



Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal

Ügyiratszám: UVH/VF/190/8/2014. **Tárgy:** Döntés az AM4-M4-ATC típusú metrószerelvény típusengedélye ügyében
Ügyintéző: Kozma Tibor
Balázs Attila
Kovács László **Hiv. sz.:** BUD4/BUM4/107.1760.13/SP/MK
Telefon: 1 474-1761 **Mell.:** 1 pld dokumentáció

H A T Á R O Z A T

A Budapesti Közlekedési Zrt. (1980 Budapest, Akácfa u. 15.) – a továbbiakban: BKV Zrt. – által megbízott Siemens M4 Budapest Konzorcium (1143 Budapest, Gizella út 51-57.) – a továbbiakban együtt: Ügyfél - 2013. december 10-én kelt, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatal Vasúti Főosztályhoz (1066 Budapest, Teréz krt. 62.) - a továbbiakban: UVH Hivatal – 2013. december 11-én benyújtott típusengedély iránti kérelmére indított eljárásban alábbi döntést hoztam:

Az **Ügyfél** fenti tárgyban előterjesztett **kérelmének**, annak érdemi vizsgálatát követően,

h e l y t a d o k,

az AM4-M4-ATC típusú, vezető nélküli üzemmódra alkalmas, automatikus vonatvezérléssel (ATC) felszerelt metrószerelvényre, az UVH/VF/847/4/2013. számú határozattal kijelölt Certuniv Vasúti Tanúsító és Műszaki Szakértő Kft. (1114 Budapest, Gödöllői út 165.) ellenőrző és tanúsító szervezet által **40131/VA_001/2014/CU** számon kiadott „**Végleges alkalmassági tanúsítvány**”-ban foglalt korlátozások, feltételek figyelembevételével, feltételekkel

a típusengedélyt megadom.

A. Feltételek:

1. A típusengedély a jelen határozat számával záradékolt, a típusengedélyezési dokumentációban meghatározott, az UVH/VF/13/16/2013. számú határozattal jóváhagyott, az AM4-M4 típusú metrószerelvényre kiadott típusengedéllyel és műszaki dokumentációval együtt, az AM4-M4-ATC típusú metrószerelvényre (a továbbiakban: metrószerelvény) vonatkozik. A típusengedély a vasúti járművek üzembehelyezése engedélyezéséről, időszakos vizsgálatáról és hatósági nyilvántartásáról szóló 31/2010. (XII. 23.) NFM rendelet (a továbbiakban: 31/2010. (XII. 23.) NFM rendelet) 13. § (5) bekezdésében meghatározottakra jogosít.
2. A metrószerelvény engedélyezett legnagyobb sebessége: 80 km/h.
3. A BKV Zrt. 24 órán belül köteles bejelenteni az üzemeltetés során keletkezett baleseteket, rendkívüli eseményeket, ha azok körülményeiből konstrukciós hibára lehet következtetni, továbbá ha a járműtípus azonos rendszeremre vonatkozó és rendszeresen bekövetkező meghibásodását tapasztalja. Ez a bejelentési

VASÚTI FŐOSZTÁLY

1066 Budapest, Teréz krt. 62. • 1387 Budapest 62., Pf.: 30. • telefon: +36 1 474 1761 • fax: +36 1 312 6614
www.nkh.hu

kötelezettség független az egyéb rendeletekben, utasításokban előírt bejelentésektől.

4. Az UVH Hivatal a típusengedélyt hivatalból felülvizsgálja, ha – különösen vasúti baleset tapasztalatai alapján - kétség merül fel azzal kapcsolatban, hogy a jármű-típusnak a típusengedélyben rögzített műszaki jellemzői megfelelnek a jogszabályokban meghatározott követelményeknek. Ha a felülvizsgálat eredményeképpen az UVH Hivatal azt állapítja meg, hogy a járműtípus a fenti követelményeknek nem felel meg, akkor a típusengedélyt módosítja, vagy amennyiben a módosítás nem lehetséges, visszavonja.
5. A BKV Zrt. köteles megőrizni a járműre vonatkozó dokumentációt, a jármű selejtezését követő öt (5) évig, azt ellenőrzéskor a hatóságnak bemutatni, a jármű elidegenítése esetén pedig az új tulajdonosnak, a megőrzési kötelezettség meghagyásával igazoltan átadni.
6. Amennyiben a BKV Zrt. az engedélyben előírt kötelezettségeket nem teljesíti, engedély, ill. az előírt feltételek nélkül, vagy üzem- és forgalombiztonságot veszélyeztető állapotban üzemelteti a járművet, úgy az engedélyt visszavonhatom, az ezért felelős, vagy intézkedésre kötelezett személlyel szemben pedig jogkövetkezményt alkalmazhatok.

