedésének vagy a tolatás idejére kirendelt jelzőőrrel(jelző-őrökkel) kell az útátjárót fedezni. A helyi viszonyok és az útátjárót érintő tolatások sűrűsége alapján a vasútüzem-vezető határozza meg, hogy ~~helyhez kötött folyamatosan~~ vagy esetről-esetre kirendelendőt jelzőőr(-őrök) köteles(ek)-e ~~útsorompóval fel nem szerelt az~~ útátjárót fedezni. ~~Helyhez kötött~~ A jelzőőrrel(jelző-őrökkel) fedezendő útátjáróhoz szükséges jelzőőr(jelző-őrök) kirendelésére, szolgálat megkezdésére, befejezése időpontjára a vasútüzem-vezető rendelkezik. ~~Az ilyen~~-A jelzőőr(jelző-őrök) szolgálata megkezdését és befejezését köteles a tolatási körzet szerint illetékes tolatásvezetőnek bejelenteni. A jelzőőr(jelző-őrök) a meghatározott munkaideje alatt helyét nem hagyhatja el. A jelzőőrnek(jelző-őröknek) az útátjárón át történő tolatás előtti és utáni értesítésére, az útátjárón át vasúti mozgásra, a tolatás megszakítására, az útátjárón át gyalogosok, közúti ~~és-belső-nyagszállító~~ járművek átbocsátására az útsorompóval felszerelt útátjárókra vonatkozó szabályok ~~értelem-szerint~~ érvényesek.

5. e) Esetről esetre kirendelt jelzőőrrel(jelző-őrökkel) fedezendő útátjárók fedezéséhez a tolatócsapat létszámát ~~lehetőség szerint~~ úgy kell biztosítani, hogy a fedezéshez szükséges jelzőőri létszám a tolatáshoz szükséges ~~dolgozó-munkavállaló~~ létszámon felül álljon rendelkezésre. A tolatásvezető köteles a jelzőőrt(jelző-őröket) az útátjárón végzendő vasúti járműmozgatás megkezdése előtt a fedezésre utasítani. Ahol az útátjáró előtt ~~a jelzési szolgálatot szabályozó részben előírtak értelmében~~ „Megállás helye jelző”-t ~~és annak előjelzője el van helyezve helyezték el~~, az útátjáró felé haladó járműveket a „Megállás helye jelző” előtt meg kell állítani. A jelzőőr(jelző-őrök) ezután az útátjárónál köteles(-ek) helyét (helyüket) elfoglalni és a közút felé „Megállj!” jelzést adni. ~~Vasúti jármű-~~

~~nek~~A jelzőtől való továbbhaladásra a tolatásvezető csak azután adhat rendelkezést, ha az útátjáró fedezéséről meggyőződött. Jelzőőrrel(jelző-őrökkel) fedezendő olyan útátjárót, amely előtt „Megállás helye jelző”-és előjelzője elhelyezve ninesen alkalmazását nem írta elő az engedélyező hatóság, vasúti járművel 50 20 méternél rövidebb kisebb távolságra megközelíteni, illetve az útátjáró felé ennél rövidebb kisebb távolságról elindulni csak akkor szabad, ha a tolatásvezető a fedezésről gondoskodott, annak végrehajtásáról meggyőződött is-győződött, és a jármű mozgásra elindítására már rendelkezett.

~~6., 7.~~ 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. A tolatószemélyzet részére – veszélyelhárítást kivéve – jelzést, rendelkezést nem adhat.

~~8.~~ g) ~~Az iparvágány engedélyes~~A sajátcélú vasúti pályahálózat használó telepén lévő útátjárókon át a vasúti járművel tolatási sebesség legfeljebb 5 km/h ~~sebességgel szabad közlekedni lehet.~~

~~8.~~ h) ~~Az iparvágány engedélyes~~ A sajátcélú vasúti pályahálózat használó a saját ~~dolgozóit munkavállalóit~~ az útátjárókon történő közlekedésük szabályaira köteles a munkavédelmi oktatások keretében kioktatni.

Tolatás útsorompóval fel nem szerelt útátjárón, valamint sorompóval felszerelt útátjárón, ha az útsorompó használhatatlanná vált szabályok változásai a következők:

Törlésre került a régi 1. alpont utolsó mondata, mivel ugyan ezen bekezdés első mondatában foglaltak már kimondják, ugyanazt amit a törölt mondat előírt. Korrigált módosítás az Utasítás új d) alpontjában, hogy a használhatatlan útsorompóknál az útátjáró fedezésére nem helyhez kötött jelzőőrt (nem jelző eszköz, hanem személy) kell alkalmazni, hanem a tolatócsapat létszámán felül biztosítani kell olyan személyt(ket), aki el látja a tolatásközben esedékes útátjárók fedezését. Az új e) alpontban az esetről esetre, a tolatócsapat létszámán felül kirendelendő jelzőőr biztosításának kötelezettségét úgy határozza meg az Utasítás, hogy a külön jelzőőri munkakört betöltőt, akkor kell biztosítani, ha az lehetséges.

Szintén az új e) pontban módosítás, hogy a követendő eljárás tekintetében lényegtelen azon meghatározást hangsúlyozni, hogy a hatóság által előírt esetben az útátjáró előtt alkalmazott „Megállás-helye jelző” előtt van-e előjelző elhelyezve, vagy nincs, mert ugyanúgy kell eljárni, vagyis az útátjáró felé haladó járműveket a „Megállás-helye jelző” előtt meg kell állítani. Amennyiben a hatóság nem írja elő a „Megállás helye jelző” alkalmazását az útátjárót a vasúti járművel nem 50, hanem 20 mé-



ternél kisebb távolságra (Megállás-helye jelző távolsága az útátjárótól) megközelíteni, illetve az útátjáró felé ennél kisebb távolságról elindulni csak akkor szabad, ha a tolatásvezető a fedezésről már gondoskodott.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Kit kell alkalmazni a használhatatlan útsorompóknál az útátjáró fedezésére a használhatatlanság tartamára? 3.3.1.14.2.

Milyen intézkedést kell tenni az útsorompóval fel nem szerelt útátjárók fedezésére? 3.3.1.14.2.

Hogyan kell a szükséges jelzőóri létszámot biztosítani az esetről esetre ki-rendelt jelzőőrrel(-őrökkel) fedezendő útátjárók fedezéséhez? 3.3.1.14.2.

Milyen távolságra lehet megközelíteni vasúti járművel a jelzőőrrel(őrökkel) fedezendő olyan útátjárót, amely előtt „Megállás helye jelző” alkalmazását nem írta elő az engedélyező hatóság? 3.3.1.14.2.

### Mozdonyok mozgásának szabályozása

~~304.~~ **3.3.1.15.** Az egyedül közlekedő mozdonyokat a tolatásvezető vagy az általa kijelölt **dolgozó munkavállaló** köteles kísérni.

~~305.~~ **Ha a vágányok között, vagy azok közelében személyek tartózkodnak, a tolatásvezető, vagy az általa kijelölt dolgozó köteles mozdony előtt haladni (gépkísérés), a mozgatót élőlóval, vagy jelzésadással szabályozni és a fent felsorolt személyeket távozásra utasítani:**

Mozdonyok mozgásának szabályainál törlésre került azon előírás –ha a vágányok között, vagy azok közelében személyek tartózkodnak–, amelyet a személyek felé és az át nem tekinthető vágányra történő tolatás szabályainál már részletesen meghatározott.

### A vágányút beállításának közlése

~~306.~~ **3.3.1.16.** Ha a tolatás közben a váltót (váltókat) nem a tolatásvezető állítja: a váltót állító **dolgozó munkavállaló** a kért vágányút beállítása után köteles azt a tolatásvezetővel közölni, illetve a tolatásvezető felé a tolatás megkezdéséhez, **illetve** folytatásához szükséges **tolatási** jelzést adni. **annak jeléül, hogy a váltókat a kért vágányútra vezető állásba állította.**

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

Ha a tolatás részére nem kell váltót állítani, a váltókezelő csak akkor köteles a tolatásvezető felé a tolatás megkezdéséhez, illetve folytatásához jelzést adni, ha az összekötő-, illetve a **vontatóvágány-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 tolatásjelző **(tolatásjelzők)** „Szabad a tolatás” jelzése jelzi, vagy a váltóállító **dolgozó munkavállaló** a tolatásvezetőt a vágányút beállításáról előszóval vagy távbeszélőn értesíti.

A tolatásvezető csak a kézijelzés**(jelzések)**, illetve a tolatásjelző **(tolatásjelzők)** „Szabad a tolatás” jelzésének megfigyelése vagy az értesítés vétele után adhat engedélyt a tolatási mozgás megkezdésére, illetve folytatására.

**307. 3.3.1.16.1.** Ha a látási viszonyok lehetővé teszik: a **mozdonyvezető és a tolató-csapat tolatószemélyzet** tagjai váltóra haladás előtt kötelesek megfigyelni a váltójelző jelzését, váltójelzővel fel nem szerelt váltónál pedig a váltó állását.

**308. 3.3.1.16.2.** A **tolató** mozdonyvezetője csak akkor indíthatja el mozdonyát, ha a mozgás megkezdésére a tolatásvezetőtől előszóval engedélyt kap, vagy ha a **végzendő** munkáról történt előzetes tájékoztatás után a tolatásvezetőtől közvetlenül vagy továbbítás útján jelzést kap.

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

A vágányút beállítás közlésének szabályozásánál törlésre került az a mondatrész, hogy a váltókat a kért vágányútra vezető állásba állította, mivel az első mondatban már leírásra kerül, hogy a munkavállaló a kért vágányút beállítása után köteles azt a tolatásvezetővel közölni. További törlésre került az az előírás is „Ha a tolatást a váltókezelői szolgálati helyiségben szolgálatot végző dolgozó vezeti, akkor az ő jelzésére, illetve szóbeli engedélyére szabad elindulni.”, amely a sajtócéltú vasúti pályahálózaton nem alkalmazható, mivel a tolatást mindig a tolatásvezető köteles vezetni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor köteles a váltókezelő a tolatásvezető felé a tolatás megkezdéséhez, illetve folytatásához jelzést adni, ha a tolatás részére nem kell váltót állítani? 3.3.1.16.

### Tolatási sebesség

~~309.~~ **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.

Az alkalmazható legnagyobb sebesség:

- emberi erővel ~~vagy állati erővel vagy közúti járművel~~ végzett tolatás közben a lépésben haladó ember sebességének megfelelő sebesség,
- mozdonyal, egyéb vontatójárművel végzett tolatás közben legfeljebb ~~40-20~~ km/h, de mindenkor csak az a sebesség, amelyet a ~~iparvágányra sajátcélú vasúti pályahálózatra~~, illetve a ~~vontató~~ járműre (vontató, vontatott) a hatóság engedélyezett.

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

Az alkalmazható legnagyobb tolatási sebesség felsorolásai közül törlésre került az állati erővel, vagy a közúti járművel végzett tolatás közben alkalmazható sebesség, továbbá módosult a mozdonyal, vagy egyéb vontatójárművel végzett tolatás közben alkalmazható tolatási sebesség is, amely az utasítás hatályba léptetése után nem 40 km/h, hanem legfeljebb 20 km/h sebesség lehet.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mekkora lehet a mozdonyal, egyéb vontatójárművel végzett tolatás közben alkalmazható legnagyobb sebesség? 3.3.1.17.

Mekkora lehet állati erővel vagy közúti járművel végzett tolatás közben a sebesség? 3.3.1.17.

## Járművek fékezése

**340: 3.3.1.18.** Tolatás alkalmával a vasúti járművek fékezése történhet, ~~légfékkal~~ kézifékkal, különleges rendszerű fékkal, ~~a vasúti vontatójármű fékberendezésével féksaruvál,~~ vagy emberi erővel történő visszatartással. Megfutamodott járművek megállítására az Utasítás külön rendelkezést tartalmaz.

~~341. Iparvágány engedélyes vasútüzemében légfékkal csak a sínen járó, vagy a közúti vontató járművet fékezik. Különleges rendszerű fékkal egyes kocsimozgató járművek fékezhetők.~~

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

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

**342: 3.3.1.18.2.** Fékezésre csak kipróbált, jól működő féket, illetve 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 mozgató járművek kézifékeit ki kell próbálni. ~~Szalasztásos tolatásnál a szalasztásra soron következő kocsi (kocsicsoport) kézifékjét – függetlenül az első mozgás előtt végzett kipróbálástól – a szalasztás előtt ki kell próbálni.~~

Kipróbálás alkalmával a kéziféket be kell húzni. Ezután meg kell győződni arról, hogy a féktuskók a kerekek futófelületéhez hozzászorúlnak-e. ~~majd 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. ~~Ezzel a légfékberendezésben még benne lévő levegő eltávozik, és a féktuskók eltávolodnak a kerektől.~~

**343: 3.3.1.18.3.** Ha a ~~sínen járó, vagy közúti~~ vontató jármű 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 **szállítójármű 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 **a közforgalmú vasút az erre kiképzett, jogosult műszaki dolgozó** végezheti. A használhatatlan kézifékre a bárcán egy **fékfogantyút kézifék jelet** átszelő **szorzójel „X”** jel rajza utal. **Nem közforgalmú vasúti jármű megbárcázására a tolatásvezető köteles intézkedni.**

**314. 3.3.1.18.4.** 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, illetve fékezni. A tolatásvezető köteles rendelkezni arra is, hogy kézifékkal vagy **milyen más** fékezőeszközzel kell a mozgatott járművet fékezni.

**315. 3.3.1.18.5.** A fékezést végző **dolgozó munkavállaló** a fékálláson köteles saját testi épségére ügyelni. Nem szabad sem kézifékezésre kijelölni, sem kézifékkal fékezni az olyan járművet, amelynek fékállásán a padló vagy a védőkoriát, **amelynek vagy** a fékfeljáró lépcsője, fogantyúja hiányzik vagy hiányos.

**316. 3.3.1.18.6.** Mozdonyal végzett tolatáskor két elfoglalt fékhely között legfeljebb annyi távolságnak szabad lennie, hogy az egyik elfoglalt fékállásról a másik felé, illetve **főleg** a mozdonyvezető **részére** az elfoglalt szomszédos fékállásról adott jelzéseket biztosan megfigyelhetősége **legyenek.**

**317. 3.3.1.18.7.** Robbanó áruval rakott kocsit fékezni csak elkerülhetetlen esetben szabad.

**318. 3.3.1.18.8.** 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.

**319. 3.3.1.18.9.** **A mozgatandó járművek kézifékjét csak közvetlenül a mozgatás megkezdése előtt szabad felengedni. Mozgás közben a kezelt kézifékeket kissé meghúzva („rövid”-re fogva) kell tartani. Tolatás közben a kezelendő kéziféket olyan helyzetben kell tartani, hogy a fékorsó egy-két fordulata után már legyen fékhatás. Szükség esetén használni kell a mozdonyon lévő kéziféket is.**

**320. 3.3.1.18.10.** Tolatáskor a mozdony fékjét, valamint a mozgatott járművek fékjét is szükség szerint kell kezelni. ~~A fékezést úgy kell végezni, hogy fékezés közben a kerekek meg ne csússzanak. A fékezést végzők megfelelő elosztásával, egyenletes fékezéssel kell biztosítani rángatás- és torlódásmentes mozgatást és megállítást.~~ Ha fékezés közben a kerék csúszni kezd, a féket – **szükség szerint** – többször kissé fel kell engedni, majd újból meg kell húzni.

**324. 3.3.1.18.11.** Az 3.3.1.18. – 3.3.1.18.10. pontokban foglaltakon kívül a különféle mozgatóerővel történő tolatásra való tekintettel figyelembe kell venni a **alább** következőkben előírtakat is.

a) ~~Ha gőz-, villamos-, vagy Diesel-mozdonyal történő tolatáskor a mozgatott járművek között egyáltalán nincs, vagy nincsen elegendő fékezhető jármű, a mozgatandó elegytömeget annyira kell csökkenteni, amennyi a rendelkezésre álló fékkel és fékezőkkel megfékezhető.~~

b) ~~Sínen járó darut és az általa mozgatott kocsikat a daru fékjével kell megfékezni.~~

d) ~~Vontató vágánygépkocsival, valamint motoros pályakocsival történő tolatásnál a kezelendő fékek mennyiségére és a fékezésre, a vasúti kocsivontató berendezésekkel mozgatott kocsik, végül az emberi erővel mozgatott pályakocsik fékezésére az ezekkel történő tolatást szabályozó fejezetek tartalmazzak részletes szabályozást.~~

e) a) ~~Emberi vagy állati erővel valamint közúti gépjárművel, továbbá a sínen vagy terepen mozgó különféle kocsitolóval~~ mozgatott járműveket kézféjkjűkkel kell fékezni. Ha az egyszerre mozgatni tervezett járművek között nincs kézfékkal fékezhető jármű, akkor ~~– ahol szabad – féksaruvál, vagy~~ emberi erővel való visszatartással kell a járművet fékezni.

f) 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.~~

g) c) ~~Merev kapcsolórúddal kapcsolt üres kocsikat mozgatni nem szabad, róluk a merev kapcsolószerkezetet mozgatás előtt le kell szerelni.~~

h) d) ~~Egyik végén hiányos ütközős járművet tolatás céljából csak az **rendben lévő** 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.~~

i) e) ~~Radioaktív anyagot tartalmazó kocsik fékállásán, valamint a kocsik közelében két méterrel belül nem szabad huzamosabb ideig tartózkodni.~~

j) 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.

e) g) ~~Az ív –,a lejtési időjárási viszonyokat, az érintendő kitérők mennyiségét figyelembe véve az esés irányába csak annyi járművel szabad mozgást végezni, hogy azokkal az emelkedés irányába vissza is tudjanak térni.~~

Kisiklottnak kell tekinteni:

- ~~az olyan kocsit, amely a vágányról egy vagy több kerekével, vagy tengelyével lelépett;~~
- ~~az olyan kocsit, amelynél egy vagy több kerék, illetőleg tengely a vágányról lelépett, később azonban ismét a vágányra került;~~
- ~~olyan kocsit, melynek kerékpárjai más – más vágányra futottak.~~

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 **továbbíthatók mozgathatók**.

k) h) Hőnfutott közforgalmú vasúti járművet csak **a közforgalmú vasút az arra kiképzett és jogosult munkavállaló** által történt megvizsgálás, illetve helyreállítást követő engedély alapján szabad megrakni **és a közforgalmú vasútra továbbítás végett átadni**. Hőnfutott bármilyen járművet a hőnfutás megállapítása után olyan helyre kell állítani, ahol mozgatása lehetőleg elkerülhető és megjavításáig csak kényszerhelyzetben szabad mozgatni.

h) i) Járművek egymással szemben lévő ütközőinek középvonalai között 8 cm-nél, **1435mm-nél** keskenyebb nyomtávolságú **iparvágányon saját-célú vasúti pályahálózaton** 6 cm-nél nagyobb magasságkülönbségnek lenni nem szabad.

**Két fékállásnak az ütközők teljes összenyomásakor sem szabad egymással érintkeznie.**

**322. 3.3.1.18.12. Sinen járó vontatójárművel végzett tolatáskor** – A vontatójármű vezetője a tolatásvezetőtől élőszóval kapott rendelkezések alapján a tolatócsapat jelzései szerint végzi a járműmozgatásokat, **a kapott jelzéseknek megfelelően és az adott helyzet szerint** 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 **– helyi és időjárási**

viszonyoktól, valamint a kezelt fékek mennyiségétől függően — a vontatójármű vezetőjének kötelessége. A tolatócsapat tagjai a fékezőt általában a vontatójármű vezetőjének gőz- vagy légsíp jelzéssel (kürtjelzéssel) hangjelzései szerint köteles 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 köteles a járműveket megállítani.

Pályakocsinak vagy más járműnek Emberi vagy állati erővel, történő mozgatásakor, közúti gépjárművel, a sínen vagy terepjáró-kocsitoló berendezéssel, vagy vasúti kocsivontató berendezéssel végzett tolatáskor a tolatásvezető élőszoval 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, illetve azokat fékezni.

Járművek fékezésére vonatkozó előírások a következő képpen módosultak:

- A vasúti járművek légfékkel, féksaruval végezhető tolatási módok törölni kerültek, viszont felvette, hogy a vasúti vontatójármű fékberendezésével lehetséges a fékezés. A fékezési módok felsorolásánál, valamennyi lehetőséget felsorol, amely a sajátcélú vasúti pályahálózaton alkalmazható, ezért az „Iparvágány engedélyes vasútüzemében légfékkel csak a sínen járó, vagy a közúti vontató járművet fékeznek. Különleges rendszerű fékkel egyes kocsimozgató járművek fékezhetők.” mondatok törölni kerültek.
- Felvételre került az a szabály, ha bármely elegendő tolatása csak a vontatójármű fékezésével történik, akkor a tolatott járműveken személyek – a tolatószemélyzet kivételével – nem tartózkodhatnak, továbbá, ha az elegendő, vagy a szerelvény hossza 1-300 méter, akkor a tolatási sebesség 20 km/h, ha a szerelvény hossza 301-500 méter között van, akkor az alkalmazható tolatási sebesség legfeljebb 10 km/h lehet.
- A szalasztással kapcsolatos előírások itt is törölni kerültek.
- Törölni került a tolatás megkezdése előtt tartott kézifékek kipróbálására vonatkozó előírásokból, hogy „Ezzel a légfékberendezésben még benne lévő levegő eltávozik, és a féktuskók eltávolodnak a keréktől.” mondat, ugyanis az oldózsínór használata után bekövetkező műszaki folyamat hatása már a két mondatnál korábban leírtak magyarázatából is kiderül.
- A kocsik kézifék használhatatlan bárcával való megjelölését a következőkben nem a közforgalmú vasút, hanem az erre kiképzett, jogosult



- műszaki dolgozó végezheti. Törlésre került, hogy a nem közforgalmú vasúti jármű megbárcázására a tolatásvezető köteles intézkedni.
- A mozgatandó járművek kéziféjkének kezelésére vonatkozó szabályok pontosításra és kiegészítésre kerültek. Pontosítás, hogy a tolatás közben kezelendő kéziféket, olyan helyzetben kell tartani, hogy a fékorsó egy-két fordulata után már legyen fékhatás, kiegészítés viszont, hogy szükség esetén használni kell a mozdonyon lévő kéziféket is.
  - Tolatáskor a mozdony fékjét, valamint a mozgatott járművek fékjét is szükség szerint kell kezelni előírásoknál törlésre került, hogy a fékezést úgy kell végezni, hogy fékezés közben a kerekek meg ne csússzanak. A fékezést végzők megfelelő elosztásával, és egyenletes fékezéssel kell biztosítani a rángatás-és torlódásmentes mozgatást, megállítást.
  - Ha gőz,- villamos,- vagy Diesel-mozdonyal történő tolatáskor a mozgatott járművek között egyáltalán nincs, vagy nincsen elegendő fékezhető jármű, a sínen járó darut és az általa mozgatott kocsikat, valamint a Vontató vágánygépkocsival, motoros pályakocsival történő tolatási szabályok szükségtelenné válásuk okán törlésre kerültek.
  - Törött, de aláékelte hordrugós, továbbá kisiklott, vagy más ok miatt üzemveszélyessé, vagy futásképtelenné vált járművek mozgatására vonatkozó előírás kiegészült azzal, hogy azokat csak az arra kiképzett és jogosult műszaki munkavállaló engedélyével lehet mozgatni.
  - A következő leírások is törlésre kerültek:
    - az ív-, a lejtési-, az időjárás- és az érintendő kitérők mennyiségét figyelembe véve az esés irányába csak annyi járművel szabad mozgást végezni, hogy azokkal az emelkedés irányába vissza is tudjanak térni,
    - Kisiklottnak kell tekinteni a kocsit esetei, de csak innen, mert a 3.7.2. pontba a kocsisérülések témakörnek megfelelő fejezetbe került áthelyezésre.
  - Újonnan kerültek felvételre, hogy:
    - a kisiklott kocsit csak az arra kiképzett és jogosult munkavállaló által elvégzett műszaki vizsgálat után szabad mozgatni.
  - Módosítás, hogy a hőnfutott közforgalmú vasúti járművet nem a közforgalmú vasút, hanem az arra kiképzett és jogosult munkavállaló általi vizsgálat után szabad megrakni.
  - A vontatójármű vezetője a mozgatott járművek fékjeinek kezelésére milyen időben köteles jelzést adni annak érdekében, hogy a megfelelő fékhatás a szükséges távolságra elérhető legyen megítélési kötelezettség mikénti végrehajtása során figyelembeveendő körülmények felsorolása szintén törlésre kerültek.

– A tolatásvezető előszóval köteles az alkalmazandó sebességre és a fékezésre rendelkezni szabályok közül törlésre került a Pályakocsinak vagy más járműnek, az állati erővel, közúti gépjárművel, a sínen vagy terepjárával történő mozgatásakor szöveg és csak az emberi erővel kocsitoló berendezéssel, vagy vasúti kocsivontató berendezéssel végzett tolatáskor adhat a tolatásvezető előszóval az alkalmazandó sebességre és a fékezésre rendelkezést.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen módon történhet a tolatás alkalmával a vasúti járművek fékezése?  
3.3.1.18.

Mikor lehet a tolatás sebessége legfeljebb 20 km/h, vontatójármű fékezésével? 3.3.1.18.1.

Mikor lehet a tolatás sebessége legfeljebb 10 km/h, vontatójármű fékezésével? 3.3.1.18.1.

Ki jogosult a kézifék használhatatlan bárcát a járművön elhelyezni?  
3.3.1.18.3.

Milyen helyzetben kell tartani tolatás közben a kezelendő kéziféket?  
3.3.1.18.9.

Mikor kell a mozdonyon lévő kéziféket is használni? 3.3.1.18.9.

Mely esetben és milyen módon lehet törött, de aláékelte hordrugós, továbbá kisiklott vagy más ok miatt üzemveszélyessé vált vagy futásképtelen járművel mozgást végezni? 3.3.1.18.11.

Mikor szabad a kisiklott kocsit mozgatni? 3.3.1.18.11.

Mikor szabad a hőnfutott közforgalmú vasúti járművet megrakni?  
3.3.1.18.11.

### **Fékezés féksaruvál**

**323.** Féksaruvál történő fékezésre vonatkozó előírások:

a) Járművet féksaruvál fékezni csak a féksaru alkalmazására kiképzett vágányon vagy vágányrészen szabad. Az igazgatóság írásban jelöli ki, hogy az iparvágányon mely vágányokon, illetve vágányrészekén szabad a fékezést féksaruvál végezni. A kijelölésről az igazgatóság az iparvágány engedélyest értesíti.

b) A vasútüzem-vezető a kijelölés alapján köteles saját dolgozóival közölni, hogy mely vágányokon, illetve vágányrészekben szabad a fékezésre féksarut alkalmazni. A vasútüzem-vezető a féksaru alkalmazására figyelembe jövő vágányok sínrendszerének megfelelő féksaruk beszerzéséről és használatáról gondoskodni köteles.

c) Nem szabad féksaruval fékezni sínen járó vontató járművet vagy ilyen járművet tolt vagy vontatott (húzott) — tehát nem szalasztott — járművet. Nem szabad féksaruval fékezni bármilyen erővel mozgatott pályakocsit sem. Mozdollyal történő tolatáskor az elszalasztott vasúti kocsik azonban féksaruval fékezhetők.

Ha a járművek mozgatása nem vasúti vontatójárművel történik, tolatáskor a járművek megállítása a jármű fékjével, jól működő fék hiányában emberi visszatartó erővel történjék.

Célszerű a kiképzett vágányrészen a féksaru alkalmazása. Ki nem képzett, helyhiányos vágányrészen, ahol a fenti fékezési módok egyike sem alkalmazható, végső esetben a jármű megindítása előtt a vágányra helyezett páros féksaruval lehet a jármű megállítást biztosítani.

Féksaruval úgy kell fékezni, hogy a mozgatott, illetve szalasztott jármű (járművek) elé az egyik — ívben a belső — sínszálla egy féksarut kell helyezni. A féksarut a fékezendő jármű (járművek) elé olyan távolságra kell elhelyezni, hogy az a járművet (járműveket) a tervezett helyen megállítsa. Álló járműig, illetve csonkavágány ütközőbakjáig (földkúpjáig) tervezett mozgatása esetén a féksarut ezek előtt olyan távolságra kell elhelyezni, hogy a mozgatott, illetve szalasztott jármű (járművek) éppen csak hozzáérjen az álló járműhöz, de azzal erősen ne ütközzék. Ütközőbak (földkúp) esetén a jármű, (járművek) előtte álljon meg. A saruzási távolság függ a megállítandó jármű (járművek) sebességétől, tömegétől, az időjárási viszonyoktól, a vágány állapotától és fekvésétől. Négy- vagy több tengelyes jármű fékútja a tapasztalat szerint kétszerese a kéttengelyesének.

A féksarut úgy kell a sínre helyezni, hogy az hegyével a felé gördülő kocsi irányába álljon. A féksarut a gördülő jármű menetirányát tekintve közvetlenül a sínösszekötés után kell a sínre helyezni. Úgy kell a féksarut a sínre helyezni, hogy az peremével simuljon hozzá a sín belső felületéhez.

A féksaru szabályos elhelyezése mind a fékezés biztonsága, mind a saruzást végző dolgozó biztonságának megóvása szempontjából igen fontos körülmény. A féksarut kezelő forduljon arccal a mozgó kocsi felé a saru sínre helyezésekor. Féksarut nem szabad elhelyezni váltókon és keresztezéseken, burkolt továbbá sínkoronáig feltöltött vágányokon, valamint ahol vágánysüppedés van, mert a kocsi a féksarut levághatja, aminek következménye kocsi, — és személy sérülés lehet.

- A vágányok közül minden akadályt el kell távolítani, hogy a saruzók testi épségét ne veszélyeztessék:
- A saruzást végző dolgozónak a lerakott sarutól távolabb kell elhelyezkednie, hogy ha a kocsi a sarut a sínről levágja, ő meg ne sérülhessen.
- d) Szalasztással történő tolatáskor nem szabad féksaruvál fékezni azt az első kocsi (kocsi csoportot), amelyik szabad vágányra vagy olyan vágányra gördülne, amelyiken nincsen kézfékkal megfékezett álló jármű. Ilyen esetben a kocsi (kocsi csoportot) kézfékkal fékezve és csak bejárással szabad a vágányra állítani.
- e) Féksaruvál legfeljebb 4 rakott vagy rakott és üres kocsi ből, illetve legfeljebb 6 üres kocsi ből álló kocsi csoportot szabad fékezni. Négy- vagy több tengelyű kocsi kettő kocsinak számít, háromtengelyű kocsi ebből a szempontból kéttengelyesnek kell tekinteni.
- f) A féksaruvál fékezett kocsi megállása után a féksarut a kerék alól azonnal el kell távolítani.
- g) Féksarut a vágányon álló kocsi visszagurulás vagy megfutamodás elleni biztosítására, valamint a megállított kocsi továbbmozdítására felhasználni nem szabad.
- h) Megfutamodott jármű megállítására a féksaru felhasználható, ha a vágány a féksaruvál való fékezésre alkalmas.
- i) A féksaru elhelyezési helyét a saruzást végző dolgozó a hótól, jégtől, dértől a féksaru sínre helyezése előtt köteles megtisztítani. Jeges, havas talpú féksarut használni nem szabad.
- j) A féksarut fehérre kell mázolni, hogy sötétben könnyebben észrevehető legyen.
- k) A féksarut használatba vétel előtt meg kell vizsgálni. Fékezésre csak tiszta, a sínhez illő, nem sérült féksarut szabad használni. Ezért a tolatásvezető és a saruzó egyaránt felelős. A féksarut használni nem szabad, ha: csúszótalpa lekopott, megvékonyodott, peremei erősen kopottak, sérültek vagy elváltak: hegye letört, szétrepedt vagy felkunkorodott; fogantyúja letörött, vagy annyira meghajlott, hogy fogása kényelmetlen, vagy valamelyik más alkatrésze eltörött vagy hiányzik. Féksaruból állandó tartalékkészletről köteles a vasútüzem vezető gondoskodni.
- A féksarut használat után a vágányok között a homok és a saruk tárolására szolgáló ún. sarupadra helyezve kell tartani.
- j) Szitáló esőben, ködben, hóban, valamint ha a sín zúzmarás, jeges, a fékhatás növelése céljából a sínre száraz homokot kell szórni. A homokot alkalmas helyen fedeles ládában kell készletben tartani. A ládát munkavédelmi sávozással kell ellátni, hogy sötétben is észrevehető legyen.
- m) Féksaruvál fékezést csak jól begyakorolt dolgozóval szabad végezteni.

A fékezés féksaruval szabályozás teljes körűen, pótlás nélkül kerültek törlésre, mivel a sajtócélú vasúti pályahálózaton szelasztásos tolatás nem alkalmazható, ezáltal ezen szabályokra sincs szükség.

### Páros féksaru alkalmazása

**324. 3.3.1.18.13.** Páros féksarut fékezésre üzemszerűen alkalmazni nem szabad. A páros féksaru a megfutamodott járművek megállítására szolgáló eszköz. Kezelését, használatát, tárolását és vizsgálatát a KSZU-ban kell szabályozni.

## **B) Tolatás emberi, vagy állati erővel és közúti járművel**

### **3.3.2. Tolatás emberi erővel**

**325. 3.3.2.1.** Emberi ~~vagy állati~~ erővel ~~, továbbá közúti járművel~~ legfeljebb öt kocsit, illetve ~~80~~ 84 tonna elegy tömeget 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 kézfék vagy féksaru alkalmazásával biztosan meg tudja állítani.

**326. 3.3.2.2.** A tolatás vezetője a tolatás megkezdése előtt köteles a tolatásban részt vevőket teendőikre kioktatni. A járművek megállítása lehetőleg kézfékekkel történjék.

**327. 3.3.2.3.** A tolatásban részt vevő személyeket jelzések helyett élőszóval kell teendőikre utasítani. Vasútüzemen kívül álló személyek ~~etre a rakodás megkezdése előtt élőszóval értesíteni kell arról, hogy a járműveken féket feloldaniuk, a kerekek alól a megfutamodást megakadályozó eszközöket eltávolítaniuk, és a járművekkel vasútüzemi dolgozó, (tolatásvezető) vezetése nélkül mozgást végezniük nem szabad vonatkozó tilalmakat a rakodási terület megfelelő helyein elhelyezett hirdetőnyelven is közölni kell.~~

**328. 3.3.2.4.** Emberi erővel végzett tolatás alkalmával a járműveket a vágányon kívül haladva, oldaluknál vagy sarkuknál kell tolni. A járműveket nem szabad húzni és nem szabad a járművek között tartózkodni.

329. Állati erővel történő tolatáskor a vontató állatnak úrszelvényen kívül kell haladnia, az állatot vezetni kell. A vontatókötélnek vagy láncnak legalább 2,5 m hosszúnak kell lennie.

330. Közúti járművel végzett tolatás alkalmával a vontató járművet a vágányon kívül, veszélytelen távolságban kell vezetni. A vontatókötélnek vagy láncnak legalább 2,5 méter hosszúnak kell lennie.

Állati erővel vagy közúti járműves vontatásnál biztosítani kell, hogy a vontatható bruttó tömeget figyelembe véve a vontatásnál felhasznált kötél vagy lánc a szakadás ellen legalább hatszoros biztonságot nyújtson. A vontatáshoz csak kifogástalan állapotú vonókötél vagy lánc használható (csomózás, toldás, tilos!). A megállapított vontatható tömeg határát túllépni nem szabad. Ahol ilyen módon kívánják a tolatást végezni: legyen az úrszelvényen kívül megfelelő szabad hely a biztonságos mozgásra.

331. Közúti gépjárművel történő tolatásra a tolatás általános szabályai-ban meghatározottakon kívül a következők érvényesek:

332. A közúti gépjármű vezetőjének a vezetői engedélyére és a gépjármű vezetésével kapcsolatos magatartására és kötelezettségeire a KRESZ előírásai érvényesek:

333. A közúti gépjárművel vasúti járművet az a)–f) alpontokban felsorolt helyeken és módozatok szerint csak vontatva (húzva) szabad mozgatni:

a) A közúti gépjárművel csak a vágányok sínszálain és úrszelvényén kívül szabad vasúti járművet vontatni olyan helyen, ahol a vágányok közötti terület a sínfejek belső szélének magasságáig nincsen szilárdan burkolva:

b) Ha a vágányzat a sínfejek magasságáig szilárdan burkolt és belső vezetősínnel ki van képezve, a közúti gépjármű vágány sínszállai között is haladhat. Ilyenkor sem szabad a közúti gépjárművel annak a vágánynak a sínszállai között, vagy úrszelvényben haladni, amelyen a vontatott járművek haladnak, kivéve, a 334. pontban szabályozott helyeken és feltételek mellett.

c) Közúti gépjárművel vágányra, – rá, vagy azon áthaladni, csak sínfejek magasságáig szilárdan burkolt helyen (burkolt vágány, ilyen útátjáró, vágányáthidalás) szabad.

d) A közúti gépjárműhöz a vontatandó járműveket vontatólánc, vagy kötél segítségével kell hozzákapcsolni. A lánc, vagy kötél horgát rendszerint az utolsó jármű hátsó, ha pedig a helyi viszonyok indokolják (pl. a vontatási oldalon oszlop van a vágány közelében), akkor az első jármű első vontatókengyelébe kell beakasztani.

- e) A vontatóláncsal, vagy kötéllel a vontatott járművek vágányát keresztezni nem szabad. A vontatólánc, vagy kötél a vontatójármű és a koesi között legalább 2,5 m hosszú legyen.
- f) A közúti gépjárműnek a mellett a vágány mellett kell haladnia, amelyen járművet vontat.

334. Közúti gépjárművel vasúti járművet csak olyan területen szabad úgy tolni vagy vontatni, hogy a közúti gépjármű a mozgatott vasúti jármű vágányának úrszelvényén belül haladjon, ahol hely hiánya miatt nincsen lehetőség arra, hogy a közúti jármű a vágány úrszelvényén kívül haladva a kötél vagy lánc alkalmazásával vontasson pl: kapubejárón, beépített más helyen. Az ilyen módon történő mozgatás további feltételei: a terep a vágány sínszálai között és a vágányon kívül is a sínfejek felső szélének magasságáig szilárdan burkolt legyen, a közúti járművet teljes szélességének megfelelő hosszúságú ütközőgerendával kell felszerelni és csavarkapcsolós kapcsolószerkezettel kell ellátni, a közúti gépjármű a vasúti járművel közvetlenül legyen kapcsolva, a mozgást csak egészen lassú lépésben szabad végezni, a mozgást lehetőleg tolt menetben kell végezni. Ilyen feltételek megtartásával is csak az iparvágányt engedélyező hatóság előzetes engedélyével és az általa meghatározott egyéb előírások végrehajtásával szabad a mozgást végezni. A vonatkozó helyi szabályozást a vasútüzem – vezető köteles a dolgozókkal közölni.

335. Közúti gépjárművel vasúti jármű mozgatására csak szilárd, egyenletes talajon szabad használni. A közúti gépjárművet üzemen kívül a vágányokkal párhuzamos helyzetben a szélső vágány külső oldalán üzemi közlekedési téren kívülre kell állítani. Tolatási szünetben a vontatójármű vezető a tolatásvezető engedélyével a járművet elhagyhatja, előbb azonban azt megindulás és megindítás ellen biztosítani kell.

336. A járműmozgatásokat a tolatászemélyzet jelzéseivel kell szabályozni.

337. A vasútüzem – vezető köteles a vasútüzemben foglalkoztatott dolgozókkal közölni, hogy hány tonna elegytömeget szabad a járművel mozgatni, figyelemmel a közúti gépjármű és a vontatókötél (lánc) vontatóképes ségére, 80 tonna elegytömegnél azonban többet vontatni nem szabad.

Az alfejezet Tolatás emberi erővel címre módosult, mivel a Tolatás emberi, vagy állati erővel és közúti járművel végezhető tolatások közül megszüntetésre került az állati erővel és közúti járművel végezhető tolatások, ezáltal a tartalomról is törölve lett valamennyi olyan szabályozás, amely

azokhoz kapcsolódott. Módosításra került azon előírás is, hogy emberi erővel végezhető tolatások alkalmával nem 80 tonna, hanem 84 tonna lehet a mozgatandó elegytömeg.

A vasútzemen kívül álló személyekre vonatkozó tilalmak felsorolása a felesleges ismételtetés miatt került törlésre ezen előírások közül, ugyanis a mit nem szabad a vasútzemen kívül álló személyeknek a tolatásvezető vezetése nélkül végezni Hirdetmény konkrét szövegét az Utasítás 1.6.1. Üzemrend pontja már tartalmazza.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mekkora elegytömeget lehet állati, vagy közúti járművel tolatni? 3.3.2.

Mekkora elegytömeget lehet emberi erővel tolatni? 3.3.2.

Milyen feltételek mellett lehet emberi erővel tolatni? 3.3.2.

Milyen sebességgel lehet emberi erővel tolatni? 3.3.2.

Meddig terjedő lejtőben lehet emberi erővel tolatni? 3.3.2.

### ↪ 3.3.3. Tolatás mozdonyal (közúti-vasúti járművel)

#### A mozdonyok helyzete, mennyisége

**338. 3.3.3.1.** Mozdonyal végzett tolatás alkalmával a járműveket vagy tolni, vagy vontatni kell, de a tolatás történhet a járművek egyidejű vontatásával és tolatásával is.

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

**339.** Általában egy mozdonyal kell tolatni. Több mozdonyal csak nagyobb kocsisor átállítását lehet elvégezni a Kiegészítő Szolgálati Utasításban szabályozott módon.

Az alfejezet címben a Tolatás mozdonyal kiegészült (közúti-vasúti járművel). A mozdonyok helyzete, mennyisége előírásnál kiegészítésre került az alfejezetben felvett közúti-vasúti járművel végzett tolatási szabályokkal, vagyis közúti-vasúti járművel történő járműmozgatás esetén a járműveket csak húzni, vagy csak tolni lehet. Törlésre került az az előírás, amely azt szabályozta, hogy általában egy mozdonyal kell tolatni, illetve, hogy több mozdonyal csak nagyobb kocsisor átállítását lehet



elvégezni. Ez a továbbiakban sem jelenti azt, hogy több mozdonnal nem lehet tolatni, mert az Utasítás 1. melléklete által tartalmazott KSZU készítésének szempont rendszerében a szabályozó rész 36. pontjaként felsorolja, mint elkészítendő szabályozást, amennyiben ezt alkalmazni fogják a saját célú vasúti pályahálózaton.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen módon lehet a közúti-vasúti járművel történő járműmozgatást végezni? 3.3.3.1.

### A mozdony személyzet jelenléte

**340. 3.3.3.2.** A ~~iparvágányon~~ saját célú vasúti pályahálózaton tolatást végző mozdonyokon ~~–gőzmozdonyok kivételével–~~ a mozdonyvezető tolatás közben egyedül végezhet szolgálatot.

**341. 3.3.3.2.1.** A tolatási szünetekről a tolatásvezető köteles a mozdony-személyzetet értesíteni. A mozdonyvezető ~~vagy a gépkezelő (fűtő)~~ tolatási szünetekben a tolatásvezetőtől ~~kapott kért~~ engedéllyel eltávozhat a mozdonytól, ha az eltávozást a műszaki ~~utasítások előírások~~ is megengedik.

A mozdony személyzet jelenlétére vonatkozó szabályozásból törlésre kerültek a gőzmozdonyra vonatkozó és az ahhoz kapcsolódó szabályok.

### A tolató személyzet jelenléte

**342. 3.3.3.3.** Mozdonnal történő tolatásban a mozdony személyzeten és a tolatásvezetőn kívül annyi ~~dolgozónak munkavállalónak~~ kell részt vennie, ahány a gyakorlat szerint mozgató leghosszabb kocsisort és a ~~iparvágány saját célú vasúti pályahálózat~~ helyi viszonyait tekintve a jelzések továbbítására, a járművek megállítására és a váltóállításra szükséges.

### Mozdonyokra vonatkozó korlátozások

**343. 3.3.3.4.** Mozdony által nem járható vágányrészekre, vasúti járműmérlegre nem szabad mozdonyt bocsátani.

~~344. 3.3.3.4.1. Vágánymegszakításos járműmérlegen közlekedtethető mozdony sebessége a mérlegen 5 km/h-nál nagyobb nem lehet.~~

~~345. 3.3.3.4.2. Mérlegen vagy annak közelében nem szabad a mozdony-nyal homokolni. **gőzmozdony esetén tüzet tisztítani, salakot leereszteni, vizet táplálni.**~~

A mozdonyokra vonatkozó korlátozások szabályai közül szintén törlésre került, hogy a gőzmozdonyal mit nem szabad végezni a vasúti járműmérlegen, vagy annak közelében.

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

~~355. 3.3.3.5. A tolatási korlátozásokra vonatkozó, valamint a veszélyességi bárcákat a 2. sz. Melléklet tartalmazza: A veszélyességi és az óvatos tolatásra a 2. sz. mellékletben foglalt bárcák figyelmeztetnek.~~

Új szélzetcím került felvételre a veszélyességi és az óvatos tolatásra figyelmeztető bárcák szélzetcímmel. A veszélyességi bárcák szabályozás kiegészült az óvatos tolatásra figyelmeztető bárcával.