B. Üzembehelyezési és üzemeltetési feltételek:

1. Jelen engedély alapján a típusengedélynek megfelelő műszaki tartalmú járművekre az üzembehelyezési engedély pályaszámonként kérelmezhető.
2. Az üzembehelyezési eljárást az UVH Hivatal a 31/2010. (XII. 23.) NFM rendelet előírásai szerint folytatja le. Az üzembehelyezési kérelem mellékleteként be kell nyújtani a 31/2010. (XII. 23.) NFM rendelet 2. számú melléklet 6. pontjában előírt dokumentumokat.
3. A BKV Zrt. a TIA antenna csatlakozó kábelek sérülésének megelőzése érdekében szükséges változtatásokat 2014. április 15-ig dolgozza ki és engedélyezettetés céljából az UVH Hivatalnak megfelelő műszaki dokumentumokkal alátámasztva nyújtsa be.
4. A metrószerelvénnyel a BKV Zrt. a budapesti 4-es metróhálózatán, ATC üzemmódban közlekedhet. Amennyiben a budapesti 4-es metró biztosítóberendezés és automatikus vonatvezérlésre vonatkozó, a vasúti építmények építészeti hatósági engedélyezési eljárásainak részletes szabályairól szóló 289/2012. (X. 11.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 289/2012. (X. 11.) Korm. rendelet) szerinti (ideiglenes) használatbavételi engedélyt az előírja, úgy a metrószerelvény csak 1 (egy) fő járművezetői feladatkör ellátásához szükséges képesítéssel rendelkező járműfelügyelővel (a továbbiakban: járműfelügyelő) közlekedhet.
5. A járműfelügyelő feleljen meg a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti jármű vezetői gyakorlat szabályairól szóló 19/2011. (V. 10.) NFM rendeletben foglalt feltételeknek és előírásoknak.
6. Amennyiben a budapesti 4-es metró biztosítóberendezés és automatikus vonatvezérlésre vonatkozó a 289/2012. (X. 11.) Korm. rendelet alapján kiadott jogerős használatbavételi engedély a járműfelügyelővel történő közlekedést (már) nem írja elő, úgy a metrószerelvények a vezető nélküli üzemmódra előkészített, segéd-

vezetőállással rendelkező, a VPFH 996117_revC M4 típusengedély dokumentum szerinti kialakítással közlekedhetnek.

Az átalakításhoz a 31/2010. (XII. 23.) NFM rendelet 22. § (1) bekezdés szerinti átalakítási engedélyt az UVH Hivataltól nem kell kérelmezni. Az átalakítást a VPFH 996117_revC M4 típusengedély dokumentumban foglaltak szerint kell elvégezni. Az átalakítás megkezdését és az átalakítás ütemtervét az átalakítás tervezett megkezdése előtt 15 nappal az UVH Hivatalnak be kell jelenteni

7. A metrószerelvény csak az UVH/VF/13/16/2013. számú határozattal jóváhagyott, jogerős típusengedéllyel rendelkező, az AM4-M4 típusú metrószerelvényre vonatkozó annak műszaki dokumentációjában szereplő, az „*A vonat elhagyásának utasok általi kezdeményezése havária esetén*” című, VPFH996033 Rev A jelű dokumentumban meghatározott műszaki megoldásban foglalt kialakítású, utastérbe szerelt aktív menekítés kérő gombbal üzemeltethető.
8. A metrószerelvényeken az utasok számára ki kell helyezni a menekítés kérő gombok használatával kapcsolatos tájékoztatást, melyet sötétben is látható kivitelben (pl. fluoreszkáló felirat) kell kialakítani. A menekítés kérő gomb használatával kapcsolatos tájékoztatóval el nem látott metrószerelvény az utasforgalomban nem vehet részt.
9. A metrószerelvényekre telepített szoftverek módosítása esetén a BKV Zrt. a szoftverek ellenőrzését és vizsgálatát az UVH/VF/13/46/2013. számú határozattal jóváhagyott, a jogerős típusengedéllyel rendelkező, az AM4-M4 típusú metrószerelvényre vonatkozó, a járművek teljes élettartamát figyelembe vevő, az esetlegesen szükségessé váló szoftver módosítások végrehajtásának folyamatát szabályozó VPFH 781016_revA számú „*Leírás – Szoftver módosítási eljárás*” szerint végezze el.
10. Jelen típusengedély alapján üzembehelyezett metrószerelvényeknek karbantartásért felelős szervezettel kell rendelkezniük, mely szervezetet a Nemzeti vasúti járműnyilvántartásba fel kell venni. A karbantartásért felelős szervezetet üzembehelyezési kérelem benyújtásával egyidejűleg kell bejelenteni.
11. Jelen típusengedély alapján üzembehelyezett metrószerelvény bármilyen átalakítására vonatkozó, beleértve a járművezérlő szoftverek módosítását is, illetve reklámhordozó elhelyezési szándékát a BKV Zrt. az UVH Hivatalnak köteles előzetesen bejelenteni. Az UVH Hivatal a bejelentés alapján tájékoztatja a BKV Zrt-t, hogy a tervezett átalakításhoz szükség van-e átalakítási engedélyre, vagy típusvizsgálatok elvégzésére, vagy az átalakítás mértékére tekintettel új típusengedélyre, vagy a típusengedély módosítására.
12. Felhívom a BKV Zrt. figyelmét, hogy a metrószerelvényeken a jogszabályokban és az utasításokban előírt műszaki jelzéseket, utastájékoztató feliratokat kell kihelyezni, különös tekintettel arra, hogy az utastérben folytatott elektronikus biztonságtechnikai rendszeren keresztül történő megfigyelésről a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény 8. § (2) bekezdésében meghatározottak szerinti figyelemfelhívó jelzést és ismertetést kell elhelyezni.

Jelen határozattal kapcsolatban az eljárási díj a közlekedési hatóság által végzett hatósági eljárások igazgatási, szolgáltatási díjairól szóló 72/2006. (IX. 29.) GKM rendelet (a továbbiakban: 72/2006. (IX. 29.) GKM rendelet) 2. számú melléklet 3. pontja értelmében 1.037.000 HUF, melyet előzetesen befizettek, erről a VSA124-00797 számú számviteli bizonylat kiállítása a határozat kiadását megelőzően megtörtént.

Döntésem ellen a közlést követő naptól számított 15 napon belül lehet fellebbezést előterjeszteni.