**Tolatás-szalasztással**

~~346. Szalasztással tolatni csak az igazgatóság engedélyével, az általa meghatározott vágányokon, illetve vágányrészeken szabad.~~

~~347. Egyszerű szalasztás alkalmával a szalasztandó jármű (járművek) szétkapcsolása után azokat a mozdony ellöki, majd megáll és a következő egységet csak akkor löki el, ha a korábban ellökött egység már annyira eltávolodott, hogy a következő egység részére a váltók állítása veszély nélkül megtörténhet és utolérés veszélye nem áll fenn. Vízszintben, vagy legfeljebb 2,5‰-es lejtőben fekvő pályarészen alkalmazható ez az eljárás.~~

~~348. Szalasztáskor valamennyi más tolatási szabályon kívül az alábbiakat is be kell tartani:-~~

- ~~a) csak egy mozdonnyal szabad szalasztani;~~
- ~~b) a munkát csak gyakorlott dolgozók végezhetik;~~
- ~~c) az egy csoportban szalasztott járműveket össze kell kapcsolni;~~

- d) az egymást követő egységek között biztosítani kell a váltóállításhoz szükséges időt és olyan távolságot, hogy a más – más vágányra haladó egységek ne érjék utol egymást.
- e) ha a lekapcsolás nem kiakasztórúddal történik, lökésre csak akkor szabad rendelkezést, illetőleg jelzést adni, ha a szétkapcsolást végző dolgozó már kijött a járművek közül, jelzést adott és a szétkapcsolás következtében nem keletkezett a járművek között olyan távolság, amely lökés alkalmával erős összeütközést eredményezhet,
- f) gondoskodni kell a szükséges váltóállítókról és fékezőkről,
- g) figyelni kell a járművek futását és távolbalátás, vagy szabadlátás korlátozottsága esetén gondoskodni kell arról, hogy a váltókezelő biztos értesítést kapjon arról, hogy elhagyták-e már a járművek az állítandó váltókat,
- h) a járműveket legkésőbb a vágány túlsó végén lévő biztonsági határjelző előtt meg kell állítani, ha pedig a vágány már foglalt, a járművek sebességét úgy kell szabályozni, hogy enyhe ütközéssel csatlakozzanak a vágányon lévő járművekhez. Ha azonban a vágányon szalasztásból kizárt vagy óvatosan tolatandó járművek vannak: a szalasztott járművet (járműveket) ütközésmentesen kell előttük megállítani.
- i) a vágányon álló járműveken az állvatartáshoz szükséges kézifékeket meg kell húzni,
- j) meg kell akadályozni a járművek visszagördülését,
- k) különös óvatossággal kell szalasztani akkor, ha a távolbalátás korlátozott, vagy ha erős szél fúj.

### **A szalasztható kocsik mennyisége**

349. Szalasztással végzett tolatás közben legfeljebb hat féketlen kocsi szabad egy csoportban szalasztani. Hatnál több kocsiból álló egység szalasztása alkalmával tíz kocsinként legalább egy kéziféket kell kezelni.

### **Szalasztási tilalom**

350. Nem szabad szalasztani:

- a) több mozdonyal,
- b) útátjáróig vagy útátjárón át, tekintet nélkül arra, hogy az sorompóval lezárt-e, vagy jezdőrrel fedezett-e,
- c) tolópadra, fordítókorongra, továbbá vágánymegszakítós mérlegre, vasúti kocsibuktatóra,
- d) javító-, mosó-, és tisztítívágányra, ha azon jármű van,

- e) át nem tekinthető, valamint csonkavágányra, továbbá 150 m-nél kisebb sugarú ívben fekvő vágányra;
- f) olyan vágányra, amelynek sínszálai között, a vágány mellett, a vágány közelében vagy a vágány fölött előzetes engedéllyel munkát végeznek, vagy rakodnak;
- g)  $2,5 \frac{m}{s}$ -nél nagyobb lejtőben fekvő vágányra az esés iránya felé akkor, ha a vágány szabad, ha azonban az esés  $5 \frac{m}{s}$ -nél nem nagyobb és a vágányon megfutamodás ellen kézfékkal biztosított jármű (járműcsoport) áll: az ott álló járművekre szalasztani szabad;
- h)  $2,5 \frac{m}{s}$ -nél nagyobb lejtőben fekvő vágányra az emelkedés felé akkor, ha a szalasztott jármű (járműcsoport) visszagördülése kellő mennyiségű kézfékkal nem akadályozható meg;
- i) olyan vágányra, amelyen a járművet (járműcsoportot) csak alátétfával (alátétfákkal) biztosították megfutamodás ellen;
- j) olyan vágányra, amelyről nem távolították el a vágányzáró sorompót; illetőleg a kisiklasztósarut és ugyanakkor a vágányon nincsen kézfék meghúzásával megfutamodás ellen biztosított kocsi (kocsics csoport);
- k) olyan vágányra, amelyen szalasztásból kizárt vagy óvatosan tolatandó jármű van és a szalasztott jármű (járműcsoport) ütközésmentes megállítása nem biztosítható;
- l) csak középütközővel felszerelt kocsit olyan kocsira, amelyen csak oldalütköző van;
- m) csak oldalütközővel felszerelt kocsit olyan kocsira, amelyen csak középpütköző van.

351. Az állandó jellegű szalasztási tilalomról és korlátozásról az érdekelteket a kiegészítő szolgálati utasításban és a vonatkozó előírásnak az érdekeltektől szolgálati helyiségekben történő kifüggesztésével kell értesíteni. Közölni kell, hogy hol mely vágányokra és melyik irányra érvényes a korlátozás.

**Szalasztásból kizárt  
járművek**

352. Nem szabad szalasztani:

- a) tolatószemélyzethez nem tartozó személy vagy személyek által elfoglalt járművet;
- b) tenyész-, versenyallokatokkal megrakott kocsit;
- c) veszélyességi bárcával, illetve óvatos tolatásra figyelmeztető bárcával megbárcázott kocsit;

- d) olyan járművet, amelyen szalasztási vagy gurítási tilalomra utaló felírás van;
- e) kisiklott, törött, vagy aláékelten hordrugós, szakadt vonókészülékes, továbbá olyan járművet, amelyen ütköző hiány vagy sérült ütköző van;
- f) hideg mozdonyt, termes-, vezérlő- és motorkocsit;
- g) csak a rakománnyal vagy merev kapcsolórúddal kapcsolt járműveket, illetve azokat a kocsikat, melyek rakománya több kocsin helyezkedik el;
- h) vasút külön engedélyével szállítható áruval megrakott kocsit (kocsikat) akkor, ha az igazgatóság a szállítási engedély kiadásakor megtiltotta a szalasztást;
- i) radioaktív küldeménnyel és kazánokkal rakott kocsit;
- j) azokat a rakszelvényen túléró küldeményeket, amelyek egyes helyeken csak sebességkorlátozással közlekedhetnek;
- k) gázzal töltött kocsit, tűzveszélyes folyadékkal töltött tartálykocsit, ha az folyik, vagy csöpög;
- l) olyan kocsit, amelynél a küldemény egy darabból áll és a tömege a 40 tonnát meghaladja;
- m) 3,5 tonna, vagy annál nagyobb tömegű géppel, valamint közúti járművel rakott kocsit.

Ezekre a járművekre csak úgy szabad szalasztani, ha előttük a szalasztott jármű ütközésmentesen biztonságosan megállítható:

### **Óvatosan szalasztható járművek**

353. Óvatosan szalasztható:

- a) vágásra szánt élőállatokkal rakott kocsi;
- b) beton, vasbeton áruval rakott kocsi;
- c) csavarkapocsal kapcsolt, de egy kocsihosszát meghaladó tárggyal (tárgyakkal), továbbá telített gömbfával rakott kocsi;
- d) kézfék nélküli, vagy használhatatlan kézfékű, folyadékkal töltött tartály-, kazán-, vagy edénykocsi, ha nincs rajta szalasztási vagy gurítási tilalomra utaló felírás, csak egyesével szalasztható a kézfék nélküli tűzveszélyes folyadékkal rakott tartálykocsi;
- e) 3,5 tonnánál kisebb tömegű géppel, közúti járművel rakott kocsi;
- f) kazánokkal, közép és nagyméretű konténerekkel rakott kocsi;
- g) üres üvegpalackokkal, törékeny áruval, bútorral rakott kocsi;
- h) laktanya-, lakókocsi.

354. Kézifékkal szalasztható:

- a) igás állatokkal megrakott kocsi;
- b) ingósággal megrakott kocsi;
- c) folyadékkal töltött üvegekkel, ballonokkal, hordókkal megrakott kocsi, továbbá folyadékkal töltött beépített hordós és edénykocsi;
- d) kézfékkal ellátott, folyadékkal töltött tartály- és kazánkocsi, ha nincs rajta szalasztási vagy gurítási tilalomra való utalás, vagy veszélyességi bárca;
- e) középütközővel felszerelt, továbbá kísérleti-, mérő-, darukocsi, különösen nagy értékű áruval rakott kocsi, ha nincs rajta szalasztási vagy gurítási tilalomra való utalás, vagy veszélyességi bárca.

355. 352-354. pontokban felsorolt járművekre a 295. pontban előírt módon szabad szalasztani.

A tolatási korlátozásokra vonatkozó, valamint a veszélyességi bárcaikat a 2. sz. Melléklet tartalmazza.

### **Középütközös jármű szalasztása**

356. Csak középütközővel felszerelt járművet – ha egyébként szalasztható – szabad vágányra, vagy pedig középütközővel felszerelt járműre szabad szalasztani.

Csak középütközővel felszerelt járműveket bejárásos tolatás esetén a vágányon álló csak oldalütközővel felszerelt járművek, homlokrakodó, ütközőbak előtt meg kell állítani.

### **Szalasztás csonkavágányra**

357. Az iparvágányon ütközőbakban vagy földkúpban végződő vágányokra a kézfékkal fékezhető, szalasztási tilalom alá nem eső járművek szalaszthatók. A járműveket ütközésmentesen kell a bak, földkúp, illetve a vágányon álló jármű előtt megállítani. A helyi viszonyoknak megfelelő biztonsági szabályokat a Kiegészítő Szolgálati Utasításnak kell tartalmaznia.

A Tolatás szalasztással, Szalasztható kocsik mennyisége, Szalasztási tilalom, Szalasztásból kizárt járművek, Óvatosan szalasztható járművek, Kézifékkal szalasztható járművek, Középütközös jármű szalasztása, Szalasztás csonkavágányra előírások törlésre kerültek, mivel a sajtócélú vasúti pályahálózaton szalasztással nem lehet elegyrendezést végezni, így az említett szabályozásokra sincs szükség.

## **D) Pályakocsik, valamint pályakocsiként kezelendő járművek tolatása**

### **Meghatározás**

358. A pályakocsi hajtógép nélkül kéttengelyű, merev szélső-ütközőkkel épített, csak merev kapcsolórúd felszerelésére kialakított alacsony rakodási felületű, kis rakterületű, a vágányból könnyen kiemelhető jármű.

### **Mozgatás**

359. Pályakocsit általában emberi erővel szabad mozgatni. Pályakocsinak vontató vágánygépkocsival vagy motoros pályakocsival való továbbításra jelen fejezet F) alfejezete tartalmaz szabályozást. Más erővel pályakocsit mozgatni nem szabad.

A 360-366. pontokban foglaltak csak az emberi erővel mozgatott pályakocsikra érvényesek:

360. Pályakocsit csak a tolatásvezető engedélyével szabad vágányra helyezni. Pályakocsit legfeljebb egy másik pályakocsival szabad összekapcsolni, a kapcsolást merev kapcsolórúddal kell végezni.

361. 5%-esnél nagyobb lejtviszonyú pályarészen csak kézfékkal felszerelt pályakocsit szabad mozgatni. Ilyen pályarészen a pályakocsit kézfékkal kell fékezni. Más pályarészen emberi erővel való visszatartással lehet fékezni. Féksarut nem szabad pályakocsi fékezésére használni. Fékes pályakocsit úgy kell a vágányra helyezni, hogy a fék kezelése a menet irányát tekintve hátulról történjék. A féket a tolatásvezető köteles kezelni, aki menet közben állandóan a féknél köteles tartózkodni, és magát leesés ellen megkapaszkodással biztosítani.

362. A tolatásvezető a pályakocsival végzendő első mozgás megkezdése előtt a jármű felszereléséről és üzembiztos állapotáról köteles meggyőződni.

363. A pályakocsit a lépésben haladó ember sebességénél nagyobb sebességgel nem szabad mozgatni.

364. Robbanó anyagot vagy tűzveszélyes árut pályakocsin csak nappal szabad és olyan időben kell szállítani, hogy a fel- és lerakás helye között a pályakocsit ne kelljen a vágányból kitenni. Fokozottan kell ügyelni, hogy a pályakocsi mozgatása idején a mozgatás egész útvonalán sehol ne

történhessék a pályakocsit veszélyeztető járműmozgatás. A pályakocsin vagy közelében dohányozni, nyílt lánggal világítani nem szabad. A fékezést lehetőleg emberi erővel kell végezni. Fékes pályakocsin a féktuskók hűtésére vizet kell készen tartani. Ha a távolba látás korlátozott, robbanó vagy tűzveszélyes árut pályakocsin nappal sem szabad szállítani.

365. Pályakocsit a tolatás befejezése után vagy erre a célra kijelölt csonkavágány végén, vagy a vágányon kívül a meghatározott tárolóhelyen kell tárolni. Vágányon kívül pályakocsit a vágánnyal párhuzamos helyzetben az üzemi közlekedési téren kívül kell tárolni.

366. Egyebekben pályakocsival végzett tolatásra az utasításnak a vasúti kocsik emberi, illetve állati erővel történő tolatására vonatkozó szabályai érvényesek.

367. Pályamesteri motoros vagy kézi hajtású hajtókára a 359-366. pontokban előírtak érteleme szerint érvényesek. A tolatásvezetői teendőket a járművezető köteles végezni.

Pályakocsik, valamint pályakocsiként kezelendő járművek tolatására vonatkozó előírások azért kerültek törlésre, mert ilyen járművekkel a Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok területén elegendő rendezést nem végeznek.

### **E) Tolatás sínen vagy terepen mozgó különbféle kocsitoló berendezésekkel**

#### **Használat általános feltételei**

368. Sínen vagy terepen mozgó helyhez nem kötött kocsitolóval vasúti járművet mozgatni csak az illetékes igazgatóság által a berendezéstől függően meghatározott vágányokon, vágányrészekon, sebességgel, elegytömegben és különféle feltételek megtartásával szabad.

Az iparvágány engedélyes az üzemelés engedélyezésére vonatkozó igényét a kocsitoló berendezés körvonalrajzának, működése leírásának és használati feltételeinek benyújtásával köteles kérni.

369. A különféle kocsitoló berendezésekkel történő járműmozgatásra az igazgatóság által meghatározott feltételek, ennek az utasításnak a tolatásra vonatkozó általános szabályai és ezeken kívül a következő pontokban közölt rendelkezések érvényesek.



## Különleges feltételek

370. A kocsitolót csak a kijelölt gépkezelőnek szabad kezelnie. A gépkezelőnek a kocsitoló gépi berendezése kezeléséből az illetékes hatóság előtt tett sikeres vizsgával és a megfelelő kategóriára érvényesített gépkezelői jogosítvánnyal kell rendelkeznie.

371. Kocsitolóval vízszintes, vagy legfeljebb  $2,5\frac{m}{100}$  -emelkedésű vagy esésű pályán szabad vasúti járművet mozgatni.

372. Az igazgatóság az engedélyben szabja meg a mozgatható legnagyobb elegytömeget, 80 tonnánál több elegytömeget azonban mozgatni nem szabad.

373. Az alkalmazható legnagyobb sebességet az igazgatóság a kocsitoló szerkezetétől függően állapítja meg, a sebesség a lépésben haladó ember sebességét soha nem haladhatja meg. Ívben, váltón, kitérő-, vagy vágánykereszteződésben legfeljebb 1-2 km/h sebességgel szabad haladni.

374. A tolatásban a gépkezelőn és a tolatásvezetőn kívül annyi személynek kell részt vennie, amennyi a vasúti járművek megállításához szükséges. A gépkezelőt egyben a tolatás vezetésére is igénybe venni nem szabad.

375. A kocsitolónak a vágány úrszelvényébe, a járműhöz helyezését és tolatásra előkészítését, majd a vele történő járműmozgatást csak a tolatásvezető rendelheti el, az ő rendelkezése nélkül ezeket nem szabad végrehajtani:

A kocsitolónak a vágány úrszelvényébe helyezése előtt a mozgatandó járművek mögött állva maradó járművet a megfutamodás ellen biztosítani kell. A kocsitoló emelő-, illetőleg tolószerkezetét a mozgatandó jármű; illetőleg több jármű mozgatása esetén az utolsó jármű hátsó mellgerendájához úgy kell illeszteni, hogy az jármű mozgatása közben sem hossz-, sem oldalirányba veszélyesen el ne mozdulhasson.

A mozgatandó jármű megfutamodás elleni biztosítását csak közvetlenül a mozgatás megkezdése előtt szabad megszüntetni. Kocsitoló mellett haladó gépkezelőnek a vágány sínszálain kívül kell elhelyezkednie és haladnia.

A kocsitolóval végzendő járműmozgatást a tolatásvezető élőlészóval köteles szabályozni.

376. Amellett a vágány mellett az üzemi közlekedési teret szabadon kell tartani, amelyen, illetve amely mellett a tolatás történik.

Ahol a vágány ágyazata vagy burkolata meg van bontva, vagy a kocsitoló és a gépkezelő mozgási területén a terep egyenetlen, a talaj nem szilárd, sín vagy a terep havas jeges, deres, csúszós, vagy a tér sötétben nincsen jól kivilágítva, a kocsitolóval mozgást végezni nem szabad. Csúszós, nedves területen a sít és a terepet homokkal kell mozgatás előtt felhínteni.

377. A fékezésre ezen fejezet A) alfejezete tartalmaz előírásokat.

378. A kocsitolót üzemszünetben a vágányokon kívül zárt tároló helyen kell elhelyezni. Rövid tolatási szünetekben a kocsitoló kikapcsolt motorral megindítás ellen biztosítva a vágányok között is maradhat, de csak felügyelet mellett, a vágányok úrszelvényén kívül és csak olyan helyen, ahol az a tolatócsapat szabad mozgását nem zavarja.

379. A vasútüzem-vezető az igazgatóság engedélye alapján közzölt feltételeket köteles a dolgozókkal közölni.

Tolatás sínen vagy terepen mozgó különféle kocsitoló berendezésekkel kapcsolatos szabályozások nem a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgáltatási Utasításában került szabályozásra, mivel ezek csak egy-egy sajátcélú vasúti pályahálózaton találhatóak és valamennyi eltérő szabályozást igényel, ezért került itt törlésre, de a KSZU szabályozó részében viszont, ha szükséges akkor van lehetőség az ilyen berendezésekkel történő munkavégzések szabályozására,

## **F) Tolatás teher-vágánygépkocsival**

### **Meghatározás**

380. A teher-vágánygépkocsi elől és hátul ütközőkkel és csavarkapcsolós kapcsolókészülékkel felszerelt sínen járó motoros vontatójármű. A teher-vágánygépkocsi vezetőjének hatósági vágánygépkocsi-vezetői képesítéssel kell rendelkeznie.

### **Terhelés**

381. Teher-vágánygépkocsival a terhelésnek megfelelő, a Közlekedési Főfelügyelet által meghatározott elegytömeget szabad vontatni.

## **Tolatás**

382. A teher-vágánygépkocsit a vasúti kocsival és a kocsikat egymással, esavarkapcsolós kapcsolóképzővel kell kapcsolni.

Egyes helyeken a belső szállítások lebonyolítására oldalütközők nélküli teher-vágánygépkocsit használnak. Az ilyen teher-vágánygépkocsival közforgalmú vasúti járművet mozgatni nem szabad. A teher-vágánygépkocsit pályakocsival és a pályakocsikat is egymással legfeljebb 2 m hosszú merev kapcsolórúddal kell összekapcsolni. Hosszú szállítmány mozgatásakor kivételesen alkalmazható 2 darab 7 méteresnél nem hosszabb merev kapcsolórúd.

383. Vasúti kocsival történő tolatáskor a teher-vágánygépkocsit és szükség szerint a vasúti kocsikat is fékezni kell.

384. Pályakocsival történő tolatáskor a teher-vágánygépkocsi fékjével kell fékezni. Több pályakocsival végzett tolatáskor a teher-vágánygépkocsitól legtávolabb lévő pályakocsinak is kézfékekkel felszereltnek kell lennie. A fékálláson fékező köteles mozgás közben tartózkodni és a kézféket szükség szerint kezelni.

385. A teher-vágánygépkocsival végzett tolatást tolatásvezető köteles vezetni. A járműmozgatásokat a tolatószemélyzetre meghatározott jelzésekkel (vontatójármű-vezető és a tolatócsapat jelzései) kell szabályozni.

386. A járművezető minden mozgás megkezdése előtt Fék-et ereszd meg jelzést köteles adni. A mozgatandó kocsik fékjeit csak a jelzésre szabad feloldani. Mozgás közben vontatott menetnél a Fék-et húzd meg jelzésre –veszély esetét kivéve– először a vontatott kocsin, illetőleg az utolsó fékes pályakocsin kell a féket meghúzni. Fék-et ereszd meg jelzésre fordított a fékkezelés sorrendje. Tolt mozgáskor a fékezést a teher-vágánygépkocsin kell megkezdeni.

387. Ha a vontatójármű egyedül vagy járművet húzva végez mozgást, az iparvágányra engedélyezett, de legfeljebb 15 km/h sebességgel, tolt menetben legfeljebb lépésben szabad haladni.

388. A teher-vágánygépkocsit szolgálatképtelennek kell minősíteni, ha fékberendezése, vagy hangjelző berendezése elromlott, vagy jelzőlámpája elromlott. Szolgálatképtelen teher-vágánygépkocsit más vontatójárművel vagy más erővel tárolási helyére kell továbbítani. Ha csupán hangjelző berendezése vagy jelzőlámpája romlott el, jelzést adó küldőne előreküldésével tároló helyére haladhat.

Tolatás teher-vágánygépkocsival tolatására vonatkozó előírások abban az esetben, ha mint mozdonyt veszünk alapul, akkor a korábbi tolatási szabályok érvényesek, ha viszont mint munkagépet, akkor nem a Saját-célú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításában kell szabályozni és ezért került törlésre.

### **G) Tolatás motoros pályakocsival**

#### **Meghatározás, felhasználás**

389. Motoros pályakocsi motorvezető állással felszerelt pályakocsinál erősebb szerkezetű- 5-6 tonna sajáttömegű vontatójármű, rakodásra, valamint pályakocsik vontatására szabad használni.

390. Motoros pályakocsival továbbítani csak pályakocsit és abból legfeljebb 5 darabot szabad. Ha azonban a motoros pályakocsi más pályakocsit nem továbbíthat, rajta erre utaló felírásnak kell lennie. A motoros pályakocsit pályakocsival és a pályakocsikat egymással 2 méteres merev kapcsolórúddal kell összekapcsolni. Motoros pályakocsira egyébként a teher-vágánygépkocsira előírt rendelkezések érvényesek.

Tolatás motoros pályakocsival járművek tolatására vonatkozó előírásokat nem a Saját-célú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításában kell szabályozni, ezért került törlésre.

### **H) Tolatás MTZ-TRAG közötti vasúti kocsimozgatóval**

#### **Meghatározás**

391. Az MRZ-TRAG típusú gumikerekes vasúti kocsimozgató berendezés MTZ típusú járműből, mint alapgépből kialakított vontatójármű.

#### **Működtetés feltételei**

392. A jármű vezetőjének a gépjárművezetési jogosítványára és a gépjárművezetéssel kapcsolatos magatartására és kötelezettségeire a KRESZ előírásai, illetve az Utasítás vonatkozó pontjainak előírásai érvényesek.

## Üzemeltetés, tolatás

393. Felépítése lehetővé teszi az engedélyező hatóság által kijelölt vágányokon meghatározott elegytömegű vasúti kocsik meghatározott sebességgel történő mozgatását.

394. Alkalmas 8–10 méteres burkolt vágányszakasz segítségével a vágányra felállásra illetve leállásra:

A vasúti kocsik össze-, illetve szétkapcsolása a vezetőfülkéből irányított pneumatikus vonószerkezettel történik külső beavatkozás nélkül.

395. A vasúti kocsik mozgatása húzva, illetve tolvá is végezhető.

396. A kocsimozgató berendezéssel végzett tolatás közben a jármű vezetőjén és a tolatásvezetőn kívül annyi tolató dolgozónak kell részt vennie, ahány a gyakorlat szerint mozgatott kocsisort és az iparvágány helyi viszonyait tekintve a jelzések továbbítására és a járművek megállítására, valamint a váltóállításra szükséges.

A járműmozgásokat a tolatószemélyzetre meghatározott jelzésekkel kell szabályozni.

397. Egyedül haladó kocsimozgató berendezést a tolatócsapat egy dolgozója köteles kísérni, aki ilyenkor a tolatásvezető teendőket is köteles ellátni.

398. Vasúti járműmérlegen vagy annak közelében nem szabad a kocsimozgató berendezéssel homokolni.

399. Szalasztással tolatni a kocsimozgató berendezéssel nem szabad.

400. Az általános tolatási szabályokon túlmenően tolatás közben az alábbiakat kell betartani:

- a vonórúdfej csapszegét a pneumatikus szeleppel vezérelt munkahenger segítségével nyitott helyzetbe kell állítani;
- a vontatni kívánt vasúti járműre óvatosan rá kell tolatni és a vonórúdfejet, illetve a csapszeget pneumatikus úton csatlakoztatni kell a vonóhoroghoz, a vontatóvezetőnek a helyes csatlakozásról minden esetben meg kell győződni;
- a vezető kerékpárok terhelő nyomását a vontatójármű vezetőjének folyamatosan ellenőrizni kell, az erre a célra a műszerfalán elhelyezett nyomásmérő műszeren.

401. Rövid tolatási szünetekben a kocsivontató berendezés a vágányon maradhat, a vontatóvezető felügyelete mellett.

402. Közforgalmú vasúti kiszolgálás alkalmával a vontató berendezést a vágányról el kell távolítani.

403. A tolatás befejezése után a vontató berendezést a vágányról azonnal el kell távolítani.

404. A vontató berendezést szolgálatképtelennek minősíteni, ha fékberendezése elromlott, ha jelzőlámpája elromlik és azt nem pótolják. A szolgálatképtelen vontató berendezést a tárolási helyére kell továbbítani. Ha csak hangjelző berendezése vagy jelzőlámpája romlott el, jelzést adó küldőnc előreküldésével a burkolt vágányszakaszig (leálló helyig) a vágányon haladhat.

Tolatás MTZ-TRAC közúti- vasúti kocsimozgatóval itt törlésre került, mert az Utasítás 3.3.3. pontjában felvételre került és ott a tolatásra vonatkozó általános szabályok leírásra is kerültek, a további szabályozásokat, amelyeket az ISZU a közúti- vasúti kocsimozgató berendezésre tartalmazott azt a típusismeret tartalmazza.

### **l) Tolatás ZAGRO típusú kocsimozgató-berendezéssel**

#### **Meghatározás**

405. A Zagró kocsimozgató berendezés két gépből áll:

- a) elektromos vagy dízelüzemű emelőtargonca;
- b) vasúti kerekekkel felszerelt alapgép.

406. A sínen mozgó kocsivontató alapgépet az emelőtargonca segítségével lehet a vágányra helyezni, illetve onnan eltávolítani.

A vágányra történő helyezésre a vágányt burkolattal kell ellátni 6-8 méter hosszúságban.

#### **Működtetés feltételei**

407. A kocsimozgató berendezést az illetékes igazgatóság engedélyével szabad üzemeltetni.

A kiadott engedély határozza meg a berendezéssel végzett tolatás sebességét és a mozgatható tömeget.

408. A berendezés üzemeltetésére kiképzett dolgozónak targoncavezetői engedéllyel kell rendelkeznie és az igazgatóság képviselője előtt vizsgát kell tennie.

### **Üzemeltetés, tolatás**

409. A kocsimozgató berendezés vízszintes, legfeljebb azonban 2,5 százalékos lejtviszonyú vágányon, illetve pályarészen végezhet tolatást.

410. Tolatás alkalmával a kocsimozgató berendezés a vasúti járművek fékezését – saját fékberendezése által – biztosítja.

411. Tolatási mozgások alkalmával a berendezés kezelőjén kívül tolatásvezetőnek is jelen kell lenni. A tolatás vezetését a berendezés kezelőjére átruházni nem szabad.

412. A tolatás vezető a tolatást élőszóval vagy kézijelzéssel köteles szabályozni.

413. A tolatási művelet befejezése után a kocsimozgató berendezést a vágányról el kell távolítani úgy, hogy az úrszelvényen, illetve az üzemi közlekedési téren kívül elmozdulás ellen biztosítva legyen.

414. A kocsimozgató berendezés hangjelző készülékének elromlása esetén a mozdonyokra előírtakat betartva kell cselekedni.

415. A kocsimozgató berendezéssel végzett belső vasútüzem végzését az iparvágány engedélyes Kiegészítő Szolgálati Utasításban köteles szabályozni.

Ezen Kiegészítő Szolgálati Utasítást az iparvágány engedélyes tartozik elkészíteni, felülvizsgálat és jóváhagyás céljából a területileg illetékes igazgatóságnak megküldeni.

Tolatás ZAGRO típusú kocsimozgató berendezéssel kapcsolatos szabályozások nem a Sajátcélú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításában, hanem a tolatásra vonatkozóan a KSZU szabályozó részében került leírásra, ezért innen törlésre került.

## J) Tolatás UNIMOG típusú kocsimozgató-berendezéssel

### Meghatározás

416. A kocsimozgató-berendezés közúti és rendes nyomközű, vasúti kerekkel felszerelt jármű.

417. A vasúti kerekeket hidraulikus vezérléssel lehet a vágányra felfektetni. A kocsivontató-berendezésnek a vágányra való rájárására a vágányt 6–8 méter hosszúságban burkolattal kell ellátni.

418. A jármű vágányon történő mozgását a közúti (gumi) kerekeknek a vágányra való felfekvése biztosítja. A gépnek a vágányon lévő helyzetében a vasúti kerekek a gépnek a vágányon való vezetését biztosítják.

### Meghatározás

419. A vasúti járművek tolatása alkalmával azok fékezését maga a vontatójármű végzi a saját fékberendezésével. A kocsimozgató-berendezés légfékezésre alkalmas, ezen berendezést azonban csak akkor szabad igénybe venni, ha ennek kezelésére kiképzett személyzet rendelkezésre áll.

420. A kocsivontató vezetőjének az alap járműre vonatkozó vezetői engedéllyel, valamint hatósági vizsgálattal kell rendelkeznie.

Kiegészítés: A mozdony és más kocsivontató jármű vezetőjével szemben támasztott szakmai követelmények pontosítása és a kérdéssel kapcsolatos tájékoztatás kiterjesztése érdekében az iparvágányok Szolgálati Utasítását az alábbiakkal kell kiegészíteni:

#### 1. A mozdony vezetőjének:

##### 1.1. Sajátáhasználatú vasúti vontatójármű kiszolgálás esetén:

Sajátáhasználatú vasúti-

- gőz, vagy
- dízel, vagy
- keskenynyomtávolságú dízel, vagy
- villamos mozdonyvezetői-

hatósági vizsgálattal és a megfelelő kategóriára érvényes vasúti járművezetői igazolvánnyal.



4.2. Országos közforgalmú vasúti vontatójármű kiszolgálás esetén:

Országos közforgalmú vasúti

-gőz vagy

-dízel, vagy

-villamosmozdony vezetői

hatósági vizsgával és a megfelelő kategóriára érvényes vasúti járművezetői igazolvánnyal.

4.3. Helyi közforgalmú vasúti vontatójármű kiszolgálás esetén:

Sajáthasználatú vasúti dízelmozdony vezetői, vagy

Közúti vasúti járművezetői, vagy

Elővárosi vasúti járművezetői hatósági vizsgával és a megfelelő kategóriára érvényes vasúti járművezetői igazolvánnyal kell rendelkeznie.

2. A tehervágány gépkocsi és motoros pályakocsi vezetőjének:

2.1. Sajáthasználatú vasúti vontatójármű kiszolgálás esetén:

Sajáthasználatú vasúti dízelmozdony vezetői,

hatósági vizsgával és a megfelelő kategóriára érvényes vasúti járművezetői igazolvánnyal.

2.2. Országos közforgalmú vasúti vontatójármű kiszolgálás esetén:

Országos közforgalmú vasúti vágány gépkocsivezetői

hatósági vizsgával és a megfelelő kategóriára érvényes vasúti járművezetői igazolvánnyal.

2.3. Helyi közforgalmú vasúti vontatójármű kiszolgálás esetén:

Sajáthasználatú vasúti dízel mozdonyvezetői, vizsgával és a jármű kategóriára érvényesített vasúti járművezetői igazolvánnyal kell rendelkeznie.

3. Az UNIMOD és MTZ – TRAC típusú közúti – vasúti vontatójárművek esetében:

A vontatójárművek közúti járműként történő közlekedése alkalmával a járművezetőnek járművezetői igazolványára, vezetői engedélyére (lassú jármű, mezőgazdasági vontató) és a vezetéssel kapcsolatos magatartására és kötelezettségeire a KRESZ vasúti járműként történő közlekedése alkalmával a jármű vezetőjének sajáthasználatú, vagy országos közforgalmú vasúti járművezetői igazolványára a vonatkozó jogszabály, a vezetéssel, a vezetéssel kapcsolatos magatartására és kötelezettségeire az Iparvágányok Szolgálati Utasítása előírásai érvényesek.

#### 4. ZAGRO típusú kocsimozgató berendezés esetén:

A berendezést üzemeltető dolgozónak az illetékes hatóság előtt tett gépkezelői vizsgával és a megfelelő kategóriára érvényesített gépkezelői jogosítvánnyal kell rendelkeznie.

5. Vasúti járműves daru vezetéséhez (közlekedés-vágányon) a daru vasúti állományától függően sajáthasználatú, vagy országos közforgalmú gőz, vagy dízel mozdonyvezetői hatósági vizsga és a megfelelő kategóriára érvényesített vasúti járművezetői igazolvány szükséges. A gép mozgatását csak az illetékes hatóság előtt tett gépkezelői vizsgával és a megfelelő kategóriára érvényesített gépkezelői jogosítvánnyal rendelkező személy végezheti.

A kiegészítés előírásait az utasítás 338, 380, 390, 392, 408, 420, és 428, pontjainál kell értelemszerűen alkalmazni.

### **Üzemeltetés, tolatás**

421. Tolatási mozgások alkalmával a gép vezetőjén kívül egy tolatásvezetőnek és egy kocsirendezőnek is jelen kell lennie.

422. A kocsivontató berendezés és a vasúti járművek közé kapcsolás céljából bemenni nem kell, mivel a berendezés hidraulikus kapcsolószerkezettel fel van szerelve.

423. Üzembe helyezésére a Közlekedési Főfelügyelet Vasúti Felügyelete ad engedélyt.

424. A tolatáskor alkalmazható sebesség mértékét és a mozgatható tömeget az engedélyező hatóság határozza meg.

425. A belső vasútüzemi tolatás végzését az iparvágány engedélyes által készített Kiegészítő Szolgálati Utasításban kell szabályozni. Ezen utasítást felülvizsgálat és jóváhagyás céljából a területileg illetékes igazgatóságnak meg kell küldeni.

426. Tolatás befejezése után a vontatójárművet a vágányról el kell távolítani.

427. A kocsivontató berendezés biztonsági berendezésének elromlása esetén a mozdonyokra előírtak szerint kell eljárni.

Tolatás UNIMOG típusú kocsimozgató berendezéssel előírt szabályok itt törlésre kerültek, mert ha a jármű közúti- vasúti kocsimozgató berendezésként üzemel, akkor az Utasítás 3.3.3. pontjában előírtak érvényesek. Az UNIMOG kocsimozgató berendezésre további szabályozásokat, amelyeket az ISZU tartalmazott a tolatásra vonatkozóan azt későbbiekben a KSZU szabályozó része fogja tartalmazni.

## **K) Tolatás járműves vasúti daruval**

### **Működtetés-feltételei**

428. Járműves vasúti daru iparvágányon csak az iparvágányt engedélyező hatóság üzemengedélyével, az általa meghatározott vágányokon, vágányrészekén üzemelhet és végezhet mozgást. Az engedélyről, az engedélyezés feltételeiről a vasútüzem-vezető a dolgozókat parancskönyvben köteles értesíteni.

### **Üzemeltetés, tolatás**

429. A vasúti daruk magánjárását általában csak egyedül végezhetnek. A daruval kocsimozgást csak meghatározott esetekben szabad végezni; elsősorban azon kocsiknál, melyek rakodását a daru végezte.

A daruval egyidőben legfeljebb a daru engedély-okiratában meghatározott elegytömegnek megfelelő kocsi mennyiséget szabad mozgatni; figyelembe véve a pálya lejtviszonyát is.

A daruval rendszeres tolatást végezni csak az engedélyező hatóság külön engedélyével szabad. Tolatást csak terheletlen daruval és csak vágánytengely irányban álló gémmel, rögzített forgógépházzal szabad végezni. Tolatáskor a gémet közepes gémkinyúlásra kell beállítani. A daruval bejárható és kiszolgálható vágányrészeket és szakaszokat az engedélyező hatóság jelöli ki.

430. Gőz- vagy dízel-daruval egyedül vagy kocsival is legfeljebb lépésben és csak bejárással szabad mozgást végezni. Kocsimozgatáskor a kocsinak a gőz- vagy dízel-daruval, több kocsi mozgatasakor a kocsiknak egymással is összekapcsolva kell lenniük. A gőz- vagy dízel-daruval való kapcsolás helyességét a gőz- és dízel-daru vezetője ellenőrizni köteles.

431. A fékezést a gőz- vagy dízel-daru fékberendezésével kell biztosítani.

432. A gőz- vagy dízelдарuval össze nem kapcsolt kocsikat a járműmegfutamodás elleni védekezésre előírtak szerint a megfutamodás ellen biztosítani kell.

433. A daru mozgásakor (magánjárásakor) a daru gémjének vágánytengely irányában közepes (vagy a kezelési utasításban meghatározott) gémkinyúlásra kell beállítva lenni, a forgógépházat megfelelően reteszelni kell. Adott esetben a daru a gémtartó kocsiira leeresztett gémmel is végezhet magánbejárást. Teherrel csak meghatározott terhelésnél, meghatározott vágányszakaszon, meghatározott feltételek biztosítása esetén, vágánytengely irányba fordított gémmel és teherrel közlekedhet legfeljebb 5km/h sebességgel. Egyebekben a darura vonatkozó kezelési és karbantartási utasítás előírásai érvényesek.

434. Gőz- és dízelдарuval elfoglalt vágányt a gőz- vagy dízelдарu üzemelése közben (mozgása, kocsimozgatás, vagy darujával végzett rakodás közben) más tolatás ellen a tolatás általános rendelkezéseire előírtak szerint kell biztosítani. Ha a daru előkészítésénél a kitémasztó lábak alámáglyázása a szomszédos vágány úrszelvényébe nyúlik, vagy ha a daru forgógépháza vagy gémje kifordulásakor a szomszédos vágánytengelyét 3,20 méter távolságra megközelíti, a szomszédos vágányokat is az előzőekben leírt módon biztosítani kell. A felsorolt vágányokon végzendő más tolatásra a tolatás általános rendelkezései tartalmaznak szabályozást: a munkavezető teendőit a gőz- vagy dízelдарu vezetője köteles végezni.

435. A gőz- vagy dízelдарuval történő tolatásra egyéb vonatkozásban a mozdonyal történő tolatás szabályai érvényesek. A gőz- vagy dízelдарu műszaki üzemeltetésének és kezelésének szabályzatát a darun kell tartani.

Tolatás járműves vasúti daruval kapcsolatos szabályozásokra vonatkozó előírásokat nem a Sajátcélnú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításában kell szabályozni, ezért került törlésre.

## **L) Tolatás-beépített vasúti kocsivontató berendezéssel**

### **A berendezésekre vonatkozó közös rendelkezések**

436. A kocsivontató berendezések rendeltetése vasúti járműnek vágányon történő mozgatása. A berendezések vagy véges kötélkékek, vagy végtelen kötéllel, illetve lánccal felszereltek, támasztópályás – tologörgősök, tolokocsisak és merev rudasak.

437. A hatósági engedély határozza meg, hogy a kocsivontató berendezéssel mely vágányokon, milyen irányban és mely szakaszokon, és milyen feltételek mellett szabad vontatást végezni. Ugyancsak a hatósági engedély határozza meg a vontatás megengedhető sebességét és a továbbított tömeget. A továbbítható össztömeget túllépni nem szabad.

438. A kocsivontató berendezés műszaki kezelésének és fenntartásának előírásait az iparvágány engedélyes kezelési és karbantartási utasításban adja ki: ezt a hajtógép mellett is ki kell függeszteni.

439. Bármilyen kocsivontató berendezés hajtógépjét megindítani, üzemben tartani csak az adott berendezés kezeléséből gépkezelői vizsgával rendelkező dolgozónak szabad. A gépkezelői vizsgát az illetékes hatóság veszi ki.

A kocsivontató berendezés gépházában, illetve a kezelőhelyeken a gép kezelésére sikeres vizsga alapján felhatalmazott gépkezelők nevét kimutatásba kell foglalni és ki kell függeszteni.

Ezenkívül olyan tilalmi táblát is ki kell függeszteni, amely a helyiségben idegenek tartózkodását és illetékteleneknek a gépi berendezés megindítását vagy veszélyes megközelítését megtiltja.

A gépkezelő távollétében a működtető berendezést illetéktelen személyek részére hozzáférhetetlenné kell tenni.

440. A tolatást vagy külön tolatásvezető vagy egyben a gépkezelői teendőket is ellátó tolatásvezető vezeti. A különféle berendezésekre vonatkozó részletes rendelkezések határozzák meg, hogy mely berendezéseknél mely esetekben kell külön tolatásvezető, illetőleg mikor végezheti a gépkezelői teendőket is tolatásvezető.

Több helyen más-más kocsivontató berendezéssel egy időben történő tolatások irányítására az egyes helyeken működő tolatásvezetők fölé rendelt külön munkavezető rendszeresíthető. A tolatásvezető, illetőleg a munkavezető műszakkezdéskor, illetve felváltáskor köteles a kocsivontató berendezésnél (berendezéseknél) dolgozókkal közölni, hogy a hajtógépet ki kezeli.

441. A tolatás elvégzéséhez, ha külön gépkezelőre van szükség: 1 gépkezelő, 1 tolatásvezető, továbbá végtelen kötélűnél 1 kapcsoló-készülékkezelő, véges kötélű berendezésnél 1 vonókötélhorog-kezelő, merev rudas berendezésnél esetenként egy kapcsoló dolgozó szükséges. Ha az előírások szerint külön gépkezelő nem szükséges, a gépkezelő teendőit a gépkezelésre is kiképzett tolatásvezető végezheti. Ha a pályaviszonyok miatt vontatás közben is szükséges a járművek fékezése: fékezéshez külön dolgozót kell beállítani. A fékezést nem biztosító berendezéseknél a fékezéshez külön dolgozót kell beállítani.

442. Időszakos vizsgálatok: Az iparvágány engedélyes köteles:

- a) minden rendszerű kocsivontató berendezést, a hajtó- és feszítőművet, a vontató-, vezérlő-, és csatlókötelet, a kapcsolókészüléket, görgőket, terelőkorongokat, a karbantartási utasításban meghatározott időközönként mind villamos, mind gépészeti, valamint egyéb műszaki szempontból is alaposan megvizsgálni, és a szükséges javításokról gondoskodni. Ekkor a hajtómű és forgó alkatrészek csapágóit is le kell kenni, és a vontatókötelet savmentes kenőccsel le kell zsírozni, a kopott, csorbult, törött alkatrészeket és elhasználódott köteleket ki kell cserélni;
- b) biztosítani, hogy a pótláshoz szükséges alkatrészek, kötelek mindenkor rendelkezésre álljanak;
- c) a vizsgálatokat, javításokat a vállalati nyilvántartásba (üzemnapló) bejegyezni;

443. A kocsivontató berendezés üzemeltetéséhez biztosítani kell a tolatás egész területének árnyékmentes megvilágítását. Sötétben, vagy a távolbalátás korlátozottsága esetén a kocsivontató berendezéssel tolatást végezni csak akkor szabad, ha a tolatási tér árnyékmentesen jól megvilágított. Ha a látási viszonyok a térvilágítás ellenére sem kielégítőek, a berendezés üzemét szüneteltetni kell.

444. A tolatást végzők biztonságos mozgása érdekében a tolatás területén a sínszálak között, a külső sínszáltól pedig legalább 2,5 m távolságra biztosítani kell, hogy a kötélvezetés oldalán, féksarúval való fékezés

szükségessége esetén mindkét oldalon az üzemi közlekedési tér szabad, ott a terep tömör, egyenletes, tiszta és közlekedésre alkalmas legyen. Az anyaghulladékot, szemetet, havat, jeget, a felgyülemlett vizet azonnal el kell távolítani. A téli jégképződés esetén a síkosság ellen homokolással kell védekezni.

445. A munkavédelmi előírásoknak megfelelően kell kialakítani és megjelölni a tolatási területen és annak közelében lévő oszlopokat és egyéb létesítményeket.

A berendezéseket az érintett vágány mellett el kell látni vészleállítóval és hangjelző berendezéssel.

**A végtelen kötélű kocsivontató berendezésekre vonatkozó rendelkezések**

446. A végtelen kötélű vendégköteles kocsivontató berendezés vontatókötélét a vágányon kívülre telepített gépházban elhelyezett hajtógép hajtja. A kötélt vezetését a vágányon kívülre telepített pályagörgők, ívgörgők és terelő korongok biztosítják.

A vontatandó járműveket vendégkötéllal, és az ahhoz csatlakozó kötéltkapcsoló segítségével kapcsolják a vontatókötélhez. A berendezés folyamatos üzemelésű.

A kocsimozgatás részletes szabályait a 452. pont tartalmazza.

447. A gépkezelő kötelességei:

- a) A gépkezelő műszakkezdéskor, illetőleg szolgálata megkezdése alkalmával köteles a kocsivontató berendezést üzemképesség szempontjából alaposan megvizsgálni és a talált hiányosságokat megszüntetni. Az általa azonnal meg nem szüntethető hiányosságok felszámolása iránt intézkedni köteles. Üzemveszélyes hiányosságot köteles a vasútüzem vezetőnek azonnal jelenteni. Ilyen hiányosság elhárításáig a berendezés üzemeltetését szüneteltetni kell.
- b) Köteles a hatáskörébe utalt karbantartási teendőket elvégezni.
- c) Ügyelnie kell arra, hogy a hajtógép körzetébe illetéktelen személy ne juthasson, és ott ne tartózkodjék. A gépkezelő távollétében a gépházat, illetőleg a gépműködtető berendezését más számára hozzáférhetlenné kell tenni. A gép főkapcsolóját üzemelési szünetben ki kell kapcsolni.
- d) A hajtógépet megindítani és ezzel a vonókötelet mozgásba hozni csak a tolatásvezetőtől személyesen élőszóval vett rendelkezésre, vagy az indításra utasítást adó egyéb rendszeresített jelzésre szabad.