A fellebbezést az elsőfokú közigazgatási határozatot hozó Nemzeti Közlekedési Hatóság Útügyi, Vasúti és Hajózási Hivatala Vasúti Főosztályához (1066 Budapest, Teréz krt. 62.) – de a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központjához címzetten – lehet két példányban előterjeszteni. A fellebbezés elektronikusan nem nyújtható be. A fellebbezésről a Nemzeti Közlekedési Hatóság Központja dönt.

A fellebbezési eljárás díjköteles.

Az első fokon eljáró közlekedési hatóság határozata ellen benyújtott fellebbezés díja azonos az elsőfokú eljárás díjával. A jogorvoslati eljárás díját a fellebbezés benyújtásával egyidejűleg kell a Nemzeti Közlekedési Hatóság Magyar Államkincstárnál vezetett 10032000-00289926-00000000 számú előirányzat-felhasználási keretszámlájára befizetni.

I N D O K O L Á S

Az Ügyfél hivatkozott számú kérelmében az AM4-M4-ATC típusú metrószerelvény típusengedélyének kiadását kérte.

Az UVH Hivatal a 2013. július 16-án kelt UVH/VF/2037/4/2013. számú határozatával az AM4-M4 típusú járművek automata üzemmódra (ATC) történő átalakítására az átalakítási engedélyt megadta.

Az UVH Hivatal az engedélyben a meghatározta a járműtípus típusjelét, a jármű átalakításának feltételeit, az elvégzendő vizsgálatokat és az azokra vonatkozó különleges feltételeket, továbbá az átalakított járműre vonatkozó tartampróbákat, és azok lebonyolításának feltételeit, valamint a típusengedélyezési eljárás során benyújtandó dokumentumokat.

Az Ügyfél a 2013. augusztus 2-án kelt, az UVH Hivatalhoz 2013. augusztus 5-én benyújtott kérelmében a 2013. július 16-án kelt UVH/VF/2037/4/2013. számú határozattal kiadott jogerős átalakítási engedély módosítását kérte.

Az Ügyfél kérelmében az átalakítási engedély kiterjesztését kérte minden AM4-M4 típusú metrószerelvényre, továbbá kérte az átalakítási engedélyben meghatározott, az átalakított metrószerelvénnyel teljesítendő 10.000 km-es futásteljesítmény módosítását.

Az Ügyfél átalakítási engedély kiterjesztés iránti kérelmének helyt adtam, mivel megállapítottam, hogy az automata rendszerhez kapcsolódó típusvizsgálatok teljes körű elvégzéséhez szükség lehet valamennyi AM4-M4 típusú metrószerelvényre.

Az Ügyfél a futásteljesítmény módosítás iránti kérelmének a 2013. augusztus 23-án kelt, UVH/VF/2037/2013. számú végzésem rendelkező rész II. pontjában, az alábbi feltételekkel helyt adtam „*A metrószerelvényekkel külön-külön teljesítendő 10.000 km-es hibamentes próbaüzem legfeljebb 15 %-al csökkenthető, amennyiben a teljes járműflottával történő hibamentes üzem bizonyítottan legalább 150.000 km megszakítás nélkül. Valamely metrószerelvény esetében a 15 %-os csökkentés csak abban az esetben fogadható el, ha az alacsonyabb futásteljesítmény forgalomszabályozási okok miatt következett be és nincs összefüggésben jármű vagy jármű fedélzeti berendezés (OBCU) meghibásodással.*”

A döntésem indoklásaként előadtam azt, hogy mivel a tartampróba alatt az Ügyfélnek azt kell bizonyítania, hogy a vonatbefolyásoló rendszer (annak minden rendszer-

elemét beleértve) megbízhatóan és tartósan üzembiztosan működik. A rendelkezésemre álló adatok alapján a jármű megfelelőségének vizsgálatához szükséges az átalakítási engedélyben előírt próbafutás, de a teljes rendszer kiértékelése szempontjából a forgalomszervezési okokból történő járművenkénti futásteljesítmény eltérés, a flotta összteljesítményére vonatkozó megkötéssel kezelhető, és a rendszer biztonságának igazolása tekintetében a tesztek kimenetelére kedvezőtlen hatást nem gyakorol.

Az Ügyfél a 2013. december 10-én kelt és az UVH Hivatalhoz 2013. december 11-én benyújtott hivatkozott számú kérelmében az AM4-M4-ATC típusú metrószerelvény típusengedély kiadását kérte.

Az Ügyfél hivatkozott számú kérelmét megvizsgálva megállapítottam, hogy nem fizette be közlekedési hatóság által végzett vasúti hatósági eljárások igazgatási szolgáltatási díjairól szóló 72/2006. (IX. 29.) GKM rendelet (a továbbiakban: 72/2006. (IX. 29.) GKM rendelet) 3. d) pontjában meghatározott 1.037.000 Ft, igazgatási szolgáltatási díjat, továbbá nem nyújtotta be a vasúti járművek üzembehelyezése engedélyezéséről, időszakos vizsgálatáról és hatósági nyilvántartásáról szóló 31/2010. (XII. 23.) NFM rendelet (a továbbiakban: 31/2010. (XII. 23.) NFM rendelet) 2. melléklet 3. pontja szerinti műszaki dokumentációt, továbbá az UVH/VF/2037/4/2013. számú határozattal kiadott, jogerős átalakítási engedély, rendelkező rész 6. és 8. pontjában előírt dokumentációkat.

A fentiek miatt az Ügyfelet a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény (a továbbiakban: Ket.) 37. § (3) bekezdése szerint a 2013. december 17-én kelt UVH/VF/4882/1/2013. számú végzésemben hiánypótlásra hívtam fel, 2014. január 05-i határnappal.