- e) Az egész berendezést köteles üzem közben is figyelemmel kísérni és felhívásra, jelzésre vagy üzemzavar, veszély esetén a hajtógépet leállítani. Köteles üzemzavar, baleset esetén az elhárításban, illetőleg segítségnyújtásban közreműködni. Ilyenkor a berendezést újra megindítani csak akkor szabad, ha a gépkezelő és a tolatásvezető közösen megállapították, hogy a berendezés újbóli működtetésének akadálya már nincsen. Ugyanígy kell eljárni próbaüzem, javítás, valamint a berendezés vizsgálata alkalmával is a hajtógép megindítása előtt.
- f) A berendezéssel végzett tolatást – lehetőség szerint – figyelemmel kísérni és az előírásoktól eltérő végrehajtást szükség szerint a gépi berendezés működtetésének megszüntetésével is megakadályozni.

448. A tolatásvezetőnek a tolatásokra előírt általános rendelkezéseken túl további kötelezettségei:

- a) A tolatásvezető ad rendelkezést a hajtógép megindítására, illetőleg ha ő a gépkezelő is, azt ő indítja meg. A hajtógép megindítása után a téren, olyan helyen köteles tartózkodni, ahonnan a tolatásvezetői teendőt el tudja látni és a hajtógépet szükség esetén (üzemzavar, veszély, baleset) gyorsan le tudja állítani.
- b) A gépkezelői ténykedést is végző tolatásvezető a kocsi mozgásban csak annyiban működhet közre, amennyiben az őt, sem a tolatásvezetői, sem a gépkezelői kötelezettségei teljesítésében nem zavarja (pl. közreműködhet a vontatás előkészítésében, a csatlókötélnak a kocsi-ról és kötélről történt leakasztása után elvégzendő teendőkben).

449. A munkavezető és kötelességei:

Egyazon berendezéssel egy időben több vágányon, vagy több helyen, vagy több berendezéssel több vágányon, vagy helyen történő tolatások irányítására rendszeresíthető munkavezető, ha a végzett mozgások egy helyről irányíthatók és a helyi viszonyok azt indokoltá teszik (munkák irányítása, összehangolása, sorrendiség meghatározása, biztonság, gazdaságosság fokozása). A munkavezető rendelkezik: a tolatások sorrendjére, engedélyezi a lehetséges egyidejű tolatásokat, megszabja az egyberendezéssel vontatható összelegytömegeken belül a berendezéssel egyes helyeken mozgatható elegytömeget, rendelkezik a hajtógép megindítására, figyel a tolatásokra, ellenőrzi rendelkezései végrehajtását, és ha a hajtógépet nem veszély vagy baleset, hanem üzemi ok miatt kell megállítani, az iránt is csak ő intézkedhet. Ha ő egyben a berendezés gépkezelője is, a gépet csak neki szabad megindítania és üzemi okból ő köteles megállítani is.



450. A hajtógép megindítása, megállítása, működésének szüneteltetése, jelzések alkalmazása:

a) A végtelen kötélű kocsivontató berendezés megindítása közvetlenül a hajtógépnél, vagy pedig távolról vezérelve a téren felszerelt indítóberendezéssel a kötélvontató körzetében egy, vagy — a helyi célszerűségi követelményeknek megfelelően — több helyről történhet. A külső területen elhelyezett indítóberendezést is úgy kell kiképezni (zárhatóvá tenni), hogy azt csak a gépkezelői teendőkkal megbízott dolgozó működtethesse.

A jelzést adó berendezések kezelése csak az arra felhatalmazottak részére legyen hozzáférhető.

A hajtógép indítására történő jelzésadás, illetőleg a hajtógép indítása előtt mindenkor meg kell győződni arról, hogy az üzemelést semmi sem veszélyezteti.

Indítóberendezéstől (berendezésektől) működtethető olyan akusztikai berendezésről kell gondoskodni, amelynek jelzése a vontatóberendezés teljes körzetében hallható. A hajtógép minden egyes megindítása előtt egy hosszú hanggal jelezni kell annak megindítását. (Jelzőkürttel adott „Indulás” jelzés). Az indítógomb és a jelzőkürt kapcsológomb között lehetőleg elektromos kényszerkapcsolat legyen.

b) Le kell állítani a berendezést, ha a belső vasútüzemben más módon, vagy a kiszolgáló vasút által végzendő tolatás miatt az egyidejű tolatásokra vonatkozó rendelkezés értelmében a kocsivontató berendezés működési területén egyidejűleg sehol sem szabad tolatni.

c) Üzemzavar, baleset vagy veszély esetén a tolatásvezető, (munkavezető) vagy a tolatásban részt vevő az a dolgozó köteles a hajtógép működését leállítani, illetőleg leállíttatni, aki a veszélyes helyzetet legkorábban észleli.

451. A berendezés üzemeltetése közben a gépkezelőnek állandóan a hajtógép mellett kell tartózkodnia az olyan berendezésnél, amely még nincs felszerelve a tolatás egész területén a gép azonnali leállítását biztosító villamos vészleállító berendezéssel. Ott kell tartózkodnia akkor is, ha van ugyan vészleállító berendezés, de a hatósági engedély előírásai a helyi viszonyok miatt a gépkezelőt az ott tartózkodásra kötelezik.

Az előzőekben felsorolt eseteket kivéve a gépnél a gépkezelő állandó jelenléte mellőzhető és egyéb tevékenységgel is megbízható. (pl. tolatásvezető)

A hajtógépet megindítani (működésbe hozni) csak a vontatókötél terheletlen állapotában szabad. Tilos tehát a berendezést működésbe hozni, ha a vontatókötélre a csatlókötéllel vasúti koci van kapcsolva.

A tolatás befejezése, vagy megszakítása után – tehát amikor nem esu-  
pán a következő kocsi (kocsikat) készítik elő vontatásra – a hajtógépet  
azonnal le kell állítani. A berendezést – hajtógépet – üzem-, valamint tola-  
tási szünetben nem szabad működtetni.

#### 452. A kocsi vontatása és megállítása:

a) A tolatás előkészítő teendőinek végrehajtása és ellenőrzése után a  
tolatásvezető rendelkezésére a vontatásra kijelölt dolgozó (csatlós) a  
csatlókötéllal horgát a kocsira akasztja, majd a kapcsolókészüléket (la-  
kat) a mozgatandó kocsikkal elfoglalt vágány mellett a vontatás irányá-  
ba mozgó vonókötéltre felcsatolja, a kapcsolókészüléket fogantyújánál  
fogva vezeti ezzel a vontatás kezdetét veszi.

A csatlókötéllal horgát általában a menetirányba eső első koci hátsó  
sarokoszlopán lévő vontatókengyelébe kell beakasztani. A vontató  
kocsicsoport utolsó kocsijának hátsó vontatókengyelébe célszerű be-  
akasztani a horgot akkor, ha ezáltal a kocsi olyan távolabbi helyre,  
vagy helyről vontathatók, ahová vagy ahonnan az első kocsiba történő  
beakasztással nem lehetne, vagy nem biztonságosan lehetne vontat-  
ni. A csatlókötéllal horgát a kocsira, kapcsolókészülékét a vonókötéltre a  
koci álló helyzetében kell ráakasztani. Ügyelni kell arra, hogy a kötéllal  
beakasztásakor ne legyen és vontatáskor se képződjék a csatlókötéllal  
ben hurok.

A csatlókötelet vezetőgörgő, terelőkorong közvetlen közelében nem  
szabad beakasztani.

A csatlókötéllal horgát a vontatásra használt vonókötéllal felüli kocsioldalon  
lévő vontatókengyelébe kell akasztani.

b) A kapcsolókészülékkel vontató dolgozó a vontatás egész ideje alatt  
fogantyújánál fogva vezeti a kapcsolókészüléket, s azzal vontat,  
előre és a kapcsolókészülékre, valamint a vonókötéltre figyel, gör-  
gőknél az akadály nélküli átmenetet a fogantyú megfelelő beállítá-  
sával biztosítja.

A kapcsolókészülékkel vontató dolgozó úgy köteles a kapcsolókészü-  
léket vezetni, hogy azt a vontatókötéllől bármikor lekapcsolhassa.

A vontatott koci (kocsik) kéziféjként oldott állapotban kell tartani. Ha a  
koci (kocsik) akár esésben, akár szélben gyorsulni kezd, a kézifékkal  
azonnal megfelelően lassítani kell addig, amíg a laza csatlókötéllal ismét  
feszülni kezd.

Ha kézifékkal nem fékezhető koci (kocsik) kezd felgyorsulni, a kap-  
csolókészüléket le kell a vontatókötéllől kapcsolni és a kocsi (kocsi-  
kat) az adott helyzet szerint biztosan alkalmazható fékezéssel (féksa-  
ru, emberi erő) meg kell állítani, majd a vontatást tovább folytatni. Nem

szabad megtérni, hogy a felgyorsuló kocsi a csatlókötéllal megelőzze a kapcsolókészüléket.

Fékezéskor ügyelni kell arra, hogy túlzott fékhatás és annak következtében a berendezés túl igénybe vétele ne következzen be (kötélszakadás, vonókötel erős kilengése, géprongálódás és személysérülés lehet a következmény).

- e) A tervezett megállási hely előtt — a haladó kocsi (kocsik) sebességét és a vágány lejtésvizonyait figyelembe véve — olyan távolságra kell a kapcsolókészüléket a vonókötélről lekapcsolni, hogy a mozgatott kocsi (kocsik) a fellépő ellenállások következtében a megállítási tervezett helyén megálljon, illetőleg fékezéssel megállítható legyen. Meg kell kocsi (kocsikat) állítani és ezért ugyanígy kell eljárni földalatti kötélátvezetés vagy kötélbújtatás helye előtt, továbbá olyan helyek előtt is, ahol a kapcsolókészüléket vezető dolgozó nem haladhat veszély nélkül. Ha a vontatott kocsit (kocsikat) más járműre kell rájáratni, biztosítani kell, hogy előtte álljon meg vagy vele éppen csak — erősebb ütközés nélkül — összeérjen. A csatlókötel horgát a kocsiról le kell azonnal akasztani, amikor vontatásra már nincsen szükség.

#### 453. Egyéb rendelkezések.

A mozgó vonókötel közelében csak a tolatásban résztvevőknek és csak a feltétlen szükséges munka tatamára (pl. féksaru elhelyezés, kapcsolás) szabad tartózkodniuk. A kapcsolókészülék kezelője is olyan távol tartózkodjék a mozgó vonóköteletől, amennyire azt a kapcsolókészülék biztonságos vezetése lehetővé teszi. A csatlókötel kapcsolt helyzetében annak közelében (szakadás esetén fennálló veszély) csak a kapcsolókészülék kezelője tartózkodhat.

Végtelen kötélű kocsivontató berendezéssel úgy vontatni, hogy a vontatást végző dolgozó a vonókötel és a vontatott kocsi között, vagy a vonókötelet belül haladjon, veszélyes és szigorúan tilos!

A vontatás befejezése vagy — következő mozgatás előkészítéséhez szükséges szünetet kivéve — megszakítása után a csatlókötelet tárolóhelyén kell tartani. Vágányok, vágány sínszálai között vagy a sínen keresztben csatlókötelet hagyni, a csatlókötelet a vontatott kocsi (kocsik) előtt keresztben vezetni, megállított vontatókötelet a csatlókötelet a vontatókötel és a kocsi között összekapcsolva hagyni még átmeneti időre sem szabad. Több csatlókötelet összekapcsolni és így vontatni nem szabad.

A vonókötéllal csak az a vágány szolgálható ki, mely mellett a vonókötel halad, és vontatni csak a kötel haladásának megfelelő irányban szabad. Hosszú csatlókötéllal és ún. visszahúzó — mellyel vonókötel haladásával ellentétes irányban lehet vontatni — használata tilos!

**A véges kötélű kocsivontató berendezésekre vonatkozó rendelkezések**

454. A véges kötélű kocsivontató berendezés kötele közvetlenül kapcsolódik a vontatandó vasúti járműhöz. A kötél mozgatása vagy a kötéldob meghajtásával (csörlő), vagy kötél súrlódás útján a hajtómű-spilldobjával történik. A kötél vezetését, illetve a vontatási irány változtatását a vágány mellé telepített terelő görögök biztosítják. A berendezés szakaszos üzemű, vészleállítóval ellátni nem kell.

A gépkezelő kötelességei:

a) A gépkezelő a hajtógép működésének egész tartama alatt állandóan a hajtógép mellett (gépházban) köteles tartózkodni.

A gépkezelő személye azonos lehet a tolatásvezető személyével. A tolatásvezetőt azonban a gépkezelői teendőkkel is csak olyan helyen szabad megbízni, ahol a gépkezelői teendőkön kívül a tolatásvezetőre előírt kötelezettségeknek állandóan a gép mellett tartózkodva is maradéktalanul eleget tud tenni.

b) A hajtógépet megindítani csak terheletlen állapotban szabad.

c) A vontatókötélet a vontatásnál foglalkoztatott dolgozók létszámától, a vontatási távolságtól és a vontatás irányától függően az előkészítő műveletek közben vagy után kell a dobról — kiadagolni, illetőleg lecsévélve kihúzni.

A kötélhorgot a kocsira csak közvetlenül a vontatás megkezdése előtt szabad akasztani, a ráakasztást végző dolgozó ezután köteles a kötél közeléből eltávolozni.

A kötélhorgot csak a gép leállítása és a kötél meglazulása után szabad a kocsiról leakasztani. A kötélkezelőnek a horgok kiakasztása céljából olyan helyen kell haladnia, ahol tartózkodása veszélytelen és a kiakasztást kellő időben elvégezheti.

d) A vontatókötél kihúzásakor, majd a horgoknak a kocsira akasztásakor is ügyelni kell arra, hogy a kötélben ne képződjenek hurok.

e) A vontatott kocsi (kocsik) mozgás közben netán szükséges fékezésére a végtelen kötélű berendezésnél előírtak értelemszerűen alkalmazandók. Ha a kocsit (kocsikat) meg kell állítani, először a hajtógép működését kell megszüntetni, majd a kötélhorgot kikapcsolni, és ha a kocsi a fellépő ellenállások ellenére fékezés nélkül a tervezett helyen láthatóan nem állna meg, fékezéssel kell azt megállítani.

f) Kocsira kapcsolt vontatókötél közelében a kocsi (kocsik) mentén és máshol is — a gépnél tartózkodó gépkezelőt, valamint a már meglazult kötél kikapcsolását végző dolgozót kivéve — tilos tartózkodni.

A vontatókötelet a vontatás befejezése vagy –következő mozgítás előkészítéséhez szükséges szünetet kivéve – megszakítás után azonnal fel kell csévélni a kötéldobra. A vontatókötelet vágányok, vágány sínszalai között, sínen hagyni, a mozgatót kocsit előtt a sínen átvezetni nem szabad.

### **Támasztópályás, tologörgős kocsivontató berendezésekre vonatkozó rendelkezések**

455. A vontatóberendezés egy görgős, végtelenített kötéllel mozgatható kocsizó szerkezet, melynek pályáját a vágányok közé építik be. A berendezés szakaszos működésű.

A vontató és vezérlő kötelek a vágányok között helyezkednek el. Meghajtásuk a vágányon kívül elhelyezett gépházból történik.

Vontatás közben a kocsizó szerkezet két-két görgős karjával – melynek mozgását a vezérlőkötelek, vagy a kényszerpályák végzik – neki támaszkodik a kocsikerekek nyomkarimájának és a vontatókötél segítségével a vasúti járművek mindkét irányban mozgathatók.

Ebbe a csoportba tartoznak az NNV, NKV, NKK és NNK (TURNO) típusú, valamint a külföldi eredetű ASEA és Vollert berendezések.

456. A berendezés kezelési utasításában, valamint a Kiegészítő Szolgálati Utasításban kell a helyi adottságok figyelembe vétele mellett meghatározni a kocsimozgításban részt vevők szükséges létszámát és az alkalmazandó értekezési, valamint jelzési módot.

457. A vasúti kocsikat össze-, illetve szétkapcsolni a vontatóberendezéssel érintett szakaszon csak e célra kialakított, burkolattal ellátott helyen szabad.

458. A berendezés üzemeltetése közben a gépkezelőnek állandóan a kezelőberendezésnél kell tartózkodnia.

A berendezéssel végzett tolatás tartama alatt annak működési területén más tolatás nem végezhető.

### **Tolókocsis kocsivontató berendezésekre vonatkozó rendelkezések**

459. A vontatóberendezést általában csonkavágányra telepítik. A berendezés a vasúti vágányon kötéllel mozgatható, a vasúti kocsikhoz ütköző-, vonókészülékkel kapcsolódik, ezen keresztül adódik át a toló-, illetve vonóerő,

A kötél mozgatása a vágányon kívül telepített hajtóművel történik. A végtelenített vontatókötél a sínszálak között helyezkedik el.

A berendezés szakaszos működésű, azzal a vasúti kocsik mindkét irányban mozgathatók. A berendezés vonókészüléke a vasúti kocsi vonóhorgára önműködően rákapcsolódik. A szétkapcsolást kézi erővel kell elvégezni a tolokocsi oldalán elhelyezett kerék elforgatásával. A mozgatóberendezést tolatási szünetekben a vágány végén kell tárolni. Ilyen berendezéssel ellátott vágányokra mozdonyal, vagy annak minősülő járművel tolatni csak úgy szabad, hogy a mozgatott kocsi (kocsisor) a berendezés előtt ütközésmentesen megállítható legyen.

### **Merevrudas kocsivontató berendezésekre vonatkozó rendelkezések**

460. A vontatóberendezés a vágány mellett telepített segédpályán végtelenített kötéllel mozgatott kocsizó szerkezet.

A kocsizó szerkezet és a vontatandó vasúti kocsi vontató horga között merev rúd létesít kapcsolatot. A berendezés szakaszos működésű, vele a vasúti kocsik mindkét irányban mozgathatók.

A merev rudat csak a vasúti kocsi álló helyzetében szabad a vonóhorgba akasztani.

Tolatás beépített vasúti kocsivontató berendezéssel kapcsolatos szabályozások nem a Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításában került szabályozásra, mivel ezek csak egy-egy sajátcélu vasúti pályahálózaton találhatóak és valamennyi eltérő szabályozást igényel, ezért a tolatásra vonatkozóan a KSZU szabályozó része tartalmaz előírásokat.

## **N) Járműfordítás fordítókorongon**

### **Működtetés feltételei**

461. Fordítókorongra fordítás, vagy átállítás végett csak olyan járművet szabad állítani, amelynek fordítására a korongot engedélyezték (csak kocsi vagy mozdony is fordítható) és elegytömege a fordítókorong engedélyezett teherbírását nem haladja meg. Szélső tengelytávolsága a fordítókorong sínhosszánál legalább 60 cm-rel kisebb legyen, hogy a jármű középhelyzete mellett 30-30 cm távolság maradjon a szélső tengelyek középvonala és a korongsín vége között.

Fordítókorongon csupán átmenő –nem fordítandó– jármúnél a szélső tengelytávolságra nem kell tekintettel lenni:

Fordítókorongra mozdony csak akkor járhat rá, ha a fordítókorongot engedélyező hatáság arra engedélyt adott.

### **Üzemeltetés, tolatás**

462. A fordítókorong szabványos helyzetét a helyi viszonyoknak megfelelően a vasútüzem-vezető állapítja meg és közli a dolgozókkal. Szabványos helyzetét lehetőleg a rajta áthaladó legnagyobb forgalmú vágány egyenes folytatásában kell megállapítani. Ebből a helyzetéből csak járműfordítás és az azzal kapcsolatos közvetlen megelőző és követő műveletek, valamint javítás, vizsgálat tartamára szabad elfordítani.

463. A járműnek a fordítókorongra és onnan való mozgatására, vagy rajta történő áthaladására és a kapcsolatos teendőkre az általános tolatási szabályok, a mozgatóerőnek megfelelő tolatásokra előírtak és a következők a mértékadók:

- a) A fordítókorongra állítás előtt a fordítókorongot vágányával be kell állítani annak a vágálynak közvetlen folytatásaként, amelyről a járművet a fordítókorongra mozgatni kívánják. Az egymáshoz csatlakozó vágányok sínszálainak belső felületei egymásnak közvetlen folytatását képeznek. Ugyanezeket kell megtartani járművek fordítókorongról történő továbbmozgatásakor is.
- b) A fordítókorongot a rögzítő reteszkallantyúval, illetőleg más –erre a célra létesített– rögzítőszerkezettel fordítás és elmozdulás ellen biztosítani kell, ezt feloldani csak a fordítás tartamára szabad.  
A fordítókorongra történő járműállítás előtt a korong vágányának a ráállítással ellenkező végén a megfutamodást gátló kocsirögzítő alátétet (papucsot) a sínre kell helyezni.  
A fordítókorongra vagy onnan csak egészen lassú lépésben szabad járművet mozgatni. A fordítókorongon a járművet úgy kell megállítani, hogy a túlsó végén lévő kocsirögzítő éket (papucsot) meg ne rongálja.
- c) Ügyelni kell arra, hogy a korong egyenletesen legyen terhelve. A fordítókorongon a járművet ott tartózkodás tartalma alatt megfutamodás ellen kézfékjével, a korongon lévő kocsirögzítő alátétekkel (papucs); kézfék hiányában az egyedül álló járművek megfutamodás elleni biztosítására előírtak szerint kell biztosítani.
- d) A fordítókoronghoz csatlakozó vágányokon álló járműveket a megfutamodás ellen biztosítani kell. Ezeken a vágányokon a fordítókorong irányába a fordítókorong üzemelése közben, és azon kívüli időben is

- csak olyan tolatást szabad végezni, ami a fordítókorongot nem veszélyezteti:
- e) A fordítókorong mozgása közben a fordítókorongon senkinek sem szabad tartózkodni.
  - f) A fordítókorongot sötétben árnyékmentesen, jól meg kell világítani.

464. Gépi hajtású fordítókorongot csak a fordítókorong gépkezelőjének szabad működtetnie. A fordítókorongot rögzítő szerkezet feloldását és rögzítését is csak neki szabad végeznie. A gépkezelő fordítókorongot csak a tolatásvezető rendelkezésére működtetheti. Gépi hajtású fordítókorong hajtógépjének működésbe hozatala előtt a gépkezelő a gép hangjelző berendezésével (kolomp, villamoscsengő, kürt) egy hosszú hangjelzést köteles adni.

Gépi hajtásra be nem rendezett fordítókorong fordítását a tolatásvezető szabályozza, az ilyen fordítókorongot csak fordítórúd (rudak) segítségével, kézzel szabad fordítani. A korongnak a szükséges esatlakozó vágányhoz való beállítását a hajtóberendezés megfelelő kezelésével, emberi erővel fordítórúddal történő fordításakor egész lassú fordítással, majd emberi erővel való visszatartással kell biztosítani. Tilos a reteszkalantyút fordítás közben előre kifestetni és a fordítókorongot azzal megállítani. Tilos a kézfordítású fordítókorongot más erővel (esőrlő, közúti járműre szerelt kötél), vagy más célra szolgáló berendezéssel fordítani, vagy megállítani.

465. A fordítókorong körül, a korongmedence belső hengerfelületétől számítva 3 méter körzetben semmiféle tárgyat elhelyezni nem szabad.

466. A fordítókorong kezelését a „kezelési utasítás” előírásai szerint kell végezni.

467. Nagyobb szélső tengelytávolságú járművek fordítása céljából fordítószámollyal kiegészített fordítókorong zsámolyának szabványos helyzete a fordítókorongéhoz igazodik. Ilyen fordítókorongra is értelemszerűen a 461-466. pontokban foglaltak érvényesek.

468. Ha a fordítókorongon vasúti kocsik vontatására alkalmas berendezés van beépítve, annak kezelésére az utasítás vonatkozó részében előírtak a mérvadók.



Járműfordítás fordítókorongon kapcsolatos szabályozások nem a Saját-célú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításában került szabályozásra, mivel erre vonatkozóan a tevékenységet végző dolgozónak a 19/2011. (V.10.) NFM rendelet 3. sz. mellékletében előírt vizsgával kell rendelkeznie. További előírások a KSZU mellékletben találhatók.

## **⊖) Jármű állítása tolópaddal**

### **Működtetés-feltételei**

469. Járműnek süllyesztett vagy pályaszintes szerkezetű tolópadra állítására, tolópadról való mozgatására, a tolópad igénybevételére, átállítására, az utasítás fordítókorongra vonatkozó pontjaiban foglaltak érteleme szerint mértékadók. Ezeken kívül a következőket is alkalmazni kell:

### **Üzemeltetés, tolatás**

470. Pályaszintes szerkezetű tolópadon lévő vágány és a tolópadhoz csatlakozó vágány (vágányok) közötti szintbeni különbség legyőzésére és köztük közvetlen kapcsolat létesítésére egy toldalékvágány (felfutó sín) szolgál.

A tolópadnak a csatlakozó vágány vonalába helyesen történt beállítása után a tolópadot megbízhatóan rögzíteni kell.

Járműnek tolópadra való állításakor vagy onnan történő továbbításakor fokozottan ügyelni kell arra, hogy a jármű ne futamodjék meg a lejtőrésen a tolópadra vagy a lejtőrésről a csatlakozó vágányra való haladásakor.

471. Gépi hajtású tolópad gépkezelője a tolópad megindítása előtt adott egy hosszú hangjelzésen kívül a tolópad mozgása közben rövid megszakítással hangjelzést köteles adni olyan helyen, ahol az üzem dolgozói munkavégzésük közben a tolópad közelében vagy pályaszintes tolópad által érinthető területen haladnak át.

472. A tolópad egész pályáját sötétben árnyékmentesen, jól meg kell világítani.

473. A tolópadjázat két oldalán 3-3 méter távolságon belül semmilyen tárgyat elhelyezni nem szabad.

474. A tolópad kezelését a kezelési utasítás előírása szerint kell végezni.

475. Ha a tolópadra vagy onnan le a vasúti járművet kocsivontató berendezéssel vontatják, a vontatóberendezés kezelésére az utasítás vonatkozó részében előírtak a mérvadók:

Jármű állítása tolópaddal kapcsolatos szabályozások nem a Sajtócé-lú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításában került szabályozásra, mivel erre vonatkozóan a tevékenységet végző dolgozónak a 19/2011. (V.10.) NFM rendelet 3. sz. mellékletében előírt vizsgálattal kell rendelkeznie. További előírások a KSZU mellékletben találhatóak.

## **P) Ürités kocsibuktató berendezéssel**

### **Működtetés feltételei**

476. Kocsibuktatóra csak olyan mozdony vagy más jármű járhat rá, amelynek a kocsibuktatón való közlekedésére a kocsibuktatót engedélyező hatóság engedélyt adott:

Ha valamilyen típusú mozdornynak, illetőleg járműnek a kocsibuktatóra való rájárására tilalom vagy korlátozás van érvényben, a kocsibuktató közelében mindkét irányból erre utaló feliratú táblát kell kitűzni:

A kocsibuktatóra csak olyan kocsit szabad buktatásra állítani, amelynek elegytömege a kocsibuktató engedélyezett teherbírását nem haladja meg és amely –szélső tengelyeinek egymástól való távolságát figyelembe véve– a kocsibuktatón buktatható.

Buktatást nem igénylő, vagy nem buktatható jármű tengelytávolságra tekintet nélkül átbocsátható a kocsibuktatón.

477. A kocsibuktatón csak olyan árut szabad buktatni, amelynek a buktatására a kocsibuktatót engedélyezték:

478. A kocsibuktató szabványos helyzetében a hozzá csatlakozó vágányon a folyamatos járműmozgatást biztosítja. Csak a buktatás, javítás vagy vizsgálat tartamára szabad szabványos helyzetéből elmozdítani. Szabványos helyzetben a kocsibuktatót az azt működtető gépi berendezéssel rögzítve kell tartani.

## Üzemeltetés, tolatás

479. Járműnek a kocsibukatóra, arról, vagy azon át szükséges mozgására és a kapcsolatos teendőkre az általános tolatási szabályok, az alkalmazott mozdatóerőnek megfelelő tolatásra előírt rendelkezések és a következők érvényesek:

a) A kocsibukatóra való mozdítás előtt megtekintéssel meg kell vizsgálni a buktatandó kocsit, hogy alkalmas-e a buktatásra (ne legyen rajta a buktatást akadályozó műszaki hiányosság, elegytömege ne haladja meg azt a tömeget, amelyet a kocsibukatóval emelni vagy fordítani szabad, ne lépje túl a kocsi hossza a megengedett hosszt), a tolatásvezető a tervezett munkáról a gépkezelőt értesíteni köteles, tőle a kocsibukatóra történő tolatáshoz hozzájárulást kér. Hozzájárulás után a tolatásvezető köteles a kocsibukató szabványos helyzetéről meggyőződni.

Járműnek a kocsibukatóra állítása előtt a kocsibukatóról, annak közeléből, a védőkorláton belüli területről, a tároló berendezés (bunker) rácszatáról is mindenkit és az ott lévő anyagokat, munkaeszközöt stb. el kell távolítani. Olyan buktatón, amelyen a tolatószemélyzet zavartalan mozgása ninesen biztosítva —(pl. körbukató), járműnek sem a buktatón való mozgása, sem tartózkodása közben — tartózkodni nem szabad.

b) Ha a járművet nem buktatni kell, hanem csak át kell haladtatni a kocsibukatón, az előkészítő műveletek után a tolatásra vonatkozó egyéb rendelkezések szerint kell eljárni.

Ha azonban a kocsibukatóra buktatás végett kell kocsit állítani, az előkészítő műveletek elvégzése és a kocsinak a buktatóra történt ráállítása (vontatás, tolás) után arról is meg kell győződni, hogy a buktató előtt és mögött álló járművek a buktató felé gördülés ellen biztosítva legyenek. Amíg a kocsi a kocsibukatón tartózkodik, nem szabad a buktató felé olyan tolatást végezni, ami a buktatást veszélyezteti.

A tolatásvezető a buktatandó kocsinak a kocsibukatóra állítása után, ha részéről nincs akadálya a buktatásnak, a helyi munkaszervezésnek megfelelően a rakodásvezetővel, illetőleg a kocsibukató gépkezelőjével köteles közölni, hogy a kocsi buktatható.

A kocsibuktatást a kocsibukató gépházában kifüggesztett helyi szabályozásban leírt műszaki, üzemi, biztonsági és egyéb végrehajtási szabályok szerint kell végezni. A buktatandó kocsinak a buktatón buktatáshoz, buktatás után a továbbmozdításhoz való előkészítésére (rögzítés, ürités, előkészítés stb.) is a kezelési szabályzat rendelkezik.

c) A kocsiban lévő áru kiürülése után a kocsibukatót szabványos helyzetébe vissza kell állítani. Buktatás után a tolatásvezető meggyőződik

arról, hogy a kocsibuktató szabványos helyzetébe került vissza s arról is, hogy a kocsin nincsen sérülés (futásképes, üzemképes, csapágycsúszók, kapcsolószerkezete rendben vannak), a kocsialkatrészeket és tartozékokat helyükre tették és kinyílás, elmozdulás ellen rögzítették (homlokfalak, ajtók stb.). A rakodásvezetőt, illetve a gépkezelőt értesíti a tolatásvezető a kocsinak a kocsibuktatóról való továbbmozgatójáról; majd hozzájárulása esetén elvégzik a kocsihoz a kijelölt helyre való továbbmozgatóját.

d) A buktatón áthaladó járművel (járművekkel) legfeljebb a buktatóra engedélyezett sebességgel, buktatóra végett a buktatóra állítandó vagy buktató után onnan továbbítandó kocsi a buktatón csak egészen lassú lépésben szabad mozgatni.

e) A buktatóba kocsit lehetőleg úgy érkeztesse a körbuktatóra, hogy ott fékezés nélkül megálljon.

Ha a buktatóba kocsifékező berendezés van, a fékezést azzal végezzék. Más fékezési módot a buktatóba lehetőleg kerülni kell, a fékezést más módon a buktató előtt végezzék. A mozgató rángatás nélkül, a megállás úgy történjék, hogy a buktatóra vagy onnan mozgató kocsival együtt lévő kocsisorban járműtorlódás, erős ütközés ne legyen.

f) Sötétben a kocsibuktatóba tolatást vagy buktatóba végezni csak akkor szabad, ha a kocsibuktató és körzete árnyékmentesen, jól van megvilágítva.

g) A kocsibuktató gépkezelője a buktatóba (kocsi felemelése, elfordítása, visszaeresztése) a kezelési szabályzatban előírt hangjelzéseket köteles adni, a hangjelzésekre és azok jelentésére a tolatószemélyzetet is ki kell oktatni. Ki kell oktatni őket a kezelési szabályzatnak a buktatóba kapcsolatos őket érdeklő tudnivalóira is.

480. A tolatásvezető és a helyi munkaszervezés szerint a rakodásvezető, illetőleg gépkezelő a kocsibuktatóba és a tolatási munkát úgy kötelesek összehangolni, hogy az egyik művelet a másikat ne késleltesse.

481. Ha a kocsibuktatót javítják, vizsgálják vagy rajta karbantartási munkát végeznek, a vágányrészt lezárt vágánynak kell minősíteni és a vágányzárásra előírtak szerint kell eljárni.

Ürítés kocsibuktató berendezéssel kapcsolatos szabályozások nem a Saját célú Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasításában került szabályozásra, mivel ezek csak egy-egy saját célú vasúti pályahálózatban található és valamennyi eltérő szabályozást igényel ezért került itt törölni. KSZU mellékletben található a kocsibuktató kezelésével kapcsolatos utasítások.

## VI.

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

#### Beállítási korlátozások

~~482.~~ **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 **csavarkapcsolással** csavarkapocccsal, vagy egyenként 35 m sugarú ívbe beállítható. Az ív külső és belső oldalán rendelkezésre álló úrszelvényt az ívpótlék figyelembe vételével ellenőrizni kell.

~~483.~~ **3.4.1.1.** 150 méteres és ennél nagyobb ívsugarú vágányra (vágányrészre) **nincs** beállítási, besorozási vagy tolatási korlátozás **ninnesen**.

~~484.~~ **3.4.1.2.** ~~150 métert el nem érő, de legalább 100 méteres~~ 100 és 150 méter közötti ívsugarú vágányra (vágányrészre) beállítható:

a) Külön engedély nélkül minden kéttengelyes és **minden** háromtengelyes kocsi, valamint minden olyan négy- vagy ennél több tengelyes kocsi, amelynek forgócsaptávolsága legfeljebb 10 méter, amennyiben a kocsira **felírt** megengedett legkisebb ívsugar értéke 100 méternél nem nagyobb.

b) **Az igazgatóság** Külön **engedélyével** engedéllyel és az általa meghatározott feltételekkel: a 10 méternél nagyobb forgócsaptávolságú négytengelyes vagy ennél több tengelyes kocsik, továbbá azok a 10 méternél rövidebb forgócsaptávolságú kocsik, amelyekre a **felírt** legkisebb megengedett ívsugar értéke 100 méternél nagyobb. Az engedélyt **területileg illetékes igazgatóságtól táviratilag kell kérni a pályahálózat működtető területileg illetékes szervezete adja ki és közli a feltételeket.**

485. **3.4.1.3.** A 100 méteresnél kisebb, de legalább 30 méteres 30 és 100 méter közötti ívsugarú vágányra (vágányrészre) beállítható:

2 tengelyes kocsi			
Ívsugar méterestől bezárólag méteresig kizárólag mértől- méterig	Kocsi- mennyiségi korlátozással egy kocsi- csoportban legfeljebb ..... méter tengely- távolságú	Kocsimennyiségi korlátozás nélkül legfeljebb .....méter tengelytávolságú	3 tengelyes vagy- ennél többtengelyes kocsi
állítható be			
1	2	3	4
80-100	8,00 -*	7,00 –	Az igazgatóság A pályahálózat- működtető illetékes szervezetének egyszeri és mindenkorra szóló, vagy esetenkénti külön engedélyével és az általa 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 2. rovatában a „kocsimennyiségi korlátozással egy kocscsoportban” kifejezés a \*-gal jelzett szám azt jelenti, hogy az egycsoportban beállított kocsik között – akár a csoportban több helyen is – a rovatban feltüntetett tengelytávolságú kocsikból legfeljebb 3 darab lehet egymás mellett. akár a csoportban több helyen:

486. 30 méteresnél kisebb ívsugarú vágányra (vágányrészre) kocsit nem szabad beállítani:

## **B) Besorozási korlátozások 150 méteresnél kisebb ívsugarú vágányon (vágányrészen)**

<b>Besorozási korlátozások 150 méteresnél kisebb ívsugarú vágányon (vágányrészen)</b>
---

**487. 3.4.2.** Biztosítani kell, hogy a 150 méternél kisebb ívsugarú vágányrészre egyébként beállítható egymás melletti kocsik tengelytáv-, illetve 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 kocsik tengelytávolsága, négy- vagy többtengelyes kocsiknál a forgócsaptávolság között mennyi a méretkülönbség.

**488. 3.4.2.1.** Ha a beállítandó egymás mellett lévő vagy a mozgatókor egymás mellé kerülő két kocsik tengelytávolsága, illetve forgócsaptávolsága között 2,5 méternél nagyobb a méretkülönbség, akkor a kocsikat vagy megfelelően rendezni kell, vagy pedig a beállítást (mozgatót) kell külön-külön végezni **úgy**, hogy kocsirongálás, ütköző összeakadás, vagy kisiklás ne ~~forduljon elő~~ 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 kocsik legyenek.

## **C) Tolatási korlátozások 150 méteresnél kisebb ívsugarú vágányon (vágányrészen)**

**489. 3.4.3.** 150 méternél kisebb ívsugarú ~~vágányrészen vagy vágányrészeken tilos a szalasztás minden változata. Ilyen vágányrészre a kocsibeállítást~~ lehetőleg vontatva és legfeljebb 5 km/h sebességgel szabad végezni.

**490. 3.4.3.1.** Ha a korlátozás alá eső vágányrészre a járműveket tolván kell ~~k~~beállítani, a tolatás csak lépésben történhet úgy, hogy a mozgás bármilyen rendellenesség észlelésekor azonnal megállítható legyen.

**491. 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.

**492. 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.

**493. 3.4.3.4.** ~~Csavarkapocs-kapcsolószerkezettel kapcsolt járműveknél~~ A kocsiknak egymással, és a vontatójárművel történő összekapcsolásani a lehető leghosszabbra állított ~~kapcsolószerkezettel történjék csavarkapocccsal kell.~~

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

## **D) Egyéb előírások**

### **Egyéb előírások**

**494. 3.4.4.** A vasútüzem-vezető, vagy megbízottja a dolgozókkal munkavállalókkal köteles közölni, hogy az iparvágányon a sajátcélú vasúti pályahálózaton 150 méteresnél kisebb ívsugarú vágány (vágányrész) van-e, illetve az milyen ívsugarú és hol van található.

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

**495. 3.4.4.1.** A vasútüzem-vezető a 150 méteresnél kisebb sugarú ívben lévő vágányrészekben történő tolatásokat, az oda vonatkozó tilalmak és korlátozó rendelkezések megtartása, az úrszelvény biztosítása szempontjából, ezeken kívül a fenntartásra vonatkozó előírások megtartása érdekében köteles fokozottan ellenőrizni.



Teherkocsik tolatására vonatkozó tilalmak és korlátozások 150 méternél kisebb ívsugarú 1435 mm nyomtávolságú vágányokon előírt szabályok az engedélyezésen túl egy két ponton pontosításra és módosításra kerültek, valamint valamennyi szabályozás egy alfejezeti cím alá tartozik, így a volt alfejezeti címek szélzetcímek lettek. Pontosítás a külön engedéllyel beállítható kocsik korlátozási szabályaiban, hogy nem 150 métert el nem érő, de legalább 100 méteres, hanem 100 és 150 méter közötti ívsugarú vágányra (vágányrészre) beállítható, illetve nem a 100 méteresnél kisebb, de legalább 30 méteres, hanem 30 és 100 méter közötti ívsugarú vágányra (vágányrészre). Módosítás, hogy a 100 és 150 méter közötti ívsugarú vágányra (vágányrészre) beállítható kocsikra a külön engedélyt nem a területileg illetékes igazgatóságtól táviratilag kell kérni, hanem a pályahálózat működtető területileg illetékes szervezete adja azt ki és közli a feltételeket. Mivel a szalasztással kapcsolatos valamennyi szabályozás az Utasításból törlésre került, ezért a 150 méternél kisebb ívsugarú vágányrészen vagy vágányrészeken tilos a szalasztás minden változatának szabálya is törlésre került. Ugyan csak törlésre került, hogy a 30 méteresnél kisebb ívsugarú vágányra (vágányrészre) kocsit nem szabad beállítani előírás. Felvételre került, azonban hogy a 150 méternél kisebb ívsugarú ívekben a kocsik össze-, illetve szétkapcsolására a hatóság által engedélyezett ún. vendég csavarkapcsos készüléket lehet alkalmazni, melynek használatát a KSZU-ban kell szabályozni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan és ki ad ki engedélyt a 100 és 150 méter közötti ívsugarú vágányra (vágányrészre) beállítható 10 méternél nagyobb forgócsaptávolságú négytengelyes vagy ennél több tengelyes kocsikra? 3.4.1.2.

Hogyan és ki ad ki engedélyt azokra a 10 méternél rövidebb forgócsaptávolságú kocsikra, amelyekre a feliratozott legkisebb megengedett ívsugar értéke 100 méternél nagyobb? 3.4.1.2.

Hol kell szabályozni a 150 méternél kisebb ívsugarú ívekben a kocsik össze-, illetve szétkapcsolására a hatóság által engedélyezett ún. vendég csavarkapcsos készülék használatát? 3.4.3.5.

Mit kell alkalmazni a 150 méternél kisebb ívsugarú ívekben a kocsik össze-, illetve szétkapcsolására? 3.4.3.5.

## ~~VII.~~

### 3.5. JÁRMŰKAPCSOLÁSOK

#### Kapcsolókészülékek

**496- 3.5.1.** A járművek összekapcsolása történhet, középütközős önműködő kapcsolókészülékkel, csavarkapoccsal, **kombinált ütköző- és vonókészülékkel**, középütközős nem önműködő kapcsolókészülékkel, merev kapcsolórúddal, rakománnyal, **és végül** szükségkapcsolással **valamint segély-vonókészülékkel**.

A járműkapcsolásoknál a kapcsolókészülékek köre két új kapcsolókészülékkel bővült az egyik a kombinált ütköző- és vonókészülék, a másik pedig a segély-vonókészülék, amellyel a járművek összekapcsolása történhet.

#### ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen módon történhet a járművek összekapcsolása? 3.5.1.

#### Kapcsolás középütközős önműködő kapcsolókészülékkel

**497- 3.5.2.** Középütközős önműködő kapcsolókészülékkel felszerelt járműveknél csak az összekapcsolás történik önműködően. A járműveket a hossztartó végén lévő emeltyűnek a másik jármű felé fordításával kell szétkapcsolni. A járművek össze-, illetve szétkapcsolt állapotáról az önműködő kapcsolón lévő ellenőrző nyelv megtekintésével lehet és kell meggyőződni. Szétkapcsolt állapotban az ellenőrző nyelv látható, összekapcsolt állapotban nem látható. Ha tolatás közben nincs szükség arra, hogy a járművek összekapcsolódjanak, a hossztartó végén lévő emeltyűt középállásban kell tartani.

~~Középütközős önműködő kapcsolókészülékkel felszerelt járművet csavarkapoccsal és oldalütközőkkel felszerelt járművel akkor szabad összekapcsolni, ha a középütközős önműködő kapcsolókészülékkel felszerelt járműnek a kapcsolás felőli végén csavarkapocs és két oldalütköző van. Ettől eltérő, szükségkapcsolásnak minősülő kapcsolást csak vasúti műszaki dolgozók létesíthetnek a saját utasításaikban szabályozott módon. Ez esetben az össze- és szétkapcsolást egyaránt ezek a dolgozók kötelesek végezni.~~

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 megfigyelése mellett figyelnie kell.** Rakodási tetők, oldalrakodók, rakodóberendezések előtt meg kell állni és meg kell vizsgálni az elhaladás lehetőségét. **Ezen A** vizsgálat elvégzése után lépésnél kisebb sebességgel lehet elhaladni a létesítmény mellett.

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

Törlésre került az Utasításból a középütközős önműködő kapcsolókészülékkel felszerelt járművek, amelyek csavarkapoccsal és oldalütközőkkel is felszerelt járművekre vonatkozó kapcsolási előírás, valamint az, hogy az ettől eltérő, szükségkapcsolásnak minősülő kapcsolást ki végezheti el. Pontosításra került, hogy a tengelyátszerelt önműködő középütközős széles nyomtávolságú kocsik, azok nem SZD kocsik.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Melyek azok a tengelyátszerelt önműködő középütközős kocsik, amelyek előírásait a KSZU-ban kell szabályozni? 3.5.2.

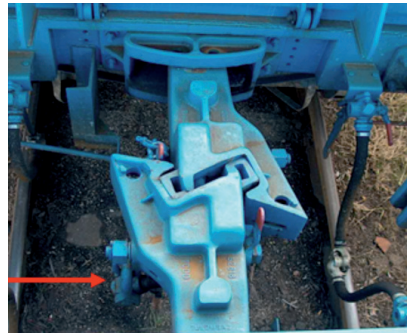
**Kapcsolás  
kombinált ütköző- és  
vonókészülékkel**

**3.5.3.** Az oldalütközőkkel és középütközős önműködő kapcsolókészülékkel, valamint csavarkapoccsal, továbbiakban: kombinált ütköző- és vonókészülékkel rendelkező járművek középütközős kapcsolókészülékébe – az oldalütközővel és hagyományos csavarkapoccsal rendelkező járművekkel történő kapcsolhatóság érdekében – egy 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.