Az Ügyfelet egyúttal tájékoztattam a hiánypótlási határidő elmulasztásának következményeiről, továbbá a korábbi teljesíthetőség lehetőségéről és az ügyféli magatartásra vonatkozó jogszabályi előírásokról.

Az Ügyfél a 2014. január 3-án kelt, az UVH Hivatalhoz 2014. január 08-án benyújtott BUD4/BUM4/107.0006.14/SP/MK számú kérelmében a hiánypótlási határidő módosítását kérte 2014. január 31-ig.

Az Ügyfél kérelmére a 2014. január 20-án kelt UVH/VF/190/2/2014. számú végzésemben az UVH/VF/4882/1/2013. számú végzésem rendelkező része 2. és 3. pontjában meghatározott dokumentumok UVH Hivatal részére történő benyújtási határidejét 2014. január 31-re módosítottam.

Az Ügyfelet egyúttal tájékoztattam a hiánypótlási határidő elmulasztásának következményeiről, továbbá a korábbi teljesíthetőség lehetőségéről és az ügyféli magatartásra vonatkozó jogszabályi előírásokról.

Az Ügyfél a 2014. február 11-én kelt, az UVH Hivatalhoz 2014. február 11-én benyújtott BUD4/BUM4/107.0128.14/SP/MK számú levelének mellékleteként benyújtotta a 31/2010. (XII. 23.) NFM rendelet 2. melléklet 3. pontjában előírt műszaki dokumentációt.

Az Ügyfél az UVH/VF/2037/4/2013. számú határozattal kiadott, jogerős átalakítási engedély, rendelkező rész 8. pontjában előírt dokumentációt 2014. március 19-én nyújtotta be.

Az Ügyfél 2014. március 19-én benyújtotta az UVH/VF/847/4/2013. számú határozattal kijelölt Certuniv Vasúti Tanúsító és Műszaki Szakértő Kft. (1114 Budapest, Gödöl-

lői út 165.) ellenőrző és tanúsító szervezet (a továbbiakban: Tanúsító) által **40131/VA_001/2014/CU** számon kiadott „**Végleges alkalmassági tanúsítvány**”-át.

A fenti eljárási cselekményeket követően az Ügyfél kérelme alapján az ügyben keletkezett valamennyi iratot megvizsgáltam, a vonatkozó jogszabályi előírásokat áttekin tettem, és a következőket állapítottam meg:

1. A Tanúsító által **40131/VA_001/2014/CU** számon kiadott „**Végleges alkalmassági tanúsítvány**” megállapításai:

„A Certuniv Kft. tanúsítja, hogy az alábbi gyártók a következő termékekre

Siemens SAS
150 avenue de la République - BO 101
92323 Châtillon Cedex
France

Rendszerelem/alrendszer megnevezése: AM4-M4 típusú metrószerelvénnyel automatára történő átalakítása
Típus: jármű fedélzeti berendezés / jármű átalakítás

a végrehajtott megfelelésértékelés alapján a jármű automatára történő átalakítása megfelel a vonatkozó nemzetközi és nemzeti előírásoknak, illetve az átalakítási engedélyben meghatározott követelményeknek és a jármű használatba vehető.

Az alkalmazhatóságra vonatkozó előírásokat a tanúsítvány melléklete tartalmazza!

Végleges alkalmassági tanúsítvány melléklete

1. A berendezés leírása: Az AM4-M4 típusú metrószerelvénnyel automatára történő átalakítása
2. A berendezés alkalmazásának indoklása: a jármű automatára történő átalakításának megvalósítása
3. A gyártó megnevezése: Siemens SAS
4. A forgalmazó megnevezése: Siemens SAS M2 Budapest projekt konzorciumvezető
5. A felhasználó megnevezése: BKV Zrt.
6. Előírások: OVSZ II. kötet
Főbb szabványok:
MSZ EN 50126
MSZ EN 50128
MSZ EN 50129
MSZ EN 50159-1
UVH/VF/2037/4/2013. sz. átalakítási engedély előírásai

7. A 40131/VA_001/2014/CU tanúsítvány kiadása

Az AM4-M4 típusú metrószerelvénnyel jogerős típusengedéllyel rendelkező jármű (típusengedély határozat száma: UVH/VF/13/16/2013.) A Siemens átalakítási engedély kérelmet nyújtott be a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak a jármű automatára történő átalakítása tárgyában.

Az UVH/VF/2037/4/2013. sz. határozatban az NKH feltételekkel engedélyezte a járművek átalakítását.

A Certuniv Kft. megfelelésértékelési eljárást hajtott végre annak megállapítása céljából, hogy a Hatóság határozatában meghatározott feltételek teljesülnek-e. A megfelelésértékelési vizsgálatok eredményeként kerül kiadásra a jelen Végleges Alkalmassági Tanúsítvány.

8. Korlátozások, feltételek

Azonosító	Korlátozás, feltétel	Határidő
K-1.	Az ATC csatlakozó kábelek sérülésének megelőzése érdekében szükséges konstrukciós változtatásokat valamennyi járművön végre kell hajtani.	2014.04.30.

Megjegyzés a korlátozásokkal kapcsolatban

A jelen tanúsítványban meghatározott határidő be nem tartása a tanúsítvány érvényességének felfüggesztésével jár, amely tényről a Siemens, a BKV-t és az NKH-t haladéktalanul értesíteni kell.

9. A berendezéssel kapcsolatos, a tanúsítvány elkészítésénél felhasznált dokumentumok felsorolása

Engedélyek tanúsítványok

- [1] Határozat típusengedély megadásáról. NKH. UVH/VF/13/16/2013.
- [2] Határozat átalakítási engedély megadásáról. NKH. UVH/VF/2037/4/2013
- [3] Final Assessment Report ont he upgrade to release 10.00 of the DIGISAFE XME Platform, ACR/B 13/167. 2013.06.28.
- [4] Dossier de sécurité du produit OSENL. Siemens. SWE RC-FR IC-MOL QS/OSENL/135.0001.13/SJA/SJA 2014.02.27.
Az OSENL (DIGIMOVE) rendszer V1.3-C3-3D verzió biztonsági ügye
- [5] Tanúsítvány Független Biztonságértékelésről. DIGIMOVE OSENL V1.3-C3-1. Certifer DT/SF/LL/23-E68. 2013. szeptember 15.
- [6] Final Assessment Report ATP Trainguard CBTC V2.1. BUDAPEST M4 EC_8461_0005_v1 2013.03.07.
Certifer biztonságértékelési jelentés
- [7] Final Safety Report. Végleges biztonsági jelentés (Biztonsági ügy) 13600-RAMS-20.

Műszaki dokumentumok

- [8] A Siemens válasza az NKH-nak az AM5-M2 ATC üzemmódba való átváltásra vonatkozó UVH/VF/2362/4/2013. számú nyilatkozata 8.1, 8.2 és 8.3 pontjára. Siemens SAS SWE-RC-FR_IC-MOL_RA_PM_CBTC2 BUD2/96.0267.13/EBO/CAM. 2013.11.20.
Megjegyzés: a fenti dokumentum az M2 metrójármű átalakításához kapcsolódóan született, de az M4 jármű átalakítási engedélye az érintett pontok vonatkozásában azonos feltételeket szab az M2 járművel, ezért a levélben megfogalmazott tájékoztatást és nyilatkozatot a jelen ellenőrzési eljárás során is figyelembe vehetjük.
- [9] BKV Zrt. nyilatkozata az M4 UVH/VF/2037/4/2013. számú AM4-M4 átalakítási engedély pontjára 2014.03.07."

2. Az Ügyfél a biztonsági célok igazolására és a budapesti M4 projekt biztonsági esethez kapcsolódó összes biztonsági elemzés elvégzésének igazolására benyújtotta a 13600-RAMS-20, 02/05 verziószámú *Végleges biztonsági jelentést*.

A *Végleges biztonsági jelentésben* szereplő biztonsági eset megfelel az EN 50129 szabványnak.

A 13600-RAMS-20, 02/05 verziószámú *Végleges biztonsági jelentés* az Ügyfél részéről az alábbi nyilatkozatot tartalmazza:

„7.1.1 Nyilatkozat az utasforgalmi üzemre vonatkozóan

A jelen biztonsági jelentés bizonyítéku szolgál arra, hogy az összes biztonsági vonatkozású tevékenység teljes mértékben elvégzésre került a Rendszerbiztonsági tervnek [DR4] és a SIEMENS FR IC MOL folyamatainak megfelelően, és mely szerint a Budapest M4 Projekt keretében megtervezésre, telepítésre és beüzemelésre került Vonatvezérlő rendszer alkalmas az Utasforgalmi üzemelés megkezdésére a Biztonsági validálás szempontjából.

A V1.D V02.06 [DR 16] Rendszer szoftver alapverzió és a hozzá kapcsolódó BUM4 ATC-ATS V1.7 verziószámú [DR 32] Szoftver szállítólevél validálásra került a következő feltételek teljesítésével:

- 1. A CBTC által exportált összes biztonsági kritériumot figyelembe kell venni a felelős üzemeltető és karbantartó személyzetnek. (lásd Veszély Napló [13600-RAMS-10]. Ezen kritériumok lezárása azelőtt kell, hogy megtörténjen, hogy a rendszerrel kapcsolatos felelősség átadásra kerül a BKV felé áttekintés és elfogadás után. Ettől függetlenül, amíg a rendszer átadásra/átvételre nem kerül, a Siemens teljes felelősséget vállal a rendszerért. A BKV tapasztalatokat kell, hogy gyűjtsön a rendszerről, így a rendszert a Siemens támogatásával kell, hogy használja. [...]*
 - 3. A gördülőállomány megfelel a „Rendszer Külső Interfész Specifikáció ATC/Gördülőállomány 1. Részben (Funkcionális rész) és 2. Részben (Eszköz rész) (12300-DDM-10 03/09 verzió) foglaltaknak.*
 - 4. Csak ATC berendezéssel megfelelően felszerelt és a biztonsági követelményeknek megfelelő vonat felszerelt vonat használható.*
 - 5. Az összes vezető és kezelő (vonatra, karbantartásra és üzemeltetési feladatokra) ki lett képezve és tájékoztatva lett az alkalmazandó CBTC rendszerről és a vonatkozó biztonsági követelményekről. Pozitív értékelést kaptak.*
3. Az AM4-M4-ATC típusú metrószerelvényre telepített DIGISAFE® XME helymeghatározó rendszer SIL 4 biztonsági szintnek való megfelelőségét az Ügyfél a TÜV InterTraffic GmbH (Am Grauen Stein, 51105 Köln) 2003. szeptember 24-én kelt, 101/B 03/250 azonosítószámú tanúsítványával igazolta.

Az értékelés az EN 50126 és az EN 50129 szabványok szerint történt.

Értékelési eredmény: *„A HELYMEGHATÁROZÓ RENDSZER tervezésére, kifejlesztésére és gyártására kiválasztott biztonsági eljárások, biztonsági módszerek és biztonsági célok alkalmasak a HELYMEGHATÁROZÓ RENDSZER Biztonsági dossziéjában bemutatott biztonsági célok elérésére. Ezek alkalmazása sikeresen megtörtént. Ennek következtében megadásra került a szükséges bizonyíték, miszerint a HELYMEGHATÁROZÓ RENDSZER teljesíti a SIL 4 rendszer mennyi-*

ségi és minőségi biztonsági követelményeit az EN 50129 szabvány A.5.1. Táblázata szerint.”