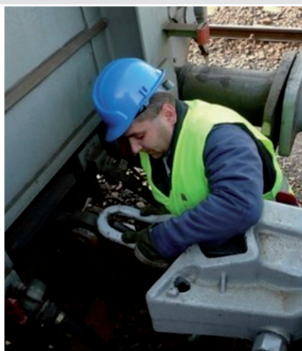
**3.5.3.1.** A kombinált ütköző- és vonókészülékkel rendelkező járművek között az önműködő központi vonó-ütközőkészülékkel történő járműkapcsolást a 3.5.2. pontban előírtak szerint kell végrehajtani. A járművek össze-, illetve szétkapcsolt állapotáról az önműködő kapcsolószerkezet oldalán lévő, felső részén vörös színű ellenőrző nyelv megtekintésével lehet és kell meggyőződni. Szétkapcsolt állapotban a vörös színű ellenőrző nyelv vízszintesen, összekapcsolt állapotban függőlegesen áll.

**3.5.3.2.** A kombinált ütköző- és vonókészülékkel rendelkező jármű és az oldalütközőkkel, valamint hagyományos csavarkapocccsal rendelkező jármű közötti járműkapcsolás (össze-, illetve szétkapcsolás) csak akkor végezhető, ha a járművek álló helyzetben vannak és a kapcsolandó járművek ütközői összeérnek. A járműkapcsolás elvégzése céljából a kapcsolást végző munkavállaló minden esetben az oldalütközőkkel és hagyományos csavarkapocccsal rendelkező jármű ütközői alatt lehajolva, a jármű mellgerendáján lévő fogantyúba megkapaszkodva köteles a járművek közé menni, illetve onnan kijönni. A járműkapcsolás során be kell tartani a 3.5.4. és 3.5.11. pont előírásait is.

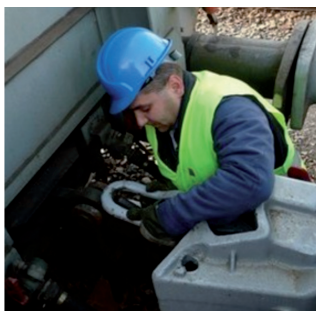
Kapcsolás kombinált ütköző- és vonókészülékkel felszerelt járművek már 2007.-től közlekednek a sajátcélú vasúti pályahálózaton. Ezek akkor a török, és német kocsiparkba besorozott Sgss-W 31-75-4568 sorozatszámú olyan kombinált ütköző- és vonókészülékkel is rendelkező járműtípusok voltak, amelyek az UIC 522-2 döntvényében foglaltaknak megfelelő oldalütközőkkel és középütközős önműködő kapcsoló készülékkel (önműködő központi vonó-ütközőkészülékkel) is rendelkeztek.



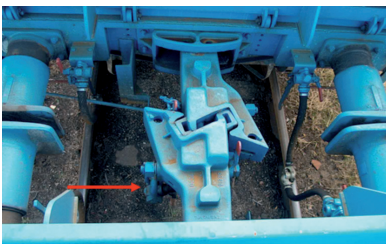
- Ezen járművek középütközös kapcsolókészülékébe beépítésre került az oldalütközővel és hagyományos csavarkapoccsal rendelkező járművekkel történő kapcsolhatóság érdekében egy úgynevezett „fél csavarkapocs”. Ez a csavarkapocs műszaki kialakítását, méreteit tekintve nem teljesen azonos a hagyományos csavarkapoccsal, mivel nem rendelkezik vonóhoroggal, a kengyel pedig rövidebb.



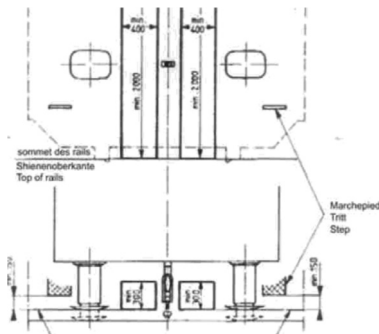
- Ez a kengyel szolgál arra, hogy a jármű az oldalütközővel és hagyományos csavarkapoccsal rendelkező járművel összekapcsolható legyen



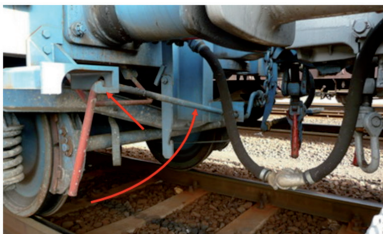
- Akkor, ha a járművek összekapcsolása csak a középütközös önműködő kapcsolókészülékkel történik, a kapcsolófejbe épített fél csavarkapocs – a rögzítésére szolgáló vízszintes csapszeg körül lefelé elforgatva – a kapcsolófej ellenőrző nyelvével ellentétes oldalon található kampóra van felakasztva



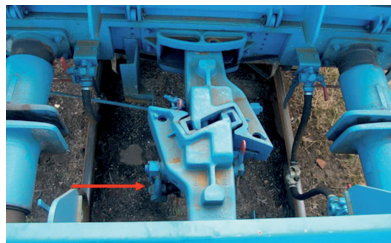
- Kombinált ütköző- és vonókészülékkel felszerelt járműveknél az automatikus vonókészülék feje belóg az ún. „berni” négyszögbe (400 mm x 400 mm x 2000 mm), így a „berni négyszög” méretei nem tarthatók be, a kapcsolást végző dolgozó számára nem áll rendelkezésre a biztonságos járműkapcsoláshoz szükséges tér, ezért a járműkapcsolás csak fokozott figyelemmel az alábbi előírások betartása mellett végezhető el, azaz a járművek közötti járműkapcsolás csak akkor végezhető, ha a járművek álló helyzetben vannak és a kapcsolandó járművek ütközői összeérnek



- Az önműködő központi kapcsoló készülékkel felszerelt járműveknél csak az összekapcsolás történik önműködően. A járműveket a hossztartó végén lévő mozgatókar emelésével, és a másik jármű felé fordításával kell szétkapcsolni. A járművek össze-, illetve szétkapcsolt állapotról az önműködő kapcsolószerkezet oldalán lévő, felső részén vörös színű ellenőrző nyelv megtekintésével lehet és kell meggyőződni. Szétkapcsolt állapotban az ellenőrző nyelv elfektetve (vízszintesen) látható, összekapcsolt állapotban függőlegesen áll, a piros nyelv felfelé mutat.



– Ennél a kapcsolási módnál a kapcsolat elvégzése céljából nem kell a kocsik közé menni, mivel a kocsik egymással önműködően kapcsolódnak össze, a szétkapcsolás pedig a fentiekben említett a mozgatókar segítségével a jármű oldaláról, kívülről elvégezhető.



## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi van beépítve az oldalütközőkkel és középütközős önműködő kapcsolókészülékkel, valamint csavarkapoccsal, továbbiakban: kombinált ütköző- és vonókészülékkel rendelkező járművek középütközős kapcsolókészülékébe – az oldalütközővel és hagyományos csavarkapoccsal rendelkező járművekkel történő kapcsolhatósága érdekében? 3.5.3.

Hol található a kapcsolófejbe épített „fél csavarkapocs” ha a járművek összekapcsolása csak a középütközős önműködő kapcsolókészülékkel történik? 3.5.3.

Hogyan lehet és kell meggyőződni a kombinált ütköző- és vonókészülékkel rendelkező járművek össze-, illetve szétkapcsolt állapotáról? 3.5.3.

Mikor van a kombinált ütköző- és vonókészülékkel rendelkező jármű össze-, illetve szétkapcsolt állapotban? 3.5.3.

Mikor végezhető a kombinált ütköző- és vonókészülékkel rendelkező jármű és az oldalütközőkkel, valamint hagyományos csavarkapoccsal rendelkező jármű közötti járműkapcsolás (össze-, illetve szétkapcsolás)? 3.5.3.

### Kapcsolás csavarkapoccsal

**498:** 3.5.4. 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 addig kell összehúzni, hogy az vízszintes helyzetben legyen (laza kapcsolás.) Az ütközők érintkezése, **illetőleg illetve** a csavarkapocs vízszintes helyzetbe hozatala után a csavarkapocs fogantyúját még kétszer körül kell forgatni (szoros kapcsolás).

Szoros**ra**n 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. **az utánfutó járművet a jelzőkocsival**

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.

**499. 3.5.4.1.** Olyan járművek szoros kapcsolásakor, amelynek ütközőtokján megszakított sárga körben sárga szám van (ún. munkaemésztő ütközőkészülék): a csavarkapocs fogantyúját addig kell körülforgatni, ameddig azt az ütközőszerkezet megengedi.

**500. 3.5.4.2.** A kapcsolásra nem használt csavarkapcsot fel kell akasztani az erre a célra rendelt horogra, horog hiányában pedig amennyire csak lehet, össze kell húzni. Érvényes ez az álló járművekre is.

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

Kapcsolás csavarkapoccsal történő szabályoknál a szoros kapcsolásnál két módosítás történt. Az egyik, hogy a mozdonyokat is egymással szorosán kell kapcsolni (ez csak itt új, mert ez korábban az ISZU-ban a mozdonyok kapcsolásánál szerepelt), a másik viszont, hogy törlésre került az utánfutó járműnek a jelzőkocsival történő szoros kapcsolása. Ezt az előírást azért kellett itt törölni, mert az utánfutókra a vonatokra vonatkozó előírások érvényesek, amelyeket az F.2. sz. Forgalmi Utasítás tartalmaz és nem Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mely esetekben kell szorosra kapcsolni a járműveket? 3.5.4.



### Kapcsolás középütközös nem önműködő kapcsolókészülékkel

**504. 3.5.5.** Középütközös 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.

**502. 3.5.5.1.** 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 csapszegekkel 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, illetve rakomány. Ha azonban a homlokgerendán túl érő fékállással felszerelt járműn hosszabbított kapcsolóberendezés van: a jármű egyenes pályarészen mozgás közben is összekapcsolható.

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

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

### Kapcsolás merev kapcsolórúddal

**503. 3.5.6.** Merev kapcsolórúdat kell alkalmazni két kocsi között, ha a rakomány két kocsin fekszik és a kocsikat nem lehet csavarkapoccsal, önműködő kapcsolókészülékkel vagy középütközös nem önműködő kapcsolókészülékkel összekapcsolni.

Szabványos merev kapcsolórúddal kell összekapcsolni: a vágánygépkocsit a vontató vágánygépkocsival, a teher-vágánygépkocsit az általa vontatott pótkocsival és a pótkocsikat egymással, valamennyi más **olyan** járművet egymással, vagy a mozdonyal, amelyen nincsen más szabványos kapcsolókészülék.

**504: 3.5.6.1.** A járműveket mindenkor műszaki **dolgozó munkavállaló** köteles merev kapcsolórúddal össze-, illetve szétkapcsolni.

### Kapcsolás rakománnyal

**505: 3.5.7.** Két forgózsámolyos kocsi összekapcsolható a két kocsin elhelyezett rakománnyal is. A rakomány végének legalább egy méterrel túl kell érnie a forgózsámolyokon. A rakodásra, a rakomány rögzítésére és ezek ellenőrzésére vonatkozó rendelkezéseket a Rakodási Szabályzat tartalmazza.

### Szükségkapcsolás

**506: 3.5.8.** Szükségkapcsolást a mozdonyvezető köteles létesíteni. A szükségkapcsolás létesítésében a kocsirendezők kötelesek közreműködni.

### Mozdonyok kapcsolása

**507: 3.5.9.** ~~A mozdonyokat egymással szorosan kell kapcsolni. Villamos mozdonnal történő tolatásnál az első kocsi csavarkapcsát, más mozdonnal történő tolatásnál a mozdony csavarkapcsát kell kapcsolásra használni. A mozdonyokat egymással a mozdonyvezető köteles összekapcsolni.~~ 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 mozdonnal történő összekapcsolásakor 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.

A mozdonyok kapcsolásának szabályozásánál pontosítás és törlés történt. Törlésre került, hogy a mozdonyokat egymással szorosan kell kapcsolni, de ez az előírás viszont felvételre került a csavarkapoccsal történő járműkapcsolásnál a szoros kapcsolások esetei közé. Továbbá pontosítás, hogy a villamos és nem villamos mozdonyok esetében a tolatás alkalmával melyik csavarkapcsot kell kapcsolásra használni. A pontosított előírás alkalmával a villamos mozdonnal történő tolatásnál nem az első kocsi csavarkapcsát, hanem munkabiztonsági szempontból a

villamos mozdony összekapcsolásakor mindig a másik jármű csavarkapcsát kell kapcsolásra használni. A szabályozás rendelkezik arra is, hogy mi az eljárás, ha a másik jármű csavarkapcsa használhatatlan (sérült), akkor a villamos mozdony csavarkapcsát csak a mozdony feszültségmentesítése után szabad kapcsolásra használni és ilyenkor a villamos mozdony mozdonyvezetője a járműkapcsolást végző dolgozót köteles értesíteni a jármű tényleges feszültségmentesítéséről. A nem villamos mozdony összekapcsolásakor a mozdony csavarkapcsát kell kapcsolásra használni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan kell eljárni munkabiztonsági szempontból a villamos mozdony összekapcsolásakor? 3.5.9.

Melyik csavarkapcsot kell használni nem villamos mozdony összekapcsolásakor? 3.5.9.

Mely esetben és milyen feltétel mellett lehet a villamos mozdonnal történő összekapcsolásakor a villamos mozdony csavarkapcsát kapcsolásra használni? 3.5.9.

Mikor végezhető villamos mozdonnal történő összekapcsolás a villamos mozdony csavarkapcsával? 3.5.9.

### Hóéke kapcsolása

**508.** Élével előre álló helyzetben szállított hóékét a vonat utolsó járművéhez merev kapcsolórúddal, a dolgozó hóékét pedig a hóéke csavarkapcsával kell a mozdonyhoz kapcsolni.

Hóéke kapcsolására vonatkozó előírás törlésre került, mivel a vonatokra vonatkozó előírásokat az F.2. sz. Forgalmi Utasítás tartalmazza, egyéb más tételre vonatkozó előírásokat a Sajátcélu Vasúti Pályahálózatok Szolgálati Utasítása 3.11. pontja és KSZU tartalmazza.

### Más alkatrészek kapcsolása

**510.** 3.5.10. Lógó féktömlőt még átmenetileg sem szabad megtúrni. Szétkapcsolás után a féktömlőket azonnal el kell helyezni az úrkapcsolaton.

**509: 3.5.10.1.** A járművek összekapcsolása után – ha arra szükség van – össze kell kapcsolni a féktömlőket is. A szétkapcsolást fordított sorrendben kell végezni.

**540: 3.5.10.2.** Féktömlők összekapcsolásakor mindig meg kell győződni, hogy a kapcsolófejekben a tömítőgyűrűk megvannak-e, **illetve épek-e.**

**541: A járműveket mindenkor Mindig csak egy-egy féktömlővel kell légfék csatlakozó tömlőt szabad összekapcsolni.**

**542: 3.5.10.3.** A féktömlők összekapcsolása után a ~~kocsikon~~ járműveken lévő fővezetékzáró váltót ~~mindig a két kocsinál~~ mind a két járműnél egyszerre kell kinyitni, szétkapcsolás előtt pedig egyszerre elzárni.

### Eljárás járművek kapcsolásakor

**283: 3.5.11.** Csak álló helyzetben lévő vasúti járműveket szabad össze-, illetve 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, illetve onnan kijönni. A járművek álló helyzetben történő kapcsolása érdekében kéziféket, földről kezelhető orsós féket vagy rögzítő sarut kell használni **az utóbbit a kapcsolás után el kell távolítani.** 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 **dolgozó munkavállaló** belépését észleli.

Nem szabad rögzítősarut használni:

- **tolatás közben a járművek fékezéséhez**
- váltókon, keresztezéseken,
- **vágánymegszakításos hídmérlegeken;**
- sínkoronáig feltöltött és lekövezett vágányokon, **szöghevederes sínkötéseken,**
- **szöghevederes sínkötéseken és**
- **az igazgatóság 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 rögzítő sarut a szükségletnek megfelelő mennyiségben, a vasútüzem-vezető által kijelölt helyen kell készletben tartani.

A rögzítő saruk elhelyezésére összetolás, illetve rájárás előtt a tolatásvezető ad rendelkezést. Rájáráskor, összetolásakor a mozdony-, illetve a kocsisor sebességét úgy kell szabályozni, hogy az álló kocsi (kocsicsoport) jelentősen ne mozduljon el álló helyzetéből. ~~továbbá saruátugrás következményeként járműmegfutamodás ne keletkezzék. A rögzítő saruk sínre helyezésére, használhatóságukra, tárolásukra vonatkozóan a Kiegészítő Szolgálati Utasításban kell rendelkezni.~~

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

~~Az 54 kg-os sínekhez használt rögzítő sarukat kék-fekete, a többi sárga-fekete sávokra kell festeni.~~

**284. 3.5.11.1.** Össze-, illetve szétkapcsolás után a járművek közül mindig azon a pályaoldalon kell kijönni, amelyiken a belépés történt.

Ha a tolatószemélyzet valamelyik tagja kapcsolás végett a járművek közé ment: a tolatásvezető csak akkor adhat jelzést, illetve szóbeli engedélyt a mozgásra, ha meggyőződött arról, hogy a kapcsolást végző ~~dolgozó 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 munkavállaló a járművek közül kilépett és jelzést ad.

**285. 3.5.11.2.** ~~Szalasztással végzett tolatás esetén a tolatószemélyzetnek biztosítani kell a járművek kellő helyen történő megállítását.~~ Bejárással végzett tolatás alkalmával ~~viszont~~ a járműveket csak akkor szabad szétkapcsolni, ha már azokat befékeztek, illetve biztosították megfutamodás ellen.

**286. 3.5.11.3.** Csavarkapoccsal történő kapcsolás alkalmával a csavarkapcsot a kengyel végétől távolabbi helyen kell megfogni úgy, hogy a kapcsolást végző ~~dolgozó munkavállaló~~ ~~kézfejei~~ kezei ne kerüljenek a kengyel és a vonóhorog közé.

**287.** ~~A csavarkapocs előzetes meglazítása után a szétkapcsolást ha a helyi viszonyok megengedik- lehetőleg kiakasztórúddal kell végezni. A rudat az ütközőtokra vagy az ütközőrúdra kell helyezni, s végével a kengyelt ki kell billenteni a vonóhorogból. Haladó járművek szétkapcsolásakor a ruda a mozgásirány felé kell fordulni. Kiakasztó rudat csak ott szabad alkalmazni, ahol használata a dolgozó testi épségét nem veszélyezteti.~~

**288. 3.5.11.4.** Középtűközös, nem önműködő kapcsolókészülékkel felszerelt ~~keskeny nyomtávolságú~~ járművek kapcsolása kapcsolótaggal történik.

Eljárás járművek kapcsolásakor előírásoknál a következő módosítások történtek:

- A járművek álló helyzetben történő kapcsolása érdekében kéziféket, földről kezelhető orsós féket vagy rögzítő sarut kell használni és ennek a folytatását képező előírásból törlésre került, hogy az „utóbbit a kapcsolás után el kell távolítani”, de viszont helyette felvételre került a helyes szabályozás, hogy a járművek összekapcsolása után a kéziféket, a földről kezelhető orsós féket fel kell oldani, és a megfutamodás elleni eszközöket haladéktalanul el kell távolítani.
- Nem szabad rögzítősarut használni előírások közül törlésre került, hogy tolatás közben a járművek fékezéséhez, illetve a vágánymegszakításos hídmérlegeken. Ugyanezen szabályozásnál pontosításra került, hogy nem az igazgatóság, hanem a sajátcélú vasúti pálya pályafelügyeletét ellátó szervezet által kijelölt helyeken, továbbá újként felvéve, hogy ahol a KSZU tiltja ott sem szabad rögzítősarut használni.
- Törlésre került
  - a járművek összetolási szabályainál, hogy saruátugrás következményeként járműmegfutamodás ne keletkezzék, illetve, hogy a rögzítő saruk sínre helyezése, használhatóságukra, tárolásukra vonatkozóan a Kiegészítő Szolgálati Utasításban kell rendelkezni.
  - hogy az 54 kg-os sínekhez használt rögzítő sarukat kék-fekete, a többit sárga –fekete sávosra kell festeni, mivel az 1.2.31. pontban az alapfogalomnál az Utasítás pontosan meghatározza.
  - a kiakasztó ruddal kapcsolatos valamennyi szabályozás, mivel a sajátcélú vasúti pályahálózaton a szalasztásos tolatás nem engedélyezett így kiakasztó ruddal kapcsolatos aláírásra sincs szükség.
- Középtűkös, nem önműködő kapcsolókészülékkel felszerelt járművek kapcsolása kapcsolótaggal történik szabályozásnál a keskeny nyomtávolságú szöveg törlésre került, mert nemcsak ott történhet ilyen módon a kapcsolás.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hol nem szabad a felsoroltak közül rögzítősarut használni? 3.5.11.

Mit kell biztosítani szalasztással végzett tolatás esetén a tolatószemélyzetnek? 3.5.11.

Hol szabad kiakasztó rudat alkalmazni? 3.5.11.

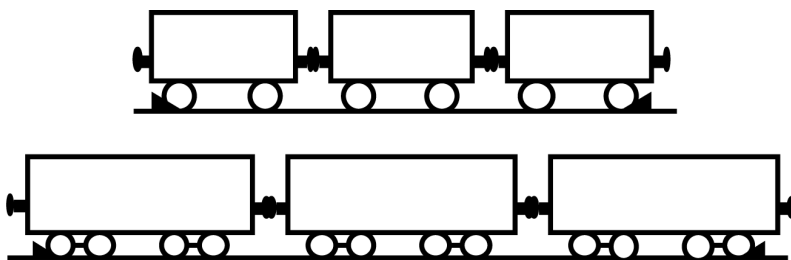
## VIII.

### 3.6. VÉDEKEZÉS JÁRMŰMEGFUTAMODÁSOK ELLEN

513. Tolatás közben a járművek megfutamodását az V. fejezetben előírtak megtartásával kell megakadályozni:

514. 3.6.1. Tolatás közben és tolatás befejezése után az alábbiak a következők szerint kell védekezni járműmegfutamodás ellen:

- a váltókat – tekintet nélkül arra, hogy a vágányon vannak-e járművek, vagy nincsenek – ha lehetséges, terelő csonkavágányra vagy más alkalmas vágány felé kell állítani,
- a vágányzáró sorompókat és a kisiklasztósarukat a vágányra kell helyezni és ott rögzíteni kell,
- a vágányokon lévő járműveket biztonsági határjelzõn 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.
- a) az összekapcsolt járműcsoportok kerekei alá 2,5‰-es esésig a szabad ütközők felőli oldalon 1-1 alátétfát, vagy rögzítősarut kell helyezni (68. ábra),



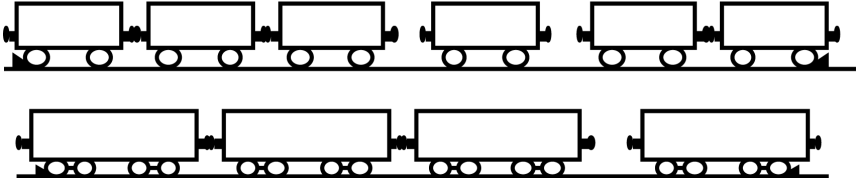
68. ábra

- e) egyedül álló jármű kerekei alá az ütközők felől 1-1 alátétfát, vagy rögzítősarut kell helyezni a vágány lejtviszonyaitól függetlenül a kézifékes kocsikon a féket is meg kell húzni; (69. ábra),



69. ábra

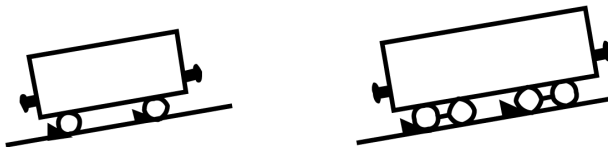
- g) f) Az igazgatóság által kijelölt iparvágányokon a megfutamodás elleni biztosításra a kulccsal lezárható kocsi fogó ék alátét is alkalmazható.
- f)-g) legfeljebb 2,5‰-es lejtőben fekvő vágányon, elegendő a két szélső kocsit (kocsicsoportot) kézfékkal és alátétfával (alátétfákkal) biztosítani megfutamodás ellen. A köztük lévő kocsiknál az alátétfa mellőzhető: egyedül álló járművek, járműcsoportok esetén a két szélső jármű szabad ütközői felől 1-1 db alátétfát vagy rögzítősarut kell elhelyezni (70. ábra),



70. ábra

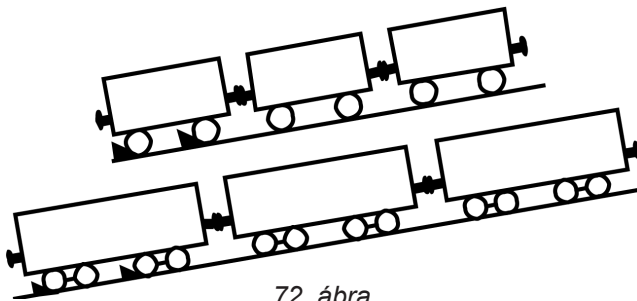
- f) h) a 2,5‰-nél nagyobb esésben lévő vágányon rakodás és kocsitárolás csak az igazgatóság engedélyező hatóság külön engedélye alapján végezhető, ebben az esetben a járműveket az alábbiak szerint kell járműmegfutamodás ellen biztosítani:

- az egyedül álló jármű kerekei alá az esés iránya felől 2 db alátétfát vagy rögzítősarut kell elhelyezni (71. ábra),



71. ábra

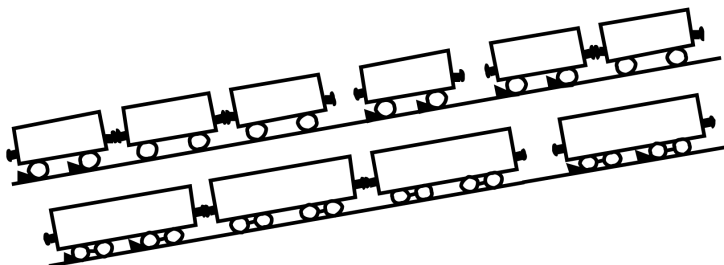
- a járműcsoport szélső járművének kerekei alá az esés iránya felől 2 db alátétfát vagy rögzítősarut kell elhelyezni (72. ábra).



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

- i) a mozdonyokat az Utasítás gépészeti előírásaiban meghatározott módon kell megfutamodás ellen biztosítani.

514.-f) 3.6.2. Az alátétfákat, rögzítősarukat ~~a két sínszálon~~ szorosan kell a kerekek alá helyezni.

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

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

A szélzetcímben és a szabályozásnál is a védekezés tolatás befejezése utáni előírások módosításra kerültek. Ilyen módosítás, hogy a „Tolatás közben a járművek megfutamodását az V. fejezetben előírtak megtartásával kell megakadályozni” szöveg törlésre került, mert a következő mondat pontosabban utal a törölt mondatban megfogalmazottakra. Az említett mondat figyelembe vételével a „Tolatás közben és tolatás befejezése után a következők szerint kell védekezni járműmegfutamodás ellen” szabályok az alábbiak szerint módosult:

- az összekapcsolt járműcsoportok kerekei alá járműmegfutamodás elleni védekezésre nemcsak alátétfát, hanem rögzítősarut is lehet alkalmazni.
- a megfutamodás elleni biztosításra a lezárható kocsifogóé helyett a kulccsal lezárható kocsifogó alátét is alkalmazható, melyet a jövőben nem csak az igazgatóság által kijelölt iparvágányokon lehet alkalmazni, hanem bármelyik sajátcélnál vasúti pályahálózaton.



- legfeljebb 2,5‰-es lejtőben fekvő vágányon „elegendő a két szélső kocsit (kocsicsoportot) kézfékkal és alátétfával (alátétfákkal) biztosítani megfutamodás ellen. A köztük lévő kocsiknál az alátétfa mellőzhető.” szöveg törlése után az aktuálizált szabály a következő: legfeljebb 2,5‰-es lejtőben fekvő vágányon, az egyedül álló járművek, járműcsoportok esetén a két szélső jármű szabad ütközői felől 1-1 db alátétfát vagy rögzítősarut kell elhelyezni.
- a 2,5‰-nél nagyobb esésben lévő vágányon rakodás és kocsitárolás nem az igazgatóság és külön engedélye, hanem az engedélyező hatóság engedélye alapján végezhető és ebben az esetben az egyedül álló jármű kerekei alá az esés iránya felől 2 db alátétfát vagy rögzítősarut kell elhelyezni, még a járműcsoport szélső járművének kerekei alá az esés iránya felől 2 db alátétfát vagy rögzítősarut kell elhelyezni, viszont 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.
- Újként került felvételre a mozdonyok megfutamodás elleni biztosítása, amelyet az Utasítás 4. gépészeti fejezete tartalmaz.
- Módosítás, hogy az alátétfákat, rögzítősarukat nem a két sínszálon kell, hanem csak szorosan kell a kerekek alá helyezni, továbbá szabályozásra került, hogy a sínkoronáig feltöltött és bekövezett vágányokon rögzítősaru helyett alátétfát vagy kulccsal lezárható kocsifogó alátétet kell alkalmazni és az ütközőbakig, vagy a földkúpig tolt kocsit(-kat) az ütközőbak, illetve a földkúp felől nem kell megfutamodás ellen biztosítani.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen módon kell járműmegfutamodás ellen védekezni 2,5‰-es esésig az összekapcsolt járműcsoportok esetében? 3.6.1.

Milyen módon kell járműmegfutamodás ellen védekezni 2,5‰-es esésig egyedül álló jármű esetében? 3.6.1.

Mit lehet alkalmazni megfutamodás elleni biztosításra alátétfa, vagy rögzítősarun kívül? 3.6.1.

Mikor lehet 2,5%-nél nagyobb esésben lévő vágányon rakodás és kocsitárolás? 3.6.1.

Milyen módon kell járműmegfutamodás ellen védekezni 2,5%-nél nagyobb esésben lévő vágányon az egyedül álló jármű esetében? 3.6.1.

Milyen módon kell járműmegfutamodás ellen védekezni 2,5%-nél nagyobb esésben lévő vágányon az összekapcsolt járműcsoportok esetében? 3.6.1.

Milyen módon kell járműmegfutamodás ellen védekezni 2,5%-nél nagyobb esésben lévő vágányon az egyedül álló járművek, továbbá összekapcsolt járműcsoportok esetében? 3.6.1.

Milyen módon kell megfutamodás ellen biztosítani a mozdonyokat? 3.6.1.

Milyen módon kell a megfutamodás ellen védekezni a sínkoronáig feltöltött és bekövezett vágányokon? 3.6.2.

Hogyan kell az ütközőbakig, vagy a földkúpig tolt kocsit(-kat) az ütközőbak, illetve a földkúp felől megfutamodás ellen biztosítani? 3.6.2.

### Felelősség a megfutamodás elleni biztosításért

**545-3.6.3.** 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 a vasútüzem-vezető, illetve az általa a **KSZU-ban** helyi felügyelettel megbízott **dolgozó munkavállaló** is köteles ellenőrizni és a hiányosságokat pótolni.

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

A mozdonyok megfutamodás elleni biztosításáért a mozdonyvezető felelős (5.7.p.).

**546-3.6.3.1.** 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.

Felelősség a megfutamodás elleni biztosításért előírások új szabályozással és két pontja viszont kiegészítésre került. Új szabályozás, hogy a mozdonyok megfutamodás elleni biztosításáért a mozdonyvezető felelős. További kiegészítés, hogy a KSZU-ban kell szabályozni, hogy a tolatás befejezése után, illetve a vihar közeledésekor, sötétség beállta előtt vagy, ha a távolbalátás korlátozott, akkor a helyi felügyelettel megbízottak kötelesek a megfutamodás elleni biztosításról külön meggyőződni és a hiányosságot pótolni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Ki a felelős mozdonyok megfutamodás elleni biztosításáért? 3.6.3.

Kik a felelősök a vihar közeledésekor, továbbá a sötétség beállta előtt, valamint akkor, ha a távolbalátás korlátozott, a megfutamodás elleni biztosításról? 3.6.3.

### A megfutamodott járművek megállítása

**517: 3.6.4.** ~~Az igazgatóság által~~ A KSZU-ban meghatározott helyen és mennyiségben ~~az iparvágány engedélyes a sajtócélnú 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 **alá fordítva elé** úgy kell a vágányra helyezni, hogy összekötőródja a sínszálakra merőlegesen helyezkedjék el.

**518: 3.6.4.1.** A megfutamodott járművek előtt a váltókat **üres szabad** vágányra vezető állásba kell állítani. Ha ilyen vágány nincs és a páros féksaruvál 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.

A megfutamodott járművek megállításának előírásainál módosítás, hogy nem az igazgatóság által, hanem a KSZU-ban meghatározott helyen és mennyiségben kell a páros féksarut tartani. Továbbá az Utasítás megengedi azt a lehetőséget, hogy a járművek megállítására 2 db egy vonalba

helyezett féksaru is felhasználható legyen. A megfutamodott járművek megállításának módjánál pontosítás történt, hogy nem valamelyik váltó feles állásba, hanem csak a csúccsal szemben érintett váltó feles állásba állításával lehetséges a járművet kisiklatni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hol köteles hozzáférhető helyen a sajátcélú vasúti pályahálózat használó a megfutamodott járművek megállítására páros féksarut tartani? 3.6.4.1.

Mennyi féksaru használható fel a megfutamodott járművek megállítására? 3.6.4.

Mi a teendő, ha nincs szabad vágány és a páros féksaruvál a megfutamodott járműveket nem sikerült megállítani? 3.6.4.

## IX.

### 3.7. KOCSISÉRÜLÉSEK

#### Kocsisérülések bejelentése

**549. 3.7.1. Az iparvágányon** A sajátcélú vasúti pályahálózaton rakodás vagy tolatás közben megsérült kocsikat ~~az iparvágány engedélyes a sajátcélú vasúti pályahálózat használó a kiszolgáló vasút mindenkor érvényes rendelkezései szerint, a kiegészítő szolgálati végrehajtási utasításban szabályozott módon~~ kocsi tulajdonos/használó felé köteles bejelenteni. ~~A sérülésekről a vasút és az iparvágány engedélyes jegyzőkönyvet köteles felvenni.~~

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

Kocsisérülések bejelentésének szabályozásánál módosításra került, hogy a rakodás, vagy tolatás közben megsérült kocsikat nem az iparvágány engedélyes köteles bejelenteni a kiszolgáló vasút mindenkor érvényes rendelkezései szerint a kiegészítő szolgálati végrehajtási utasításban szabályozott módon, hanem a sajátcélú vasúti pályahálózat használó a kocsi tulajdonos/használó felé köteles a bejelentést megtenni. Törlésre került, hogy a sérülésekről a vasút és az iparvágány engedélyes jegyzőkönyvet köteles felvenni. Új előírásként kerül felvételre, hogy a kizárólag belső vasútüzemi szállítási célokat szolgáló járművek sérülése esetén követendő eljárást a KSZU-ban kell szabályozni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Kinek köteles a sajátcélú vasúti pályahálózaton rakodás vagy tolatás közben megsérült kocsikat bejelenteni? 3.7.1.

Hol kell szabályozni a követendő eljárást a kizárólag belső vasútüzemi szállítási célokat szolgáló járművek sérülésekor? 3.7.1.

### Kisiklott kocsi

**520:** 3.7.2. Kisiklottnak kell tekinteni:

- az olyan kocsit, amely a vágányról egy vagy több kerekével vagy tengelyével lelépett,
- az olyan kocsit, amelynél egy vagy több kerék, illetve tengely a vágányról lelépett, később azonban ismét a vágányra került,
- az olyan kocsit, amelynek kerékpárjai más-más vágányra futottak.

**524:** 3.7.2.1. A kisiklott kocsi futóképességét **vasúti arra kiképzett, jogosult** műszaki **dolgozó munkavállaló** köteles megvizsgálni és csak az általa adott engedély alapján szabad **azt** mozgatni.

**522:** 3.7.2.2. A vágányról gépi erővel (pl. daruval) eltávolított, majd ismét a vágányra helyezett kocsikat csak műszaki megvizsgálás után szabad mozgatni.

**523:** 3.7.2.3. Féksarut átugró, de a vágányon maradó kocsit nem kell kisiklottnak minősíteni, azonban meg kell vizsgá**l**atni és csak a **megvizsgálás**at után szabad mozgatni.

A kisiklott kocsi futóképességének vizsgálatánál módosítás, hogy nem a vasúti műszaki dolgozó, hanem arra kiképzett, jogosult műszaki munkavállaló köteles a vizsgálatot végrehajtani és azok mozgatását is csak az ő engedélyével lehet végezni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Ki köteles a kisiklott kocsi futóképességét megvizsgálni és ki által adott engedély alapján szabad azt mozgatni? 3.7.2.

Ki köteles a kisiklott kocsi futóképességét megvizsgálni? 3.7.2.

Kinek az engedélyével szabad a kisiklott kocsit mozgatni? 3.7.2.

## Törött hordrugójú kocsi

**524. 3.7.3.** Törött hordrugójú kocsit csak **a kiszolgáló vasút arra kiképzett, jogosult** műszaki **dolgozójának munkavállaló** engedélyével szabad mozgatni.

Módosítás a törött hordrugójú kocsik mozgatására előírt szabályoknál, hogy az ilyen kocsikat nem a kiszolgáló vasút műszaki dolgozójának engedélyével, hanem arra kiképzett, jogosult műszaki munkavállaló engedélyével szabad mozgatni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Kinek az engedélyével szabad mozgatni a törött hordrugójú kocsit? 3.7.3.

## Sérülési bárcák

**525. 3.7.4.** A tolatás vagy rakodás közben megsérült vasúti járműveket **a vasút dolgozói** arra kiképzett, **jogosult műszaki munkavállalók** sérülési bárcákkal látják el, és ezeket a bárcákat csak **a kiszolgáló vasút dolgozói ezen munkavállalók** távolíthatják el a járművekről.

**526. 3.7.4.1.** A sérülési bárcákat a jármű mindkét oldalán az arra kijelölt helyre ragasztják fel. Üres teherkocsiknál **a bárcákat** a bárcatartóban is elhelyezhetik.

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

**526. 3.7.4.3.** A **sérülési bárcákat mintáit** a 3. sz. melléklet tartalmazza.

## **A bárcák jelentésének ismertetése**

### **M-bárca: (3. melléklet 1. ábra)**

„MEGVIZSGÁLANDÓ – ZU UNTERSUCHEN” felirattal, fehér alapszínű bárca (918-742 sz. Vontatási minta) az üzemképes, de kisebb sérülés vagy idegen alkatrész miatt műhelybe állítandó és megvizsgálandó kocsikra:

**K-bárca: (3. melléklet 2. ábra)**

„ÚJRAMEGRAKÁS TILOS, KIRAKÁS UTÁN A HONOSVASÚTRA—NIGHT WIEDER ZU BELADEN, NACH ENTLADUNG ZUR HEIMAT” feliratú, kék alapszínű bárca (918-742s. Vontatási minta) a futóképes, besorozási- és sebességkorlátozás nélkül továbbítható, nem súlyosan sérült kocsik megjelölésére.

**L-bárca (3. melléklet 3. ábra)**

„SÜLYOSAN SÉRÜLT, ÜRESEN A HONOS VASÚTRA—SCHWERBESCHÄDIGT, LEER ZUR HEIMAT” feliratú, kék alapszínű bárca (918-718sz. Vontatási minta) a súlyosan sérült, de besorozási és (vagy) sebességkorlátozással futóképes kocsik és forgóvázak megjelölésére. Az idegen kocsikkal átadott bárca a felelősség elismerését is jelenti, ezért használatára a MÁV Vezérgazgatósága esetenként ad rendelkezést, illetve engedélyt.

**L-bárca (3. melléklet 4. ábra)**

„SÜLYOSAN SÉRÜLT, ÜRESEN A HONOS VASÚTRA—SCHWERBESCHÄDIGT, LEER ZUR HEIMAT” feliratú, vörös alapszínű bárca (918-718.sz. Vontatási minta) a súlyosan sérült, csak másik kocsira felrakva továbbítható kocsik és forgóvázak megjelölésére. A bárca kiállítására MÁV Vezérgazgatósága ad rendelkezést, illetve engedélyt.

**R1-bárca: (3. melléklet 5. ábra)**

„FÉK HASZNAVEHETETLEN – BREMSE UNBRAUCHBAR” feliratú fehér alapszínű bárca a légfék és a kézifék jelképes ábrájával. (918-731.sz. Vontatási minta) Használatakor – a fékberendezés hibájának megfelelően – a felesleges ábraszelvényt le kell szakítani.

**PPV 15a melléklet szerinti bárca: (3. melléklet 6. ábra)**

„Megvizsgálandó – Zu untersuchen feiratú, fehér alapszínű bárca (918-812 sz. Vontatási minta) a sérült és súlyosan sérült kocsik megjelölésére. A sérülésért való felelősség elismerése a szomszédos vasút által felvett tényálladási jegyzőkönyv aláírásával történik. Belföldön kiállított bárcára ezért a jegyzőkönyv számát nem kell feltüntetni.

**PPV 15. melléklet szerinti bárca (3. melléklet 7. ábra)**

„Sérült – Beschadigt feliratú fehér alapszínű felülnyomású bárca (918-716sz. Vontatási minta) a sérült kocsik megjelölésére. A felirat és a felülnyomás vörös színű. A bárca csak a MÁV-SZD határmenetekben használatos.



### **Ks – bárca: (3. melléklet 8. ábra)**

„ÚJRAMEGRAKÁS TILOS! JAVÍTÁS” feliratú kék alapszínű bárca (918-407sz. Vontatási minta) a futóképes, sebességkorlátozással vagy anélkül vonatba sorozható sérült kocsik megjelölésére és kocsijavító műhelybe vagy járműjavító üzembe történő utalásához. Üres kocsi esetében a megrakás, rakott kocsi esetén a kirakás utáni újramegrakás tilos!

Ugyanezt a bárcaát kell alkalmazni azoknál a javítási kocsiknál is, amelyeket jelzőkocsi-elé, vagy utánfutóként kell besorozni.

Ilyen esetekben a bárca feliratát ki kell egészíteni: „Jelzőkocsi-elé”, illetve „Utánfutó” esetleg „Légfékbe beköthető” szöveggel. Jelzőkocsi-elé sorozására a bárca egyik, utánfutóként történő besorozására a bárca mindkét felső sarkának leszakításával kell felhívni a figyelmet.

### **Js – bárca (3. melléklet 9. ábra)**

„JAVÍTÁS” feliratú, vörös alapszínű bárca, (918-406sz. Vontatási minta) olyan kocsik megjelölésére, amelyek az állomás területét nem hagyhatják el javítás nélkül. A bárcaán fel kell tüntetni, hogy javítás végett a kocsijavító műhelybe, vagy a kijelölt állomási vágányra állítandó. Járműjavító üzembe utalt kocsik megjelölése „JJÜ” felül bélyegzésű bárccal történjen.

### **Ü-bárca: (3. melléklet 10. ábra)**

„ÜZEMVESZÉLYES” feliratú, vörös alapszínű bárca, közepén fehér ponttal (918-406sz. Vontatási minta) olyan kocsik megjelölésére, amelyek fél-reállításakor vagy műhelybe állításakor fokozott óvatossággal kell eljárni és csak lépésben mozgathatók.

### **RSz – bárca (3. melléklet 11. ábra)**

„ÁTRAKÁS, RAKOMÁNYIGAZÍTÁS” feliratú, narancsvörös alapszínű bárca (918-807sz. Vontatási minta) olyan kocsik megjelölésére, amelyeket a Rakodási Szabályoktól való eltérés miatt át kell rakni, vagy rakományigazítás végett ki kell sorozni.

Sérülési bárcák alkalmazásának előírásainál csak aktualizálásra kerültek a szabályok, azaz a tolatás vagy rakodás közben megsérült vasúti járműveket nem a vasút dolgozói, hanem az arra kiképzett, jogosult műszaki munkavállalók láthatják el sérülési bárcákkal, és ezeknek a bárcáknak a járművekről történő eltávolítását is csak ezen munkavállalók végezhetik. Új előírásként került felvételre, hogy a bárcákon közölt parancsokat, mind a rakodást, mind a tolatást végzők kötelesek tudomásul venni, és annak megfelelően eljárni. A bárcák jelentésének ismertetése pótlás nélkül történésre került, pedig az Utasítás 3. sz. melléklete továbbra is csak a bárcákat (azok mintáit) tartalmazza.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Kik jogosultak a tolatás vagy rakodás közben megsérült vasúti járműveket sérülési bárcákkal megbárcázni? 3.7.4.

Kik jogosultak a tolatás vagy rakodás közben megsérült vasúti járműveken lévő sérülési bárcákat eltávolítani? 3.7.4.

Kik és mit kötelesek tenni a bárcákon közölt parancsokkal, esetleges tájékoztatással (pl. a fék hasznavehetetlen)? 3.7.4.

Mit kötelesek tenni a bárcákon közölt parancsokkal, esetleges tájékoztatókkal (pl. a fék hasznavehetetlen) a tolatást végzők? 3.7.4.

Hol található az egyes sérülési bárcák jelentésének ismertetése? 3.7.4.



### 3.8. MÉRLEGELÉS VASÚTI JÁRMŰMÉRLEGEN

#### Általános előírások

**3.8.1.** Vasúti járműmerlegen történő járműmozgatást és a mérlegelést a KSZU-ban kell szabályozni.

527. Vasúti járműmerlegre (továbbiakban: mérleg) az engedélyezettnél nagyobb tengelyterhelésű járművet bocsátani nem szabad. A mérleg teherbíró képességét, továbbá a mérlegen történő közlekedésből kizárt vontatójárműveket a vasútüzem – vezető köteles közölni a dolgozókkal.

A járművek sebessége a vágánymegszakításos mérlegeken legfeljebb 5 km/h, vágánymegszakítás nélküli mérleg aknáján legfeljebb 10 km/h lehet.

A vasúti járművek kizárólag álló helyzetben mérlegelhetők, kivéve, ha a mérleget mozgás közbeni mérlegelésre szerkesztették és hitelesítették.

A mérleg hídon, vagy annak közelében nem szabad a vontatójárműveknek homokolni, üzemanyagot vételezni, salakot leereszteni, vagy olyan tevékenységet folytatni, amely a mérleget elszennyezné.

A mérleg akna és a mérleg ház mellett 3 m távolságon belül semmi sem rakható le, még ideiglenesen sem.