Érvényesség: „A DIGISAFE® JELADÓ HELYMEGHATÁROZÓ RENDSZER BIZTONSÁGI DOSSZIÉ, DSF/XME/32.0636.02/FCH/FCH, 0002/02 – 29/07/2003 változatban leírt rendszerkonfigurációra érvényes.”

4. Az Ügyfél benyújtotta a TÜV InterTraffic GmbH (Am Grauen Stein, 51105 Köln) által készített, 2013. június 28-án kelt, „Végleges Vizsgálati jelentés a frissítéssel kapcsolatban, a DIGISAFE XME Platform 10.00 verziójához” című, ACR/B 13/167-2 számú jelentését.

Az értékelés az EN 50126, EN 50128 és az EN 50129 szabványok szerint történt.

5. Az eredmények összefoglalása:

A DIGISAFE XME 10.00 változat összes vizsgálatának meghatározása megfelelő, és ezek végrehajtása sikeres volt. Ezeket a biztonsági dossziében /SC/ és a vonatkozó dokumentumokban található leírások és dokumentációk megfelelően meghatározzák.

Következésképpen kijelenthető, hogy a DIGISAFE XME Platform 10.00 változat tervezésére, kifejlesztésére és gyártására kiválasztott biztonsági eljárások és biztonsági módszerek alkalmasnak tekintettek a biztonsági dossziében meghatározott biztonsági célok eléréséhez. Ennek következtében megfelelően bizonyítható, hogy a DIGISAFE XME Platform 10.00 változata teljesíti az EN 50129 szabvány szerinti biztonsági integritási szint (SIL 4) és az EN 50128 szabvány szerinti biztonság integritási szint (SWSII) 4 mennyiségi és minőségi biztonsági követelményeit. A DIGISAFE XME 10.00 változat az utasforgalomban való használatra alkalmasnak tekintett.

A DIGISAFE XME 10.00 változat alkalmazásával kapcsolatosan a biztonsági dossziében meghatározott biztonsággal kapcsolatos alkalmazási feltételeket teljes mértékben figyelembe kell venni és be kell tartani.”

5. Az AM4-M4-ATC típusú metrószerelvényre telepített Trainguard CBTC V2 automatikus vezérlőeszköz ATC (Automatic Train Control, azaz automatikus vonatvezérlési) szoftver megfelelőségét az Ügyfél a Certifer (1, Place de Boussu – B.P. 70141 Anzin Cedex) 2014. március 07-én létrehozott EC_8461_0005_v1 hivatkozási számú VÉGSŐ ÉRTÉKELŐ JELENTÉS-sel igazolta.

Az értékelés az ISO 9001:2008, EN 50126:2000, EN 50128: 2001, EN 50129:2003 szabványok szerint történt.

Az értékelés alkalmazási köre: „Az értékelés célja annak megítélése, hogy a budapesti 4-es metróvonalon az ATC Trainguard CBTC V1.2 termék kifejlesztéséhez a SIEMENS által megvalósított módszerek és eszközök megfelelnek-e az EN 50126, EN 50128 és EN 50129 szabványok követelményeinek úgy, hogy eléri a SIL4-es biztonsági szintet. Az ATC termék ATO (SIL0) és ATP (SIL4) részekből áll; csak a biztonsági funkciókat ellátó ATP rész került értékelésre.

Az értékelés nem foglalja magában a helyszíni berendezések integrálását, sem a berendezések vagy rendszerek tesztelését.

A TANÚSÍTÓ megállapítja, hogy a SIEMENS által megvalósított módszerek és eszközök lehetővé teszik, hogy az ATP TRAINGUARD CBTC V2 termék elérje a SIL4 biztonsági szintet a BUDAPEST M4 PROJEKT esetében.

Ennek a biztonsági szintnek a megtartása érdekében, a termék V2 verziójának alkalmazási feltétele a „13600-RAMS-20, 02/05 verzió” hivatkozású biztonsági dosszié 7.1.1. pontjában foglalt összes követelménynek való megfelelés.”

6. Az Ügyfél benyújtotta a Certifer (1, Place de Boussu – B.P. 70141 Anzin Cedex) 2013. szeptember 15. létrehozott DT/SF/LL/23-E68 számú DIGIMOVE OSENL V1.3-C3-1 termékre szóló Független Biztonsági Értékelésről készített tanúsítványt, mely „tanúsítja, hogy azok eljárások illetve tervezési és validálási módszerek, amelyeket DIGIMOVE OSENL V1.3-C3-1 termék vonatkozásában használtak alkalmasak arra, hogy a termék elérhesse a SIL4 biztonsági szintet.

A termék, a vonatkozó referenciadokumentumok és az értékelés eredményeinek részleteit az EC_8244_0010 számú értékelési jelentés 1. verziója tartalmazza.”

Az 1., 2, 3., 4, 5. és 6. pontban foglaltak alapján megállapítottam, hogy az Ügyfél és a BKV Zrt. a 2013. július 16-án kelt, UVH/VF/2037/4/2013. számú határozatával kiadott, jogerős átalakítási engedély, rendelkező rész 8. pontjában előírt feltételeket teljesítette.

7. A BKV Zrt. 2013. március 14-én kelt, az UVH Hivatalhoz 2014. március 18-án benyújtott 234/5-51/2014/234. számú, BKV Zrt. nyilatkozat az AM4-M4-ATC előírt futásteljesítmények teljesítéséről tárgyi levelét, mely szerint „A BKV Zrt. nyilatkozik, hogy a hatósági próbaüzem 2014. január 23. és 2014. március 13. közötti időszakban az előírt futásteljesítményeket a (UVH/VF/2037/8/2013. számú határozat) 14/A. pontban foglalt feltételeknek megfelelően teljesítette. A futásteljesítmények az alábbi táblázatban kerültek összefoglalásra.

T01	T02	T03	T04	T05	T06	T07	T08
16445	8515	12733	15330	14522	15436	14114	12302
T09	T10	T11	T12	T13	T14	T15	
14963	15869	11151	15117	15530	12803	11450	

A járműpark futásteljesítménye a fent nevezett időszakban 207.280 km.”

A fentiek alapján megállapítottam, hogy az Ügyfél és a BKV Zrt. a 2013. augusztus 23-án kelt, UVH/VF/2037/8/2013. számú végzésem rendelkező rész II. pontjában előírt „A metrószerelvényekkel külön-külön teljesítendő 10.000 km-es hibamentes próbaüzem legfeljebb 15 %-al csökkenthető, amennyiben a teljes járműflottával történő hibamentes üzem bizonyítottan legalább 150.000 km megszabás nélkül. Valamely metrószerelvény esetében a 15 %-os csökkentés csak abban az esetben fogadható el, ha az alacsonyabb futásteljesítmény forgalomszabályozási okok miatt következett be és nincs összefüggésben jármű vagy jármű fedélzeti berendezés (OBCU) meghibásodással.” feltételt teljesítette.

8. A rendelkező rész B. Üzembehelyezési és üzemeltetési feltételek 3. pontjában foglalt határidőt a Tanúsító) által 40131/VA_001/2014/CU számon kiadott „Végleges alkalmassági tanúsítvány” melléklet 8. pont Korlátozások, feltételek megállapításai alapján írtam elő.
9. A rendelkező rész B. Üzembehelyezési és üzemeltetési feltételek 4. pontjában előírt járműfelügyeletet az M4 metróvonal FV/UV/NS/A/115/46/2004. számú jogerős létesítési engedélyében, valamint a 13600-RAMS-20, 02/05 verziószámú Végleges biztonsági jelentésben foglaltak alapján írtam elő.

10. A rendelkező rész B. Üzembehelyezési és üzemeltetési feltételek 6. pontja szerinti kialakítást az UVH/VF/13/16/2013. számú határozattal jóváhagyott VPFH 996117_revC M4 típusengedély dokumentumban foglaltak alapján írtam elő.

11. A döntésem során figyelembevettem az Ügyfél és a BKV Zrt. által benyújtott valamennyi iratot és nyilatkozatot, különös tekintettel az alábbi műszaki dokumentumokat:

15200-IVQ-20	Rendszer külső interfész teszt eljárás - Gördülőállomány / ATC
15200-IVQ-50	Rendszer belső integrációs teszteljárás - ATS/EDI-C
15200-IVQ-51	Rendszer belső integrációs tesztjelentés - ATS/EDI-C
15200-IVQ-210	Rendszer belső integrációs teszt eljárás - Gördülőállomány/Rádiótelefon rendszer
15200-IVQ-211	Rendszer belső integrációs tesztjelentés - Gördülőállomány/Rádiótelefon rendszer
15200-IVQ-212	Rendszer belső integrációs teszt eljárás - Gördülőállomány/Állomási monitoring rendszer
15200-IVQ-213	Rendszer belső integrációs tesztjelentés - Gördülőállomány/Állomási monitoring rendszer
15200-IVQ-214	Rendszer belső integrációs teszt eljárás - Gördülőállomány/Zártláncú kamerarendszer a járművekben
15200-IVQ-215	Rendszer belső integrációs tesztjelentés - Gördülőállomány/Zártláncú kamerarendszer a járművekben
15200-IVQ-216	Rendszer belső integrációs teszt eljárás - Gördülőállomány/Tűzjelző
15200-IVQ-217	Rendszer belső integrációs tesztjelentés - Gördülőállomány/Tűzjelző
15320-IVQ-10	ATC vonat fedélzeti rutin-tesztek, teszteljárás az 1. vonathoz
15320-IVQ-50	Gördülőállomány karakterizálás, teszteljárás
15320-IVQ-51	Gördülőállomány karakterizálás, tesztjelentés
15330-IVQ-80	IXL, ZC és ATS statikus interfész konfiguráció – Teszteljárás
15330-IVQ-81	IXL, ZC és ATS Statikus interfész - Tesztjelentés próbapálya SICAS 1-gyel
15330-IVQ-82	IXL, ZC és ATS Statikus interfész - Tesztjelentés, Járműtelep SICAS 1-gyel
15330-IVQ-83	IXL, ZC és ATS Statikus interfész - Tesztjelentés, 'A' szakasz SICAS 2-vel
15330-IVQ-84	IXL, ZC és ATS Statikus interfész - Tesztjelentés, 'B' szakasz SICAS 3-mal
15330-IVQ-85	Belső interfész ATS ZC-vel és LC-vel és LC-vel – Teszteljárás
15330-IVQ-86	Belső interfész ATS ZC-vel és LC-vel – Tesztjelentés
15700-IVQ-50	Co-09 átfogó rendszer teszt eljárás - Utasvédelmi Rendszer