528. Tehermentesítővel ellátott mérlegekre, csak annak tehermentesített helyzetében szabad járművet bocsátani. Vágánymegszakításos mérlegeken egyenletes sebességgel, legfeljebb lépésben szabad áthaladni. Járművet mérlegelés végett csak lassan, lépésnél kisebb sebességgel szabad a mérlegre állítani, valamint mérlegelés után tovább mozgatni.

529. Mérlegjelzővel felszerelt mérlegre járművet csak akkor szabad rátolni, azon, vagy arról tovább mozgatni, ha a jelző a mozgást engedélyező állásban van. Ha a mérlegjelző használhatatlan, csak a mérlegelést végző dolgozó esetről esetre adott engedélyével szabad mozgást végezni.

530. Vágánymegszakításos mérlegen – veszélyelhárítást kivéve – nem szabad féket meghúzni, féksarut alkalmazni, kocsikat alátétfával, alátámasztani és befékezett járművet át bocsátani.

531. Mérlegen végzendő mérlegelésre, a mérleg kezelésére, fenntartására vonatkozó előírásokat a kezelési szabályzatnak kell tartalmaznia. Ezt a mérleg mellett – jól olvashatóan – ki kell függeszteni.

532. A mérlegelésre kirendelt vasúti dolgozó — a vasút és az iparvágány engedélyes közötti ellenkező megállapodás hiányában — csak a mérlegelt súly leolvasását végzi, a mérlegeléssel kapcsolatos kezelési teendőket az iparvágány engedélyes dolgozója köteles végezni.

### **Kocsirakományú- küldemények mérlegelése**

533. A vasút a feladónak a MVÁ I. Rész 28. cikk 1. paragrafusának megfelelően kifejezett kívánságára a küldemény tömegét köteles megállapítani. A vasút a feladó által berakandó küldemények tömeg megállapításának kötelezettsége alól csak meghatározott esetekben (28. cikk 2-3. paragrafus III. KH) mentesül.

A feladó tömeg megállapítási kívánságát azoknál a küldeményeknél is jogosult kifejezni, amelyek mérlegelésére a vasút nem köteles (28. cikk III. KH.) A feladó tömeg megállapítási kívánságának feltüntetésében nem korlátozható. Ha az üzemi lehetőségek megengedik, az ilyen tömeg megállapítási kívánságnak is eleget kell tenni.

Általános elv, hogy a feladó tömeg megállapítási kívánságának a feladási állomáson (a rakodás helyén) kell eleget tenni.

Ha a mérlegelés a feladási állomáson (a rakodás helyén) valamilyen indokolt okból nem végezhető el, a küldeményt az igazgatóság által erre kijelölt útközbe eső állomásra kell utalni mérlegelésre.

### **Mérlegelés vasúti- járműmérlegen**

534. A mérlegelendő kocsiknak a mérleg, illetve a mérőmező mindkét végétől egyenlő távolságra, szabadon és nyugodtan kell állnia. A kocsinak nem szabad más kocsival összekapcsolva lennie és az ütközői nem érintkezhetnek a szomszédos kocsik ütközőivel.

### **Hosszú kocsi mérlegelése- vasúti járműmérlegen**

535. A mérleg híd hosszúságánál nagyobb tengelytávolságú kéttengelyű kocsik mérlegelését úgy kell elvégezni, hogy az egyes tengelyek tömegét egyenként kell megállapítani és az egyes résztömegeket össze kell adni. Ilyen esetben a kocsi mérlegelt tengelyének a mérleg közepén kell állnia. A kéttengelyű kocsik részletekben történő tömeg megállapítását be nem húzott fékkel és csak abban az esetben szabad elvégezni, ha a kocsi-

rakomány bruttó tömegének (rakomány + saját tömeg) fele nem haladja meg a vágányhídmérleg mérőképessége 50 %-át és az áru olyan természetű, hogy a részletekben történő mérlegelés alatt helyzetét nem változtatja.

Ha a továbbítási útvonalon fekvő kijelölt mérlegelő állomáson megfelelő hosszúságú, illetve mérőképességű mérleg rendelkezésre áll és a kocsi, vagy pályatúlterhelés veszélye nem gyanítható, a kocsit tömeg megállapítás végett erre az állomásra kell utalni.

### **Kettőnél több tengelyű és tartálykocsik részletekben történő mérlegelésének tilalma**

536. A kettőnél több tengelyű, valamint általában a tartálykocsikban fuvarozott küldemények tömegét vágányhídmérlegen az egyes tengelyek, illetőleg forgóalvázak mérlegelése útján nem szabad megállapítani.

Az ilyen kocsikat tömeg megállapítás céljából megfelelő mérleggel rendelkező közbenső állomásra — lehetőleg a legközelebbi mérlegelő állomásra — kell utalni. Ha megfelelő vágányhídmérleggel felszerelt állomás az egész fuvarozási útvonalon nincsen, a feladó által kívánt mérlegelést meg kell tagadni és a feladót a tömeg bevallására fel kell hívni.

### **Többrekeszes tartálykocsik mérlegelése**

537. Többrekeszes, különféle folyadékkal megtöltendő tartálykocsit az egyes tartályok megtöltése, illetőleg lefejtése után külön — külön kell mérlegelni.

### **Tömegkiegyenlítés kocsirakományú küldeményeknél**

538. Tömegkiegyenlítést, ha az a vágányhídmérlegen a mérlegeléssel egyidejűleg történik, s ennél fogva tolatásra, vagy hosszabb várakozásra nincs szükség, a mérlegelési eljárás tartozékának kell tekinteni.

A hatályba léptetendő utasításból pótlás nélkül kerültek törlésre a különböző kocsi típusok, különböző típusú mérlegeken történő mérlegelésére és a mérlegen történő tömegkiegyenlítésre vonatkozó előírások, ugyanis

nem elvárás, hogy valamennyi belső vasútüzemi munkavállaló ismerje valamennyi sajátcélú vasúti pályahálózaton előfordulható (azok érdekelt-ségi és tevékenységük folytatásához szükséges) mérleg típusokat, azok kezelésére, használatára esetleges tilalmakra vonatkozó szabályokat. Ennek értelmében a KSZU-ban kell ismertetni, a helyi sajátosságoknak megfelelően alkalmazott Vasúti járműmérleg-et, és ugyan csak ott kell majd szabályozni az azon történő járműmozgatást és a mérlegelés mi-kénti lebonyolítását is.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hol kell szabályozni a vasúti járműmérlegen történő járműmozgatást és a mérlegelést? 3.8.1.

Hol kell szabályozni a vasúti járműmérlegen történő járműmozgatást? 3.8.1.

Hol kell szabályozni a vasúti járműmérlegen történő mérlegelést? 3.8.1.

## **XI.**

### **VÁGÁNYON MUNKÁT VÉGZŐK VÉDELME**

A vágányon munkát végzők védelme szabályozás XI. fejezete által tartalmazott „innen törölt” előírásokat a továbbiakban ezen Utasítás 2.13.2. – 2.13.2.4 pontjai, a „Munkaterület fedezése sajátcélnú vasúti pályahálózaton” szélzetcím alatt tartalmazzák.

## XII.

### 3.9. LASSÚMENETEK, VÁGÁNYZÁRÁSOK JÁRHATALAN- PÁLYARÉSZEK FEDEZÉSE

#### A) 3.9.1. Lassúmenetek

##### Alapszabály- Intézkedési feladatok

**544. 3.9.1.1.** Az iparvágány A sajátcélú vasúti pályahálózat, illetve annak 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. **Az állandó, és ideiglenes lassúmeneteket azonos jelzőeszközökkel kell jelölni. (165-176):**

**545. 3.9.1.1.1.** Az állandó jellegű lassúmenetekről a vasútüzemi **dolgozókat munkavállalókat a KSZU-ban mellett megőrzendő kimutatásban** és a lassúmenet bevezetések Parancskönyvben, az ideiglenes lassúmenetekről Parancskönyvben és a szolgálatra jelentkezéskor kell tájékoztatni. Ha a lassúmenetet olyan vágányon rendelik el, amelyen a **kiszolgáló vonat, menet is közlekedhet, illetve a kiszolgáló vasúti társaság** személyezte is végezhet tolatást, **akkor** erről a kiszolgáló állomást is értesíteni kell a vágány, illetve a szelvénytárszám pontos feltüntetésével, közölve az alkalmazható sebességet is. Az értesítést írásban kell adni. **Az értesítés módját a KSZU-ban és az Üzemviteli Végrehajtási Utasításban kell mindegyikre kiterjedően szabályozni.**

**3.9.1.1.2.** Ha a sajátcélú vasúti pályahálózat használó a saját kocsirakományú küldeményeit a kiszolgáló állomás erre a célra kijelölt vágányán veszi, illetve adja át: az átadó-átvevő vágányokon, a csatlakozó valamint az összekötő vasúti pályán elrendelt állandó, vagy ideiglenes lassúmenetekről a vasútüzem vezetőjét írásban értesíteni kell, aki a 3.9.1.1.1. pontban leírtak szerint értesíti a vasútüzemi munkavállalókat.

**3.9.1.1.3.** A csatlakozó-, összekötő vasúti pályára, illetve a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonat, menet fogadására kijelölt vágányára elrendelt sebességkorlátozás(ok) a Lassúmenet-jelzőkkel megjelölt hosszára (hosszokra) érvényes(ek). **550. Az iparvágányokra kitzűzött Lassan-jel-**



zés — tekintet nélkül a lassan bejárandó vágányrész hosszára. A sajtócélu vasúti pályahálózat egyéb vágányaira elrendelt sebességkorlátozás(ok) a vágány(ok) teljes hosszára érvényes(ek).

**551. 3.9.1.1.4.** Ha az ideiglenes lassúmenetre előre nem látott ok miatt van szükség, az a dolgozó, az a vasútüzemi munkavállaló, aki megállapítja sérült pályarészt fedez fel, a megállapításáról köteles a vasútüzemvezetőnek azonnal jelentést tenni, függetlenül attól, hogy jelzések kitézése a közforgalmú vasút vagy az iparvágány engedélyes a további intézkedések megtétele a pályahálózat működtető vagy a sajtócélu 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 illetve a pályát a forgalomból ki kell zárni, a helyzet tisztázásáig nem szabad rajta vonatot közlekedtetni. A megállapító köteles azonnal arról is gondoskodni, hogy a hiányos pályarészre a vasútüzem-vezető intézkedéséig sérült vágányrészre járművet ne bocsássanak. Ugyanígy köteles eljárni a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalója is.

A vasútüzem-vezető a vett jelentés után azonnal köteles a helyzetet tisztázni, és a pályafelügyeletet ellátót pályamestert a helyzetről értesíteni és a jelzők kitézését kérni. Mind a kizárás tényéről, mind az 5 km/h sebességkorlátozásról a vasútüzemben foglalkoztatott munkavállalókat, szükség esetén a kiszolgáló állomást értesíteni kell.

### Lassúmenet kitézése

546. Az iparvágány vontató-, összekötő-, átadó-átvevő vágányain bevezetett sebességkorlátozást a következők szerint kell jelezni:

a) Lassan bejárandó pályarész jelölése az összekötővágányon:

- ha egy lassan bejárandó pályarész van (64. ábra)
- ha a vágányon egymás után több lassan bejárandó pályarész van (65-68. ábra)

Ha a vágányon egymás után több lassan bejárandó pályarész van, a lassan bejárandó pályarészeket külön-külön kell jelezni (65-67. ábra) mindaddig, amíg az egyiknek a vége és a másiknak az eleje között megvan legalább az általános fékúttávolság: lassúmenet-előjelző elhelyezhető az előző lassan bejárandó pályarészen is, de mindenkor csak annak a lassan bejárandó pályarésznek az eleje jelzője után, úgy hogy a vonalra érvényes általános fékúttávolság meglegyen.

Ha a lassúmenet-előjelzőt a helyi viszonyok miatt nem lehet a lassan bejárandó pályarész eleje jelző előtt általános fékúttávolságban felállítani, erről a személyzetet értesíteni kell (68. ábra). Ilyen esetben a mozdonyvezető már az előjelző előtt köteles megkezdeni a lassítást.

Ha a két lassan bejárandó pályarész között 650 m-nél kisebb a távolság, akkor a teljes szakaszra az alacsonyabb sebességnek megfelelő jelzőeszközt kell kitzüzni:

— ha lassan bejárandó pályarész van az összekötő vágányon a szétágazási váltó előtt 650 m-en belül, de a Tolatási határjelzón kívül (69. ábra);

— ha lassan bejárandó pályarész van az összekötő vágányon a szétágazási váltó előtt 650 m-en belül, és a Tolatási határjelzón belül (70. ábra), ilyen esetekben a mozdonyvezető csak az előjelzón kapott sebességig gyorsíthat fel.

b) Lassan bejárandó pályarész jelölése a vontatóvágányon (71. ábra)

c) Lassan bejárandó pályarész van az iparvágány átadó — átvevő vágányain (4. ábra)

— ha a lassan bejárandó pályarész az összekötő vágány egyenes folytatását képező vágányon van, (72. ábra), ilyen esetben a lassan bejárandó pályarész elejejelzőt a biztonsági határjelzón belül kell alkalmazni:

— ha a lassan bejárandó vágány más, kiszolgáló menet fogadására is alkalmas vágányon van (73-74. ábra);

— lassan bejárandó pályarész van a biztonsági határjelzón belül valamennyi, kiszolgáló menet fogadására alkalmas vágányon (75. ábra)

547. Az iparvágányok rakodóvágányain — ha azokra kiszolgáló menet fogadása nem történik — a lassan bejárandó pályarészeket jelölni nem kell.

548. Ha az összekötővágány rövid, vagy a lassan bejárandó pályarész a vágány elejéhez vagy végéhez olyan közel van, hogy a Lassíts jelést adó előjelző kitzüzéséhez szükséges általános fékúttávolság valamelyik irányból nincs meg: a Lassíts jelést az összekötővágány kiágazási kitérőjén kívül, illetve a másik irányból az összekötővágány végén, az első váltón kívül kell elhelyezni. Az érdekelteket ilyenkor a Lassíts jelző és a Lassan jelző közötti tényleges távolságról is értesíteni kell.

549. A Lassíts és a Lassan jelzőket a menetirányt tekintve a vágány jobb oldalán kell kitzüzni.

Az alfejezet címből azért került törlésre a járhatatlan pályarészek fedezése szövegrész, mert, az Utasítás 2.12. pontja tartalmazza az arra vonatkozó előírást, így továbbiakban itt az Utasítás csak a LASSÚMENETEK, VÁGÁNYZÁRÁSOK előírásait tartalmazza.

A szükségtelenné vált „Az állandó, és az ideiglenes lassúmeneteket azonos jelzőeszközökkel kell jelölni” mondat törlésre került, ugyanis a 2. fejezet már tartalmazza mind az állandó, mind az ideiglenes Lassúmenetek megjelölésére vonatkozó szabályokat.

Felvételre került, hogy ha a lassúmenetet olyan vágányon rendelik el, amelyen a kiszolgáló vonat, menet is közlekedhet, illetve a kiszolgáló vasúti társaság személyzete is végezhet tolatást, akkor a kiszolgáló állomás értesítési módját a KSZU-ban és az Üzemviteli Végrehajtási Utasításban kell mindenre kiterjedően szabályozni. Az is szabályozásra került, hogy ha a sajátcélú vasúti pályahálózat használó a saját kocsirakományú küldeményeit a kiszolgáló állomáson az erre a célra kijelölt vágányon adja át, akkor az átadó-átvevő vágányokon, a csatlakozó valamint az összekötő vasúti pályán elrendelt állandó, vagy ideiglenes lassúmenetekről a kiszolgáló állomásnak kell a vasútüzem vezetőjét írásban értesíteni, akinek majd értesítenie kell a „többi” munkavállalót. Az Utasítás azon előírását is, aktualizálta, hogy a csatlakozó-, összekötő vasúti pályára, illetve a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonat, menet fogadására kijelölt vágányára elrendelt sebességkorlátozás(ok) a Lassúmenet-jelzőkkel megjelölt hosszra (hosszokra) érvényesek.

Új előírásként került felvételre, hogy ha a sérült pályarész felfedezője tud dönteni a járhatóság felett, akkor azon legfeljebb 5 km/h sebesség alkalmazható mindaddig, amíg a pályafelügyeletet ellátó szakember ettől magasabb sebességet nem engedélyez. Abban az esetben, ha a felfedező dolgozó nem tud a járhatóság felett dönteni, akkor a vágányt illetve a pályát a forgalomból ki kell zárni, a helyzet tisztázásáig nem szabad rajta vonatot közlekedtetni.

A kitűzéseket mintázó ábrák az Utasításból teljeskörűen törölve lettek, mivel az Utasítás 2.11.6. pontja hivatkozik, hogy a MÁV Zrt F.1. sz. Jelzési Utasítás tartalmazza azokat.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hol és mit kell szabályozni, ha a lassúmenetet olyan vágányon rendelik el, amelyen a kiszolgáló vonat, menet is közlekedhet, illetve a kiszolgáló vasúti társaság személyzete is végezhet tolatást? 3.9.1.

Milyen hosszban érvényes a sebességkorlátozás, ha a csatlakozó-, összekötő vasúti pályára, illetve a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgáló vonat, menet fogadására kijelölt vágányára elrendelt részén található? 3.9.1.

Milyen hosszban érvényes a sajátcélú vasúti pályahálózat egyéb vágányaira elrendelt sebességkorlátozás? 3.9.1.

Milyen sebességet lehet alkalmazni, ha a vágány vagy pályarész a sérülés ellenére még járható? 3.9.1.

Mi a teendő, ha a felfedező nem tud a járhatóság felett dönten? 3.9.1.

### 3.9.2. Vágányzárak

#### **Vágányzár fogalma- Alapszabály**

~~552: 3.9.2.1. Vágányzárásnak nevezzük az iparvágány valamely vágányának (vágányrésznek) a forgalomból előre látott vagy előre nem látott munka elvégzése miatt szükségessé váló kizárását. Pl.: pálya – vagy berendezés építés, javítás, átalakítás, bontás stb. Ennek megfelelően a vágányzárás előre látott vagy előre nem látott. Előre látott ok: előre megtervezhető munkák végrehajtása. Előre nem látott vágányzárás akkor válik szükségessé, ha valamely vágány vagy vágányrész baleset, rendkívüli esemény stb. folytán hirtelen válik járhatatlanná.~~

Elzárt vágányon vagy vágányrészen vasúti járműmozgást végezni nem szabad.

A szélzetcímből a vágányzár fogalma és a hozzá kapcsolódó előírások törlésre kerültek. Az új szélzetcím és a hozzá tartozó előírás is csak a vágányzárakra vonatkozó alapszabályt tartalmazza. A vágányzár fogalom itt azért került törlésre, mert az alapfogalmak között az 1.2.54. pontban már meghatározásra került.

#### ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen vasúti járműmozgás végezhető az elzárt vágányon vagy vágányrészen? 3.9.2.

### Előre látott vágányzár

**3.9.2.2.** ~~Előre látott ok: előre megtervezhető munkák végrehajtása. Ha a sajátcélú vasúti pályahálózaton szükségessé váló munka elvégzése csak vágányzár keretében valósítható meg, akkor azt kellő időben tervezni kell.~~

A régi 552. pont a vágányzárat előre látott okként határozta meg. Az új szabályozás kimondja, hogy a sajátcélú vasúti pályahálózaton szükségessé váló munka elvégzése csak vágányzár keretében valósítható meg, ha viszont így végezhető, akkor azt kellő időben tervezni kell.

### ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi a teendő, ha a sajátcélú vasúti pályahálózaton szükségessé váló munka elvégzése csak vágányzár keretében valósítható meg? 3.9.2.2.

### Előre nem látott vágányzár

**3.9.2.3.** Ha a vágányzárra előre nem látott ok miatt van szükség, az a vasútüzemi munkavállaló, aki azt megállapítja, köteles a vasútüzem-vezetőnek 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.

A vasútüzem-vezető az előre nem látott ok miatt szükségessé váló vágányzárról kapott jelentés után azonnal köteles a helyzetet tisztázni, és annak megfelelően intézkedni.

Az előre nem látott vágányzárra előírt új szabályozás, hogyha a vágányzárra előre nem látott ok miatt van szükség, akkor az a vasútüzemi munkavállaló, aki azt megállapítja, köteles a vasútüzem-vezetőnek azonnal jelentést tenni, függetlenül attól, hogy a további intézkedések megtétele kinek a feladata (pályafelügyeletet ellátó szervezet vagy a sajátcélú vas-

úti pályahálózat használó kötelessége). A megállapítást végző munkavállalónak a vasútüzem-vezetőnek adott jelentésén túl, arról is gondoskodnia kell, hogy a járhatatlan vágányra, vágányrészre járművet ne bocsássonak. A jelentést követően azonban az értesített vasútüzem-vezetőnek kell a helyzetet tisztázni és a helyzetnek megfelelően intézkedni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Kit és mikor köteles a vasútüzemi munkavállaló értesíteni, ha a vágányzárra előre nem látott ok miatt van szükség? 3.9.2.3.

Miről köteles a vasútüzem-vezető értesítésén túl gondoskodni az előre nem látott vágányzár szükségességét megállapító munkavállaló? 3.9.2.3.

Milyen intézkedést köteles tenni a vasútüzem-vezető az előre nem látott ok miatt szükségessé váló vágányzárról kapott jelentés után? 3.9.2.3.

### **Értesítési kötelezettség**

**3.9.2.4.** 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 használót kellő időben értesíteni köteles.

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

**3.9.2.4.1.** Ha a vágányzár a sajátcélú vasúti pályahálózat használó olyan vágányán kerül sor, ahol a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalói is tolathatnak, illetve a kiszolgálás közben érintettek, akkor a vágányzárról a vasútüzem-vezető vagy megbízottja a kiszolgáló állomást köteles írásban értesíteni.

**3.9.2.4.2.** 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 át, illetve adja át.

**3.9.2.4.3.** A sajtócélu vasúti pályahálózat, illetve a csatlakozó-, összekötő vasúti pálya pályafelügyeletét ellátó szervezet, a sajtócélu vasúti pályahálózat használó vasútüzem vezetője, valamint a kiszolgáló állomás közötti, egymásnak szóló értesítéseket írásban kell adni. Az értesítésben közölni kell, hogy hol, mely pályán (vágányokon, vágányrészen), mi okból, mikortól meddig (év, hónap, nap, óra, perc) zárják el a pályát, és értesíteni kell a vágányzár miatt szükségessé váló különleges intézkedésekről 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 élıszóval 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.

A vágányzárról szóló értesítési kötelezettségekre az Utasítás teljesen új szabályozást alkalmaz, melyek a következők:

- Ha a csatlakozó- vagy összekötő vasúti pályán olyan vágányzárra kerül sor, amely lehetetlenné teszi a sajtócélu vasúti pályahálózat kiszolgálását, akkor a sajtócélu vasúti pályahálózat felügyeletét ellátó szervezet erről a sajtócélu vasúti pályahálózat használót kellő időben értesíteni köteles. Az értesítési kötelezettség a vágányzárról akkor is fennáll, ha az átadó vagy átvevő vágány az állomás területén van.
- Ha a vágányzár a sajtócélu vasúti pályahálózat használó olyan vágányán kerül sor, ahol a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalói is tolathatnak, vagy a tolatáskor érintik, akkor a vasútüzem-vezető, vagy megbízottja a kiszolgáló állomást írásban köteles értesíteni.
- Ha a sajtócélu vasúti pályahálózat bármely olyan vágányán van vágányzár, amelyen csak vasútüzemi munkavállalók végeznek tolatást, akkor vasútüzemi munkavállalókat Parancskönyv útján kell értesíteni, ez igaz akkor is, ha a sajtócélu vasúti pályahálózat használó a saját kocsirakományú küldeményeit a kiszolgáló állomáson veszi át, illetve adja át.
- A sajtócélu vasúti pályahálózat, illetve a csatlakozó-, összekötő vasúti pálya pályafelügyeletét ellátó szervezet, a sajtócélu vasúti pályahálózat használó vasútüzem vezetője, valamint a kiszolgáló állomás közötti, egymásnak szóló értesítéseket írásban kell adni. Az értesítésben kö-

zölni kell, hogy hol, mely pályán (vágányokon, vágányrészen), mi okból, mikortól meddig (év, hónap, nap, óra, perc) zárják el a pályát, és értesíteni kell egymást a vágányzár miatt szükségessé váló különleges intézkedésekről is. Továbbá az értesítés vételéről írásbeli nyugtázást kell kérni és adni.

- Az előre látott vágányzárat mindaddig nem szabad megkezdeni míg az írásbeli nyugtázás be nem érkezik.
- A vasútüzem-vezető, vagy megbízottja a munkavállalókat Parancskönyvben és a munka megkezdése előtt élőszóval is köteles a vágányzárról értesíteni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Ki és mikor kell értesíteni, ha a vágányzárú olyan vágányon kerül sor (pl. csatlakozó- vagy összekötő vasúti pálya) amely lehetetlenné teszi a sajátcélú vasúti pályahálózat kiszolgálását? 3.9.2.4.

Ki és kit köteles értesíteni, ha a vágányzárú a sajátcélú vasúti pályahálózat használó olyan vágányán kerül sor, ahol a kiszolgáló vasúti társaság munkavállalói is tolathatnak, illetve a kiszolgálás közben érinthetik? 3.9.2.4.

Ki és milyen módon köteles értesíteni az érdekelteket, ha a sajátcélú vasúti pályahálózat bármely olyan vágányán van vágányzár, amelyen csak vasútüzemi munkavállalók végeznek tolatást? 3.9.2.4.

Ki és milyen módon köteles értesíteni az érdekelteket, ha a sajátcélú vasúti pályahálózat bármely olyan vágányán van vágányzár, amelyen csak vasútüzemi munkavállalók végeznek tolatást, de a sajátcélú vasúti pályahálózat használó a saját kocsirakományú küldeményeit a kiszolgáló állomáson veszi át, illetve adja át? 3.9.2.4.

Hogyan kell a sajátcélú vasúti pályahálózat, illetve a csatlakozó-, összekötő vasúti pálya pályafelügyeletét ellátó szervezet, a sajátcélú vasúti pályahálózat használó vasútüzem vezetője, valamint a kiszolgáló állomás közötti, egymásnak szóló értesítéseket adni? 3.9.2.4.

Mit kell a sajátcélú vasúti pályahálózat, illetve a csatlakozó-, összekötő vasúti pálya pályafelügyeletét ellátó szervezet, a sajátcélú vasúti pályahálózat használó vasútüzem vezetője, valamint a kiszolgáló állomás közötti, egymásnak szóló írásbeli értesítésben közölni? 3.9.2.4.

Milyen módon kell a vasútüzem-vezető, vagy megbízottjának a munkavállalókat a vágányzárról értesíteni? 3.9.2.4.

Meddig nem szabad az előre látott vágányzárt megkezdeni? 3.9.2.4.



## Az elzárt pálya fedezése

**553. 3.9.2.5.** Ha a vágányzár az ~~iparvágány~~ összekötő-, ~~vontatóvágány~~ ~~nyán csatlakozó vasúti pályán van, és a munkavégzés változó munkahelyen történik,~~ 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. ~~úgy, hogy az állomási tolatási mozgásokat a jelző ne akadályozza.~~ Az összekötő ~~vágány~~ -, vagy a csatlakozó vasúti pálya túlsó végén a „Megállj-jelző”-t ~~az~~ ~~iparvágány~~-a sajátcélú vasúti pályahálózat ~~első~~ ~~szétágazási (kiágazási) váltója előtt~~ ~~után~~ kell kitűzni úgy, hogy a belső tolatási mozgásokat a jelző ~~lehetőleg~~ ne akadályozza.

~~Ha a vágányzárát járhatatlan rész miatt rendelték el, a járhatatlan pályarészt külön is fedezni kell.~~

**554.** Ha a vágányzárat ~~az~~ ~~iparvágány~~ a sajátcélú vasúti pályahálózat valamelyik vágányára rendelték el, a „Megállj-jelző”-t a vágány mindkét végén, a két sínszál közé, a biztonsági határjelzővel egyvonalban kell kitűzni. ~~Helyenkor a Megállj-jelző előjelzőjét kitűzni nem kell.~~

**555.** ~~Az~~ ~~iparvágány~~-a sajátcélú vasúti pályahálózat rakodóvágányán vasúti járműmérleg, vagy más rakodóberendezés javítása, átalakítása miatt szükséges vágányzár elrendelése: a „Megállj-jelző”-t a fedezendő pont előtt mindkét irány felől 50 méter távolságra kell elhelyezni. Szükség esetén talpfa torlaszt is alkalmazni kell. A „Megállj jelző”-t a két sínszál közé kell kitűzni.

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

Az elzárt pálya fedezése módosításra és pontosításra került. Módosítás, hogy ha a vágányzár nem a vontatóvágányon, hanem a csatlakozó vasúti pályán van, továbbá a munkavégzés nem változó munkahelyen történik, akkor a fedezést a kiszolgáló állomás felől 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. További pontosítás, hogy az összekötő-, vagy a csatlakozó vasúti pályán fedezendő vágányzár esetén a sajátcélú vasúti pályahálózat felőli végén a „Megállj-jelző”-t nem az ~~iparvágány~~ első szétágazási (kiágazási) váltója előtt, hanem a sajátcélú vasúti pályahálózat első szétágazási (kiágazási) váltója után kell kitűzni úgy, hogy a belső tolatási mozgásokat a jelző lehetőleg ne akadályozza. Törlésre került, hogy a jelzőket úgy kell kitűzni, hogy azok az állomási tolatási mozgásokat ne akadályozzák.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan kell a vágányzárt az összekötő-, csatlakozó vasúti pályán fedezni? 3.9.2.5.

Hogyan kell fedezést végrehajtani az összekötő-, vagy a csatlakozó vasúti pályára túlsó végén? 3.9.2.5.

### A vágányzár megkezdése, megszüntetése

**557- 3.9.2.6.** Előre látott vágányzárást elrendelni és megszüntetni, előre nem látott vágányzárást pedig megszüntetni mindenkor ~~a közforgalmú vasút, a sajátcélú vasúti pályahálózat, az összekötő-, csatlakozó vasúti pálya pályafelügyeletét ellátó szervezet, illetve az iparvágány-engedélyes a sajátcélú vasúti pályahálózat használó~~ vasútüzem-vezetője jogosult és köteles is, aszerint, hogy ~~a vágányzárással az érdekelt vágány pálya fenntartása a közforgalmú vasút vagy pedig az iparvágány-engedélyes kötelessége melyik fél tulajdonában van. Előre nem látott vágányzárással az illetékes szerv által teendő utasításbeli intézkedések végrehajtásáig is az a dolgozó köteles a vágányzárást igénylő hiányosság felfedezésekor azonnal intézkedni, aki azt elsőnek vette észre.~~

Ha a vágányzár elrendelése ~~alkalmával~~ során meghatározták a befejezés időpontját is, a vágányzár megszüntetésére ez az időpont a mértékadó. Ha a meghatározott időpontban a vágányzár még nem lehet megszüntetni, akkor a vágányzár vezető kezdeményező (a közforgalmú vasút pályafelügyelet ellátó szervezet, illetve a vasútüzem-vezető) a megszüntetés tervezett időpontja előtt köteles mindazokat értesíteni a vágányzár meghosszabbításáról, akiket az elrendelésről értesítenie kellett.

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

Valamennyi vágányzár tényleges befejezéséről a vágányzár elrendelő ~~szerv (a pályafelügyelet ellátó szervezet, illetve a vasútüzem-vezető)~~ értesíteni köteles azokat, akiket a vágányzár elrendeléséről értesítenie kellett.

A vasútüzem-vezető vágányzár megkezdésekor és befejezésekor köteles a helyszínen tartózkodni ~~és ha a vágányzárást ő rendelte az elrendelt intézkedések végrehajtását biztosítani kell.~~

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

A vágányzár megkezdésénél, megszüntetésénél előírt szabályozásánál módosítás történt. Módosítás, hogy ki jogosult az előre látott vágányzárt elrendelni és megszüntetni, valamint az előre nem látott vágányzárt megszüntetni. Az előre látott vágányzárt elrendelni és megszüntetni, illetve az előre nem látott vágányzárt megszüntetni nem a közforgalmú vasút jogosult, hanem a sajátcélú vasúti pályahálózat, az összekötő-, csatlakozó vasúti pálya pályafelügyeletét ellátó szervezet, illetve a sajátcélú vasúti pályahálózat használó vasútüzem-vezetője jogosult és köteles, attól függően, hogy az érdekelt pálya melyik fél tulajdonában van. További módosítás, hogy a vágányzár tényleges befejezéséről a vágányzárat nem az elrendelő szerv, hanem az elrendelő (a pályafelügyelet ellátó szervezet, illetve a vasútüzem-vezető) köteles értesíteni azokat, akiket a vágányzárás elrendeléséről értesítenie kellett. Ebben a pontban törlésre került, hogy az előre nem látott vágányzárásra az illetékes szerv által teendő utasításbeli intézkedések végrehajtásáig elsőnek vette észre, mert a 3.9.2.3. (előre nem látott vágányzár) pontban van erre vonatkozó szabályozás.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Ki jogosult az előre látott vágányzárást elrendelni és megszüntetni?  
3.9.2.6.

Kijogosult az előre nem látott vágányzárást megszüntetni? 3.9.2.6.

### **~~G) Járhatatlan (elzárt) pályarész fedezése~~**

Járhatatlan (elzárt) pályarész fedezése az 558.–563. pontban előírtak nem teljes körűen kerültek törlésre, hanem csak áthelyezve és aktualizálva lettek a 2.12.1.1–2.12.3.1.pontokba.

## XIII.

### 3.10. FELSŐVEZETÉKES VILLAMOS VONTATÁSÚ IPARVÁGÁNYRA SAJÁTCELÚ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATRA VONATKOZÓ KÜLÖNLEGES RENDELKEZÉSEK

**3.10.1.** A felsővezetékű villamos vontatású sajátcélt vasúti pályahálózaton az E.101. sz. Általános utasítás a normálnyomtávú villamosított vasútvonalak üzemére előírásait kell alkalmazni.

#### A) Általános előírások

##### Alapszabályok

564. Az iparvágány vágányai felett kiépített villamos felsővezetékét a kiszolgáló állomás felsővezeték-rendszerétől mindkét állásában lelakatható szakaszkapcsolóval kell elválasztani. Kivétel ez alól az állomási vágányokból rendelkezésre bocsátott iparvágány.

565. Az iparvágány felsővezetékének feszültség alá történő helyezésénél, illetve kikapcsolásánál a vasútüzem-vezető, vagy ahol nincs, az iparvágány engedélyes írásban megbízott dolgozója köteles jelen lenni. A szakaszkapcsolót mind be-, mind kikapcsolt állapotban a kiszolgáló vasútállomás, valamint az iparvágány engedélyes megbízottja külön-külön köteles lakattal lezárni, a lakatok kulcsait őrizetükben tartani. Az állomási vágányból kialakított iparvágány esetében a feszültségmentes állapotért a felelősséget a vasút magára vállalhatja.

566. A villamosított vonalakon szolgálatot csak olyan dolgozó láthat el – még ideiglenesen is –, aki munkába állítása előtt ezen utasítás előírásából és a kiszolgáló vasút vonatkozó utasításából érvényes vizsgát tett. A villamos áramütéses balesetet szenvedett sérültek biztonságos ellátása érdekében az előírt mentőtáskát kell készletben tartani.

567. A felsővezeteki berendezéseket üzemszerűen feszültség alatt állónak kell tekinteni és ebből adódóan azok veszélyesek. Veszélyesek a felsővezeték esetleg leszakadt, lelógó végei, valamint a kikapcsolt, de nem földelt szakaszai is.

### **A sínhálózat megbontása**

568. A sínhálózat megbontása, a sínszálakhoz kapcsolódó üzemi és érintésvédelmi földelővezetékek szakszerűtlen megszakítása, eltávolítása vagy kivitelezése nemcsak az üzemi áram visszavezetésében okoz zavart, hanem egyúttal életveszélyes állapotot is teremt.

Sínszálak, illetve az üzemi és érintésvédelmi földelések folytonosságát csak kiképzett, a kiszolgáló vasút dolgozója szakíthatja meg. A véletlen megszakításokat azonnal jelenteni kell a kiszolgáló vasútállomásnak.

### **Felsővezetéki tartóoszlopok és berendezések védelme**

569. A villamos felsővezetéki berendezések tartóoszlopainak környezetét minden esetben szabadon kell tartani. Ezekről mért 1 méter távolságon belül homokot, kavicsot, földet vagy egyéb anyagot elhelyezni nem szabad. Az erre vonatkozó rendelkezés betartását az illetékes pályafenntartás, illetve állomási szolgálati főnök és helyettese is köteles ellenőrizni.

### **Járművek tetején végzett munkák**

570. Felsővezetékekkel ellátott pályaszakaszon a vontató és vontatott járművek tetejére, továbbá a rakományokra – amennyiben ennek során az üzemszerűen feszültség alatt álló felsővezetéki berendezés a megközelítési távolságnál 2 méternél – kisebb mértékben megközelítésre kerülne, – felmenni szigorúan tilos.

Amennyiben ez üzemszerű ténykedés folytatásához szükséges, csak szabályos feszültségmentesítés után szabad felmenni.

### **Locsolás**

571. A feszültség alatt álló felsővezetéki berendezések közelében vízsugárral locsolni csak úgy szabad, ha megfelelő óvintézkedéssel biztosított az, hogy a kötött vízsugár 2 méternél jobban nem közelíti meg még véletlenszerűen sem az üzemszerűen feszültség alatt álló felsővezetéki berendezést. Ha ez bármely okból nem tartható be, akkor a felsővezetéki berendezést előzetesen feszültségmentesíteni kell.

Mezőgazdasági öntözőberendezések vízugarának földterési terület-határa (folt) a kiszolgáló vasút kisajátítási határán belülrre, illetve a feszültség alatt álló felsővezeteki berendezés üzemszerűen feszültség alatt álló pontjának függőleges síkjától mért 5 méteres sávon belülrre nem kerülhet.

**Berendezés, építmény-  
létesítése a felsővezeték-  
közelében**

572. Minden felsővezeteki berendezés közelében elhelyezkedő állvány, híd, építmény, gép stb. létesítése, illetve még ideiglenes használatuk esetén is biztosítani kell, hogy azok vagy azokon munkát végző dolgozók és az általuk használt eszközök a felsővezeteki berendezés üzemszerűen feszültség alatt álló részét még véletlenszerűen sem közelítsék meg 2 méternél kisebb távolságra.

Amennyiben ez nem biztosítható, megérintést akadályozó védőberendezést (háló, kerítés, korlát, védőlemez stb.) kell létesíteni és a megközelítés veszélyességére utaló feliratot kell alkalmazni.

A védőberendezések karbantartásáról a védőberendezéseket hordozó létesítmény üzemeltetője tartozik gondoskodni.

**B) Egyéb munkavégzésre vonatkozó rendelkezések**

**A munkavégzési szándék-  
bejelentése, a munka feltét-  
eleinek megteremtése**

573. Villamosított vonalon végzett munkák esetén a munkát végző, továbbiakban kivitelező, a munka megkezdése előtt köteles e szándékát a területileg illetékes igazgatóságnak időben írásban bejelenteni.

A kivitelezőnek az elvégzendő munkák vezetésére ki kell jelölnie egy munkavezetőt, akinek a nevét a munka megkezdése előtt az illetékes vasúti szolgálati főnökséggel írásban közölni kell. A munkavezető tartozik a munkafolyamat irányításán túl a kivitelezőre háruló biztonsági óvintézkedések megtételéről gondoskodni.

- a) A területileg és a munkában illetékes vasúti szolgálati főnökség tartozik írásban figyelmeztetni a kivitelezőt a felsővezeteki berendezések veszélyességére és a köteles a vonatkozó utasításokat írásban közölni.
- b) Az illetékes vasúti szolgálati főnöksége a kivitelező jogosított képviselőjétől írásbeli nyilatkozatot köteles beszerezni, amelyben az el-

ismeri, hogy a vonatkozó utasítások ismeretével rendelkezik, és azt dolgozóival betartatja:

- e) Az ily módon előkészített munkában foglalkoztatott dolgozókat saját vállalatuk köteles a vonatkozó vasúti utasításokból is kioktatni és biztosítani azt, hogy ezeket a dolgozók be is tartsák. Nem kioktatott dolgozókat a munkán foglalkoztatni tilos.

### **Munkavégzés a közlekedő vonatok közelében**

574. A munkavégzés során, üzemszerűen feszültség alatt álló felsővezetési berendezés a megközelítési távolságnál (2 méternél) kisebb távolságra még véletlenszerűen sem közelelhető meg:

Villamos szakközeget akkor kell kérni, ha a munkavégzés nem vasúti kocsirakodására irányul.

575. A villamos üzemi szakközeg köteles meghatározni a biztonságos munkavégzés feltételeit. A feltételek megteremtését, illetve a vasút által megteendő intézkedéseket a munka vezetője szóban, illetve írásban tartozik bejelenteni a területileg illetékes vasúti szolgálati főnökség jogosított képviselőjének. Ha az illetékes vasúti szolgálati főnökség ezután sem biztosítja azokat a feltételeket, amelyek mellett a munkavégzés során a vonatkozó utasítások betarthatók, a kivitelező munkavezetője köteles a munkát azonnal beszüntetni.

576. Ha a kivitelező munkavezetőjének személye, illetve érvényben lévő munkaengedély esetén a munkaengedélyt kiállító felsővezetékész szakközeg személye megváltozik, azt a munkaengedélyben írásban rögzítve az érintettek tudomására kell hozni.

577. Ha a kivitelező a munkavégzésre előírtakat nem tartja be, ennek mindennemű következménye a kivitelezőt terheli. A munkával kapcsolatos vasútüzemi intézkedéseket, továbbá a reá háruló biztonsági intézkedéseket megtenni, elrendelni és végrehajtani köteles. A szakközeg nem köteles figyelőőri teendőket ellátni.

578. A felsővezetékész szakközeg a felsővezetékész berendezéseken végzett vagy az azokkal kapcsolatos munkafolyamatok szakszerűségére, illetve általános érvénnyel az utasítások betartására vonatkozó rendelkezéseit a kivitelező köteles elfogadni és ennek megfelelően ténykedni. Amennyiben a kivitelező e rendelkezéseknek nem tesz eleget és ezzel

személy-, üzem- és vagyonbiztonságot veszélyeztet, a villamos üzemi szakközegnek jogában áll a munkálatok folytatását azonnal beszüntetni.

579. A munkavégzés során a munkavezető köteles folyamatosan a munkaterületen tartózkodni és a munkaengedélyt magánál tartani, amelyet ellenőrzés során bármikor be kell tudnia mutatni. A munka csak a munkaengedély folyamatos birtoklása mellett végezhető.

580. A munka befejezésének a tényét a munkavezető köteles a villamos üzemi szakközeggel közölni és ezt a munkaengedély mindkét példányán aláírásával elismerni. Ezzel egyben felelősséget vállal arra, hogy dolgozó a munkaterületről eltávoztak, a felsővezetéki berendezést feszültség alatt állónak tekintik, a feszültség alá helyezésnek részéről akadálya nincs.

#### **Munkavégzés felsővezetéki berendezésen, illetve annak közelében**

581. A vasút fokozottan veszélyes üzem, ezért a közelében végzett munka folyamán fokozott gondossággal kell eljárni.

A munkaterületet egyértelműen körül kell határolni. Munkát végezni, illetve ott tartózkodni csak ezen belül lehet. A kivitelező részéről a munkaterület megközelítése és az onnan való eltávozás kizárólag az illetékes vasúti szolgálati főnökség által megadott útvonalon és módon történhet úgy, hogy ezzel nem veszélyeztethető a vasútüzem és saját biztonsága. Ha más módon nem biztosítható a közlekedő vonatok megközelítésének kitérítése, a kivitelező köteles kellő számú figyelőrt kijelölni, akik tartoznak időben figyelmeztetni munkát végző társaikat a közeledő vonatra.

### **G) Vasúti kocsik megrakása**

#### **A rakodás szabályozása**

582. A felsővezetékkel ellátott vonalakra rendelt, vagy azokon átmenő mindennemű küldemény rakodásakor, a rendkívüli veszélyre való tekintettel biztosítani kell a rakodási szelvény előírt méretét, a villamos berendezések épsége, üzembiztonságának védelme és a rakományok kigyulladásának megelőzése érdekében.

A rakodási szelvény betartását az illetékeseknek a vonatkozó utasítások előírásainak megfelelően rendszeresen ellenőrizni kell.



### **A rakodási engedély-kiadásának feltételei**

583. Minden olyan esetben, amikor a dolgozó rakodás közben testével, esetleg a rakodásra kerülő anyaggal, illetőleg kötöző, rakodási-segéd-eszközökkel vagy rakodógéppel a felsővezetéki berendezés üzemszerűen feszültség alatt álló részeit közvetlenül vagy közvetve veszélyesen, megközelítheti, az állomás a rakodásra csak abban az esetben adhat engedélyt, ha a rakodással érintett területen lévő felsővezetéki berendezéseket feszültségmentesítette.

Az üzemszerűen feszültség alatt álló felsővezetéki berendezés veszélymentesen legfeljebb 2 méterre közelíthető meg. A veszélyesség megítélésénél azonban figyelembe kell venni a rakodóvágány melletti vágányon áthaladó villamos mozdonyok 2100 mm széles feszültség alatt álló áramszedőjét is.

Ilyen esetben a 2 méter távolságot 1,2 méterrel meg kell növelni.

A feszültségmentesített felsővezetéki berendezés közelében végzett rakodási munkákat úgy kell szabályozni, hogy a rakodógép (pl. gémje) a vezetékét 1 méternél jobban ne közelítse meg, a felsővezetéki berendezésben kárt ne okozzon.

### **A rakodási engedély-kiadása**

584. Rakodási engedély kiadására az jogosult, akit az állomásfőnök az „Állomási Végrehajtási Utasítás”-ban erre kijelölt, meghatalmazott.

A rakodási engedélyt 2 példányban, indigó átnyomással kell kiállítani. Az eredeti példányt a rakodó félnek kell átadni.

Az előbbieken foglalt esetekben a rakodási engedély akkor adható ki, ha a rakodó fél a „Nyilatkozat”-ot is aláírta.

Rakodógép használata esetén az állomás akkor adhat ki rakodási engedélyt, ha az engedélykérő a „Felelősségvállalási nyilatkozat”-ot aláírta. A rakodás feltétele, hogy a rakodó fél rakodógépe rendelkezzen az illetékes igazgatóság üzemeltetési engedélyével.

A rendszeres gépi rakodást végző fuvaroztató felek visszavonásig érvényes nyilatkozatot adhatnak.

A rakodás befejezésekor vagy a rakodás megszakításakor a rakodási engedélyt a rakodó fél köteles kiállítójának visszaszolgáltatni.

### **A rakodási engedély kiadása**

585. A kiadott rakodási engedély sorszámát és az engedélyben foglalt idő- adatokat „Villamos üzemi napló”-ba az illetékes vasúti dolgozó előjegyzi.

A raktárnoki teendőket ellátó vasúti dolgozó köteles meggyőződni arról, hogy a rakodó félnek van-e érvényes rakodási engedélye. Szükség esetén köteles a felet megfelelően tájékoztatni a rakodás feltételeiről a rakodási engedély megszerzésének módjáról.

Rakodási engedély-visszaadás és a rakodás megszakításáról, illetve annak végleges befejezéséről történt személyes meggyőződés előtt az érintett vezetékszakaszt feszültség alá helyezni nem szabad

Rendkívüli esetben, ha üzemi okból rakodás közben szükségszerűvé válik a rakodás területén a nagyfeszültségű villamosvezeték feszültség alá helyezése, erről előzetesen a rakodó felet kimutathatóan értesíteni kell.

### **Rakodóterületen elhelyezett, a baleset megelőzését, tájékoztatást szolgáló táblák és hirdetémények**

586. A villamos felsővezetékkel ellátott vonalak állomásain, iparvágánya in rendszeresen vagy esetenként használt olyan rakodóhelyeken, ahol a nagyfeszültségű villamosvezeték (felsővezeték, vagy megkerülő, illetve tápvezeték) húzódik, figyelmeztető feliratot kell minden irányból jól olvashatóan, tartósan rögzítve elhelyezni:

A feliratokat az MSZ 453 sz. szabványnak megfelelően 50x40 cm nagyságú táblákra kell készíteni. A feliratok helyének kijelöléséről, azok karbantartásáról és olvasható állapotban való tartásáról a vasútüzem-vezető, elhelyezésükről a villamos vonalfőnökségek kötelesek gondoskodni.

A rakodási engedély kiadására jogosult dolgozók névsorát az engedélyek kiadásának helyén (helyiségben) a vasút kifüggeszti.

A rakodási engedélyt kiadó dolgozó jogosult és egyben köteles az engedély kiadásával összefüggő és szükséges intézkedéseket megtenni:

### **Rakományok földelése**

587. Nyitott kocsiba rakott 6 méternél hosszabb és a vasúti kocsi rakfelülete felett 2,5 méternél magasabbra nyúló, fémkatrésszel bíró küldeményt, valamint olyan járműveket, amelyeknek személyi kísérője van, a

vasúti kocsik vasvázával legalább két helyen 6 mm-nél nem vékonyabb acélhuzallal kell fémesen összekötni:

A fémes összeköttetést biztosító földeléseknek a rakományon lévő csatlakozási helyét a vasútüzem vezető határozza meg.

A vasúti kocsikon továbbított konténereket a kocsik vasvázával fémesen összekötni nem kell.

### **A rakodási engedély kiadása**

588. Villamos felsővezetékkel felszerelt vonalakon, valamint villamos felsővezetékkel ellátott iparvágányokon a nyitott kocsik megrakásánál tilos huzalt, kötelet, ponyvát a rakomány felett átdobni, továbbá olyan hosszú rudakat vagy egyéb segédeszközöket használni, amelyekkel a feszültség alatt álló felsővezeték berendezés 2 méter távolságon belül megközelíthető.

Az előbbieken meghatározottak szerint kell eljárni a lekötések megbontásánál is.

FELSŐVEZETÉKES VILLAMOS VONTATÁSÚ SAJÁTCÉLÚ VASÚTI PÁLYAHÁLÓZATRA VONATKOZÓ KÜLÖNLEGES RENDELKEZÉSEKhez kapcsolódó korábbi szabályozások törlésre kerültek, az Utasítás előírása között csak az a hivatkozás maradt az E101. sz. Utasításra, amely szabályozza a normálnyomtávú villamosított vasútvonalak üzemére vonatkozó és ott alkalmazandó előírásokat. A továbbiakban a KSZU Szabályozó része tartalmazza majd a Felsővezetékes villamos vontatású iparvágányra vonatkozó különleges szabályokat, rakodásokat, és az engedélyekkel összefüggő intézkedéseket.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen előírásokat kell alkalmazni a felsővezetékes villamos vontatású sajátcélu vasúti pályahálózaton? 3.10.1.

Mit tartalmaz E.101. sz. Utasítás a sajátcélu vasúti pályahálózaton? 3.10.1.

## XIV.

### 3.11. TÉLI IDŐSZAKBAN SZÜKSÉGES KÜLÖNLEGES TEENDŐK

**3.11.1.** A téli időszakban szükséges különleges teendőket a KSZU-ban kell szabályozni.

#### Felkészítés

589. Huzamosabb ideig tartó  $-10\text{ C}$  alatti hőmérséklet esetén a tartósan fordulóban szolgálatot végző tolatócsapatok létszámát lehetőleg egy közbeváltó dolgozóval növelni kell.

A szabadban dolgozók számára melegebb helyiséget kell biztosítani. Fel kell készülni a szabadban dolgozó személyzet melegítő itallal való ellátására.

590. A vasútüzem — vezető köteles kijelölni azokat a vágányokat, amelyek a tapasztalatok szerint hófúvásoktól veszélyeztetettek, és amelyekről emiatt a tárolt kocsikat el kell távolítani. Ilyen vágányokon kocsik, és más járművek tárolását kerülni kell. Amennyiben ez elkerülhetetlen, akkor a kocsikat mindig az uralkodó szél irányába eső szélső vágányra kell állítani. Hóakadályt okozó anyagokat és tárgyakat a veszélyeztetett helyekről el kell távolítani.

591. A nyár folyamán meg kell vizsgálni a hóakadályok elhárításához szükséges szerszámok állapotát és mennyiségét, hogy elegendő — e a foglalkoztatandó munkásokhoz képest. A vizsgálat eredményének megfelelően gondoskodni kell a szerszámok kijavításáról, és a hiányzó szerszámok anyagok pótlásáról.

A hófúvástól veszélyeztetett szakaszok védelmére szánt végleges és hordozható hófogó táblákat meg kell vizsgálni, és az azokon mutatkozó hiányosságokat pótolni kell.

A hordozható hófogó táblákat a veszélyeztetett helyekre legkésőbb november 15-ig ki kell szállítani és fel kell állítani.

592. Azokon a vonalszakaszokon, ahol a korábbi tapasztalatok szerint nagyobb mérvű hólerakódások voltak és nagy terület van, ahonnan a havat a szél a pálya felé hordhatja, a felállított hófogó táblákon kívül a helyszínen tartalék hófogó táblákat is készletben kell tartani.

Olyan pályaszakaszok mentén, ahol a végleges jellegű hóvédművek hiányoznak és az egy sorban lerakott hófogó táblák az előző években nem bizonyultak elegendőeknek, két sorban kell azokat felállítani. A hófogó tábla sorokat úgy kell elhelyezni, hogy közöttük a hólerakódásra minél több hely maradjon.

593. Alacsony töltések, vagy kis bevágások mentén a vágány közelében lerakott halmokat el kell teríteni, vagy el kell hordani, mert ezek hólerakódásokat okozhatnak.

594. Valamennyi szolgálati és üzemi épületben a mindenkor érvényben lévő rendeletek szerint — meg kell szüntetni az üvegezési hiányokat és egyidejűleg gondoskodni kell az ajtók és ablakok jól záródásáról, a fűtőberendezések üzembe helyezéséről.

595. Azokon az iparvágányokon, ahol a váltók nincsenek szigetelve, a váltók fagymentesítése céljából megfelelő mennyiségű ipari só tárolásáról gondoskodni kell.

Azokon az iparvágányokon, ahol a váltók szigetelve vannak, a váltók fagymentesítése céljából ipari sót használni nem szabad, mert az olvadás következtében keletkezett víz zárlatot idéz elő. Ezekről a váltókról a havat el kell söpörni, vagy jégolvasztó lámpával elolvasztani.

A jégolvasztó lámpák kezelésére megfelelően kiképzett dolgozókat szabad beosztani.

A jégolvasztó lámpák használatánál ügyelni kell a vágányok között lévő kábelek épségben tartására.

Az igazgatóság által kijelölt iparvágányokon a váltók fagymentesítése céljából az előírt mennyiségű etilénglikolt és permetezőkészüléket kell tárolni.

596. A hófúvásos útátjárók előtt „Különleges jelző hótörő menetek részére” jelző felállítását ellenőrizni és a hiányzókat pótolni kell.

597. A mozdonyszíneket üzemanyag-, kenőolaj és homokfeladó, továbbá hűtővíz-előkészítő és tároló berendezéseket, a vontatási épületeket, az ajtókat és az ablakokat rendbe kell hozni. Ezeknek a helyiségeknek fűtésére szolgáló kályhák és központi fűtőberendezések megjavítását kellő időben be kell fejezni, hogy mire a téli időjárás beáll, a dolgozók munkájukat védett fűtött helyen, egészségük veszélyeztetése nélkül tudják végezni, és a vontatójárművekben, illetőleg a gépi berendezésekben fagyszerülések ne keletkezzenek.

Felül kell vizsgálni és szükség szerint meg kell javítani

- a vontatójárművek vezetőállásának fűtését, valamint az ajtók, figyelő és oldalablakok megfelelő zárását,
- a géptér-szellőző berendezéseit,
- a gázolajellátó, hűtővíz, sűrített levegő rendszerek és ezekhez tartozó csővezetékek tömörségi állapotát, továbbá az alkoholporlasztók üzemképességét,
- a vontatómotorok szellőzőit és kommutátorfedelek tömör zárását,
- a homokoló berendezéseket,
- a Diesel-vontatójárművek hűtőtakaróit

598. A mozdonyok és a motoros-vontatójárművek fagymentesítő berendezéseit gondosan át kell vizsgálni és a talált hiányosságokat meg kell szüntetni. A gőzlecsapódás okozta felfagyás megelőzése céljából a gőzvezeték, tömszelencéket, hamuládalocsolókat rendbe kell hozni. A mozdonyok és szerkocsik víztartályait a könyökesövekkel együtt lelkiismeretesen ki kell tisztítani, át kell vizsgálni, a hibákat ki kell javítani. Meg kell tisztítani a vízkőtől a lövetyű alkatrészeket, a nyomócsöveket és tápfejeket.

Gondot kell fordítani a kazánkö elhárítási berendezés fagy elleni megóvására:

599. Az össze, – illetve befagyott mozdony és kocsis alkatrészek kiolvasztására minden mozdonyon 2 db fáklyát, vagy ennek megfelelő anyagot kell tartani. Kiolvasztásra célszerűen használható megfelelő hosszúságú vashuzal végére erősített gázolajos gyapot. Fagyveszély estén indítás előtt a mozdonyok gőzhengereit elő kell melegíteni:

600. A vontatási szolgálat zavartalan lebonyolítása érdekében gondoskodni kell, hogy a kedvezőtlen téli időszakban megfelelő mennyiségű üzemanyag álljon rendelkezésre:

A kedvezőtlen időjárás beállta előtt a szerkocsis mozdonyok szénkészletét fel kell frissíteni, nehogy nagyobb szénfogyasztás esetén a széntartály hátsó részében a nehezebben hozzáférhető helyeken tárolt elmállott, összetömörödött, csökkent értékű szén kerüljön felhasználásra és ez vontatási nehezmenyt okozzon:

Az időjárás hidegre fordulásával a szénkeveréket megfelelően javítani kell:

A téli időszakban a csapágyak kenésére téli tengelyolajat kell használni:

Fagyos időben a szenet a széntartályban vagy a szerkocsin nem szabad licsolni, nehogy az összefagyjon. Mindig csak annyi szenet kell a mozdonykonyhán vagy a szerkocsi elején megloicsolva előkészíteni, amennyit a mozdonyszemélyzet összefagyás veszélye nélkül el tud tüzelni:

601. Az esős idő beállta előtt az előírt mennyiségű száraz, szemcsés és agyamentes kvarc homokot be kell szerezni (Duna menti, Dráva menti vagy a soproni bányákból). A kedvező időjárást ki kell használni a homoknak a napon történő szárítására, mert ezzel tüzelőanyag takarítható meg. Különös figyelmet kell fordítani a homokfeladó és a mozdonyok homokoló berendezéseinek kifogástalan állapotba való helyezésére.

602. A mozdonyokra szerelhető hóékek javítását be kell fejezni. A mozdonyra szerelhető hóékek próba felszerelését végre kell hajtani.

### **Szolgálat végzése havazás- és hófúvás alkalmával**

603. A vonóvezetékes váltókat, jelzőket kezelő dolgozóknak zúzmarás és ónos esős időben a vonóvezeték lefagyásának megelőzése céljából az állító emeltyűkkel időközönként a vonóvezetékot mozgatni kell. Gondoskodni kell arról is, hogy a szabadban elhelyezett vezeték tartó oszlopokon a vonóvezeték rárakódott jég mérsékelt ütögetéssel el legyen távolítva. Gondoskodni kell továbbá a jelzősúlyok, utánhúzó, illetve áttételi emeltyűk, valamint az automatikus vezetékszabályozók jégtelenítéséről. Jelzőknél a lámpakocsi leengedésével, illetve felhúzásával, a függőleges vezetékek enyhe rángatásával, míg a többi felsorolt berendezésnél vezetőkrángatással kell a jeget eltávolítani.

A jelzőemeltyűket, valamint a szabad vezetékű váltó- és reteszemeltyűket a kezelőszemélyzetnek erős fagy, sűrű havazás esetén szakaszosan kell állítani. Az emeltyű állításánál nem szabad egyszerre az emeltyűt teljesen átállítani, hanem 10-15 cm-es állítás után eredeti állásba kell visszaengedni, majd ugyanilyen mértékben lépcsőzetesen tovább emelve kell emeltyűt végállásba vinni. Ezen állítási móddal elérhető, hogy a vonóvezeték rárakódott hó vagy jég leverődjék.

Mind a villamos mind a vonóvezetékes állító művel felszerelt váltóknál tolatásmentes időben próbaállításokat kell végezni a lefagyások megelőzésére.

Az alakjelzők színes üvegeinek tisztításáról fokozott mértékben kell gondoskodni.

Ahol hőlégsugaras hó- és jégolvasztógép dolgozik, annak elhaladása után a váltók kenését újra el kell végezni.

604. A vasútüzem vezető az iparvágányt kiszolgáló vasútállomással havazás, hófúvás idején a forgalom zavartalan lebonyolítása érdekében tartsa a szoros kapcsolatot.

605. A vasútüzem — vezető köteles gondoskodni a hó eltakarításról. Behavazott vágányok hóeltakarítási sorrendjét úgy kell szabályozni, hogy az iparvágány vasúti kiszolgálása, az iparvágány engedélyes rakodási igényeinek kielégítése biztosítva legyen. A kitérőket, a vágánykereszte-zéseket, a folyó pálya sínjei és vezetősín közötti hézagot, az útátjárókat állandóan tisztán, hó- és jégmentesen kell tartani.

606. Behavazott vagy felfagyott összekötő-, vontató-, vagy ipartelepi vá-gányra mozdonyt, motoros járművet, kocsit vagy kocsisort beállítani csak akkor szabad, ha a vágányt a pályafenntartási szolgálat (pályamester) megvizsgálta és megállapította, hogy a vágány járható.

Ennek elmulasztásából származó minden kisiklást és balesetet tár-gyalni kell.

607. A hótakarítást csak akkor szabad megkezdeni, amikor a hóvihar el-ült, mert a kitarított pályaszakaszt a hóvihar újra behordja. Ha külön-leges okból viharban kell a hótakarítást végezni, akkor hordozható hófo-gótáblákat kell felállítani. A különösen veszélyeztetett pályaszakaszokra ennek érdekében tartalék táblákat kell előre a helyszínre kiszállítani és ott úgy tárolni, hogy azokat a hófúvás be ne temethesse és szükség ese-tén könnyen hozzáférhetőek legyenek.

A takarításnál kikerülő havat minél távolabbra kell dobni, a pályának arra az oldalára, amely felé a szél fúj. Az oldalrakodóról nem szabad a ha-vat a vágányok közé seperni. A rakodó oldalára fagyott havat, jeget le kell takarítani, nehogy a hó összetömörödjék, és a járműveket megrongálja.

Hóeltakarítás alkalmával ügyelni kell arra, hogy a havat ne a vonóve-zeték csatornáira vagy egyéb biztosító berendezési szerelvényekre lapá-tolják, hanem a szerelvényektől távolabbi más alkalmas helyekre.

608. Hóékével felszerelt mozdonyt csak hóakadály elhárítása céljából szabad közlekedtetni. Hóékével felszerelt M. 62, M. 43, M. 47, és M 31sor., illetve ezeknek megfelelő sorozatú mozdonyok kivételével dízel-mozdonyt, villanymozdonyt, motorkocsit hóakadályok áttörésére közle-kedtetni tilos. Az egyéb (MTZ. stb. ) járműveket ilyen célra igénybe venni csak akkor szabad, ha arra a gép műszaki, illetve üzemeltetési leírásá-ban tiltó rendelkezés nincs.

609. Tartós vagy ismétlődő hóviharak idején, ha a szél a hóvédmű men-tén a havat annak magasságáig már feltöltötte, úgy a pálya megvédése céljából a lerakodott hó tetejére vagy a meglévő hóvédművel párhuzamo-san távolabb kell az e célból tárolt tartalék hófogókat felállítani. A hófogó



táblák felállításánál figyelemmel kell lenni arra, hogy a hólerakodás általában 1:8 – 1:12 hajlású lejtővel történik. Az újonnan elhelyezendő hófogó táblákat tehát a vágánytengelytől, illetőleg a régi hófogó táblák helyétől ennek megfelelő távolságra kell elhelyezni.

Havazás idején – balesetek, siklások megelőzése céljából – az útátjárók nyomesatornáit folyamatosan takarítani kell.

610. A hóeltakarító gépeket hófúvás esetén a megfelelő sorozatú mozdonyal együtt, minden külön rendelkezés nélkül készenlétbe kell helyezni, és szükség esetén azokat ki kell állítani.

611. A vasúti kiszolgálás, valamint a belső üzemeltetés fenntartása érdekében az úrszelvényt, valamint a tolatószemélyzet részére az üzemi közlekedési teret biztosítani kell.

TÉLI IDŐSZAKBAN SZÜKSÉGES KÜLÖNLEGES TEENDŐK- höz kapcsolódó szabályozások törlésre kerültek. Az Utasítás csak azt tartalmazza, hogy a téli időszakban szükséges különleges teendőket a KSZU-ban kell szabályozni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hol szükséges a különleges teendőket a téli időszakban szabályozni.?

3.11.1.

## **XV: AZ IPARVÁGÁNYOK PÁLYAFELÜGYELETE**

### **A) Általános rendelkezések**

#### **Műszaki pályafelügyelet**

612. A műszaki pályafelügyelet feladata az iparvágányhálózat és tartozékainak ellenőrzése.

Az iparvágány pályafelügyeletéről az engedélyes saját tevékenységén belül, vagy szerződés megbízottja útján köteles gondoskodni.

Az előzőekben foglaltaktól függetlenül a kiszolgáltatást biztosító közforgalmú vasút minden iparvágányon köteles felügyeleti tevékenységet elvégezni a saját utasításai alapján.

A műszaki pályafelügyeletet egységes irányelvek szerint kell ellátni.

Amennyiben a pályafelügyelet ellátására kötelezett vállalat az előírt időszakos vizsgálat megtartására megfelelő képzettségű dolgozóval nem rendelkezik, alkalmazhat nem a vállalat létszámába tartozó szakképzett dolgozót, aki felelősség és pályafelügyeleti tevékenység szempontjából a vállalat megbízottjának minősül.

Az iparvágányokon a pályafelügyelet keretében szakmunkás (esetleg betanított munkás) technikus, (pályamester), illetve mérnök szintű vizsgálatokat kell végezni a következőkben előírtak szerint.

#### **Műszaki pályafelügyelet- ellátásának módja**

613. Műszaki pályafelügyeletet vágánygondozói, pályamesteri és vasútüzem-vezetői szinten kell ellátni. Az időszakos vizsgálatok megtartásáért a vasútüzem-vezetője a felelős.

### **B) Az iparvágány műszaki pályafelügyeletének végrehajtása**

#### **Műszaki pályafelügyelet- ellátásának módja**

614. A vágánygondozó köteles az iparvágány részére kijelölt területét, hetenként egyszer bejárni.

A vágánygondozó vonalszakaszának bejárása alkalmával köteles a pályát és tartozékait gondosan megvizsgálni, a pálya járhatóságáról meggyőződni és az észlelt kisebb hiányosságokat megszüntetni (laza sín- és hevedercsavarok meghúzása, sínszegek leverése, úrszelvény biztosítás stb.)

Amennyiben a vágánygondozó a megállapított hiányosságokat egy maga megszüntetni nem tudja, úgy azt a vasútüzem vezetőnek jelentenie kell, aki intézkedni köteles a hibák helyreállítása iránt.

Ha a vonalbejárás során megállapított hibák a forgalombiztonságot veszélyeztetik, úgy a vágánygondozó a pálya állapotától függően „Megállj” vagy „Lassan” jelzést köteles kitűzni és a MÁV F.1. sz., illetve jelen Útastításban előírtak szerint eljárni.

A vágánygondozónak vonalbejárása alkalmával — meg szemlélés útján — még a következő vizsgálatokat is el kell végezni:

- a) A töltés és bevágás rézsűk, vízvezető árkok, szivárgók kielégítő állapotban vannak-e.
- b) A vízáteresztők működnek-e, pályasín és vezetősín közötti vályú tiszta-e.
- c) Az útátjárók állapota megfelelő-e, a pályasín és vezetősín közötti vályú tiszta-e.
- d) Megfigyeli, hogy az iparvágány mellett a közúti közlekedés rendjének szabályzatában az útátjárókkal kapcsolatban előírt jelzők, valamint veszélyt jelző táblák a közúton (üzemi úton) megvannak-e; azok állapota megfelelő-e.
- e) A pályán fű, gaz, hordalék vagy hó eltakarítása nem szükséges-e.
- f) A vágány fekszintje és iránya a szemlélet szerint kielégítő-e.
- g) A vágány sínanyaga megfelelő állapotban van-e, nincsenek-e benne szemmel látható repedések, megengedett mértéket meghaladó kagylósodások, kiköszörülések.
- h) A sínleerősítés megfelelő-e, nincsenek-e hiányzó síncsavarok, sínszegek, a meglévők szorítása kielégítő-e.
- i) Az illesztések megfelelő állapotban vannak-e, az illesztési hézag nagysága arányban áll-e a sínhőmérséklettel, a hevederek épek-e, a hevedercsapok nem lazák-e.
- j) A keresztaljak (talpfák, betonajlak, vasaljak) állapota kielégítő-e, biztosítják-e a sín alátámasztását, nyomtávját.
- k) A vágány ágyazata kielégítő-e, biztosítja-e az ágyazatra jutó vizek elvezetését.
- l) Ellenőrzi, nincsenek-e a vágányok mellett úrszelvénybe érő lerakott anyagok, tárgyak stb.
- m) Szemléléssel megállapítja, hogy a hidak állapota kielégítő-e, nincs-e rajtuk sérülés vagy más rongálódás. (627. p.)

- n) Megfigyeli, hogy az iparvágány mentén előírt forgalmi jelzők, jelzőeszközök és figyelmeztető jelek megvannak-e és állapotuk megfelelő-e.
- o) Megfigyeli, hogy a biztonsági határjelzők minden irányból jól láthatók-e, nem takarja-e el azokat lerakott anyag. Festésük, illetve mázolásuk megfelelő-e.
- p) Megvizsgálja, hogy a vonalszakaszán található kitérők üzembiztos állapotban vannak-e.

### Műszaki pályafelügyelet- ellátásának módja

615. A kitérők üzembiztos állapotban vannak, ha:

- a) Valamennyi alkatrész ép, nem törött, nem sérült.
- b) A mozgórészek könnyen mozgathatók, a csúcssínek a sínszéleken egyenletesen felfekszenek.
- c) A csúcssín és a tőssín között szennyeződés, kavics, hó, jég stb. nincs, azok tökéletesen záródnak.
- d) A váltózárak és biztosítószerkezetek előírás szerint működnek.
- e) Az egymáson elcsúszó felületek állandóan kenettek.
- f) A váltójelzőket helyesen szerelték fel és a csúcssín állásának megfelelő jelzési képet mutatják.
- g) Az ellensúlyok előírás szerinti helyzetben vannak és mázolásuk megfelelő.
- g) A keresztezések nyomesatornái, valamint a pályasínek és a vezetősínek (szögvasak) közötti vályúk tiszták.

Mindazok, a feltételek, amelyek a folyópálya üzembiztonságát kielégítik, a kitérőkben is megtalálhatók (leerősítésekre, aljakra, kapcsolószerkekre stb. vonatkozóan)

A kitérő vizsgálatot a vágánygondozónak, minden vonalbejárása alkalmával az a) – h) pontok figyelembevételével kell elvégezni és az egy személy által helyreállítható hiányosságokat meg kell szüntetni. Egyéb hibák megállapítása esetén pedig a folyóvágányokra előírtaknak megfelelően kell eljárnia:

Amennyiben az iparvágány valamelyik vágánya hézagnélküli vágány, akkor a vágánygondozónak az eddigieken kívül még a MÁV D.5. sz. Utasítás 5.3. pontjában foglaltakat is be kell tartania:

A vágánygondozónak a vonalbejárásokról előjegyzési könyvet kell vezetni.

Az előjegyzési könyvben a megállapított hiányosságokat és azok megszüntetését elő kell jegyezni, és azt a vasútüzem vezetővel a bejárás megtartása után láttamoztatni kell.

### **A vasútüzem-vezető feladatai**

616. A vasútüzem-vezető vagy megbízottja köteles az iparvágány teljes vágányhálózatát havonta bejárni és a pálya állapotát ellenőrizni, a következők szerint:

1. Köteles elvégezni mindazokat a megfigyeléseket, amelyek a vonalgon-do-zó számára is előírtak.
2. Ellenőrzi, hogy a vágánygondozó feladatát lelkiismeretesen, az előírá-soknak megfelelően végzi-e el.
3. Ellenőrzi a munkáscsapat létszámát, munkáját, szerszámainak és mé-rőeszközeinek állapotát.
4. Ellenőrzi, hogy a munkáscsapatok a munkavédelmi óvórendszabályo-kat betartják-e, a szükséges védőfelszereléseket használják-e.

### **G) Időszakos vizsgálatok végrehajtása, előjegyzése**

617. A mérésre használt eszközök pontosságát a mérés kezdete előtt ellenőrizni kell:

A mérések végrehajtási módjánál és a mérésekkel kapcsolatos rész-letkérdésekben és nyilvántartásoknál a vonatkozó szabályzatok és szab-ványok megjelenéséig a MÁV D.5. sz. Utasítását kell alapul venni.

Az időszakos vizsgálatokról a vasútüzem-vezetője által hitelesített vizsgálati könyvet kell felfektetni (3. sz. Melléklet).

A vizsgálati könyvbe mindig be kell jegyezni a vizsgálat megtartásának időpontját, a megállapított hiányosságokat, azok megszüntetésének ide-jét. A beírt adatokat a vizsgálónak alá kell írnia.

A vizsgálati eredményeket ki kell értékelni. A kiértékelést az erre vonat-kozó szabvány megjelenéséig a MÁV D.5 sz. Utasítás alapján kell elvégez-ni és a hiba minősége alapján kell a szükséges intézkedéseket megtenni.

A vizsgálatok előírt idejéről és a megtartás időpontjáról Előjegyzést kell vezetni:

Ha az időszakos vizsgálatot nem a vasútüzem-vezetője, hanem más; megfelelő képzettségű dolgozó végzi, azok megtartását a vasútüzem-vezető ellenőrizni köteles.

### **Vágánymérnök egyeztetése**

618. Az iparvágány engedélyes tulajdonát képező szabványos vágány-mérőket a területileg illetékes közforgalmú vasút pályafenntartási főnök-

ség-etalonjával köteles egyeztetni. A vágánymérők egyeztetéséről előjegyzési könyvet kell felfektetni. Az eltérést mutató vágánymérőket csak a hiba megszüntetése után szabad használatba venni.

#### **Nyomtávolság, túlemelés, ívmagasság, ívmérés**

619. Az 1km-nél hosszabb iparvágányok mérését célszerű géppel végezni:

Valamennyi mérést évenként két alkalommal kell végezni.

#### **Kitérő-és vágányátszelés- vizsgálata**

620. A kitérőket és vágányátszeléseket meg szemléléssel, valamint beméréssel is meg kell vizsgálni, annak érdekében, hogy azok a forgalom-biztonsági feltételeknek megfeleljenek.

Minden vonalbejárás alkalmával el kell végezni a vizsgálatokat meg szemlélés útján:

Azokat a kitérőket, ahol zárt vonatok is közlekednek háromhavonként, ahol vonatok nem közlekednek, azokat a kitérőket félévenként kell beméréssel megvizsgálni

#### **Útátjárók és sorompók vizsgálata**

621. Mindkét vizsgálatnak a jelzőeszközökre és a pályára történő ráláthatóságra is ki kell terjednie:

Az útátjárót évenként négy alkalommal, a sorompókat két havonként kell vizsgálni:

#### **Egyéb építmények, szerkezetek vizsgálata**

622. A vízelvezető árkok és a víztelenítési hálózat vizsgálatait évenként egyszer kell végezni:

623. Kőrakatok, tám-és bélésfalak vizsgálatát évenként egyszer kell végezni:

624. Felépítményi alátámasztó szerkezetek (faalj, betonalj, hídfa, különleges alátámasztó szerkezetek) vizsgálatát évenként egyszer kell elvégezni:

625. Rakminta vizsgálatát évenként egyszer kell elvégezni:

### **Pályába épített egyéb szerkezetek vizsgálata**

626. A pályába épített szerkezeteket (vasúti járműmérleg, tolópad, fordítókorong, kocsibuktató stb.) évenként egyszer kell megvizsgálni:

### **Hídelőrzés, hídvizsgálat**

627. Valamennyi állandó és ideiglenes vasúti hidat, beleértve az áttereszket, gyalogfelüljárókat, jelzőtartó és védőhidakat, ideiglenes hidakat és közúti felüljárókat, minden vonalbejárás alkalmával egyszerű szemlélet útján ellenőrizni kell és meg kell állapítani, hogy a hidakon, műtárgyakon nincs-e rendellenesség vagy hiányosság. (614.p.)

628. Állandó hidaknál részletes szemléleti vizsgálatot félévenként egyszer kell tartani:

Ideiglenes hidaknál a részletes szemléleti vizsgálatot havonta egyszer kell tartani:

A részletes szemléleti vizsgálatnak ki kell terjedni a híd minden szerkezeti elemére és a vizsgálat során észlelt szerkezeti hiányok esetében részletes vizsgálatot kell végezni:

629. A vasúti hidakat évenként egyszer, lehetőleg tavasszal, a híd alátámasztó és áthidaló szerkezetére kiterjedően részletesen meg kell vizsgálni:

A vizsgálatot pályafenntartási képzettséggel rendelkező hidászmerőnőknek kell elvégezni:

630. Az ideiglenes jellegű hidakat a 628. pont szerint havonként kell megvizsgálni:

631. Az iparvágány állandó jellegű hídjait tízévenként, ideiglenes hídjait pedig évenként vasúti hídszakértő mérnökkel kell megvizsgáltatni:

632. A 627–631. pontokban előírt vizsgálatokról, vizsgálati-nemenként külön-külön előjegyzéseket kell vezetni, amelyek tartalmazzák a vizsgálat megtartásának időpontját, megállapításait és az azzal kapcsolatban tett intézkedéseket

### **Karbantartás**

633. Az iparvágányok karbantartásának feladata az iparvágányt minden tartozékával együtt állandóan forgalombiztos állapotban tartása úgy, hogy rajta a vonatok, járművek és szerelvények az engedélyezett legnagyobb sebességgel és tengelyterheléssel üzembiztosan közlekedhessenek. Az iparvágányok karbantartásának szakszerűnek és gazdaságosnak kell lennie.

A karbantartás munkáit úgy kell megszervezni és végrehajtani, hogy az megakadályozza a felépítményi anyagok idő előtti elhasználódását, biztosítsa a pálya nyugodt felszintjének tartós kialakulását, és ne csak a hiba, hanem az azt előidéző ok megszüntetését is eredményezze és a munka végrehajtásának technológiája feleljen meg a MÁV előírásainak.

634. Ezen fejezetben nem tárgyalt kérdésekben a MÁV D-5 sz. Utasításban foglaltak szerint kell eljárni.

## **D) A PÁLYAFENNTARTÁS VÉGREHAJTÁSA**

### **Folyópálya-karbantartása**

635. Az iparvágányok általános irányelvekben meghatározott forgalombiztos állapotát csak rendszeres, tervszerű karbantartással lehet biztosítani.

Ezért a pályafenntartási munkák elvégzésére a vállalat dolgozói közül az iparvágány hosszától függően egy vagy több 6-10 főből álló munkáscsapatot kell kijelölni. A munkáscsapat dolgozóinak kijelölésénél a lehetőségekhez képest törekedni kell a munkában jártas dolgozók kiválasztására.

A csapatvezető előmunkás megfelelő szakképzettségét pedig minden esetben meg kell követelni.

A munkáscsapat létszámának tervezésénél minden 1,5-2,0 vkm. iparvágány után egy főt kell állandó, folyamatos munkára figyelembe venni.

Ugyancsak egy-egy főt kell tervezni minden 25 csop. kiterő fenntartására és gondozására.



Ha a vágányhálózat csekély hossza állandó munkáscsapat foglalkoztatását nem teszi indokolttá, a munkáscsapatot akkor is ki kell jelölni és a pályafenntartási munka befejezése után más munkaterületre kell átirányítani:

A vágányok karbantartása a helyi adottságok és lehetőségektől függően, de a MÁV vonatkozó előírásai szerint történhet meg és szakszerű munkáltatással kell biztosítani az igénybevétel következtében keletkező megengedett eltéréseket meghaladó pályahibák megszüntetését.

636. A kitérők fenntartását a nagyobb munkák kivételével (fekszint – irány szabályozás, nagyobb alkatrészek cseréje) a vágánygondozó, illetve 25 csoportnál több kitérő esetén külön kijelölt kitérőgondozó köteles elvégezni.

A kitérő gondozó feladata:

- a) A sínszékek rendszeres kenése.
- b) A súlykörte a váltótárcsa állásának és a csúcssínnek nyitásának, zárásának szabályozása.
- c) A kampózár zárásának szabályozása.
- d) A kopott gyökesapok cseréje, a gyökfészek bélelése.
- e) A gyökesapok zsírozása.
- f) A csúcssín- legyűrődések eltávolítása, leszerelése.
- g) A kitérőben lévő laza csavarok meghúzása (kivételt képeznek a forgólemezes váltók gyökében lévő ún. laza csavarok).
- h) A vezetősínek melletti nyomesatorna szabályozása.
- i) A csúcsbetétek és könyöksínek legyűrődéseinek eltávolítása.
- j) A kitérők tisztántartása.
- k) A biztonsági határjelzők tisztántartása.

Amennyiben a kitérővizsgálat olyan hibát állapít meg, amelyet a kitérőgondozó (vágánygondozó) helyreállítani nem tud (irány, fekszint hibák, nagyobb alkatrészek meghibásodása), akkor a hibák kijavítására munkáscsapatot kell a kitérőhöz irányítani:

### **A pályával kapcsolatos egyéb rendelkezések**

637. Az iparvágány fenntartását és felügyeletét a MÁV mindenkori előírásainak megfelelően az iparvágány-engedélyes végezteti. A vágányok forgalombiztos állapotáért az engedélyes vasútüzem- vezetője a felelős.

638. A területileg összetartozó iparvágányok felügyeletét és karbantartását az engedélyesek közösen is biztosíthatják, azonban ebben az esetben az az iparvágányok fenntartásáért és felügyeletéért felelős vállalatot

és vasútüzem-vezetőt az illetékes igazgatóságnak külön be kell jelenteni, a jelentéshez csatolni kell a közös fenntartásra kötött vállalati szerződések egy másolati példányát is:

639. A területileg illetékes pályafenntartási főnökség műszaki képviselője a vasútüzem-vezetővel együttesen évenként egyszer helyszíni szemlét köteles tartani:

A szemle célja annak a megállapítása, hogy az engedélyes vállalat az iparvágány fenntartási és felügyeleti kötelezettségének rendben eleget tesz-e.

A szemle megállapításait az iparvágány felügyeleti könyvébe elő kell jegyezni:

640. A Közlekedési Főfelügyelet Vasúti Felügyelete, mint főfelügyeleti szerv jogosult az iparvágányok állapotát esetenként elrendelt helyszíni szemlék során ellenőrizni:

641. A közforgalmú vonalban lévő kiágazási kitérők, valamint a közforgalmú vonal biztosítására szolgáló létesítmények (terelőváltó, jelzőberendezés, vágányzáró sorompó és siklasztósaru stb.) csak a kiszolgáló vasút által tarthatók fenn:

Amennyiben az engedélyes vállalat tulajdonában e pályatarozékok vannak, azok fenntartására az iparvágány engedélyes köteles éves megrendelőlevelet adni az érdekelt pályafenntartási főnökségnek, aki a megrendelővel alapján az említett pályatarozékok forgalombiztos fenntartását köteles elvégezni:

642. Az iparvágányokon bekövetkezett olyan balesetek alkalmával, amely a pálya megrongálódásával is járt, a helyreállítás megtörténte után, illetve a forgalom újbóli megindulása előtt a területileg illetékes pályamestert is értesíteni kell, aki a helyreállított pályarészt műszaki szempontból felülvizsgálja:

AZ IPARVÁGÁNYOK PÁLYAFELÜGYELET-ére vonatkozó szabályozás törlésre került, ezen előírások csak a vasútüzem-vezetőkre vonatkoznak, azonban a vasútüzem-vezetők vizsga anyaga, amelyet a 19/2011. (V.10.) NFM rendelet szabályoz tartalmazza a D.1. és a D. 5. sz. Utasításban meghatározott tudás anyagot is. Ezért sürgős az ott ismertetett szabályokat ebben az Utasításban ismételtetni.

## XVI.

### 3.12. TEENDŐK RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK ALKALMÁVAL

#### Rendkívüli esemény

**643- 3.12.1.** Rendkívüli esemény: a szolgálatvégzés közben jelentkező minden olyan zavar vagy akadály, amely a vonatközlekedést a vasútüzem működését, illetve ellátását kizártja, akadályozta vagy jelentős zavart okoz.

643- Rendkívüli eseménynek minősül a:

- a) baleset;
  - b) veszélyeztetés;
  - c) vasúti közlekedés biztonsága elleni gondatlan cselekmény;
  - d) vasúti közlekedés biztonsága elleni szándékos cselekmény;
  - e) tüzeset;
  - f) veszélyes áru ellenőrizetlen szabadba jutása;
  - g) forgalmi, vagy műszaki nehézmény;
  - h) elháríthatatlan külső ok
  - i) közúti baleset
- a) Baleset a vasút üzemével összefüggő olyan rendkívüli esemény, amely személy(ek) halálát vagy sérülését (egészségkárosodását), járművek siklását, azok valamint áruk, pálya, építmények, berendezések, vasútüzemi anyagok rongálódását, vagy megsemmisülését okozta, illetve a vonatforgalom vagy az elegyrendezés lebonyolítását akadályozta.
- b) Veszélyeztetés a vasút üzemével összefüggő –szolgálati mulasztásból eredő olyan rendkívüli esemény, amelynek baleseti következménye nem, volt, de megzavarta a vasúti közlekedés biztonságát.
- c) Vasúti közlekedés biztonsága elleni gondatlan cselekményt (pályavétiséget) követte el az a személy, aki vasúti járművet, pályát, építményt, berendezést, a tőle elvárható figyelem, körültekintés elmulasztásával vagy a tett elkövetésekor a következmények elmaradásában könnyelműen bízva rongálta meg, vagy létesített akadályt.
- d) Vasúti közlekedés biztonsága elleni szándékos cselekményt követte el az a személy, aki a vasúti jármű, pálya, építmény, üzemi berendezés, vagy ezek tartozéka megrongálásával, akadály létesítésével, jelző eltávolításával vagy megváltoztatásával, megtévesztő jelzéssel, a közlekedő jármű vezetője elleni erőszak vagy fenyegetés alkalmazásával magatartásának következményeit kívánta, vagy abba belenyugodott.

- e) Tüzeset a vasút területén, vasúti létesítményekben, járművekben, egyéb vasúti tulajdonban, vagy a vasút kezelésére bízott javakban keletkezett technológiától eltérő égés, vagy égési folyamat, függetlenül attól, hogy azt dologi kár bekövetkezésével, vagy anélkül szüntették meg.
- f) Veszélyes áruk ellenőrizetlen szabadba jutása (szóródása, szivárgása, illetve fűvése, a továbbiakban szivárgás) az ilyen termék szállítására használatos vasúti jármű tárolóterének, tartályának, edényének, szerelvényének rendellenes állapotából –nem baleseti következményből– eredő, egészségkárosodást, tűz-, vagy robbanásveszélyt, illetve környezetszennyezést, a vasútüzem lebonyolítását akadályozó vagy kizárását eredményező esemény.
- g) Forgalmi nehézmény a forgalmi tevékenységek figyelmetlen végzéséből, műszaki nehézmény a vontató-, illetve vontatott jármű, pálya, műszaki berendezés, energiaellátás váratlan meghibásodásából, fenntartási, hiányosságból bekövetkezett rendkívüli esemény.
- h) Elháríthatatlan külső ok az olyan előre nem látható, kívülről ható esemény (rendkívüli időjárási körülmény, árvíz, földcsuszamlás, hegyomlás, földrengés stb.), amely a rendelkezésre álló technikai szinten nem előzhető meg, illetve olyan hirtelen következett be, hogy a rendelkezésre álló idő nem elegendő az elhárításra, továbbá az a vasútüzem lebonyolítását akadályozza vagy kizárja.
- i) Közúti baleset a közúti közlekedés közben történt olyan esemény, amely személy(ek) halálát vagy sérülését, illetve dologi kárt okozott.

**3.12.2.** Ha a rendkívüli esemény elhárítására vagy az okozott zavar megszüntetésére az Utasítás nem tartalmaz rendelkezéseket, akkor a munkavállalók olyan intézkedéseket kötelesek tenni, amelyek megítélésük szerint az adott helyzetben a legeredményesebbek és legbiztonságosabbak.

**3.12.3.** Minden olyan rendkívüli eseményről, amely balesetet vagy zavart okozhat, a munkavállalók közvetlen felelősüknek illetve a vasútüzem-vezetőnek kötelesek haladéktalanul jelentést tenni. A rendkívüli eseményről, – amennyiben az lehetetlenné teszi a kiszolgálást – a kiszolgáló állomást is értesíteni kell.

**3.12.4.** Rendkívüli események bekövetkezésekor a Balesetvizsgálati Utasításban előírtak szerint kell eljárni.

A szélzetcím helyett alfejezet címként került felvételre a TEENDŐK RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK ALKALMÁVAL. A rendkívüli események meghatározásánál törlésre került, a vonatközlekedést kifejezés, mert

nem csak az a rendkívüli esemény amely a vonatközlekedést kizárta, hanem a szolgálatvégzés közben jelentkező minden olyan zavar, vagy akadály rendkívüli eseménynek minősül, amely a vasútüzem működését, illetve ellátását kizárja, vagy jelentős zavart okoz. Az Utasítás szabályozó részéből törlésre került az a felsorolás, hogy mi minősül rendkívüli eseménynek, viszont felvételre került több új bekezdés, melyek a következők:

- Ha a rendkívüli esemény elhárítására vagy az okozott zavar megszüntetésére az Utasítás nem tartalmaz rendelkezéseket, akkor a munkavállalók olyan intézkedéseket kötelesek tenni, amelyek megítélésük szerint az adott helyzetben a legeredményesebbek és legbiztonságosabbak.
- Minden olyan rendkívüli eseményről, amely balesetet vagy zavart okozhat, a munkavállalók közvetlen felettesüknek illetve a vasútüzem-vezetőnek kötelesek haladéktalanul jelentést tenni, és ha az lehetetlenné teszi a kiszolgálást, akkor a kiszolgáló állomást is értesíteni kell.
- Rendkívüli események bekövetkezésekor a Balesetvizsgálati Utasításban előírtak szerint kell eljárni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit nevezünk rendkívüli eseménynek? 3.12.

Mi az eljárás, ha az Utasítás nem tartalmaz rendelkezéseket a rendkívüli esemény elhárítására vagy az okozott zavar megszüntetésére? 3.12.

Kinek köteles jelentést tenni a munkavállaló a rendkívüli eseményről, amely balesetet vagy zavart okozhat? 3.12.

Kit kell a közvetlen felettes és a vasútüzem-vezetőkön kívül értesíteni a rendkívüli eseményről, amennyiben az lehetetlenné teszi a kiszolgálást? 3.12.

Mely Utasítás előírásai szerint kell eljárni rendkívüli események bekövetkezésekor? 3.12.