15700-IVQ-51	Co-09 átfogó rendszer tesztjelentés - Utasvédelmi Rendszer – Jármútelep
15700-IVQ-52	Co-09 átfogó rendszer tesztjelentés - Utasvédelmi Rendszer – 'A' szakasz
15700-IVQ-53	Co-09 átfogó rendszer tesztjelentés - Utasvédelmi Rendszer – 'B' szakasz
15700-IVQ-54	Co-09 átfogó rendszer tesztjelentés - Utasvédelmi Rendszer - Csökkentett üzemmódok
15700-IVQ-60	Co-09 átfogó rendszer teszt eljárás - Evakuálás a fővonalon
15700-IVQ-61	Co-09 átfogó rendszer tesztjelentés - Evakuálás a fővonalon - Vonat az állomási megállási ponton – 'A' szakasz
15700-IVQ-62	Co-09 átfogó rendszer tesztjelentés - Evakuálás a fővonalon - Vonat az állomási megállási ponton – 'B' szakasz
15700-IVQ-63	Co-09 átfogó rendszer tesztjelentés - Evakuálás a fővonalon - Állomásköz, 'A' szakasz
15700-IVQ-64	Co-09 átfogó rendszer tesztjelentés - Evakuálás a fővonalon - Állomásköz, 'B' szakasz
15700-IVQ-65	Co-09 átfogó rendszer tesztjelentés - Evakuálás a fővonalon - Haladó vonat, 'A' szakasz
15700-IVQ-66	Co-09 átfogó rendszer tesztjelentés - Evakuálás a fővonalon - Haladó vonat, 'B' szakasz
15700-IVQ-68	Co-09 átfogó rendszer teszt eljárás - Evakuálás a Jármútelepen
15700-IVQ-69	Co-09 átfogó rendszer tesztjelentés - Evakuálás a Jármútelepen
15700-IVQ-70	Co-09 átfogó rendszer teszt eljárás - Peronfénycsík vezérlés
15700-IVQ-71	Co-09 átfogó rendszer tesztjelentés - Peronfénycsík vezérlés
15700-IVQ-75	Co-09 átfogó rendszer teszt eljárás - Vonatmozgással érintett utastájékoztató rendszer
15700-IVQ-80	Co-09 átfogó rendszer teszt eljárás - Tűz a vonaton
15700-IVQ-81	Co-09 átfogó rendszer tesztjelentés - Tűz a vonaton
15330-IVQ-115	Vonatmozgás vezérlés – Teszteljárás
15330-IVQ-116	Vonatmozgás vezérlés - Tesztjelentés a próbapályára vonatkozóan
15330-IVQ-117	Vonatmozgás vezérlés - Tesztjelentés a jármútelepre
15330-IVQ-118	Vonatmozgás vezérlés - Tesztjelentés az 'A' szakaszra
15330-IVQ-119	Vonatmozgás vezérlés - Tesztjelentés az 'B' szakaszra
14500-IVQ-182	Szervo hurok tesztelés, teszteljárás
14500-IVQ-183	Szervo hurok tesztjelentés (Fővonal)

A fentiekre tekintettel a határozat rendelkező részében foglaltak szerinti típusengedély megadásáról döntöttem.

Határozatomat a Ket. 20. § (1), 71. § (1), 72. § (1), 98. § (2) bekezdései, a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (a továbbiakban: Vtv.) 10. § (1) bekezdés b) pontjában és a 10. § (2) bekezdésében, továbbá a 31/2010. (XII. 23.) NFM rendelet – különösen annak 3. § (1) bekezdés b) pontja, a 13. § (2), (4) és (5) bekezdései -, valamint az Országos Vasúti Szabályzat II. kötetének kiadásáról szóló 18/1998. (VII. 3.) KHVM rendelet 2. számú mellékleteként kiadott Metró Jármű Szabályzat alapján hoztam meg.

A BKV Zrt. jármű műszaki állapotára, konstrukciós hibáira vonatkozó bejelentési kötelezettségét a 31/2010. (XII. 23.) NFM rendelet 14. § (1) bekezdése írja elő;

A típusengedély hatósági felülvizsgálatát a 31/2010. (XII. 23.) NFM rendelet 14. § (1) és (2) bekezdései, az intézkedését a (3) bekezdése írja elő.

Az engedélyezésekhez benyújtandó dokumentumokat a 31/2010. (XII. 23.) NFM rendelet 2. számú melléklete tartalmazza.

A rendelkező részben a jármű üzembehelyezésére vonatkozó feltételeket a 31/2010. (XII. 23.) NFM rendelet előírásaira figyelemmel írtam elő.

A járműfelügyelőre vonatkozó előírásokat a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti jármű vezetői gyakorlat szabályairól szóló 19/2011. (V. 10.) NFM rendelet tartalmazza.

Az eljárási díj mértékét a 72/2006. (IX. 29.) GKM rendelet 2. számú melléklet 3. pontja állapítja meg.

A fellebbezésre a Ket. 98-102. §-ai, míg a jogkövetkezmény alkalmazására a Vtv. 81. §-a adnak lehetőséget.

A döntés meghozatala során a Vtv. 80. § (1) bekezdésének a) pontjában és a Nemzeti Közlekedési Hatóságról szóló 263/2006. (XII. 20.) Korm. rendelet 6. § (2) bekezdésben meghatározott hatásköröm alapján, a 263/2006 (XII. 20.) Korm. rendelet 2. § (6) bekezdésben megjelölt illetékességi területemen jártam el.

Budapest, 2014. március 25.

Bíró József elnökhelyettes útügyi, vasúti és hajózási hivatalvezető nevében és megbízásából:



Alscher Tamás
főosztályvezető

A határozatot tértivevénnyel kapja a jelzett melléklettel:

1. **Siemens M4 Budapest Konzorcium**
1143 Budapest, Gizella út 51-57
2. **Budapesti Közlekedési Zrt.**
1980 Budapest, Akácfa u.15.

3. **Jrattár**