### **Balesetek bejelentése**

**644. Az a munkavállaló, aki a bekövetkezett balesetről legkorábban tudomást szerzett, köteles a további veszély elhárítása iránt intézkedni és az eseményt azonnal a vasútüzem-vezetőnek távbeszélő-készüléken vagy személyesen jelenteni:**

**Baleset észlelésekor a vonattal/tolatási mozgással mindig meg kell állni, kivéve, ha a megállás a baleset következményét súlyosbítaná:**

Iparvágány összekötő, – vontatóvágányán bekövetkezett balesetet, az azt észlelő dolgozó a területileg illetékes állomás forgalmi szolgálattevőnek, illetve az adott szolgálati hely vezetőjének (megbízottjának) köteles bejelenteni:

Az iparvágány engedélyese saját személyzetével végzett tolatási munkák közben bekövetkezett balesetet is (járműkisziklás és egyéb rongálást) köteles azonnal a kiszolgáló szolgálati hely vezetőjének (megbízottjának) jelenteni. Ezt a kötelezettséget az Iparvágány Végrehajtási Utasításban, valamint a Kiegészítő Szolgálati Utasításban minden esetben elő kell írni.

### Hatóságok értesítése

645. A vasútüzem – vezető (megbízottja) az eseményt követően azonnal, minden vizsgálat bevétele és lefolytatása nélkül, távbeszélőn, táviratilag, vagy küldőnc útján írásban köteles bejelenteni a területileg illetékes megyei (fővárosi) Főügyészségnek, a területileg illetékes megyei (budapesti) Rendőr főkapitányság központi ügyeletének és a helyszíni biztosítás, valamint az elsődleges intézkedések megtétele céljából a területileg illetékes rendőri szervnek, a vasút üzemében bekövetkezett minden olyan rendkívüli eseményt (cselekményt, vagy mulasztást), amely következményeként:

- a) haláleset, súlyos (8 napon túl gyógyuló) sérülés történt, vagy 2 személynél többen sérültek meg;
- b) több jármű, vagy a pálya súlyosan megrongálódott, vagy előreláthatólag jelentős forgalmi zavar (a vonatforgalom lebonyolításában 3 órás rendező pályaudvarok üzemében 6 órás akadály) keletkezett;
- c) vasúti és közúti járművek ütköztek össze;
- d) közúti járművek a vasúti közlekedés biztonságát sértették meg, vagy veszélyeztették;
- e) egyéb – a vasúti közlekedés biztonságát sértő – bűncselekmény szándékos elkövetésének gyanúja esetén:

A bejelentésnek ki kell térnie az eseménnyel kapcsolatban addig tett intézkedésekre is:

646. A Közlekedési Főfelügyelet Vasúti Felügyeletnek kell jelenteni az üzemeltetés során keletkezett baleseteket 24 órán belül ha:

- haláleset, esonkulás, 3 vagy több személy együttes sérülése történt;
- 100.000 Ft-on felüli anyagi kár, vagy tűz keletkezett, illetőleg
- a baleset körülményeiből a vasúti építmény (berendezés) konstrukciós hibájára lehet következtetni.

Ez a bejelentési kötelezettség független az egyéb rendeletekben, utasításokban előírt bejelentésekről.

## Vasúti szervek távirati értesítése

647. A bejelentésre kötelezett vasútüzem — vezető (megbízottja) köteles valamennyi balesetről, egy órán belül „Baleset bejelentés” megjelöléssel az alábbi tartalmi felépítésben távirati jelentést adni.

A távirati jelentésnek tartalmaznia kell:

- a) a bejelentést tevő szolgálati hely nevét,
- b) a baleset helyét (iparvágány tulajdonos neve, váltó, — vágányszám, összekötővágányon történt baleset alkalmával a szelvényszámot),
- c) a baleset idejét (év, hó, nap, óra, perc),
- d) a vonat (ok) menet számát,
- e) a baleset közérthető, rövid leírását,
- f) a baleset következményeit (a halottak, vagy sérültek nevét, sérülésük mértékét, nevüket és lakcímüket kisíklott, vagy megrongált járműveknél azok pályaszámát, rakományuk megnevezését, valamint rongálódásuk mértékét, a pályában és egyéb berendezésekben keletkezett rongálódás mérvét, közúti jármű elütése, útsorompó rongálása esetén a gépjármű forgalmi rendszámát, üzemben tartóját, a rongálódás mérvét és a keletkezett forgalmi akadályt),
- g) ha az eseményt a hatóságoknak is jelenteni kell, akkor azt is, hogy a hatóságok értesítése megtörtént
- h) a baleset okát röviden, ha az a jelentéstétel idején már megállapítható,
- i) az időjárási és látási viszonyokat,
- j) a baleset következtében előállott további veszélyeket,
- k) valamennyi megtett intézkedést, azok végrehajtását és az ezekkel kapcsolatos időadatokat.

648. A baleseteknél az érintettek és a tanúk vallomásáról meghallgatási jegyzőkönyvet kell készíteni:

A jegyzőkönyvnek tartalmaznia kell:

- a) a jegyzőkönyv felvételének helyét és idejét,
- b) a felvevő nevét és beosztását,
- c) a baleset tárgyát,
- d) a jelenlévőket, beosztásuk megjelölésével,
- e) a jegyzőkönyvvezető (ek) személyi adatait (születési helye, ideje, személyi száma, anyjának leánykori családi és utóneve, állandó lakhelye) és a meghallgatás minőségét,
- f) tanúk meghallgatása esetén az igazmondásra történt figyelmeztést.

A további pontokban foglaltakat akkor és olyan mértékben kell rögzíteni, amennyire az a balesetvizsgálat miatt szükséges:

- g) a dolgozó munkakörének ellátásához szükséges vizsgákkal és utasítások előírt oktatásával kapcsolatos megállapításokat;
- h) a dolgozó szolgálatellátására vonatkozó orvosi alkalmasságát, szolgálatképességét és a balesetet közvetlenül megelőzően az egy szolgálatban pihenő idő nélkül teljesített szolgálati órák számát;
- i) a forgalmi helyzetnek, az esemény előzményeinek, a meghallgatott személy(ek) által előadottaknak tárgya vonatkozó pontos leírását;
- j) a baleset időpontjában fennállott időjárási és látási viszonyokat, valamint minden olyan okot vagy körülményt, amely az esemény bekövetkezését befolyásolhatta;
- k) a vonat tömegére (súlyára), terhelésére, hosszára, sebességére és fékezhettségére vonatkozó adatokat;
- l) a pálya, a járművek és a biztosítóberendezés műszaki állapotára vonatkozó adatokat;
- m) a szolgálat ellátását szabályozó utasítások, rendelkezések, technológiai előírások betartottságát;
- n) a balesetben érintett dolgozók mulasztásinak felsorolását és azok részükről történt elismerését;
- o) a meghallgatott személy(ek) egyértelmű nyilatkozatát arra vonatkozóan, hogy a jegyzőkönyvben rögzítettekén kívül van-e egyéb mondanivalója.

A balesetnél érintett dolgozók és tanúk meghallgatása után a jegyzőkönyvben foglaltakat a jegyzőkönyvezett személlyel vagy személyekkel el kell olvastatni. Ennek megtörténtét és a jegyzőkönyvben foglaltakra tett észrevételeiket abban rögzíteni kell. Nyilatkozatok eltérése esetén a tényállást, tisztázását szembesítéssel kell megkísérelni.

A jegyzőkönyvben foglaltakat a jegyzőkönyvezett személlyel, illetve személyekkel annak helybenhagyási záradéka után – külön-külön, ha több oldalra terjed ki, oldalanként is alá kell íratni.

Ha az aláírást a jegyzőkönyvezett megtagadja, ennek tényét – két tanú előtt – a jegyzőkönyvben rögzíteni és azt a két tanú aláírásával hitelesíteni kell.

### **Tolatások közben bekövetkezett balesetek vizsgálata**

649. Tolatások közben bekövetkezett balesetknél vizsgálni kell:

- a tolatások végzésével kapcsolatos előírt értesítéseket és azok megtörténtét;
- a tolatási jelzések előírás szerinti alkalmazását;



- a szalasztási tilalom betartását,
- a kíméletlen ütközés elkerülésére vonatkozó előírások betartását
- a fékezési előírások betartását,
- a váltóellenőrzésre és az egymásra veszélyes tolatások elhatárolására vonatkozó előírások betartását,
- a járműmegfutamodás elleni védekezés előírásainak betartását,
- a szolgálat hely Kiegészítő Szolgálati Utasításában lévő előírások betartását.

### **Rongálódásos baleset vizsgálata**

650. A következők szerint kell eljárni, ha elegendés közben:

- mozgó vasúti jármű valamely szerkezeti egysége vagy rakománya rakszelvényen túlnyúlva másik vasúti járművet megrongál,
- űrszelvénybe érő tárgy, szerkezeti egység stb. a vasúti járműben vagy rakományban kárt okoz,
- leesett vagy letört járműszerkezeti egység vagy rakomány a saját vagy követő vasúti járműben kárt okoz,
- mozgó vasúti jármű okoz kárt vasúti berendezésben (pl. váltófelvágás, vágányzáró sorompó rongálás stb.):

Rongálódásos baleset esetén vizsgálni kell:

a) forgalmi szempontból:

- a vonatösszeállítási szabályok, a járművek vonatba sorozására vonatkozó előírások betartását,
- a járműkapcsolási szabályok betartását,
- a kocsivizsgálati és rakodási szabályok betartását (kocsi átadását átvételét, a rakománytömegét, elhelyezését, rögzítettségét stb.);
- a be és kirakodási szabályok betartását,
- a tolatási és gurítási szabályok betartását,
- az űrszelvény szabadon tartásával összefüggő előírások betartását,
- a rakszelvényen túlrő küldeményeknél a rakomány engedélyezett és tényleges méreteit, a továbbítás feltételeit, a továbbítás feltételeit és irányítását,
- váltófelvágás esetén a váltóellenőrzés megtartását.

b) járműszerkezeti szempontból

- a jármű műszaki állapotát.
- az üzemeltetési előírások betartását, az egyes szerkezeti egységek rögzítettségét (ajtóbezárás, rakoncarögzítés stb.)

—a letört szerkezeti egység törésének körülményét és okát (friss vagy régi eredetű fáradásos törés stb.)

e) pályaszerkezeti és egyéb szempontból

—az építési és fenntartási munkák végzésére vonatkozó technológiai előírások betartását.

### **Járműsiklások vizsgálata**

651. Kisiklásról felvett jegyzőkönyvnek tartalmaznia kell minden olyan adatot, ami a kisiklással okozati összefüggésbe hozható, nevezetesen:

a) a pálya irány és lejtésviszonyait, a, és felépítményének állapotát a kisiklás helyén, valamint az előtt és után (talpfák, sínek, nyombövelés, túlelemelés stb.)

b) a mozgatott kocsisor összeállítását, a járművek elegytömegét, a kezelt fékek állapotát közvetlenül a kisiklás után.

c) a kisiklott jármű helyét a kocsisorban és a pályán, cégjelét, sorozatát, számát, rakományát, feladási állomását,

d) a kisiklott jármű állapotát és a figyelembe jövő hiányosságait,

e) a látható kisiklásnyomok megállapítását, a kisiklott jármű helyzetét, a kisiklás után megtett út hosszát. Ezeket az adatokat a készítendő és jegyzőkönyvhöz csatolandó helyszínrajzban is fel kell tüntetni.

f) a járművek és a pálya rongálódására vonatkozó adatokat.

Váltót érintő baleset esetén:

—a váltó állását közvetlenül a kisiklás után, valamint a csúcs- és a tő-sínek helyzetét, egymáshoz való simulását, illetőleg egymástól való eltávolodásának méretadatait, a váltójelző helyzetét, rögzítését, ki-világítását,

—a vonórúd és összekötőrudak, a gyök állapotát, a keresztezés állapotát, a vezetősínekre vonatkozó adatokat,

—a váltó megfelelően tisztítva, kenve volt-e, a váltó korábbi működésére vonatkozó észrevételeket,

—a váltó utolsó részletes műszaki vizsgálatának időpontját, a vizsgálat eredményét, az esetleg talált hiányosságok kijavításának megtörtén-tét vagy elmulasztását.

Ha a balesetből kifolyólag személyi sérülés vagy elhalálozás történt, a jegyzőkönyvbe fel kell venni:

- a) a megsérült vagy meghalt személy személyi adatait;
- b) a sérülése természetét vagy mérvét;
- c) a sérülés közvetlen okát és végül, hogy
- d) a sérülést vagy halált nem valamely fennálló tilalom áthágása okozta-e, illetőleg, hogy az a halálos balesetet szenvedett személy saját vigyázatlansága, hibája vagy más személy gondatlansága, illetve egyéb cselekedet folytán következett-e be.

A jegyzőkönyv felvételekor szem előtt kell tartani, hogy a megállapításokat törvényes úton bizonyítani kell és hogy minden lényeges körülmény bizonyításához legalább két lehetőleg érdektelen tanú vallomása szükséges. A tanúk személyi adatait és vallomásukat a jegyzőkönyvben kell rögzíteni.

A jegyzőkönyvet a vasútüzem vezető a hatósági közegek kívánságára köteles rendelkezésre bocsátani.

652. Ha a balesettel kapcsolatban a közforgalmú vasút is érdekelt (a közforgalmú vasúton vagy annak vagyonkezelésében lévő iparvágányon történt, vagy a vasút dolgozója, járműve, vágányzata, berendezése sérült meg) a balesetről a vasút állomás vezetőjét azonnal értesíteni kell.

A vizsgálatot ilyenkor a vasút dolgozójának vezetésével közösen végzik.

A vasutat is érintő baleset után az érdekelt járműveket helyükről addig nem szabad elmozdítani, amíg arra a vasút engedélyt nem ad, kivéve, ha ezzel személyek menthetők meg.

Balesetek bejelentése, Hatóságok értesítése, Vasúti szervek távirati értesítése, Jegyzőkönyvek felvétele, Tolatások közben bekövetkezett balesetek vizsgálata, Rongálódásos baleset vizsgálata, Járműsiklások vizsgálata szélzetcímek és a hozzá kapcsolódó előírások törlésre kerültek. TEENDŐK RENDKÍVÜLI ESEMÉNYEK ALKALMÁVAL alfejezet cím alatt található azok az előírások, amelyek tartalmazzak szabályozást a rendkívüli eseményekre vonatkozóan.

## 4. Gépészeti előírások a sajátcélú vasúti pályahálózaton munkát végző vontatójármű személyzet részére

A jelenleg hatályos Iparvágány Szolgálati Utasítás nem tartalmazott konkrét műszaki előírásokat, tehát a gépészeti előírások teljes anyaga változásként, új ismeretként jelenik meg. Ezen fejezet tudásanyagának munkakörönkénti bontásban, a Vasúti Vizsgaközpont Vizsgaszabályzat és eljárási rendjében található.

Nincsenek magyarázatok fűzve az egyértelmű, és az eddig is – a most megjelenő utasítási előírás nélkül – alkalmazott szabályokhoz.

### 4.1 Általános előírások

#### Az utasítás hatálya

**4.1.1.** A gépészeti előírások hatálya kiterjed a sajátcélú vasúti pályahálózaton dolgozó vontatójármű vezetőkre.

#### ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Kikre terjed ki a "Gépészeti előírások a sajátcélú vasúti pályahálózaton munkát végző vontatójármű személyzet részére" utasítás hatálya? **4.1.1.**

#### A gépészeti előírások ismerete, betartása, módosítása

**4.1.2.** A gépészeti előírások rendelkezéseit a mozdony személyzetén kívül mindazoknak ismernie és alkalmaznia kell, akik a mozdony személyzet részére műszaki jellegű utasítást adhatnak, a mozdony és a mozdony személyzet ellenőrzésére jogosultak.

Az utasítás ezen fejezetét minden olyan vasúti járművezetőnek, illetve felelősének ismerni és alkalmazni kell, aki az utasítás hatálya alá tartozó vasúti pályán vasúti járművet vezet, üzemeltet vagy ellenőrzési jogkört gyakorol.

#### ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Kiknek kell alkalmazniuk a gépészeti előírások rendelkezéseit? **4.1.2.**

## 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, illetve a mozdony üzemeltetésével összefüggő egyéb műszaki bejegyzések céljából – rendszeresített nyilvántartást kell érteni.

### ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi az Üzemi Napló? 4.1.3.

Milyen dokumentumot kell vezetni a szolgálat alatt előfordult műszaki rendellenességek, illetve a mozdony üzemeltetésével összefüggő egyéb műszaki bejegyzések céljából? 4.1.3.

## A mozdonyok személyzeti betöltése

**4.1.4.** A mozdonyok és közúti-vasúti járművek műszaki kiszolgálásához a járművön egy mozdonyvezetőnek kell munkát végezni.

Hidegen, – kivéve az áruként feladott és saját kerekein továbbított mozdonyt – az adott járműre típusismerettel rendelkező mozdonyvezetőnek kell kísérenie.

### ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen előírás vonatkozik a hidegen továbbított mozdonyokra a személyzeti szempontból? 4.1.4.

**4.1.5.** A mozdony vezetőállásán a mozdonyvezető egyedül teljesít szolgálatot.

### ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hány főnek kell szolgálatot teljesítenie a mozdonyon? 4.1.5.

### **A mozdonyszolgálatra beosztás általános feltételei**

- 4.1.6.** Mozdonyszolgálatra csak olyan dolgozók oszthatók be, akik:
- a járműkategóriára előírt hatósági képesítéssel (vasúti járművezetői igazolvánnyal) rendelkeznek,
  - erre a szolgálatra vasút-egészségügyi szempontból alkalmasak,
  - a saját célú vasúti pályahálózatot ismerik
  - a kiszolgálandó mozdonyra típusismerettel rendelkeznek,
  - rendszeres oktatásban részesülnek és az előírt anyagból időszakonként eredményes vizsgát tesznek.

### **ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Kik nem oszthatók be mozdonyszolgálatra? 4.1.6.

A mozdonyszolgálatra kik oszthatók be? 4.1.6.

### **A közúti-vasúti vontatójárművek személyzetének képesítése**

**4.1.7.** A közúti-vasúti vontatójárműveket vasúti közlekedésnél a személyzeti betöltés szempontjából mozdonynak kell tekinteni. A járműre a felhasználás helye és jellege szerint dízelmozdony-vezető, vagy saját-használatú vasúti járművezetői igazolvánnyal rendelkező dolgozót kell beosztani. A közúti közlekedésre a KRESZ előírásai vonatkoznak.

### **ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Milyen előírás vonatkozik a személyzeti betöltés szempontjából a közúti-vasúti vontató járművek vasúti közlekedésekor? 4.1.7.

A felhasználás helye és jellege miatt milyen dokumentummal rendelkező személyt kell beosztani közúti-vasúti jármű vezetésére? 4.1.7.

### **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.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit kell ismernie a mozdonyvezetőnek a szolgálatával kapcsolatban? 4.1.8.

### A mozdonyvezető 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.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen járműveken végezhet önálló mozdonyvezetői szolgálatot a saját célú vasúti pályahálózaton a mozdonyvezető? 4.1.9.

### Rendszeres oktatás és vizsgáztatás

**4.1.10.** A mozdonyvezető rendszeres oktatására és vizsgáztatására vonatkozó részletes, normatív szabályokat jogszabály tartalmazza.

Az SCVPSZU nem támaszt különleges követelményt, ahhoz, hogy a járművezető, hogyan és mikor teljesíthet egyedül szolgálatot a vontatójárművön. Ha vontatójárművet hidegen vontatják – pályahálózattól függetlenül – akkor egy típusismerettel rendelkező járművezetőnek kísérni kell. A vontatójármű vezetőjének rendelkezni kell – függetlenül attól, hogy a vontatójármű mozdony vagy közúti vasúti kételtű jármű - járművezetői engedéllyel, illetve kiegészítő tanúsítvánnyal.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen dokumentum tartalmazza a mozdonyvezető rendszeres oktatására és vizsgáztatására vonatkozó részletes rendelkezéseket? 4.1.10.

### **Szolgálati magatartás, a szabályok betartása**

**4.1.11.** A mozdonyvezető fő feladata a vontatójárművel végzett tolatás. Szolgálat során köteles fegyelmezett, utasításszerű magatartást tanúsítani. Mindent el kell követnie annak érdekében, hogy az emberi életek és anyagi javak épségét megővje.

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

A mozdonyvezető 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 mozdonyvezető köteles az utasításokhoz kiadott módosításokat életbelépésüknek megfelelően helyesbíteni.

A szolgálati magatartásnál felsoroltak a Munka Törvénykönyvében az „elvárható gondosság” kifejezésével megfogalmazott, a munkavégzéssel kapcsolatos általános követelmények kifejtése a mozdonyvezető számára.

### **ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Mi a mozdonyvezető fő feladata? 4.1.11.

Hogyan kell viselkednie a mozdonyvezetőnek? 4.1.11.

Mikor hagyhatja el a helyét a mozdonyvezető? 4.1.11.

Milyen előírásokat kell ismernie és alkalmaznia a mozdonyvezetőnek? 4.1.11.

### **Figyelési kötelezettség, rendelkezők végrehajtása**

**4.1.12.** A mozdonyvezető a tolatásvezető rendelkezéseit köteles végrehajtani.

### **ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

A mozdonyvezető kinek a rendelkezését köteles végrehajtani? 4.1.12.



### **A vezetőálláson tartózkodás feltételei**

**4.1.13.** A vezetőálláson az oda beosztott járművezető, kiképzésre beosztott gyakornok, hatósági személyek és a vasútüzem-vezető írásos engedélyével rendelkező dolgozók tartózkodhatnak a beosztott járművezető zavarása nélkül.

## **ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Milyen személyek és milyen feltétellel tartózkodhatnak a mozdony vezetőállásán? 4.1.13.

### **A mozdony ápolása, tisztán tartása**

**4.1.14.** A mozdony személyzet a szolgálata közben (alkalmas időben) köteles a vezetőállást kitakarítani, szükség szerint a fényszórókat, visszapillantó tükröket és a vezetőállás homlok- és oldalablakait megtisztítani.

A mozdonyvezető köteles gondoskodni arról, hogy járműve eleget tegyen a „látni és látszani” együttes biztonsági követelménynek.

## **ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Milyen tisztítási és ápolási feladatai vannak a mozdonyvezetőnek a mozdonyon? 4.1.14.

### **Felelősség az üzemanyagok gazdaságos felhasználásáért**

**4.1.15.** A mozdony személyzet az üzemanyagok rendeltetésszerű és gazdaságos felhasználásáért felelős. Helytelenül értelmezett takarékoságból a közlekedés biztonságát, a mozdony üzembiztonságát és műszaki állapotát nem szabad veszélyeztetni.

Az üzemanyag rendeltetésszerű gazdaságos felhasználás felelőssége vonatkozik ezen keresztül pl. a szükséges levegőnyomás (levegőmenyiség) biztosítására, az üzemi hőfokok fenntartására stb.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen előírás vonatkozik az üzemanyagok felhasználására? 4.1.15.

### Szerkezeti változtatások, módosítások

**4.1.16.** A mozdony alkatrészeit, berendezéseit a mozdonyszemélyzetnek eltávolítani, nem szabványosra cserélni, beállítási értéküket megváltoztatni, a működtető és védelmi reléket, biztosítókat üzemen kívül helyezni, átkötni tilos.

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

A szerkezeti változások módosításoknál leírt szabályok oka többek között a villamos berendezések védelme, valamint a tűzveszélyes állapot megelőzése illetve elkerülése.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen szerkezeti változtatások alkalmazhatók a mozdonyokon? 4.1.16.

Mely esetekben szabad „patkolt” biztosítókat alkalmazni? 4.1.16.

### Eljárás a mozdonyszemélyzet szolgálatképességének csökkenése, illetve szolgálat- képtelensége esetén

**4.1.17.** Ha a mozdony mozgása közben a vezetőálláson szolgálatot teljesítő mozdonyvezető szolgálatképessége valamely okból annyira csökken, hogy a pályát, a jelzéseket nem tudja kétséget kizáróan megfigyelni, vagy a mozdonyt nem tudja biztonságosan vezetni, akkor a tolatást meg kell szüntetnie. 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 egészségi jellegű szolgálatképesség-csökkenést komolyan kell venni, az „én még bírom” elv alkalmazása mellett az ítélőképesség, döntésképesség jelentősen romlik, ezért a veszély fokozódik: ezt alkalmazni nem szabad, saját és mások testi épségének védelme valamint a balesetek elkerülése érdekében.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi az eljárás, ha a mozdonyvezető szolgálatképessége olyan mértékben csökken, hogy a jelzéseket nem tudja kétséget kizárólag megfigyelni? 4.1.17.

Mi a követendő eljárás, ha a mozdonyvezető a szolgálatképességét csak hosszabb idő eltelte után nyerné vissza? 4.1.17.

### Jelzőlámpák kezelése

**4.1.18.** A tolatómozdony elejének és végének jelzésére, valamint a járműveken alkalmazandó jelzésekre vonatkozó előírásokat be kell tartani.

### A mozdonyvezető általános érvényű kötelességei

**4.1.19.** 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, szolgálat 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, illetve feltételeit eldönteni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Az alábbiak közül, mely NEM a mozdonyvezető általános érvényű kötelezettsége? 4.1.19.

Az alábbiak közül, mely NEM a mozdonyvezető általános érvényű kötelezettsége? 4.1.19.

### Jelzőlámpák kezelése

**4.1.20.** A mozdony megvizsgálása, kenése, tisztítása, javítása, kiszerelése 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 személyzetnek 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.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen óvrendszabályok vonatkoznak a mozdony ajtóira? 4.1.20.

Milyen óvrendszabályok vonatkoznak az üzemanyag vételezésre, a mozdony vizsgálatra, tisztítására, valamint hibakeresésre, hibaelhárításra? 4.1.20.

Milyen óvrendszabályok vonatkoznak a mozgásban levő mozdonyokra?  
4.1.20.

Ki tartózkodhat menet közben a géptérben? 4.1.20.

Kik tartózkodhatnak a mozdony, tartózkodásra kiképzett homlokán (híd-lásán), oldaljárdáján, homloklépcsőjén a jármű haladó mozgása közben?  
4.1.20.

**Mozdonyok mozgása,  
mozgatása**

**4.1.21.** A mozdonyszínbe való be- és kijárást különös óvatossággal kell végezni. A mozdonyszín 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 kézijelzéssel is engedélyt ad.

A mozdonyokat fordítókorongra, tolópadra saját erejükkel, más járművel vagy csörlővel kell ráállítani. Nem szabad rájárni szalasztással, csurgatással, illetve a jármű lendületével.

Fordítás, illetve a tolópad mozgásának megkezdése előtt a mozdonyt be kell fékezni. Ha a fékberendezés hasznavehetetlen, akkor a járművet rögzítősaruvál vagy alátétfával kell állva tartani.

A mozdonyszínbe való be- és kijárássra leírt szabályokban megfogalmazottakat (kapunyitás, kapuszárnyak rögzítése) még a jármű megindítását megelőzően végre kell hajtani.

A fordítókorongon meg kell akadályozni a fordítás közben a körmozgásból adódó erőhatások sugárirányú (centrifugális) erők következményeként történő, nem szándékolt járműmozgást a fordítóhídon. Az így megindult jármű megállítására már hely (mód) nincsen, az bizonyosan a fordítókorongról legurulva kisiklik.

**ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Milyen szabályozás vonatkozik a mozdonyszínbe történő bejárásra?  
4.1.21.

Milyen előírás vonatkozik a tolópadra és a fordítókorongra járására?  
4.1.21.

Mikor szabad a fordítókorongra és a tolópadra rájární? 4.1.21.

Hogyan kell a mozdonyokat a fordítókorongra, tolópadra állítani? 4.1.21.

Mi az eljárás a fordítás illetve a tolópad mozgásának megkezdése előtt? 4.1.21.

### **A vezetőfülke elhagyása**

**4.1.22.** 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 üzemen 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.

## **ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Milyen előírás vonatkozik az elfagyott alkatrészek kiolvasztására? 4.1.22.

### **A mozdony-személyzet tűzvédelmi feladatai**

**4.1.23.** 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, vagy saját akkumulátorral, illetve szárazelemmel működtetett kizárólag szabad használni.

## **Tűzoltó készülékek a mozdonyon**

**4.1.24.** A mozdony személyzet a mozdonyon alkalmazott (mozdonyonként 2 db) 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.

## **ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Mit nem szabad még átmenetileg sem a kézi tűzoltó készülékekkel tenni? 4.1.24.

Mi a teendő a kiürült vagy üzemképtelenné vált kézi tűzoltó készülékekkel? 4.1.24.

## **Eljárás mozdonyoknál keletkezett tűz esetén**

**4.1.25.** Tűz vagy tűzre utaló jelenség (szokatlan szikrázás, füst, égési szag) esetén a mozdonyt azonnal üzemén kívül kell helyezni és meg kell állni. 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 mozdony személyzete köteles a tűz oltására minden lehetőséget és eszközt felhasználni, szükség szerint a kézi tűzoltó készüléket igénybe venni.

A biztonsági teendők megtétele után, a mozdonyon rendszeresített tűzoltó készülékkel (berendezéssel) a tűzoltást haladéktalanul meg kell kezdeni.

Az égő járműtől csak akkor szabad eltávolítani, 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 mozdonyoknál keletkezett tűz esetén az országos villamos távvezeték-től mért 40 m távolságon belüli megállás tilalma azt célozza, hogy a tűz oltása ebből a célból akadálymentes helyen mielőbb megkezdhető legyen, ne kelljen várni az országos villamos távvezeték adott szakaszának feszültségmentesítésére. A tűz továbbterjedését minden eszközzel meg kell akadályozni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor szabad az égő járművektől eltávolozni? 4.1.25.

Tűz vagy tűzre utaló jelenség esetén az Országos villamos távvezeték-től milyen táolságon belül tilos megállni a mozdonyal? 4.1.25.

Mely Utasítás előírásait kell betartani villamosított vasútvonalon keletkezett tűz esetén? 4.1.25.

### A tüzeset jelzése

**4.1.26.** A keletkezett járműtüzet haladéktalanul jelenteni kell a vasútüzem-vezetőnek.

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.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

A keletkezett járműtüzet mikor és kinek kell jelenteni? 4.1.26.

### Jelentkezés munkavégzésre

**4.1.27.** A mozdonyszemélyzetnek minden munkába lépéskor személyesen kell jelentkezni a vasútüzem-vezetőnél vagy a helyettesénél, vagy a KSZU-ban meghatározott munkavállalónál.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

A mozdonyszemélyzetnek minden munkába lépéskor hogyan kinél és mikor kell munkába jelentkezni? 4.1.27.



**A mozdonyvezető  
kötelessége jelentkezéskor**

**4.1.28.** A mozdonyvezető köteles jelentkezéskor a parancskönyvi rendelkezéseket tudomásul venni és a szolgálathoz szükséges eszközöket átvenni.

**ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Mikor köteles a mozdonyvezető a parancskönyvi rendelkezéseket tudomásul venni és a szolgálathoz szükséges eszközöket átvenni? 4.1.28.

**Lejelentkezés szolgálat  
befejezésekor**

**4.1.29.** 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 tolatás közben előfordult rendkívüli eseményekről Eseménykönyvben írásbeli jelentést (a továbbiakban: írásbeli jelentést) tenni,  
– az időközben megjelent parancskönyvi rendelkezéseket tudomásul venni.

A szolgálat befejezésekor a szükségessé váló javítások, valamint a rendkívüli események írásbeli bejelentése a rendellenes jelenségek részletes leírását jelenti, hogy a karbantartó szakemberek hozzájussanak az összes szükséges és lehetséges információhoz. Így a hiba okát egyszerűbben, pontosabban be tudják határolni.

**ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Lejelentkezéskor a mozdonyvezetőnek mit kell tenni? 4.1.29.

## A mozdonyok felkészítése a szolgálatra

**4.1.30.** A mozdonyok felkészítése a szolgálatra alapvetően a járműfenn tartási telepek személyzetének feladata és felelőssége, ha ilyen nincs, akkor ezt a folyamatot a KSZU-ban kell szabályozni. A mozdonyok vizsgálatával, illetve 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 világitást is),
- a kerékpárok, a hordmú, 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 vezetőálláson levő műszerek, jelzőlámpák alapján,
- az ablaktörők, a páramentesítők és a vezetőállás fűtés működőképessége,
- az éberségi berendezés érvényessége, működőképessége,
- homokoló berendezés működőképessége,
- a jelzőlámpák és a műszervilágítás működőképessége,
- a vezetőállás 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 kézifék, illetve rögzítőfék 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 tolatószolgálat 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 vezetőálláson levő műszerek, jelzőlámpák alapján,
- a mozdonyal végzett mozgás (indítási próba) előtt, a kiegészítő- és önműködő fékberendezés működését,
- a gázolaj mennyiségét.

A mozdony átvétellel a járművezető azt is elismeri, hogy a vontatójármű a fenti feltételeknek megfelel.

Ez utóbbi felsorolás (A tolatószolgálat megkezdése előtt) a személyes ellenőrzést igénylő körülményekre vonatkozóan tételes vizsgálatot jelent. Ezeket az Üzemi Naplóban szereplő bejegyzésektől függetlenül mindig ki kell próbálni illetve ellenőrizni kell.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Kinek feladata a mozdonyok felkészítése szolgálatra? 4.1.30.

Mit kell a mozdonyok vizsgálatával, illetve magasabb rendű vizsgálatával, valamint a szükséges javítások elvégzésével biztosítani? 4.1.30.

Mi igazolja a mozdonyok vizsgálatát, illetve magasabb rendű vizsgálatát, valamint a szükséges javítások elvégzését? 4.1.30.

Hol és hogyan kell a mozdony átvétel tényét és az esetleges megállapításokat rögzíteni? 4.1.30.

Kinek kell a tolatószolgálat megkezdése előtt az előírt jelzőeszközök, valamint értekező berendezések meglétét és állapotát ellenőrizni? 4.1.30.

**Járművezetői engedély,  
lámpa, íróeszköz**

**4.1.31.** A mozdonyvezetőnek szolgálatban jármű-vezetői igazolványát, annak mellékletét (Tanúsítvány, orvosi határozat, időszakos vizsga-jegyzőkönyvek) zseblámpát, íróeszközt magánál kell tartania.

**ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Mit kell a következőkben felsoroltak közül a mozdonyvezetőnek szolgálatközben magánál tartani? 4.1.31.

**Felelősség a mozdony  
vezetéséért**

**4.1.32.** A mozdony vezetéséért kizárólag a mozdonyvezető felelős. Feljebbvaló jelenléte a jármű vezetőjét nem mentesíti a felelősség alól.

**ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Ki a felelős a mozdony vezetéséért? 4.1.32.

**Szállítási tilalom**

**4.1.33.** A mozdonyon, közúti-vasúti járművön, a mozdony személyzet személyes használatára szolgáló tárgyakat, anyagokat (élelmiszert) szabad külön engedély nélkül szállítani. Egyéb anyagokra szállítási engedélyt a vasútüzem-vezető adhat.

**ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Mit szabad a mozdonyon közúti-vasúti járművön külön engedély nélkül szállítani? 4.1.33.

Mit és mikor szabad a mozdonyon közúti-vasúti járművön külön engedéllyel szállítani? 4.1.33.

### **Felelősség a mozdony vezetéséért**

**4.1.34.** 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.

### **ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Mikor jogosultak a hatóságok, vagyonvédelmi szervek a mozdony átvizsgálására? 4.1.34.

Mi a mozdonyvezető feladata a hatóságok, vagyonvédelmi szervek a mozdony átvizsgálása esetén? 4.1.34.

### **Veszély észlelése**

**4.1.35.** Ha a mozdony személyzet a pályaberendezésnek vagy a vasúti kocsik megfigyelése közben olyan jelenséget vesz észre, amely a tolatási mozgást veszélyezteti, intézkednie kell a tolatási mozgás megállítására, kivéve, ha azzal a veszély fokozódna.

### **ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Mi a feladata a mozdonyvezetőnek, ha a pályaberendezésnek vagy a vasúti kocsik megfigyelése közben olyan jelenséget vesz észre, amely a tolatási mozgást veszélyezteti? 4.1.35.

### **A mozdonyok biztonsága**

**4.1.36.** 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 keletkezhesék.

Ha balesetnél több mozdony van a helyszínen és ezek valamelyikének személyzete szolgálatképtelenné vált, a felügyelet nélkül maradt jármű biztonságba helyezéséért a többi mozdonyvezető felelős.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi a teendő, ha balesetnél több mozdony van a helyszínen és ezek valamelyikének személyzete szolgálatképtelenné vált? 4.1.36.

### A kocsisor megindítása

**4.1.37.** A mozdonyvezetőnek – a kapott felhatalmazás alapján – el kell kezdeni a tolatást, akkor, 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 kerülni kell (veszély esetét kivéve) 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 váltók, szigetelt sínek, vágányhídmérleg működésében zavar keletkezhet a homokkal való elrakodás következtében, ezért kerüendő a homokolás ebben a környezetben.

A megperdült kerék és a sín közötti súrlódási tényezőnek homokszórásból következő hirtelen megnövekedése olyan hirtelen bekövetkező mechanikai és/vagy villamos igénybevétel-növekedést jelent az erőátviteli rendszer számára (az erőátvitel elemeit terhelő nyomaték nagyságának drasztikus növekedése) amely a hajtásrendszerben súlyos károsodásokat okozhat.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan kell a kerékperdülést megszüntetni? 4.1.37.

### A mozdonyszemélyzet magatartása tolatás/tartózkodás közben

**4.1.38.** A mozdonyszemélyzet 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 tolatásmentes idő lehetővé teszi, akkor meg kell győződni arról, hogy a tengelyágyaknál, csapágyaknál, 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 vasútüzem-vezetőnek.

Ugyancsak jelenteni kell azt is, ha nagyobb javítás szükséges, amely a jármű további munkavégzését nem zavarja, de az elvégzésére előre fel kell készülni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Miről kell a mozdonyvezetőnek meggyőződni, ha a tolatásmentes idő lehetővé teszi? 4.1.38.

Kinek és mikor kell jelenteni minden olyan eseményt, körülményt, amely a mozdony vagy a személyzet további munkavégzését befolyásolhatja? 4.1.38.

### **Dohányzási tilalom**

**4.1.39.** Tilos dohányozni a mozdony vezetőállásán és gépterében.

A dohányzási tilalomra leírt szabály összhangban van a nemdohányzók védelméről szóló törvény rendelkezéseivel.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Lehet-e a mozdony vezetőállásán és gépterében dohányozni? 4.1.39.

### **A szolgálat befejezése utáni vizsgálat**

**4.1.40.** A tolatás 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 fémzáról írásbeli jelentést is kell tenni.

A szolgálat befejezése utáni vizsgálatot követően az írásbeli jelentésnek tartalmaznia kell a hibajelenség részletes leírását az elhárítás, javítás megkönnyítése céljából.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hol kell előjegyezni a tolatás közben a mozdony üzemében észlelt hiányosságokat és rendellenességeket? 4.1.40.

Mi a teendő, ha a mozdony javítást igényel? 4.1.40.

Hogyan kell jelentést tenni a sérült vagy hiányzó festék vagy fémezőről? 4.1.40.

### Felszerelési tárgyak

**4.1.41.** A felszerelési tárgyakat (amennyiben rendszeresítve vannak) az épségük és meglétük szempontjából ellenőrizni kell, majd a tárolási helyükön kell azokat elzárni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi a teendő a felszerelési tárgyakkal, ha rendszeresítve vannak? 4.1.41.

### A vontatójárművek kiszerelese üzemanyaggal

**4.1.42.** 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 kiszereles 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.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hol kell szabályozni a kiszereles menetét? 4.1.42.

Hol és kinek kell a homokkészlet és dízeljárműveknél a hűtőfolyadék utántöltését kezdeményezni és 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 mozdony 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.

### ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Ha a mozdony üzemképtelenné vált, akkor ki köteles gondoskodni a a jármű szállításhoz szükséges előkészítéséről? **4.2.1.**

### Működési zavar okának vizsgálata

**4.2.2.** Ha a mozdonyon hiba vagy sérülés következett be, a menetet csak akkor szabad folytatni, ha:

- a hibát a mozdony személyzet megszüntette, vagy
- a hibás részt üzemen kívül lehet helyezni, és nagyobb mértékű sérülés bekövetkezésétől, kifejlődésétől, illetve az ebből eredő baleset-, tűzveszély kialakulásától nem kell tartani.

### ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor szabad folytatni a menetet, ha a mozdonyon hiba vagy sérülés következett be? **4.2.2.**

### Mozdonyalkatrészek törése, lazulása

**4.2.3.** Hordműalkatrészek (hordrugó, függvas, himba) működő mozdonynál bekövetkezett törése esetén a tolatást 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.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor szabad a tolatást folytatni a hordmúalkatrészek (hordrugó, függvas, himba) működő mozdonynál bekövetkezett törése esetén? 4.2.3.

Mit kell tenni, befeszülés (siklásveszély) esetén az ideiglenes helyreállításhoz? 4.2.3.

### 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 tolatási mozgást végezni nem szabad.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor kell a mozdony lemezes hordrugóját töröttnek tekinteni? 4.2.4.

Mikor kell a mozdony csavarrugót töröttnek tekinteni? 4.2.4.

Milyen módon lehet további tolatási mozgást végezni törött hordrugóval? 4.2.4.

### Kerékabroncs és tengelytörés

**4.2.5.** A kerékabroncs szakadása vagy a tengelycsap törése, továbbá a keréktárcsaagy lazulása esetén a tolatás nem folytatható.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan folytatható a tolatás kerékabroncs szakadása vagy a tengelycsap törése, továbbá a keréktárcsaagy lazulása esetén? 4.2.5.

**4.2.6.** A kerékabroncsot akkor kell elmozdultnak tekinteni, ha a kerékvázon és az abroncsra levő, sugárirányú fehér vagy vörös festékcsíkok 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 tolatás folytatható, de műszaki felügyeletet ellátó személynek kell megvizsgálni és döntenie.

**4.2.6.2.** Ha az abroncs lazának minősül, akkor a mozdonyvezető a tolatást nem kezdheti meg, illetve nem folytathatja. Megállapításait jelentenie kell a vasútüzem vezetőjének, vagy megbízottjának, aki a műszaki felügyeletet ellátó személyt értesíti. A mozdonyvezetőnek továbbiakban a nevezetteknek – Üzemi Naplóba is bejegyzett – szabatos 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 vizsgálóhely, akkor maga köteles döntenie a mozdony futóképességéről és az alkalmazható sebességről a 4.2.6.4.–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 4.2.6.4. pontban felsorolt feltételeknek, akkor a mozdony további tolatási 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.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor kell a kerékabroncsot elmozdultnak tekinteni? 4.2.6.

Mi a mozdonyvezető feladata, ha kerékabroncs elmozdulást állapít meg? 4.2.6.

Hogyan lehet tolatást megkezdeni, illetve folytatni, ha a mozdonyvezető a kerékabroncsot lazának minősíti? 4.2.6.

Mi az eljárás tengelyirányú abroncselmozdulás esetén? 4.2.6.

### Lengéscsillapító sérülés

**4.2.7.** A sérült lengéscsillapítót le kell szerelni, vagy – ha az nem lehetséges – a leszakadt részt fel kell kötni úgy, hogy a mozdonyban, pályaberendezésben további sérülést ne okozhasson.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi a teendő sérült lengéscsillapító esetén? 4.2.7.

### Üzemképtelen vontatómotor szellőző

**4.2.8.** A vontatómotor külső hűtés nélkül nem tartható üzemben.

Az üzemképtelen vontató motor szellőzőre leírt szabály célja a villamos motor szigetelésének állapotfenntartása, valamint a túlmelegedés, a tűzveszély elkerülése.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan tartható üzemben vontatómotor külső hűtés nélkül? 4.2.8.

### Vontatómotor szellőző túláram

**4.2.9.** Ha a leoldott biztosító, elektronikus védelem vagy kismegszakító közvetlenül a csere, illetve visszaállítása után ismételt kiolvad vagy leold, akkor az áramkör újbóli feszültség alá helyezése csak a zárlat helyének kiderítése és megszüntetése után történhet meg.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor lehet az áramkört újbóli feszültség alá helyezni, ha a kismegszakító közvetlen csere, illetve visszaállítása után ismételten kiolvad vagy leold? 4.2.9.

### Légsűrítő hibái

**4.2.10.** Légsűrítő olajkenés hiánya esetén szolgálatképtelenséget kell jelenteni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit kell tenni a légsűrítő olajkenés hiánya esetén? 4.2.10.

### Az akkumulátortöltő hibája

**4.2.11.** Üzemképtelen akkumulátortöltővel a tolatást megkezdeni, vagy folytatni legfeljebb egy óráig szabad.

Az akkumulátor töltését (töltőáramát), valamint az állapotát (feszültségét) figyelni kell, mert csak ezek alapján hozható helyes döntés.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen módon lehet üzemképtelen akkumulátortöltővel a tolatást megkezdeni, vagy folytatni? 4.2.11.

### Tengelyagyolvadás

**4.2.12.** Tengelyagyolvadás esetén a mozdony szolgálatképtelen. Mozogni, csak félreállításig szabad.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Minek kell mίνősíteni a tengelyágyolvadás esetén a mozdonyt? 4.2.12.

### Ütközésérülés

**4.2.13.** A teendőket főként a sérült ütközők helyzete határozza meg. Ha az ütköző(k) leesésétől nem kell tartani, akkor a járművezető a vontató-jármű ép végével a tolatást folytathatja, de jelenteni köteles a vasútüzem-vezetőnek 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.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor folytathatja a tolatást a mozdonyvezető, ha az ütköző sérült? 4.2.13.

### A pályakotró sérülése

**4.2.14.** A tolatás 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 tolatás tovább nem folytatható.

A pályakotró sérülése esetén e-szabály lényege a siklásveszély elkerülése, amelyet váltókon, útátjárókon történő elakadás okozhat a járműről megengedettnél mélyebbre lenyúló alkatrészek esetén.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor lehet a tolatást sebességkorlátozás nélkül folytathatni, ha a pályakotró sérült? 4.2.14.

### Vonókészülék szakadás

**4.2.15.** A mozdonyal további tolatási tevékenység a hiba elhárításáig nem folytatható.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan lehet mozdonnal további tolatási tevékenységet végezni vonókészülék szakadás esetén? 4.2.15.

### Fogaskerékházból hallható kattogó, ropogó hang

**4.2.16.** Ha a fogaskerékházból füst áramlik ki, de a kerékpár még forog, akkor a mozgás (félreállítás) a forgóváz (kerékpár) selejtezése után folytatható.

A fogaskerékházból hallható kattogó, ropogó hang esetén, kizárólag a félreállítás (vágány felszabadítás) engedhető meg ilyen módon, hogy további, járulékos károk sem járműben, sem a pályában ne keletkezzenek.

### Hajtóműház, olajtekő sérülése

**4.2.17.** Ha a kenőolaj elfolyt, akkor a hajtóműházhoz tartozó vontatómotort le kell selejtezni, és a járművel félre kell állni.

### Nagymérvű keréklaposodás

**4.2.18.** Ha a keréklaposodás mértéke a 60 mm-t meghaladja, akkor a további mozgást csak műszaki vizsgálatot követően szabad folytatni.

A laposodás vizsgálatakor a létrejött sík felület legnagyobb átlójának megengedett mértéke a 60 mm.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen mértékű keréklaposodás esetén szabad csak a műszaki vizsgálatot követően további mozgást végezni? 4.2.18.

### Homlokablak sérülése, beszakadása

**4.2.19.** Ha a homlokablak valamelyike sérült meg, akkor műszaki vizsgálatot követően lehet csak a tolatási mozgást folytatni.

A homlokablakokkal szemben támasztott követelményekre szigorú hatósági előírások vonatkoznak.

Az óvintézkedés azt célozza meg, hogy a sérült szélvédő a menetszél, vagy valamilyen tárgygal, állattal való ütközés által okozott többlet igénybevétel következtében nehogy tolatás közben berobbanjon.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi a teendő, ha a mozdony homlokablak valamelyike sérült? 4.2.19.

**Eljárás rendkívüli esemény  
vagy veszélyhelyzet  
észlelése alkalmából**

**4.2.20.** Tolatás közben a közlekedés-biztonságot 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 vasútüzem-vezetőnek 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.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Kinek kell jelenteni, ha a tolatás közben a közlekedés-biztonságot veszélyeztető rendkívüli eseményt (baleset, veszélyeztetés, szándékos vagy gondatlan cselekmény, tüzeset, jármű-, pálya-, felsővezeték-hiba, stb.), körülményt? 4.2.20.

Milyen módon lehet továbbhaladni, ha a víz szintje a sínkorona magasságát meghaladja? 4.2.20.



## Hőnfutás

**4.2.21.** A csapágy hőnfutott, ha hőmérséklete olyan magas, hogy kézzel nem érinthető meg. Ekkor a mozdony szolgálatképtelen (mozgatni lépésben, mozgatás esetén kísérni), és olyan helyre kell vele félreállni, ahol a további tolatási mozgásokat nem akadályozza.

### ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mikor beszélünk arról, hogy a csapágy hőnfutott? 4.2.21.

Mi a teendő, ha a tolató mozdony csapágy hőnfutott? 4.2.21.

## Elfagyott alkatrészek kiolvasztása

**4.2.22.** A gumit vagy más éghető anyagot tartalmazó alkatrészt, nyomás alatt álló edényt nyílt lánggal kiolvasztani nem szabad.

Ésszerű az elfagyott alkatrészek kiolvasztásának a tiltása, mivel részben hőre tulajdonságot változtató, vagy éghető anyagok, illetve a nyomásnövekedés miatt bekövetkező robbanásveszély fenn áll.

### ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Hogyan szabad gumit vagy más éghető anyagot tartalmazó alkatrészt, nyomás alatt álló edényt nyílt lánggal kiolvasztani? 4.2.22.

## Közlekedés behavazott pályán

**4.2.23.** Laza 15-25cm hómagasság esetén a tolatás megkezdése előtt a pályát mozdonnyal végig kell járni a hó megtörése céljából.

### ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Tolatás megkezdése előtt mikor kell a pályát mozdonnyal végig járni a hó megtörése céljából? 4.2.23.

### 4.3. A dízelmozdonyok üzemeltetése

#### A dízelmozdony üzembe helyezésének feltételei

**4.3.1.** A dízelmozdony üzembe helyezését az adott mozdonyra érvényes típusismerettel rendelkező mozdonyvezető, közúti-vasúti járművezető képesítésű dolgozó végezheti.

Az üzembe helyezéskor – a dízelmotor indítása előtt – gondoskodni kell a jármű légfékkel vagy kézifékkal való állva tartásáról.

A dízelmozdony alatt, a tetőn, a géptérben és a védházban személyek nem tartózkodhatnak és a gépezeti berendezéseket takaró fedeleeknek 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 gépezeti egységeknél a motor indításában segítenek.

A mechanikus erőátviteli mozdonyok erőátviteli láncja 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.

A dízelmozdony üzembehelyezéskor a cél a téves, akaratlan indulás megelőzése: a hidraulikus mozdony esetén a töltőmágnes vagy fővezérlő tolattyú, villamos erőátviteli mozdony esetén pedig a motorkontaktorok bontott állapotának ellenőrzése által. Ilyen esetben ugyanis a fődízelmotor beindítását követően a mozdony azonnal megindulhat.

#### ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Ki helyezheti üzembe a dízelmozdonyt? 4.3.1.

Mit kell tenni a dízelmozdony üzembe helyezésekor a dízelmotor indítása előtt? 4.3.1.

Kik tartózkodhatnak a dízelmozdony üzembe helyezésekor a dízelmozdony alatt, a tetőn, a géptérben és a védházban? 4.3.1.

Milyen előírás vonatkozik a mechanikus erőátvitelű mozdonyok üzembe helyezésére? 4.3.1.

Hogyan kell biztosítani a mechanikus erőátvitelű mozdonyok erőátviteli láncának nyitott állapotát? 4.3.1.

Kinek kell ellenőriznie a mechanikus erőátvitelű mozdonyok erőátviteli láncának nyitott állapotát? 4.3.1.

Milyen előírás vonatkozik a hidraulikus erőátvitelű mozdonyok üzembe helyezésére? 4.3.1.

Mit kell ellenőriznie a hidraulikus erőátvitelű mozdony üzembe helyezését végző dolgozónak? 4.3.1.

Milyen előírás vonatkozik a villamos erőátvitelű mozdonyok üzembe helyezésére? 4.3.1.

Kinek kell ellenőriznie a villamos erőátvitelű mozdony főáramkörének nyitott állapotát az üzembe helyezéskor? 4.3.1.

### **Munkavégzés a dízelmozdonyon**

**4.3.2.** A mozdonyon, illetve az alatt, a tetőn, a géptérben és a védházban ellenőrzést, javítást, illetve egyéb munkát végezni csak üzemben kívül helyezett dízelmotornál és a jármű kézifékkal, rögzítő fékkel befejezett helyzetében szabad. Kivételt képeznek azok az ellenőrzési szempontok, amelyek kifejezetten működő dízelmotorra, hajtóműre vannak előírva, ezek azonban a megfigyelésre korlátozódnak. Villamos felső vezeték 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  $\frac{3}{4}$  kipufogórendszer, víz-, és olajcsövek  $\frac{3}{4}$  megközelítésére, megbontására az égési illetve 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, illetve 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.

A mozdony villamos vezérlő berendezésein végzett munka alkalmával feszültség alá kerülhetnek, de ezeken a feszültségszinteken létrejövő áramütés még nem élettani szempontból veszélyes, hanem a kellemetlen érzet kialakulásakor létrejövő reakció (hirtelen, nem koordinált mozgás) eredményezhet közvetetten sérülést (pl leesés veszély).

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen esetben szabad a dízelmozdony alatt javítást, ellenőrzést és egyéb munkát végezni? 4.3.2.

Milyen esetben szabad működő dízelmotornál a géptérben ellenőrzést végezni? 4.3.2.

Milyen módon kell gondoskodni a dízelmotor véletlen beindításának megakadályozásáról? 4.3.2.

Milyen feltételek teljesülése mellett szabad a mozdony villamos vezérlő berendezéseit, melyek a járműszerényhez (sínhez) képest 42V-nál nagyobb feszültség alá kerülhetnek, megérinteni, illetve ezeken munkát végezni? 4.3.2.

### **Beindított dízelmotor felügyelete**

**4.3.3.** A dízelmozdonyt üzemelő motorral felügyelet nélkül hagyni nem szabad

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen előírás vonatkozik a beindított dízelmotor felügyeletére? 4.3.3.

### **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.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi a teendő a műszerek, jelzőlámpák és hibatárolók hibajelzése, rendellenes zaj, rendellenes üzem esetén? 4.3.4.

Milyen előírás vonatkozik a régebbi gyártású dízelmozdonyok hűtővíz hőmérséklet szabályozására? 4.3.4.

### **Menet közbeni irányváltás tilalma**

**4.3.5.** Irányt váltani csak és kizárólag álló helyzetű és befékezett járműnél szabad. Villamos erőátvitelű dízelmozdonyokat sem tolatás közben, sem pedig gépmenetben ellenárammal fékezni még veszély esetén sem szabad.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen előírás vonatkozik a mozdonyok esetében az irányváltásra? 4.3.5.  
Milyen előírás vonatkozik a villamos erőátvitelű mozdonyok fékezésére? 4.3.5.

### **A dízelmozdony vizsgálata tolatásmentes időben**

**4.3.6.** Alapjáraton járó motornál ellenőrizni kell, hogy nincsenek-e rendellenes zörejek és a tüzelőanyag-, kenőolaj-, és hűtővízrendszer csővezetékei épek és tömörök-e.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen vizsgálatokat kell elvégezni tolatásmentes időben a dízelmozdonyokon? 4.3.6.

## **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 menetet folytatni nem szabad, a jármű szolgálatképtelen. Ha a hibát a mozdonyvezető megszüntette, akkor a menetet 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, illetve 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, illetve újra indítani a hiba megszűnéséig tilos!

A kenőolajnyomás-, túlfordulat-, kartelgáz-, földzárlat védelmi berendezések a hibaelhárítást követően legfeljebb egyszer állíthatók vissza. Amennyiben az ismételt visszaállítás eredménytelen, akkor a járművet szolgálatképtelennek kell minősíteni.

## **ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Mi a követendő eljárás abban az esetben, ha a mozdonyvezető rendellenes zörejek esetén olyan hibát állapít meg, ami a motor épségét veszélyezteti? 4.3.7.

Mi a teendő a kenőolajnyomás-hiány védelem működése és rendellenes zaj együttes észlelése esetén? 4.3.7.

Milyen előírás vonatkozik a kenőolajnyomás-, túlfordulat-, kartelgáz-, földzárlat védelmi berendezések visszaállítására? 4.3.7.

Mi a követendő eljárás, ha a kenőolajnyomás-, túlfordulat-, kartelgáz-, földzárlat védelmi berendezések visszaállítása eredménytelen volt? 4.3.7.

## **A védelmi berendezések hibái**

**4.3.8.** Amennyiben a rendellenes működést, a védelmi berendezést vezérlő egyéb elem hibája okozta, akkor azt ki lehet iktatni, ha a berendezést működésbe hozó paraméter értéke egyéb műszerrel, vagy észle-

léssel ellenőrizhető (pl. a „hűtővíz túlmeleg” termosztát rossz, de a hűtővíz hőmérséklete a hőmérőről ellenőrizhető). Nem iktatható ki a dízelmotor kenőolajnyomás-, hűtővízhiány-, kartergáz-, földzárlat, valamint a túlfordulat-védelmi berendezése.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mely védelmek nem iktathatók ki a dízelmozdonyon? 4.3.8.

### Hűtési rendszer hibái

**4.3.9.** A dízelmotor hűtővizének hőmérséklete nem haladhatja meg a túlnyomásos hűtőknél a 100°C-t, nyitott hűtőrendszereknél a 90°C-t. Ha üzem közben a dízelmotor hűtővíz hőmérséklete indokolatlanul megemelkedik, akkor, – ha lehetőség van rá – át kell térni a kézi szabályozásra.

**4.3.9.1.** Ha a hűtővíz hőmérséklet növekedése nem szűnik meg, akkor a motor terhelését fokozatosan csökkenteni kell, az előidéző okot meg kell keresni és meg kell szüntetni. Tilos a dízelmotort azonnal leállítani! Viszszahűtés céljából a motort terheletlenül, kis fordulatszámom kell járatni.

**4.3.9.2.** Ha a hűtővíz hőmérsékletének növekedése következtében a rendszer nagymennyiségű hűtőfolyadékot veszít, a motort tovább üzemeltetni nem szabad, mindaddig, míg a megfelelő hűtőfolyadékkal nem pótolták a hiányzó mennyiséget.

4.3.9.1. pontban leírt dízelmotor azonnali leállítása a hűtővízáramlás megszűnése miatt helyi források kialakulásához vezethet, valamint hőelvezetés jelentős csökkenése következtében az égéstér környezetében nagymértékű, az üzemi értéket jelentősen meghaladó hőmérséklet-növekedés alakulhat ki.

4.3.9.2. pontban meghatározott jelenség az égéstermék hűtővízbe jutásakor (tehát az égésteret határoló elemek sérülése esetén is) létrejöhet. A folyadék pótlása után a dízelmotor beindítása előtt célszerű megvizsgálni, hogy az említett - égésteret határoló elemek sérülése esetén – nem kerül-e hűtőfolyadék az égéstérbe, mert ekkor a dieselmotor megforgatásakor „vízütés” miatt a motor súlyosan sérülhet.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Az alábbiak közül mely értéket nem haladhatja meg a hűtővíz hőmérséklete, ha a dízelmotor hűtője túlnyomásos? 4.3.9.

Az alábbiak közül mely értéket nem haladhatja meg a hűtővíz hőmérséklete, ha a dízelmotor hűtője nyitott rendszerű? 4.3.9.

Mi a teendő, ha a dízelmozdony üzeme közben a hűtővíz hőmérséklete indokolatlanul növekedni kezd és ez a jelenség nem szűnik meg? 4.3.9.1.

Mi a teendő, ha a dízelmozdony üzeme közben a hűtővíz hőmérséklete indokolatlan növekedése következtében a rendszer nagymennyiségű hűtőfolyadékot veszít? 4.3.9.2.

<p style="text-align: center;"><b>Hibák a villamos erőátviteli és segédüzemi rendszerekben</b></p>
--

**4.3.10.** A főáramköri rendszerekben bekövetkezett földzárlat esetén a védelem működésbe lépésekor a menetszabályzót alaphelyzetbe kell visszaállítani, majd a tolatás megállítása után az alábbiak szerint kell eljárni.

**4.3.10.1.** Amennyiben a védelem megszólalásán kívül azzal egy időben más jelenségek, így kábelégésre, szigetelőanyag égésre utaló füstszag nincs, a túláramvédelem nem oldott le, akkor a nagyfeszültségű rendszer könnyen hozzáférhető részeinek (irányváltók, kontaktorok, különös tekintettel a főgenerátorra) szemrevételezése után, amennyiben rendelkezés nem tapasztalható, illetve az észlelt hiba elhárításra került, a védelem visszaállítható és a tolatás folytatható.

**4.3.10.2.** Ha ismételt földzárlat van, akkor az előző bekezdésben felsorolt jelenségek mellett azon mozdonyoknál, ahol a vontatómotorok selejtezésére lehetőség van, a hibás motort selejtezni kell, ezután a menet folytatható. Ebben az esetben azonban, csak olyan terhelésű tolatás lehetséges, amely az üzemképes vontatómotorok számával arányban van.

**4.3.10.3.** Ha a 4.3.10.1. és a 4.3.10.2. pontokban felsorolt körülmények között jelentkező földzárlatot nem sikerül behatárolni, megszüntetni, akkor a tolatási tevékenységet a jármű műszaki felügyeletét ellátó személy járművizsgálatáig folytatni nem szabad.



## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi a teendő a főáramköri rendszerben bekövetkezett földzárlat esetén a védelem működésbelépésekor? 4.3.10.

Mi a teendő ha a főáramköri rendszerben bekövetkezett földzárlat esetén a védelem működésbelépése után, ha azzal egy időben más jelenségek, így kábelégésre, szigetelőanyag égésre utaló füstszag nincs, a túláramvédelem nem oldott le? 4.3.10.1.

Mi a teendő a főáramköri rendszerben bekövetkezett földzárlat esetén a védelem működésbelépése után ismételt földzárlat van? 4.3.10.2.

### Hibák a villamos vezérlési rendszerben

**4.3.11.** A villamos vezérlési rendszerben bekövetkezett földzárlat esetén a következők szerint kell eljárni:

**4.3.11.1.** Egyvezetékes rendszernél (negatív ág testelt), a földzárlat a kismegszakító vagy az olvadó biztosító leoldásával egy időben következik be. Ezeket egyszer szabad visszaállítani illetve cserélni. A védelem újbóli leoldása után a menet csak akkor folytatható, amennyiben a hibát a mozdonyoszemélyzet megszüntette, vagy a meghibásodott részt, üzemen kívül helyezte és károsodás nem következett be.

**4.3.11.2.** Kétvezetékes rendszer hibajelzése esetén, a menet fokozott figyelemmel a legközelebbi járműfenntartási telepig folytatható.

**4.3.11.3.** A 4.3.11.1. és a 4.3.11.2. pontokban leírtak esetében az eseményt a dízelmozdony Üzemi Naplójában rögzíteni kell és a hiba kijavítását kell kérni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi a teendő villamos vezérlési rendszerben bekövetkezett földzárlat esetén, ha a rendszer egyvezetékes és a földzárlat a kismegszakító vagy az olvadó biztosító leoldásával egy időben következik be? 4.3.11.1.

Mi a teendő villamos vezérlési rendszerben bekövetkezett földzárlat esetén, ha a rendszer kétvezetékes? 4.3.11.2.

### **Teendők hidraulikus hajtómű meghibásodása esetén**

**4.3.12.** Amennyiben a hidraulikus hajtómű, üzemképes olajnyomás-védelmi és hidraulikaolaj túlmelegedés védelmi berendezései a hibaelhárítást követően ismételtlen leoldottak, akkor a mozdonyt szolgálatképtelennek kell minősíteni. Így kell eljárni a védelmet biztosító és az elektronikus vezérlési elemek meghibásodása esetén is.

Ha a hajtóműnél rendellenes zajok tapasztalhatók és az okot a mozdonyvezető nem tudja megszüntetni, akkor a mozdonyt szolgálatképtelennek kell tekinteni.

A hidraulikus hajtómű vezérlési rendszerének meghibásodása esetén, – VOITH gyártmányú hajtóművek kivételével – ha erre lehetőség van, át kell térni a kézi vezérlésre.

### **ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Mi a teendő ha a hidraulikus hajtómű, üzemképes olajnyomás-védelmi berendezése a hibaelhárítást követően ismételtlen leold? 4.3.12.

Mi a teendő ha a hidraulikus hajtómű, hidraulikaolaj túlmelegedés védelmi berendezése a hibaelhárítást követően ismételtlen leold? 4.3.12.

Mi a teendő hidraulikus hajtómű elektronikus vezérlési elemeinek meghibásodása esetén? 4.3.12.

Mi a teendő, ha hidraulikus hajtómű esetén a hajtóműnél rendellenes zajok tapasztalhatók és az okot a mozdonyvezető nem tudja megszüntetni? 4.3.12.

Mi a teendő hidraulikus hajtómű vezérlési rendszerének meghibásodása esetén – VOITH gyártmányú hajtóművek kivételével? 4.3.12.

### **Hidraulikus erőátvitelű mozdony vontatása**

**4.3.13.** Abban az esetben, ha a mozdonyt olyan üzemállapotban kell vontatni, hogy a hidraulikus hajtómű primer kenőszivattyúja nem kap hajtást (a dízelmotor nem üzemel), akkor a 4.3.13.1. illetve a 4.3.13.2. pont szerint kell eljárni.

**4.3.13.1.** Amennyiben a hidraulikus hajtóműnek nincs szekunder szivattyúja, akkor a mozdonyt vontatni csak az irány- vagy fokozatváltó közé-pállásba helyezése és reteszelve után szabad. Az előírás szerint reteszelt állást a mozdonyvezető köteles ellenőrizni, valamint ennek tényét

az Üzemi Naplóban rögzíteni és aláírni. Ha a rendellenesség ebben az esetben is fennáll, akkor az erőátviteli láncot olyan helyen kell megszakítani, – például a kardánok leszerelésével – hogy a mozdony vontatása során a hajtóműbe semmilyen körülmények között ne legyen visszahajtás. Így kell eljárni abban az esetben is, ha a szekunder kenőszivattyú meghibásodott és a mozdonyt hidegen, kell szállítani.

**4.3.13.2.** Amennyiben a hidraulikus hajtómű rendelkezik szekunder kenőszivattyúval a Kezelési Utasítás szerint kell eljárni, mentiránynak megfelelő irányba kell az irányváltót kapcsolni, és ezt le kell ellenőrizni. A mozdonyt vontatni az engedélyezett sebesség legfeljebb 80%-ával szabad.

4.3.13.1. pontban meghatározott esetben a vonatott mozdonyok üzemel a főmotorja és vonatják akkor is különös gondot kell arra fordítani, hogy az irányváltó a beállított menetiránynak megfelelő legyen. Ellenkező esetben a hajtómű féküzemben dolgozik és a hőterhelés következtében súlyosan sérülhet.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi az eljárás, ha a hidraulikus hajtóműnek nincs szekunder szivattyúja?

4.3.13.1.

Milyen módon kell eljárni, ha hidraulikus erőátvitelű mozdony szekunder kenőszivattyúja meghibásodott és a mozdonyt hidegen kell szállítani?

4.3.13.1.

Mi teendő, ha a hidraulikus erőátvitelű mozdony rendelkezik szekunder szivattyúval és a primer szivattyú nem kap hajtást? 4.3.13.2.

**4.3.14.** A hidraulikus hajtóművel kényszerüzemet létesíteni (a töltőmágnes, illetve a fővezérlő tolatyú kiékelése) csak arra az időtartamra szabad, míg a vontatójárművel olyan helyre történik a félreállítás, amely a további tolatási műveleteket nem akadályozza. Kényszerüzemben a Kezelési Utasítás szerint kell eljárni.

A hidraulikus hajtóműnél a kényszerüzemet a félreállítás után meg kell szüntetni. Elkerülendő a végtelen megindulások. Fékhatás megszűnése, dízelmotor indítása után a jármű azonnal megindul.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen időtartamra szabad hidraulikus hajtóművel kényszerüzemet létesíteni? 4.3.14.

### Dízelmozdony üzemanyaggal történő ellátása

**4.3.15.** A tolatás 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, illetve kezelni kell.

Dízelmozdony üzemanyaggal történő ellátásakor környezetkímélő megoldás, hogy a gázolajkészletet csak olyan mértékig szabad kiegészíteni, amely mérték (pl.: túlelmeselés pályaszakaszon) nem okoz kifolyást.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi a mozdonyvezető kötelezettsége a gázolaj-, a kenőolaj-, a hűtővíz-, és a homokkészletet kiegészítésével kapcsolatban? 4.3.15.

Mi a teendő a kenőolaj és a hűtővíz vételezését követően? 4.3.15.

### Dízelmozdony beállítása a tárolóhelyre

**4.3.16.** 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!

A tárolóhelyre beállított dízelmozdony üzemmeleg dízelmotorjának azonnali leállításának tiltás oka, hogy a hőmérsékletkülönbség rövid idő alatt kiegyenlítődni nem tud, repedést hozhat létre a motor érintett részeiben: perselyben, hengerfejben stb.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen szabály vonatkozik a dízelmozdony tárolóhelyre történő beállításiára? 4.3.16.

Milyen módon kell visszahűteni a tárolóhelyre beállított dízelmozdony üzemleleg dízelmotorját? 4.3.16.

Milyen esetben szabad a tárolóhelyre beállított dízelmozdony üzemleleg dízelmotorját hidegvíz bevezetésével visszahűteni? 4.3.16.

### Eljárás fagyveszély esetén

**4.3.17.** Fagyveszély esetén a dízelmozdonyok üzemeltetése során fokozott figyelemmel kell eljárni.

**4.3.17.1.** Üzem közben a zsalukon képződő jégréteget úgy kell eltávolítani, hogy szerkezeti károsodás ne keletkezzen.

**4.3.17.2.** A szabadban álló dízelmozdony hőntartó berendezését, lehetőleg a segédaggregátor üzemeltetésével egyidejűleg kell működtetni. Ezek hiányában a jármű dízelmotorját az előírt hűtővíz hőmérséklet eléréséig szakaszosan kell járattani, aminek a gyakoriságát a külső hőmérséklet határozza meg. Ilyen esetben a dízelmozdonyt nem szabad felüget nélkül hagyni.

Ha a dízelmozdony fedett, de fagyveszélyes hőmérsékletű helyiségben áll, a dízelmotor járatását csak akkor szabad végezni, ha megfelelő és üzemképes elszívó berendezés áll rendelkezésre. Ennek hiányában a motor járatását a szabadban kell végezni.

**4.3.17.3.** 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.

**4.3.17.4.** A víztelenítés során ki kell nyitni, és nyitva kell tartani valamennyi víztelenítő csapot, illetve csavart, beleértve a vezetőálláson elhelyezett fűtőtesteket és fűtőkazánt is. Ha szükséges, a megfelelő csővezetéseket meg kell bontani. A víztelenítést a környezetvédelmi szempontoknak megfelelően és lehetőleg lehűlt, kb. 40°C hőmérsékletű hűtővízről szabad végrehajtani.

**4.3.17.5.** A dízelmozdonyok hűtőfolyadék, illetve kenőolaj mennyiségének kiegészítése után – a hideg motor beindítását követően – a kenőolaj nyomását, valamint a hűtő- és kenőolajrendszert fokozott gondossággal kell ellenőrizni.

**4.3.17.6.** Nem üzemelő (hideg) dízelmozdony átvételénél és átadásánál a fagymentesítés tényét írásban kell rögzíteni a jármű Üzemi Naplójában.

4.3.17.2. pontban leírt eset csak a megfelelő szellőzés hiányában (zárt térben) járatott motor égéstermékeinek következményeként CO-mérgezés veszélye jön létre.

4.3.17.4. pontban meghatározott víztelenítésnek csak akkor van értelme, ha a hűtőfolyadék a rendszer minden részéből maradéktalanul eltávozik, és ehhez a levegő bejutásának lehetőségét biztosítani kell. A hőmérséklet-meghatározás azért történt, hogy a művelet végző személy számára elkerülhető legyen a víztelenítés során a forrázás, mint veszély.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mi az eljárás fagyveszély esetén a szabadban álló dízelmozdony esetén?  
4.3.17.2.

Mi az eljárás fagyveszély esetén a fedett, de fagyveszélyes hőmérsékletű helyen álló dízelmozdony esetén? 4.3.17.2.

Mi az eljárás fagyveszély esetén, ha a dízelmotort, a segédaggregát dízelmotorját, vagy a hőntartó berendezést nem lehet működtetni? 4.3.17.3.

Hogyan kell eljárni a dízelmozdony hűtővízrendszerének víztelenítése során, fagyveszély esetén? 4.3.17.4.

Milyen szabály vonatkozik a dízelmozdony hűtővízrendszerének víztelenítésre környezetvédelmi szempontból, fagyveszély esetén? 4.3.17.4.

Mi a teendő dízelmozdonyok hűtőfolyadék, illetve kenőolaj mennyiségének kiegészítése után - a hideg motor beindítását követően, fagyveszély esetén? 4.3.17.5.

Mi az eljárás, fagyveszély esetén a nem üzemelő dízelmozdony átvételénél és átadásánál? 4.13.7.6.

## 5. FÉKEZÉSI ELŐÍRÁSOK

A jelenleg hatályos Iparvágány Szolgálati Utasítás nem tartalmaz fékezéssel kapcsolatos előírásokat. A fékezési előírás fejezet nem csak a járművezetőknek ad utasítást, hanem egyéb a forgalom biztonságával összefüggő munkakörben dolgozó munkavállalóknak is.

Ezen fejezet tudásanyagának munkakörönkénti bontásban, a Vasúti Vizsgaközpont Vizsgaszabályzat és eljárási rendjében található.

### Alapszabály

**5.1. A mozdonyvezető a szolgálat megkezdésekor köteles meggyőződni a vontatójármű fékberendezésének üzemképességéről. Hibás, vagy üzemképtelen fékberendezéssel a szolgálatot megkezdeni tilos!**

### ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen előírás vonatkozik a mozdonyvezetőre a fékberendezés szempontjából szolgálat megkezdésekor? 5.1.

Mikor kell meggyőződni a mozdonyvezetőnek a fékberendezés üzemképességéről? 5.1.

Mi az eljárás, ha szolgálat megkezdésekor a mozdony fékberendezése hibás? 5.1.

Megkezdhető-e a szolgálat hibás fékberendezésű mozdonnyal? 5.1.

### 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.
- A fékberendezés működését az önműködő fék egyik fékezőszeleppével végrehajtott 0,5 bar-nál nem nagyobb fővezeték nyomáscsökkentéssel, majd meg kell győződni a fékhenger nyomásmérő alapján a megfelelő fékhengernyomás kialakulásáról. Ezt követően ellenőriz-

ni kell a jármű egyik oldalán, hogy a féktuskók szorosan felfekszenek-e, illetve 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.
- Az oldás vizsgálata előtt – függően a lejtviszonyoktól – a jármű megfutamodását alátétfa, rögzítőszaru alkalmazásával kell megakadályozni. A kiegészítő légfék működését fékezéssel és oldással a fékhenger nyomásmérőn kell megfigyelni.

Szolgálat elején minden vontatójárművet meg kell vizsgálni. Mivel a vizsgálat ebben a formában közúti-vasúti kétéltű járműveken nem végezhető el, ott a jármű üzemeltetési leírásában előírtak szerint kell eljárni.

A rögzítőfékkel elvégzett állvatartás ebben az esetben azért nem megengedett, mert lehetetlenné teszi a mechanikus fékelemek oldott állapotának vizsgálatát.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit kell először tenni a mozdony átvételekor a fékberendezés szempontjából? 5.2.

Az alábbiak közül, mit NEM kell ellenőrizni a főlégtartály és fővezeték terek feltöltése után a mozdonyvezetőnek? 5.2.

A fékberendezés üzembe helyezésekor, hogyan kell ellenőrizni a fékberendezés működését? 5.2.

Mekkora nyomáscsökkentéssel kell meggyőződni a fékezőberendezés működéséről? 5.2.

Mit kell tenni a mozdonyvezetőnek a fékezőberendezés üzemképességének vizsgálatakor, miután az egyik fékezőszeleppel az előírt nyomáscsökkentést elvégezte féktuskós fékberendezés esetén? 5.2.

Mit kell tenni a mozdonyvezetőnek a fékezőberendezés üzemképességének vizsgálatakor, miután az egyik fékezőszeleppel az előírt nyomáscsökkentést elvégezte, tárcsás fékberendezés esetén? 5.2.

Milyen követelménynek kell eleget tenni a mozdony fékberendezésének, miután a mozdonyvezető az előírt nyomáscsökkentést elvégezte és a féktuskók szorosan felfekszenek? 5.2.



Milyen követelménynek kell eleget tenni a mozdony fékberendezésének, miután a mozdonyvezető az előírt nyomáscsökkentést elvégezte és a fék-kijelző „légfék” ablakában a vörös jel látható? 5.2.

Mit kell tenni a mozdonyvezetőnek a fékberendezés működésének vizsgálatakor, miután az előírt nyomáscsökkentést elvégezte és megállapította, hogy a féktuskók szorosan felfekszenek? 5.2.

Mit kell tenni a mozdonyvezetőnek a fékberendezés működésének vizsgálatakor, miután az előírt nyomáscsökkentést elvégezte és megállapította, hogy a fék-kijelző „légfék” ablakában a vörös jel látható? 5.2.

Mit kell tenni a mozdonyvezetőnek a fékberendezés vizsgálatakor az oldás vizsgálata előtt a lejtviszonyoktól függően? 5.2.

Hogyan kell megfigyelni a kiegészítő légfék működését? 5.2.

### **Kiegészítő vizsgálat tolatószolgálatban**

**5.3.** A tolatószolgálatot ellátó mozdonyok esetében a mozdonyvezető minden szolgálatba lépéskor köteles a mozdony fékhenger löketeit (5.8.), a mechanikus fékelemek állapotát, valamint a féktuskók vastagságát (5.9.) ellenőrizni. Ha a fékhenger löketek az üzemszerű méretnél nagyobbak, vagy a féktuskók a kopási határjelet a szolgálat alatt elérik, akkor gondoskodni kell a jármű mechanikus fékrendszerének beállításáról, valamint a féktuskók cseréjéről.

## **ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK**

Mit kell a mozdonyvezetőnek a tolatószolgálatot ellátó mozdony esetén ellenőrizni minden szolgálatba lépéskor? 5.3.

**5.4.** A kiegészítő légféket tolatásnál és gépmenetben való közlekedésnél kell használni, de ezekben az esetekben is az önműködő féknek üzembeszáll állapotban kell lennie. Egyidejűleg csak egy fékberendezést kell működtetni, kivételt képez a hajtóműfékkel kombinált önműködő fék használata.

Amennyiben a tolatás elvégzése során a vontatott járművek fékberendezése be van kötve a fővezetékbe és jól működik, akkor természetesen a fékezés folyamatokat nem a kiegészítő, hanem az önműködő fék használatával kell vezérelni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen előírások vonatkoznak a vontatójárművek kiegészítő fékberendezésének használatára? 5.4.

Tolatás esetén egyidejűleg mennyi féket szabad használni a mozdonyon? 5.4.

### **Az összegyűlt szennyező anyag eltávolítása**

**5.5.** 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, léghálózathoz tartozó porfogókat is. Az eltávolított folyadékot lehetőség szerint gyűjteni kell.

Az összegyűjtött folyadékok lecsapolásának elvégzése téli körülmények között (fagypont alatt párás levegőben) különösen fontos jégdugók keletkezésének megakadályozása céljából.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

A mozdonyvezetőnek szolgálata alatt mennyi alkalommal köteles leereszteni az összegyűlt folyadékot az előírt berendezésekből? 5.5.

A mozdonyvezetőnek szolgálata során mely berendezésekből kell az összegyűlt folyadékot leengedni? 5.5.

Mit kell tenni a mozdonyvezetőnek szolgálatonként legalább egyszer a fékezőszelepekhez, léghálózathoz tartozó porfogókkal? 5.5.

### **Kézifékkal történő tolatás**

**5.6.** 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 kézifékkal történő tolatáskor az Utasításban előírt, kellő időben adott hangjelzésekkel kell a vonatkísérőket a kézifékek kezelésére utasítani.

A tolatószemélyzet tennivalói:

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

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen járművek alkalmasak kézifékes tolatásra? 5.6.

Kézifékkal történő tolatás esetén milyen szabály vonatkozik a kézifék próbájára? 5.6.

Miről kell meggyőződni a kézifékek fékpróbája esetén? 5.6.

Mikor működik egy kézifék szabályosan? 5.6.

Mi az eljárás, ha a kézifék próbájakor a megvizsgált jármű kéziféke hiányos? 5.6.

Mik a mozdonyvezető teendői kézifékkal történő fékezés esetén? 5.6.

Mik a tolatószemélyzet kötelességei kézifékkal történő tolatás esetén? 5.6.

Kézifékkal megállított tolatás esetén mit kell tenni a kézifékekkel a megállás után? 5.6.

**5.7.** Amennyiben a vontatójármű vezetője eltávozik a járműről, minden esetben gondoskodni kell annak megfutamodás elleni védelméről.

A vontatójármű kézi (rögzítő) fékjét be kell húzni (működtetni kell). Amennyiben a kézi (rögzítő) fék berendezése működésképtelen (hatástalan), akkor az állvatartást:

- 2,5 ‰-es esésig 1-1 db rögzítősaruvál, vagy alátétfával kell biztosítani,
  - 2,5 ‰-es vagy nagyobb esésű vágányokon az esés iránya felől 2 db rögzítősaruvál vagy alátétfával kell biztosítani.
- A rögzítősarukat (alátétfákat) azon kerekek alá kell elhelyezni, ahol nincs homokoló cső.
- Az állva tartás módját az Üzemi Naplóban elő kell jegyezni.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen esetben kell a mozdonyvezetőnek gondoskodni a mozdony megfutamodás elleni védelméről? 5.7.

Hogyan kell a mozdonyvezetőnek a vontatójárművet állvatartani? 5.7.

Hogyan kell állvatartani a vontatójárművet, ha a kézi (rögzítő) fék berendezése működésképtelen (hatástalan) és az esés 2,5, ezreléknél kisebb? 5.7.

Hogyan kell állvatartani a vontatójárművet, ha a kézi (rögzítő) fék berendezése működésképtelen (hatástalan) és az esés 2,5, ezreléknél nagyobb? 5.7.

Amennyiben a vontatójármű megfutamodás elleni biztosítását rögzítősarukkal (alátétfákkal) végzik, hogyan kell elhelyezni a nevezett eszközöket? 5.7.

A szolgálatot kezdő mozdonyvezető, honnan értesül, hogy milyen módon van állvatartva a mozdony? 5.7.

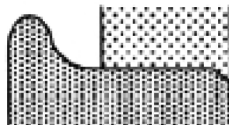
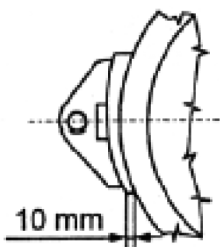
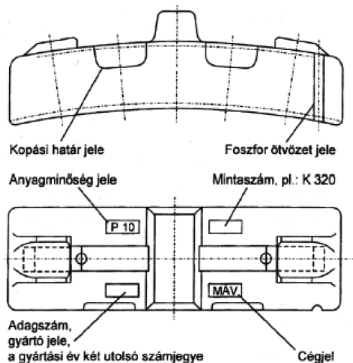
**5.8. A mozdonyok fékhenger löketeit mozdonytípusonként az alábbi táblázat tartalmazza:**

Mozdonyorozat			Fékdugattyú löket értéke (mm)	
EU jármű-azonosító	MÁV (régí sorozat)	Sajátcélu	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

**5.9.** A féktuskót cserélni kell ha:

- kopási határig kopott,
- teljes keresztmetszetében átrepedt, vagy törött,
- az ábrán megadott mértéket meghaladóan félrekopott,
- az ábrán megadott mértékben egyenlőtlenül kopott állapot állt elő.



### ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Az alábbiak közül mikor kell a féktuskót cserélni? 5.9.

Az alábbiak közül mikor NEM kell a féktuskót cserélni? 5.9.

## 1.sz. Melléklet

### Úrszelvény, rakszelvény méretek H.6. ábra

## KIEGÉSZÍTŐ SZOLGÁLATI UTASÍTÁS TARTALMI KÖVETELMÉNYEI

### Bevezető, ismertető rész

1. A sajtócélnú vasúti pályahálózat megnevezése.
2. A sajtócélnú 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). Váltózárr 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 rakodó-berendezések (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, 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, részleg-vezető). 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 üzemben 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, rögzítő saruk felhasználásának szabályozása, db és sor-száma, 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 3 méteres ívsugarú vágányrészre, 3 vagy ennél több tengelyes kocsik beállításának állandó engedélye és feltételei.
43. A 150 méternél kisebb sugarú ívekben a kocsik össze-, illetve szét-kapcsolására 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 bejárandó pályarészekről történő értesítés módja.
47. Felsővezetékes villamos vontatású iparvágányra vonatkozó különleges szabályok, rakodások, engedélyekkel összefüggő intézkedések.
48. Téli időszakban szükséges különleges teendők.
49. Sajátcélú vasúti pályahálózat használó saját személyzetével végzett tolatási munkák közben bekövetkezett baleset bejelentési kötelezettsége.
50. Üzemszünet, forgalomszüneteltetés után teendő vasútüzemi biztonsági intézkedések.
51. Mozdony személyzet jelentkezése, eltávozása a mozdonytól.
52. Mozdonyok felkészítése a szolgálatra, mozdonykiszerelés szabályozása.

### **Mellékletek**

53. Helyszínrajz.
54. Fordítókorong kezelési utasítás.
55. Tolópad kezelési utasítás.
56. Kocsibuktató kezelési utasítás.
57. A pályahálózat működtető részéről kiadott kocsibeállítási engedély a 149-100 méter közötti ívsugarú vágányrészre.
58. 100-30 méter közötti ívsugarú vágányrészre, 3 vagy ennél több tengelyes kocsik beállítására a kiadott esetenkénti engedély és feltételei.
59. Vasúti járműmérlegen történő járműmozgatás, a mérlegelésre, a mérleg kezelésére, fenntartására vonatkozó szabályozás.
60. Ideiglenes Végrehajtási Utasítás az iparvágányon végzett építési átalakítási, bontási munkák idejére.



Az 1 sz melléklet nem az úrszelvény, rakszelvény méretek H.6. ábráját tartalmazza, hanem a Kiegészítő Szolgálati Utasítás (KSZU) tartalmi követelményeit. A KSZU 3 részből áll az első rész a bevezető, ismertető rész a második rész a szabályozó rész, míg a harmadik rész a mellékleteket tartalmazza.

A KSZU:

- Bevezető, ismertető rész a sajátcélú vasúti pályahálózat általános leírásait tartalmazza a megnevezéstől a rakodó és védelmi berendezések, a váltó és vágánykapcsolatok az alkalmazott járművek tárolási esetleges felállási helyét, illetve a Parancskönyv helyét.
- A szabályozó részben leírásra kerül a belső vasútüzemi dolgozók munkabeosztása, a tolatási módok szabályozása a 2,5 %-nál nagyobb esésben lévő vágányon a rakodás és kocsitárolás helye és feltételei, továbbá a felsővezetékes villamos vontatású iparvágányra vonatkozó különleges szabályozások.

A mellékletek a helyszínrajz, valamint a sajátcélú vasúti pályahálózaton lévő berendezések kezelési utasításait és szabályozásait.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit tartalmaz a következőkben felsoroltak közül a KSZU bevezető, ismertető része? 1.sz. melléklet KSZU

Mit tartalmaz a következőkben felsoroltak közül a KSZU szabályozó része? 1.sz. melléklet: Szabályozó rész KSZU

Mit tartalmaz a következőkben felsoroltak közül a KSZU Mellékletek része? 1.sz. melléklet KSZU

## 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  
(4.1.sz. bárca)



(3.sz. bárca)  
Gyúlékony folyékony anyagok  
(4.2.sz. bárca)



Gyúlékony szilárd anyagok  
(önreaktív anyagok és szilárd,  
érezetlentített robbanóanyagok)



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



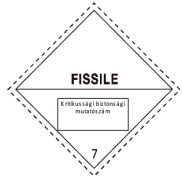
(7.A sz. bárca)



(7.B sz. bárca)



(7.C sz. bárca)



(7.E sz. bárca)

Hasadóanyag

## Egyéb veszélyek



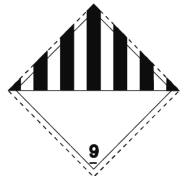
(6.1.sz. bárca)  
Mérgező anyag



(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

## Óvatos tolatásra figyelmeztető bárcák



Különösen óvatosan tolatni!



Óvatosan tolatni!

A 2.sz. mellékletben módosítás, hogy a veszélyességi bárcák közé felvételekre került a Szerves peroxidok, továbbá törlésre kerültek az Egészségre ártalmas anyagokra figyelmeztető, valamint a Gurítódombra vinni Tilos! és a Szalasztani, gurítani és csurgatni tilos! bárcák.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Milyen veszélyességi bárca, amely négyszögletes csúcsára állított alsó fele sárga és 5.2. számot tartalmaz a felső fele vörös és lángnyelvet tartalmaz? 2.sz. melléklet.

Mely veszélyességi bárca csoportba tartozik a „Szerves peroxid”? 2.sz. melléklet

Melyik a „Szerves peroxid” bárca? 2.sz. melléklet





**„L” Minta (kék)**  
(Színe: kék, mérete: 148x210 mm)

VV cégjele

Muster **L** Bárca



**Beschädigt, leer zur Heimat  
Sérült, üresen a honos vasútra**

.....  
Stempel der Dienststelle  
szolgálati hely bélyegzője

.....  
Tagesstempel  
keletbélyegző

.....  
Unterschrift  
aláírás





**"R1" Minta**  
(Színe: fehér, vörös felülnyomással, mérete: 105x210 mm)

VV cégjele      Muster      **R<sup>1</sup>**      Bárca

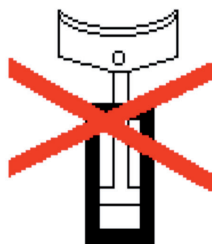
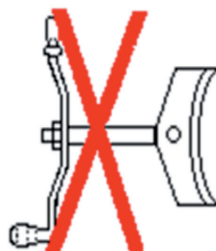
## Fék hasznavehetetlen Bremsen unbrauchbar

Schadcode nach UIC-Merkblatt 579-2  
Sértülési kód az UIC 579-2 döntvény szerint

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Megállapítások:  
Feststellungen:.....

.....  
(keletbélvező)      .....      (aláírás)









## „RSZ” Minta

(Színe: narancsvörös, mérete: 100x150 mm)

VV cégjele

..... állomás ..... sz. **RSZ** Bárca



pályaszámú kocsi az állomás területét nem hagyhatja el

## ÁTRAKÁS, RAKOMÁNYIGAZÍTÁS

a ..... sz./jelű vágányon a következő okok miatt:

1. A kocsi megsérült, rakottan nem javítható
2. Helytelen kocsifelhasználás
3. A rakományegység kialakítása helytelen
4. Hiba téherelosztás
5. Rakszelvény-tülpépés
6. Ponyvázás, hallozás
7. Rakományigazítás
8. Megjegyzés: .....

Mozgatas max. .... km/h sebességgel

Kelt: ..... év ..... hó ..... nap ..... a kiállító aláírása







#### 4.sz. melléklet

Kitérő vizsgálati könyv

Kitérő vizsgálati nyomtatványok

### 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.		

A 4. sz. mellékletből a Kitérő vizsgálati könyv valamint a Kitérő vizsgálati nyomtatványok törlésre kerültek és helyette felvételre került a Parancskönyv mintája. Kitérő vizsgálati könyv valamint a Kitérő vizsgálati nyomtatványok azért kerültek törlésre mert ezek ismerete csak kizárólag a vasútüzem vezetőre vonatkozik és más Utasításokban megtalálhatók ezért szükségtelen ebben az Utasításban szabályozni. A Parancskönyvet viszont valamennyi sajtócéllú vasúti pályahálózaton a vasútüzemi tevékenységet végző munkavállalónak ismernie és alkalmazni kell.

## ELLENŐRZŐ KÉRDÉSEK

Mit tartalmaz a KSZU 4. sz melléklete? 4.sz. melléklet:

Hol található a Parancskönyv minta? 4.sz. melléklet:



