

# PMT LINIE KOLEJOWE

Spółka z o.o.

## Instrukcja prowadzenia ruchu pociągów

### Lr – 1

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2016 poz. 1727) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Opracowała:

Ewa Orłowska

ZATWIERDZIŁ:

PREZES ZARZĄDU



.....Wojciech Swakoń.....

Owczary, 2017



## SPIS TREŚCI

<b>WSTĘP</b>		
<b>ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE</b>		<b>4</b>
1	CEL I ZAKRES INSTRUKCJI	4
2	ZNACZENIE PODSTAWOWYCH OKREŚLEŃ	4
3	PODZIAŁ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ	7
4	URZĄDZENIA I BUDOWLE SŁUŻĄCE DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO	9
5	OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH NA STANOWISKACH ZWIĄZANYCH BEZPOŚREDNIO Z PROWADZENIEM I BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU KOLEJOWEGO	11
6	OKREŚLENIE POCIĄGU I RODZAJE PRZEWOZÓW POCIĄGOWYCH	12
7	ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW	12
<b>ROZDZIAŁ II PRZYGOTOWANIE POCIĄGU DO JAZDY</b>		<b>13</b>
8	DŁUGOŚĆ I MASA POCIĄGU	13
9	HAMOWANIE POCIĄGU	13
10	RZECZYWISTA MASA HAMUJĄCA	14
11	WYMAGANA MASA HAMUJĄCA	15
12	POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU BRAKU RZECZYWISTEJ MASY HAMUJĄCEJ	16
13	OGŁĘDZINY TECHNICZNE I PRÓBA HAMULCÓW	17
14	OBSADA I WYPOSAŻENIE POCIĄGU	19
15	DOKUMENTY POCIĄGU	20
16	GOTOWOŚĆ POCIĄGU DO ODJAZDU	20
<b>ROZDZIAŁ III PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW</b>		<b>23</b>
17	OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU	23
18	PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA PODSTAWIE ZAPOWIADANIA ZA POMOCĄ URZĄDZEŃ ŁĄCZNOŚCI TELEFONICZNEJ I RADIOTELEFONICZNEJ	25
19	PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU Z PÓLSAMOCZYŃĄ BLOKADĄ LINIOWĄ	28
20	PROWADZENIE RUCHU POJAZDÓW TRAKCYJNYCH LUZEM	31
21	PROWADZENIE RUCHU POJAZDÓW GOSPODARCZYCH I ROBOCZYCH	32
22	PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW RATUNKOWYCH	32
23	PROWADZENIE DOKUMENTACJI TECHNICZNO - RUCHOWEJ	32
<b>ROZDZIAŁ IV PRZYJMOWANIE, WYPRAWIANIE I PRZEPUSZCZANIE POCIĄGÓW NA POSTERUNKAACH RUCHU</b>		<b>36</b>
24	WYZNACZANIE TORÓW NA STACJI DLA WJAZDU, WYJAZDU LUB PRZEJAZDU POCIĄGÓW	36
25	PRZYGOTOWANIE DROGI PRZEBIEGU POCIĄGU	37
26	ZEZWOLENIE NA WYJAZD, WJAZD LUB PRZEJAZD POCIĄGU	39
27	OBSERWACJA PRZEJEŹDZAJĄCEGO POCIĄGU	40
28	ROZWIĄZANIE DROGI PRZEBIEGU	41
29	NIEPRAWIDŁOWOŚCI PRZY PODAWANIU SYGNAŁÓW NA SEMAFORZE I PRZEJEŹDZIE POCIĄGU OBOK SEMAFORA	42
30	STOSOWANIE POMOCNICZYCH ŚRODKÓW ZABEZPIECZAJĄCYCH LUB OSTRZEGAJĄCYCH	42



31	REGULOWANIE RUCHU POCIĄGÓW	44
32	POSTĘPOWANIE W RAZIE OTWARCIA LUB ZAMKNIĘCIA POSTERUNKU RUCHU	45
<b>ROZDZIAŁ V ZAMKNIĘCIA TORÓW</b>		<b>46</b>
33	ZAMKNIĘCIE I OTWARCIE TORU SZLAKOWEGO	46
34	PROWADZENIE RUCHU PO TORZE ZAMKNIĘTYM	47
35	ZAMKNIĘCIE TORU STACYJNEGO	49
<b>ROZDZIAŁ VI POWIADAMIANIE DRUŻYN POCIĄGOWYCH I MANEWROWYCH</b>		<b>50</b>
36	ROZKAZY PISEMNE	50
37	OSTRZEŻENIA	54
<b>ROZDZIAŁ VII JAZDA POCIĄGÓW</b>		<b>56</b>
38	ZEZWOLENIE NA JAZDĘ POCIĄGU	56
39	PODAWANIE SYGNAŁÓW PRZEZ DRUŻYNĘ POCIĄGOWĄ PRZED ODJAZDEM POCIĄGU	57
40	PRĘDKOŚĆ JAZDY POCIĄGU	58
41	POSTĘPOWANIE DRUŻYNY POCIĄGOWEJ W CZASIE JAZDY POCIĄGU	60
42	POSTĘPOWANIE PRZY POCIĄGU POPYCHANYM	65
43	POSTĘPOWANIE PRZY POCIĄGU PCHANYM	66
	PROWADZENIE POCIĄGÓW Z JEDNOOSOBOWĄ OBSADĄ POJAZDÓW	
44	TRAKCYJNYCH BEZ DRUŻYNY KONDUKTORSKIEJ/ MANEWROWEJ	67
45	JAZDA W KABINIE MASZYNISTY	68
<b>ROZDZIAŁ VIII ZASADY POSTĘPOWANIA W RAZIE WYSTĄPIENIA ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU KOLEJOWEGO</b>		<b>68</b>
46	OGÓLNE ZASADY POSTĘPOWANIA W RAZIE WYSTĄPIENIA ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU KOLEJOWEGO	68
47	COFANIE, DZIELENIE I ZABIERANIE CZĘŚCIAMI SKŁADU POCIĄGU ZE SZLAKU	70
48	ROZERWANIE POCIĄGU NA SZLAKU I ZBIEGNIĘCIE WAGONÓW	71
49	POŻAR W POCIĄGU	72
50	PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW W CZASIE TRUDNYCH WARUNKÓW ATMOSFERYCZNYCH	73
51	PĘKNIĘCIE SZYNY LUB DEFORMACJA TORU	73
52	USZKODZENIE WAGONU W POCIĄGU	74
53	NIEWŁAŚCIWE OSYGNALIZOWANIE POCIĄGU	75
54	USZKODZENIE SIECI TRKCYJNEJ	76
55	WYPADKI Z LUDŹMI NA TERENIE KOLEJOWYM	76
<b>ROZDZIAŁ IX RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH</b>		<b>77</b>
56	OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA RUCHU POJAZDÓW POMOCNICZYCH	77
57	WYPOSAŻENIE POJAZDÓW POMOCNICZYCH	78
58	PROWADZENIE RUCHU CIĘŻKICH POJAZDÓW POMOCNICZYCH	79
59	PROWADZENIE RUCHU LEKKICH POJAZDÓW POMOCNICZYCH	81
<b>DODATKI DO INSTRUKCJI</b>		<b>83</b>
	DODATEK I	
	TABLICA HAMOWANIA POCIĄGÓW	

DODATEK II  
WZORY TELEFONOGRAMÓW ZAPOWIADAWCZYCH

DODATEK III  
DOKUMENTACJA TECHNICZNO- RUCHOWA PROWADZONA NA  
POSTERUNKACH RUCHU

DODATEK IV  
WZORY ROZKAZÓW PISEMNYCH

**WYKAZ ZMIAN**

**98**



## ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE I PODSTAWOWE OKREŚLENIA

### § 1. CEL I ZAKRES STOSOWANIA INSTRUKCJI

1. Niniejszą „Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów Lr-1”, zwaną dalej instrukcją Lr-1” opracowano na podstawie przepisów:
  - Ustawy z dnia 23 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz.U. z 2016 r. poz. 1727);
  - Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. 2016 poz.360)
  - Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. z 2007 Nr 9 poz.63)
2. Instrukcja Lr-1 określa zasady i sposoby bezpiecznego, ciągłego i sprawnego prowadzenia ruchu pociągów na liniach kolejowych i stacjach zarządzanych przez PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. zwane dalej PMT LK.
3. Zasady współpracy na styku linii kolejowych zarządzanych przez PMT LK z liniami innych zarządców infrastruktury określają odrębne umowy dwustronne.
4. Dla każdego posterunku ruchu powinien być opracowany regulamin techniczny według zasad zawartych w Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych. Dokument ten zawiera szczegółowe postanowienia wynikające z miejscowych warunków, urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz wymagań instrukcji stanowiących kolejowe regulacje wewnętrzne PMT LK zaakceptowane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
5. Postanowienia niniejszej instrukcji obowiązują pracowników PMT LK oraz wszystkich pracowników wykonujących czynności z zakresu budowy, modernizacji, utrzymania i eksploatacji na liniach i stacjach zarządzanych przez PMT LK.

### § 2. ZNACZENIE PODSTAWOWYCH OKREŚLEŃ

1. **Infrastruktura kolejowa** – linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia z zajętych pod nie gruntami usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury;
2. **Infrastruktura nieczynna** – infrastruktura kolejowa, na której zarządca infrastruktury nie dopuścił ruchu kolejowego;
3. **Infrastruktura prywatna** – infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób
4. **Droga kolejowa** – tor kolejowy lub tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w punktach 2 – 12 załącznika nr 1 do Ustawy o transporcie kolejowym.
5. **Linia kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury** droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.  
Linie kolejowe dzielą się na:

- **Odcinki** - część linii kolejowej między stacjami węzłowymi lub między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową;
  - **Szlaki** – część linii kolejowej między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub posterunkiem zapowiadawczym a końcem linii;
6. **Przyległy pas gruntu** – grunty wzdłuż linii kolejowej, usytuowane po obu jej stronach, przeznaczone do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego;
  7. **Obszar kolejowy** – powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy;
  8. **Posterunek ruchu** – punkt eksploatacyjny zapewniający bezpieczne i sprawne prowadzenie ruchu kolejowego;
  9. **Posterunek zapowiadaczy** – umożliwia zmianę kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy do niego przyległy;
  10. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez;
  11. **Pociąg** – pojazd kolejowy lub skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu;
  12. **Tabor kolejowy zwykły** – pojazdy kolejowe przystosowane do kursowania w składzie pociągu na ogólnych zasadach, przeznaczony do przewozu osób i rzeczy, w szczególności: lokomotywy, zespoły trakcyjne, pojazdy silnikowe, wagony osobowe i towarowe;
  13. **Tabor specjalny** – pojazdy przeznaczone w szczególności do prac remontowo – budowlanych lub ratunkowych, których budowa pozwala na kursowanie samodzielne lub w składzie pociągu, przy zachowaniu określonych warunków dotyczących miejsca ustawienia w składzie pociągu i prędkości jazdy;
  14. **Pojazd pomocniczy** – pojazd kolejowy, którego budowa nie pozwala na włączenie do składu pociągu;
  15. **Ruch kolejowy** – jazda pociągu lub manewr;
  16. **Manewr** – to zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu, przejazdu pociągu;
  17. **Dysponent** – podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
  18. **Krajowy rejestr infrastruktury** – rejestr infrastruktury kolejowej, a także bocznic kolejowych eksploatowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
  19. **Zarządca infrastruktury** – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty;



20. **Przewoźnik kolejowy** – przedsiębiorca, uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej;
21. **Usługa trakcyjna** – działalność przewoźnika kolejowego polegająca na zapewnieniu pojazdu kolejowego z napędem wraz z obsługą maszynistów do wykonywania przewozu kolejowego albo zapewnienie obsługi maszynistów do prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem;
22. **Bocznicą kolejową** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową i służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej;
23. **Użytkownik bocznic kolejowej** – zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznicą kolejową;
24. **Obiekt infrastruktury usługowej** – obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług;
25. **Operator obiektu infrastruktury usługowej** - podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej usługi.
26. **Trasa pociągu** – zdolność przepustowa zarezerwowana dla przejazdu pociągu.
27. **Tory postojowe** – tory przeznaczone specjalnie do tymczasowego postoju pojazdów kolejowych lub składów pojazdów kolejowych między dwoma okresami ich eksploatacji.
28. **Zdolność przepustowa** – możliwość eksploatacyjno – ruchowa drogi kolejowej do wykonania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie;
29. **Autoryzacja bezpieczeństwa** – dokument potwierdzający ustanowienie przez zarządcę infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej;
30. **System zarządzania bezpieczeństwem** – organizacja i działanie przyjęte przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa;
31. **Umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej** – umowa zawarta pomiędzy zarządcą infrastruktury a przewoźnikiem określająca trasy przejazdów, zasady korzystania z infrastruktury oraz standard jakości dostępu do infrastruktury;
32. **Przewóz technologiczny** – przejazd wykonywany na potrzeby zarządcy infrastruktury w celu jej budowy, naprawy, utrzymania, nadzoru bądź usuwania awarii;
33. **Rozkład jazdy pociągów** – plan, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na danej linii kolejowej lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje;



- 34. Transport wewnątrzzakładowy** – transport wykonywany w ramach procesu produkcji przedsiębiorstwa bez udziału przewoźnika oraz bez należących do niego pojazdów kolejowych;
- 35. Wypadek** – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
- kolizje,
  - wykolejenia,
  - zdarzenia na przejazdach,
  - zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
  - pożar pojazdu kolejowego;

### § 3. PODZIAŁ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ

1. Linie kolejowe dzieli się na:

1) szlaki – stanowiące część linii kolejowej między:

- dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi,
- lub ostatnim posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii bez posterunku zapowiadawczego.

2) odcinki – część linii kolejowej między sąsiednimi stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową.

3) odstępy – część toru szlakowego między:

- posterunkiem zapowiadawczym, a najbliższym posterunkiem odstępowym, bocznicy lub semaforem odstępowym blokady samoczynnej,
- dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi (bocznicy),
- posterunkiem odstępowym i bocznicy,
- dwoma kolejnymi semaforami blokady samoczynnej dla tego samego kierunku jazdy przy danym torze.

2. W celu zapewnienia bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego tworzone są posterunki ruchu. Posterunki ruchu umożliwiają organizowanie i nadzorowanie prowadzenia ruchu kolejowego na liniach kolejowych.

3. Posterunek następczy służy do regulacji następstwa jazdy pociągów w ten sposób, że pozwala na przejazd lub odjazd pociągu tylko wówczas, gdy tor przyległego szlaku do tego posterunku jest wolny. Posterunki następcze dzielą się na:

1) posterunki: zapowiadacze – których zadaniem jest umożliwienie zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy przyległy do tego posterunku; do posterunków zapowiadawczych zalicza się:

- stacje – będące posterunkami posiadającymi oprócz toru głównego zasadniczego przynajmniej jeden tor główny dodatkowy, dzięki czemu pociągi mogą rozpoczynać i kończyć bieg, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład;

- posterunki odgałęźne –urządzone są poza stacją w miejscu odgałęzienia linii kolejowej lub łącznicy, przy przejściu ze szlaku jednotorowego w dwutorowy lub odwrotnie oraz w miejscu połączenia torów na szlaku.
- 2) posterunki bocznicowe – urządza się na szlaku przy odgałęzieniu bocznicy; biorą one udział w prowadzeniu ruchu wszystkich pociągów kursujących na przyległych odstępach, jak posterunek odstępowy i pociągów obsługujących bocznicę jak posterunek zapowiadawczy;
  - 3) posterunki odstępowe – których zadaniem jest wyłącznie regulacja następstwa pociągów, poprzez wydawanie zezwolenia na ich przejazd tylko wówczas, gdy przyległy odstęp jest wolny.
4. Stację, na której dokonywane jest tylko krzyżowanie i wyprzedzanie pociągów nazywa się mijanką.
  5. Granicę pomiędzy szlakiem a posterunkiem zapowiadawczym stanowi linia prostopadła do osi toru w miejscu usytuowania semafora wjazdowego na tory zarządzane przez posterunek.
  6. Posterunek techniczny przeznaczony jest do wykonywania czynności ruchowych oraz bezpośredniego organizowania i nadzorowania czynności związanych z ruchem kolejowym. Posterunki techniczne dzielą się na:
    - 1) posterunki nastawcze, przeznaczone do wykonywania przez uprawniony personel lub samoczynnie przez urządzenia, czynności związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu. Do posterunków nastawczych zalicza się:
      - nastawnie dysponujące – gdy jest posterunkiem nastawczym wyposażonym w urządzenia dysponowania semaforami w obrębie całej stacji lub w przydzielonym okręgu;
      - nastawnie wykonawcze – gdy jest posterunkiem, z którego obsługuje się urządzenia nastawcze i blokowe we własnym okręgu nastawczym i nastawia się sygnały na semaforach na polecenie dyżurnego ruchu z nastawni dysponującej;
      - nastawnie manewrowe – są posterunkami nastawczymi, na których nastawia się zwrotnice i sygnały dla manewrów.
  7. Posterunkiem dyspozytorskim jest posterunek dyspozytora kolejowego.
  8. Dla każdego posterunku ruchu PMT LK jako zarządzający infrastrukturą kolejową opracowuje regulamin techniczny posterunku, zawierający m. in. informacje o:
    - 1) układzie torowym, urządzeniach do prowadzenia ruchu i ich przeznaczeniu;
    - 2) miejscach i urządzeniach dla innych czynności wykonywanych przez stację;
    - 3) obsadzie posterunku z podziałem czynności, obowiązków personelu i jego czasu pracy, sposobie zmiany dyżuru;
    - 4) zasadach postępowania w sytuacjach normalnych i szczególnych, jak zamknięcia torów, awarie urządzeń, trudne warunki atmosferyczne itp.;
    - 5) warunkach i sposobach prowadzenia prac manewrowych.
  9. Obszar, na którym wszystkie urządzenia sterowania ruchem kolejowym obsługiwane są z jednej nastawni nazywany jest okręgiem nastawczym. Granice okręgu nastawczego określone są w regulaminie technicznym posterunku.

#### § 4. URZĄDZENIA I BUDOWLE SŁUŻĄCE DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO

1. Każdy posterunek ruchu posiada swą nazwę, której napis powinien być umieszczony na miejscu widocznym z pociągu.
2. Każdy posterunek techniczny powinien być oznaczony znakami ustalonymi przez zarządzającego lub użytkującego infrastrukturę kolejową.
3. Tory kolejowe w obrębie posterunków ruchu dzielą się na:
  - 1) tory główne – służące do jazd pociągowych;
  - 2) tory boczne – służące do rozrządu, za i wyładunku, postoju pojazdów kolejowych, dla potrzeb pojazdów trakcyjnych, itp. których przeznaczenie określone jest w regulaminie technicznym posterunku;
  - 3) tory specjalnego przeznaczenia – są to tory i żeberka ochronne, tory dojazdowe do bocznic, tory bocznicowe.
4. Torami głównymi zasadniczymi są tory główne, które znajdują się w granicach stacji i są przedłużeniem torów głównych szlakowych.
5. Torami głównymi dodatkowymi są tory główne nie będące przedłużeniem torów głównych szlakowych.
6. Tory i rozjazdy należy oznaczyć odpowiednimi liczbami, uwzględniając następujące zasady:
  - 1) tor prawy, patrząc od początku linii ku jej końcowi, oznacza się liczbą 1, a tor lewy - liczbą 2;
  - 2) tor szlakowy na linii jednotorowej oznacza się liczbą 1;
  - 3) tory główne zasadnicze na posterunkach zapowiadawczych - liczbami 1 i 2;
  - 4) tory położone na prawo od toru nr 1 otrzymują liczby nieparzyste, na lewo od toru nr 2 - liczby parzyste;
  - 5) jeżeli stacja lub bocznicza ma wydzielone grupy torów - dla każdej z grup przeznacza się osobną dziesiątkę lub setkę liczb, przy czym tory grupy mogą być oznaczone kolejnymi liczbami;
  - 6) rozjazdy powinny być ponumerowane kolejnymi liczbami, zgodnie z kierunkiem kilometracji linii lub toru; dla grup torów na poszczególnych stacjach czy bocznicach może być stosowana numeracja rozjazdów odpowiednia do grup torów.
7. W regulaminie technicznym posterunku określa się położenie zasadnicze dla zwrotnic i wykolejnic, które powinny być ustawione w tym położeniu, jeżeli nie zachodzi potrzeba przestawienia ich dla przygotowania drogi przebiegu.
8. Zwrotnice z ześrodkowanym nastawianiem, przez które odbywają się jazdy tylko na przebiegi zorganizowane lub zamykane za pomocą urządzeń srk, zwrotnice w torach bocznych mało używane oraz zwrotnice w torach głównych na szlaku mogą nie mieć latarń zwrotnicowych.
9. Dla sprawdzenia stanu rozjazdów na posterunku ruchu dokonuje się ich oględzin w sposób i w zakresie ustalonym w „Instrukcji utrzymania infrastruktury kolejowej” Ld-2. Obowiązek i czas dokonywania oględzin rozjazdów określa regulamin techniczny posterunku.
10. W razie zauważenia nieprawidłowego działania zwrotnicy lub uszkodzenia rozjazdu, należy o tym powiadomić pracownika wyznaczonego do obsługi zwrotnicy, który zgłasza to dyżurnemu ruchu dysponującemu i wpisuje uszkodzenie do dziennika oględzin rozjazdów. W przypadku, gdy uszkodzenie rozjazdu zagraża bezpieczeństwu ruchu, pracownik obsługujący, wstrzymuje ruch przez ten rozjazd i osłania go sygnałami „Stój” lub ustawia

zwrotnice w położenie uniemożliwiające jazdę na uszkodzony rozjazd. Przywrócenie ruchu po uszkodzonym rozjeździe może nastąpić dopiero po wpisaniu do dziennika oględzin rozjazdów przez uprawnionego pracownika faktu usunięcia uszkodzenia oraz po przekonaniu się, że zwrotnica działa prawidłowo.

11. Tory i inne urządzenia kolejowe powinny być utrzymywane w stanie zapewniającym sprawność, ciągłość i bezpieczeństwo ruchu. Zasady utrzymania i organizacji robót związanych z utrzymaniem, remontem i budową tych urządzeń zawierają oddzielne regulacje wewnętrzne PMT LK. W razie potrzeby należy opracować tymczasowy regulamin prowadzenia ruchu w czasie wykonywania tych robót.
12. Na terenie okręgu nastawczego posterunku ruchu lub taborze kolejowym oraz w pobliżu torów kolejowych nie należy instalować świateł o kształcie i kolorach stosowanych w sygnalizacji kolejowej, mogących powodować zniekształcenie obrazów istniejących sygnałów lub pomyłki kierujących się wskazaniem sygnałów kolejowych.

## **§ 5. OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH NA STANOWISKACH ZWIĄZANYCH BEZPOŚREDNIO Z PROWADZENIEM I BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU KOLEJOWEGO**

1. Na posterunku technicznym powinni być zatrudnieni pracownicy posiadający odpowiednie kwalifikacje wymagane przepisami oraz znający postanowienia instrukcji „Lr-1” w zakresie potrzebnym do wykonywania czynności na zajmowanym stanowisku.
2. Postanowienia „Instrukcji prowadzenia ruchu pociągów Lr-1” w zakresie potrzebnym do wykonywania czynności związanych z eksploatacją infrastruktury kolejowej obowiązują w szczególności:
  - 1) kierowników jednostek organizacyjnych PMT Linie Kolejowe i ich zastępców;
  - 2) dyżurnych ruchu, nastawniczych;
  - 3) pracowników drużyn pociągowych i manewrowych;
  - 4) maszynistów pojazdów trakcyjnych, oraz prowadzących pociągi i pojazdy kolejowe.
  - 5) pracowników związanych z oględzinami technicznymi, utrzymaniem i wyposażeniem taboru i urządzeń, dokonywaniem próby hamulca, odprawą wagonów, obsługą ekspedycyjną oraz zachowaniem porządku na terenie kolejowym;
  - 6) pracowników wykonujących samodzielnie prace w urządzeniach torowych, sterowania ruchem i łączności i innych urządzeń kolejowych oraz pracowników nadzorujących lub kierujących wykonywaniem tych robót;
  - 7) pracowników dokonujących obchodów torów;
3. Pracownicy wymienieni w ust. 2 powinni również znać i przestrzegać dotyczących ich postanowień innych przepisów, instrukcji i zarządzeń oraz regulaminu technicznego posterunków.
4. Wszystkie obowiązki należy wypełniać sumiennie w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu i pracy, przy jednoczesnym zachowaniu należytej sprawności wykonania wymaganych czynności.
5. Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu powinno mieć pierwszeństwo przed wykonaniem innych czynności, przydzielonych pracownikowi.

6. Pracownik posterunku technicznego wywołany telefonicznie powinien zgłosić się podając nazwę swojego posterunku i stanowisko oraz nazwisko, co następnie podaje również pracownik wywołujący. Zawsze, tak dający, jak i otrzymujący telefoniczne polecenie, zawiadomienie, zgłoszenie lub pozwolenie, powinien upewnić się, czy rozmawia z właściwym pracownikiem.
7. Rozmowy pracowników posterunków technicznych dotyczące prowadzenia ruchu kolejowego powinny być krótkie, a treść ich nie może nasuwać żadnych wątpliwości. Treść otrzymanego telefonogramu zapowiadawczego oraz treść otrzymanego polecenia należy powtórzyć.
8. Odpowiedź na zapytanie powinna zawierać wszystkie istotne dane. Treść rozmów mających znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu należy zapisywać w dokumentacji techniczno – ruchowej.
9. Zapisy odręczne w prowadzonej na posterunku technicznym dokumentacji techniczno – ruchowej powinny być dokonywane w sposób trwały i czytelny. Nie wolno zapisów poprawiać, wycierać, wywabiać ani zalepiać. W razie pomyłki należy zapis przekreślić tak, aby możliwe było odczytanie go, a obok należy zrobić nowy zapis i potwierdzić go podpisem z ewentualnym omówieniem.
10. W razie potrzeby zabrania z posterunku nie zakończonej dokumentacji (dziennika, książki, rozkazu pisemnego itp.) przełożony powinien dostarczyć na ten posterunek nowy druk.
11. Dyżurny ruchu prowadzi ruch na posterunku zapowiadawczym i na przyległych w ścisłym porozumieniu z dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków następczych.
12. Dyżurnemu ruchu przydzielone może być wykonywanie oraz nadzór nad realizacją następujących czynności związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego:
  - 1) zapowiadanie pociągów na szlakach (odstępach) i prowadzenie dzienników ruchu,
  - 2) obsługa urządzeń srk w zakresie wynikającym z czynności związanych z prowadzeniem ruchu;
  - 3) nadzór nad przygotowaniem pociągu do wyprawienia;
  - 4) wydawanie rozkazów pisemnych;
  - 5) obserwacja wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pociągów i podawanie wymaganych sygnałów;
  - 6) nadzorowanie manewrów w przydzielonym rejonie manewrowym związanych z rozrządem, zestawianiem i przerabianiem składów oraz obsługa punktów ładunkowych;
13. Dyżurny ruchu nadzoruje realizację czynności związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, tak, aby:
  - 1) wydawane polecenia i zgłoszenia były jasne i wykonywane we właściwym czasie i we właściwy sposób;
  - 2) lokomotywy przygotowane do pracy znajdowały się w wyznaczonych miejscach;
  - 3) pociągi zestawione i przygotowane były do odjazdu we właściwym czasie
  - 4) pociągi zostały prawidłowo sygnalizowane;
  - 5) droga przebiegu była wolna i przygotowana we właściwym czasie;
  - 7) sygnały podawane były wyraźnie i przepisowo;
  - 8) pociągi zatrzymywały się na wyznaczonych miejscach;



- 9) przejścia i przejazdy przez tory nie były zastawiane dłużej niż to jest potrzebne;
- 10) znajdujące się na torach pojazdy kolejowe zostały zabezpieczone przed zbiegnięciem;
- 11) pracownicy powiadamiani byli o zmianach ustalonego porządku pracy na stacji, bocznicach

## **§ 6. OKREŚLENIE POCIĄGU I RODZAJE PRZEWOZÓW POCIĄGOWYCH**

1. Pociąg jest to pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu.
2. Przewozy kolejowe wykonywane po torach PMT Linie Kolejowe prowadzone są na zasadach przewidzianych dla pociągów.
3. Po torach PMT Linie Kolejowe na zasadach przewidzianych dla pociągów prowadzony jest ruch lokomotyw luzem oraz ciężkich drezyn motorowych i ciężkich maszyn do prac torowych.

## **§ 7. ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW**

1. Rozkład jazdy to plan, według którego odbywa się ruch pociągów.
2. Po liniach kolejowych użytkowanych przez PMT LK oraz szlakach łączących PMT LK z innymi zarządcami prowadzony jest ruch pociągów na podstawie rocznego wewnętrznego rozkładu jazdy lub indywidualnych rozkładów jazdy opracowanych dla wykonania określonych przewozów kolejną w ustalonym czasie.
3. Na każdym posterunku technicznym powinien znajdować się wyciąg z wewnętrznego rozkładu jazdy. W wyciągu tym należy ująć wszystkie rozkładowe pociągi w porządku chronologicznym, przy czym, odnośnie pociągów przyjeżdżających, o kolejności wpisania decyduje czas ich planowego przyjazdu.
4. Wyciąg z wewnętrznego rozkładu jazdy powinien zawierać numery pociągów, czasy przyjazdu, odjazdu lub przejazdu, postoju pociągu na danym posterunku oraz czasy jazdy na przyległych szlakach.
5. Rozkłady jazdy pociągów oraz wyciągi z nich znajdujące się na posterunkach technicznych powinny być stale w stanie aktualnym.
6. Prowadzenie pracy manewrowej powinno odbywać się na podstawie planu obsługi torów stacyjnych, zdawczo-odbiorczych oraz bocznicowych opracowanego dla każdej bocznic.
7. Pracownicy, których czynności związane są z ruchem pociągów lub prowadzeniem pracy manewrowej powinni posiadać w czasie pełnienia dyżuru aktualny rozkład jazdy lub plan obsługi bocznic albo mieć możliwość korzystania z rozkładu lub wyciągów z tego rozkładu i planu obsługi bocznic.

## ROZDZIAŁ II PRZYGOTOWANIE POCIĄGÓW DO JAZDY

### § 8. DŁUGOŚĆ I MASA POCIĄGU

1. Długość pociągu to długość składu wagonów bez czynnych lokomotyw, którą określa się w metrach. Dopuszczalna długość pociągu powinna być podana w rozkładzie jazdy pociągów i w dodatkach do rozkładu jazdy pociągów, a uzależniona jest od rodzaju pociągu, istniejących warunków technicznych na stacjach i szlakach oraz od typu hamulców.
2. Zgodę na odstępstwo od warunków określonych w rozkładzie jazdy może udzielić zarządca infrastruktury.
3. Masa ogólna pociągu ( $M_o$ ) jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych wraz ładunkiem bez czynnego pojazdu z napędem. Dopuszczalna masa ogólna składu pociągu powinna być określona w rozkładzie jazdy pociągów oraz w dodatkach do rozkładu jazdy. Masa ogólna składu pociągu nie powinna być większa od dopuszczalnego obciążenia pojazdu trakcyjnego wyznaczonego do prowadzenia danego pociągu.
4. Podstawowe parametry składów wagonowych dla technologicznych przewozów wewnętrznych powinny być określone w regulaminach technicznych posterunków nastawczych.

### § 9. HAMOWANIE POCIĄGU

1. Pociąg powinien być hamowany hamulcem zespolonym, w którym hamulcem podstawowym jest hamulec pneumatyczny.
2. Wszystkie nieuszkodzone hamulce, znajdujące się w pociągu na hamulcach zespolonych, powinny być włączone i czynne. Wyjątek stanowią hamulce wagonów z materiałami wybuchowymi oraz hamulce wagonów znajdujących się bezpośrednio przed i za wagonami z materiałami wybuchowymi, które powinny być wyłączone. Hamulce tych wagonów nie muszą być wyłączone, jeżeli wagony te są wyposażone w łożyska toczne, mają przepisowe blachy ochronne mocowane nie bezpośrednio do podłogi, mocny i bezpieczny dach, szczelny szalunek i podłogę oraz dobrze zamykające się drzwi i przewietrzniki.
3. Czynnym hamulcem jest urządzenie służące do hamowania wagonu, które w danej chwili może być obsługiwane zespołowo przez maszynistę, w pociągu na hamulcach zespolonych, albo indywidualnie przez pracownika znajdującego się w wagonie, w pociągu na hamulcach ręcznych.
4. W pociągu na hamulcach zespolonych rękojeści nastawiaczy lub zawory rozrządowe powinny być nastawione odpowiednio do rodzaju pociągu, systemu hamulca, stanu załadowania wagonów. Odpowiednie nastawienie hamulców w wagonach za pomocą rękojeści należy do obowiązków pracowników dokonujących próby hamulca.
5. Położenia rękojeści dźwigni ustalającej odpowiednie nastawienie hamulca zespolonego oznaczone są literami lub skrótami przedstawionymi w Tabeli nr 1.

Tabela nr 1

Nastawienie hamulca: na kolejach polskich:		Oznaczenie: na innych kolejach:	
stare:		nowe:	
1.	2.	3.	4.
Towarowy	T	G	G, M.
Osobowy	O	P	P, V
Pośpieszny	P	R	R
Pośpieszny z włączonym do działania magnetycznym hamulcem szynowym	R + Mg	R + Mg	
Próżny	Próż.	Leer	
Ładowny	Ład.	Bel.	

6. Hamulce zespolone nastawione na przebieg hamowania "P", "R" lub "R + Mg" uważa się za hamulce szybko działające, a hamulce zespolone nastawione na przebieg hamowania "G" oraz hamulce ręczne uważa się za hamulce wolno działające.
7. Opis rodzaju hamulców taboru kolejowego, przystosowanie ich do pracy w poszczególnych rodzajach pociągów oraz ich obsługa podane są w odpowiednich instrukcjach,

## § 10. RZECZYWISTA MASA HAMUJĄCA

1. Rzeczywista masa hamująca pociągu ( $M_{hr}$ ) jest sumą mas hamujących wszystkich jednostek taboru kolejowego z czynnymi hamulcami, znajdujących się w składzie pociągu.
2. Masa hamująca pojazdu kolejowego wskazana jest na pojeździe lub na tablicy przestawczej dla odpowiedniego położenia uchwytu. Gdy masa brutto wagonu jest większa od masy przestawczej, podanej na tablicy, wówczas rękojeść przestawiacza "próżny" - "ładowny" należy przestawić w położenie "ładowny".
3. Przy braku wskazania na pojeździe kolejowym wielkości masy hamującej, a także przy hamowaniu hamulcem ręcznym, masę hamującą dla poszczególnych pojazdów przyjmuje się według Tabeli nr 2.

Tabela nr 2.

Tabela nr 2: Rodzaj pojazdu		Rodzaj hamulca	
<b>zespolony</b>		<b>ręczny</b>	
<b>Wagony towarowe normalnotorowe</b>	„Próżne” z dwustronnym hamowaniem kół	bez nastawiacza „PRÓŻ.-ŁAD”	masa własna wagonu
z nastawiaczem „PRÓŻ-ŁAD” w położeniu „PRÓŻ”		masa własna wagonu	
„Ładowne” z dwustronnym hamowaniem kół	bez nastawiacza „PRÓŻ-ŁAD”	masa własna wagonu	
z nastawiaczem „PRÓŻ-ŁAD”, którego dźwignia	8 ton na oś hamowaną	masa brutto wagonu	



urządzenia przestawczego hamulca jest ustawiona w położeniu „ŁAD”		
<b>Nieczynne pojazdy trakcyjne</b>	Lokomotywa spalinowa lub elektryczna	3/4 masy własnej pojazdu

4. Największa przyjmowana wartość masy hamującej wagonów towarowych hamowanych hamulcem ręcznym nie może przekraczać 26 ton.

## § 11. WYMAGANA MASA HAMUJĄCA

1. Dla każdego pociągu należy obliczyć wymaganą masę hamującą ( $M_{hw}$ ) w celu upewnienia się, że rzeczywista masa hamująca ( $M_{hr}$ ) pociągu nie jest mniejsza od wymaganej.
2. Wymaganą masę hamującą ( $M_{hw}$ ) pociągu oblicza się według wzoru:

$$M_{hw} = \frac{M_o \times P_w}{100}$$

gdzie:  $M_o$  – masa ogólna  
 $P_w$  – procent wymaganej masy hamującej.

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

3. Procent wymaganej masy hamującej ( $P_w$ ) pociągu, który określony jest w rozkładzie jazdy, ustala się w zależności od:
  - 1) drogi hamowania na odcinkach, po których kursuje ten pociąg;
  - 2) sposobu hamowania pociągu:
    - I, tj. hamulcami zespolonymi szybko działającymi – P, R, R+ Mg;
    - II, tj. hamulcami zespolonymi wolno działającymi (G) lub ręcznymi.
  - 3) prędkości jazdy pociągu;
  - 4) pochyłeń miarodajnych na drodze jazdy pociągu.
4. Procenty wymaganej masy hamującej ( $P_w$ ) dla pociągów kursującego po PLK PMT, w zależności od sposobu hamowania, prędkości jazdy i miarodajnych pochyłeń, dla drogi hamowania wynoszącej 400 m lub 500 m określa tablica hamowania pociągów przedstawiona w Dodatku I do niniejszej instrukcji.
5. Dla pochyłeń niewskazanych w tablicy hamowania pociągów, procent wymaganej masy hamującej pociągu należy obliczać jako średnią z dwóch najbliższych liczb podanych w rubryce dla danej prędkości jazdy i sposobu hamowania. Jeżeli pochylenia określone są w ułamku dziesiętnym, należy zaokrąglić go do liczby całej lub, jeśli w wyniku obliczeń procent wymaganej masy hamującej określony będzie w postaci ułamka, ułamki te należy

zaokrąglić do liczby całkowitej wzwyż, gdy ułamek jest równy lub większy od 0,5, a do liczby całkowitej w dół, gdy ułamek jest mniejszy od 0,5.

6. Do obliczenia procentu wymaganej masy hamującej dla pociągu, jako miarodajne pochylenie należy przyjmować pochylenie na odcinku o długości 1000 m, którego punkt początkowy i końcowy dają największą różnicę poziomów. Jeżeli na drodze hamowania przed semaforem lub innym urządzeniem sygnałowym służącym do podawania pozwolenia na jazdę jest większe pochylenie, należy przyjąć je, jako pochylenie miarodajne.
7. Dla jazdy pociągów na poziomie lub na spadku procenty wymaganej masy hamującej, wskazane w tablicach hamowania, podaje się w wewnętrznych rozkładach jazdy.
8. Dla jazdy pociągów na wzniesieniach należy ustalić procent odpowiadający jeździe z największą dopuszczalną prędkością na poziomie oraz procent odpowiadający jeździe z prędkością 20 km/h na miarodajnym pochyleniu i wartość większą podać w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągu.

## § 12. POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU BRAKU RZECZYWISTEJ MASY HAMUJĄCEJ

1. Jeżeli rzeczywista masa hamująca pociągu ( $M_{hr}$ ) jest mniejsza od wymaganej masy hamującej ( $M_{hw}$ ) i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną masę pociągu ( $M_o$ ) odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamującej. Masę ogólną ( $M_o$ ), jaką może zabrać pociąg przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej ( $M_{hr}$ ) i wymaganym procencie masy hamującej ( $P_w$ ), oblicza się według wzoru:

$$M_o = \frac{M_{hr} \times 100}{P_w}$$

2. Jeżeli rzeczywista masa hamująca ( $M_{hr}$ ) jest mniejsza od wymaganej masy hamującej ( $M_{hw}$ ), a włączanie wagonów z czynnymi hamulcami nie jest możliwe i zmniejszenie masy ogólnej nie jest pożądane, zarządca infrastruktury kolejowej może zezwolić na zmniejszenie prędkości pociągu, o ile sytuacja ruchowa na to pozwala. Dla określenia największej dozwolonej prędkości jazdy pociągu w takim przypadku należy najpierw obliczyć posiadany procent rzeczywistej masy hamującej pociągu ( $P_R$ ) według wzoru:

$$P_R = \frac{M_{hr} \times 100}{M_o}$$

a następnie w tablicy hamowania pociągów przedstawionej w załączniku nr 1 do niniejszej instrukcji w wierszu dotyczącym danego pochylenia miarodajnego i sposobu hamowania, poszukać w odpowiedniej rubryce liczby równej, a jeśli takiej nie ma - najbliższej mniejszej od posiadanego procentu rzeczywistej masy hamującej. Liczba znajdująca się w tej rubryce wskazuje w nagłówku prędkość pociągu odpowiadającą istniejącym warunkom.

3. Dyżurny ruchu wyprawiający pociąg, którego prędkość jazdy wskazana w rozkładzie jazdy została zmniejszona, wydaje drużynie pociągowej rozkaz pisemny ze wskazaniem największej dozwolonej prędkości. O zmianie prędkości jazdy pociągu należy zawiadomić wszystkie posterunki nastawcze na trasie jazdy pociągu.

### § 13. OGLEDZINY TECHNICZNE I PRÓBA HAMULCÓW

1. Skład pociągu na stacji początkowej powinien być poddany oględzinom technicznym i wymaganej próbie hamulca.
2. W razie potrzeby skład pociągu może być poddany oględzinom technicznym na stacjach pośrednich. Obowiązek dokonania oględzin technicznych dotyczy również wagonów włączanych do pociągu na stacjach pośrednich.
3. Oględzin technicznych dokonują uprawnieni pracownicy. W szczególności do zakresu oględzin technicznych składu pociągu powinno wchodzić sprawdzenie:
  - 1) stanu taboru kolejowego;
  - 2) prawidłowości zestawienia składu i sprzęgnięcia pojazdów kolejowych;
  - 3) prawidłowości załadowania wagonów i umocowania ładunków.
4. Do pociągu należy włączać wagony ze sprawnie działającymi urządzeniami hamulcowymi. Wyjątek stanowią wagony przesyłane do naprawy lub do wyładunku, o ile ich hamulec nie może być naprawiony bez skierowania do warsztatu, oraz wagony, których urządzenia hamulcowe muszą być wyłączone (§9 pkt 2)
5. Działanie hamulców powinno być sprawdzone przez rewidenta taboru, a gdy go nie ma - przez innego pracownika wyznaczonego przez przewoźnika.
6. Szczegółową próbę hamulca należy wykonać:
  - 1) przed wyprawieniem pociągu ze stacji początkowej; odstępstwo od tej zasady może być stosowane dla pociągu, który po przybyciu jest wyprawiony w dalszą drogę bez przeformowania lub bez naprawy urządzeń hamulcowych pod warunkiem, że przy tym składzie co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca, wtedy należy wykonać uproszczoną próbę hamulca.
  - 2) na stacjach wyznaczonych w rozkładzie jazdy pociągów;
  - 3) gdy urządzenia hamulcowe w składzie pociągu lub w pociągu nie były zasilane sprężonym powietrzem dłużej niż 12 godzin;
  - 4) po zmianie składu pociągu, jeżeli wagony doczepione stanowią więcej niż 50% składu pociągu; nie jest wymagana szczegółowa próba hamulca, jeśli włączone pojazdy kolejowe znajdowały się w pociągach, w których co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca,
  - 5) jeżeli podczas uproszczonej próby hamulców stwierdzono, że hamulec jednego z ostatnich dwóch wagonów nie hamuje lub nie odhamowuje;
  - 6) jeżeli maszynista stwierdzi niedziałanie lub nie jest pewny prawidłowego działania hamulców;
  - 7) po przeładowaniu głównego przewodu hamulcowego pociągu i opróżnieniu komór i zbiorników sterujących za pomocą odluźniaczy
  - 8) po dokonaniu napraw urządzeń hamulcowych pojazdów w składzie pociągu i włączeniu hamulca – w pojazdach poddanych naprawie hamulec tych pojazdów poddaje się takim badaniom, jak podczas próby szczegółowej hamulca.
7. Uproszczoną próbę hamulców należy wykonać w pociągu, w którym po dokonaniu próby szczegółowej:
  - 1) nastąpiło zamknięcie lub otwarcie, nawet częściowe lub chwilowe, przewodu głównego hamulca, w którymkolwiek miejscu pociągu, z wyjątkiem zaworu maszynisty w czynnej

kabinie sterującej i innych urządzeń na pojeździe trakcyjnym powodujących samoczynne hamowanie; w przypadku dołączenia pojazdów kolejowych do pociągu wykonuje się próbę uproszczoną hamulców pociągu, a wagony lub inne pojazdy kolejowe dołączone poddaje się takim badaniom, jak podczas próby szczegółowej hamulca; badania te nie są wymagane w przypadku dołączenia pojazdów zasilania sprężonym powietrzem hamulców wagonów lub innych pojazdów kolejowych przez okres nieprzekraczający dwóch godzin.

2) postój pociągu trwał ponad 2 godziny, a przy temperaturze zewnętrznej mniejszej lub równej 0°C - ponad 1 godzinę;

3) nastąpiła zmiana przedziału sterowniczego pojazdu trakcyjnego;

4) szczegółowa próba hamulców była wykonana przy użyciu sieci stałej sprężonego powietrza lub innego pojazdu trakcyjnego, nie przeznaczonego do prowadzenia tego pociągu;

5) wyłączenie zasilania sprężonym powietrzem urządzeń hamulcowych w pociągu trwało do 12 godzin;

6) nastąpiło zamknięcie lub otwarcie, nawet częściowe lub chwilowe, przewodu zasilającego, w którymkolwiek miejscu pociągu, którego hamulce są nastawione na przebieg hamowania „R+Mg”.

8. Przy pojazdach kolejowych włączonych do składu pociągu należy sprawdzić działanie hamulców przy wszystkich wagonach doczepionych do składu pociągu po ostatniej próbie hamulców. Sprawdzenie to obowiązuje również w przypadku napraw urządzeń hamulcowych wagonów w składzie pociągu.

10. W czasie dokonywania próby hamulców zespolonych drużyna trakcyjna jest zobowiązana zwracać uwagę na sygnały podawane przez pracownika przeprowadzającego próbę oraz na działanie urządzeń hamulcowych pojazdu trakcyjnego.

11. Przed odjazdem pociągu, przy którym powinna być wykonana próba hamulców zespolonych, maszynista powinien otrzymać:

1) zawiadomienie o sprawności hamulców - odpowiednim sygnałem lub ustnie;

2) wypełnioną kartę próby hamulca, którą powinien podpisać;

Jeżeli tych wymagań nie spełniono, pociągu nie należy wyprawiać na szlak..

12. Próba działania hamulca ręcznego polega na sprawdzeniu, czy:

1) urządzenie hamujące jest czynne;

2) klocki hamulcowe naciskają na obręcz kół oraz czy nacisk ten zwalnia się po dokonaniu odhamowania.

13. Składy pociągowe formowane do jazdy po liniach PMT LK poddawane są oględzinom technicznym z dokonaniem szczegółowej próby hamulców. Czynności te wykonuje rewident wagonów lub inny pracownik wyznaczony przez przewoźnika, posiadający uprawnienia rewidenta wagonów, przy udziale maszynisty. Pociągi zmieniające kierunek poddawane są próbie uproszczonej hamulców wykonywanej przez rewidenta wagonów lub innego pracownika posiadającego uprawnienia rewidenta wagonów przy pociągach z jednoosobową obsługą trakcyjną lub przez pracownika wyznaczonego przez przewoźnika przy pociągach z dwuosobową obsługą trakcyjną.

14. Za właściwe przygotowanie pociągów do jazdy odpowiada przewoźnik kolejowy.

## § 14. OBSADA I WYPOSAŻENIE POCIĄGU

1. Obsadę pociągu stanowi drużyna pociągowa, w której skład wchodzi drużyna trakcyjna i drużyna manewrowa lub tylko drużyna trakcyjna.
2. Jednoosobową obsługę trakcyjną stosuje się w następujących przypadkach:
  - 1) dopuszczalna prędkość pociągu nie przekracza 130 km/h i z pojazdami trakcyjnymi wyposażonymi w przynajmniej jeden rodzaj urządzeń kontrolujących czujność maszynisty oraz urządzenia radiołączności pociągowej, przy czym, jeżeli urządzenia kontrolujące czujność maszynisty w pojeździe trakcyjnym nie wymagają współpracy z urządzeniami przytorowymi, jednoosobową obsługę można stosować także na liniach niewyposażonych w te urządzenia.
  - 2) w pojazdach pomocniczych, które są eksploatowane i były dopuszczone do eksploatacji w kraju przed dniem 14 listopada 1997 r. oraz spełniają wymogi oddziaływania na urządzenia sterowania ruchem kolejowym, pod warunkami, że prędkość pojazdu nie przekracza 60 km/h oraz:
    - a) pojazd jedzie do usuwania awarii, uszkodzeń lub napraw infrastruktury kolejowej na odcinku linii kolejowej zarządzanym przez PMT Linie Kolejowe; wówczas pojazd może być prowadzony jednoosobowo tylko przez kierowcę posiadającego znajomość tego odcinka linii kolejowej, po którym odbywa się przejazd,
    - b) gdy w kabinie znajduje się drugi prowadzący pojazd lub kierownik pociągu.
4. Drużyna manewrowa pociągu składa się z ustawiacza, który pełni w tym przypadku obowiązki kierownika pociągu.
5. Drużyna trakcyjna i manewrowa powinny znać posiadać udokumentowaną znajomość obsługiwanych odcinków linii kolejowych, w tym warunki miejscowe szlaków, stacji i innych posterunków ruchu, na których prowadzą pociąg.
6. W przypadku braku znajomości szlaku i warunków miejscowych przez drużynę trakcyjną, prędkość jazdy pociągu nie może być większa niż 40 km/h, a prowadzącemu pociąg należy wydać rozkaz pisemny „O” informujący o okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy, których znajomość jest konieczna do prowadzenia pojazdu kolejowego lub pociągu na tym odcinku.
7. Zabrania się prowadzenia pociągu z jednoosobową obsadą pojazdu trakcyjnego bez drużyny manewrowej, gdy w składzie pociągu liczba wagonów z towarami niebezpiecznymi przekracza 50% długości przewidzianej w rozkładzie jazdy dla danego pociągu.
8. W przypadkach szczególnych, takich jak uszkodzenie urządzeń kontrolujących czujność maszynisty albo urządzeń kontroli prowadzenia pociągu lub urządzeń radiołączności, przy jednoosobowej obsadzie trakcyjnej, kierownik pociągu na wezwanie maszynisty powinien zająć miejsce w kabinie sterowniczej. W przypadku braku kierownika pociągu maszynista ma obowiązek doprowadzić pociąg do najbliższej stacji.
9. W czasie jazdy drużyna trakcyjna powinna znajdować się w wymaganym składzie na obsługiwanym pojeździe trakcyjnym. W przypadku jazdy pociągu, na lokomotywie, na której powinna znajdować się dwuosobowa obsada, maszynista może znajdować się na lokomotywie sam, gdy pomocnik maszynisty:
  - 1) obserwuje jazdę wagonu z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego podczas wjazdu pociągu na stację;
  - 2) wykonuje manewry, celem wyłączenia uszkodzonego wagonu z pociągu;

- 3) znajduje się na czole cofanego pociągu lub przed nim;
  - 4) pozostaje na szlaku wraz z oderwaną lub uszkodzoną częścią pociągu.
10. Drużyna pociągowa, znajdująca się na stacji, obowiązana jest wykonywać polecenia dyżurnego ruchu.
11. Przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu powinien przekazać obsadzie pociągu informacje, polecenia i zezwolenia, o których mowa w §36 niniejszej instrukcji.

## § 15. DOKUMENTY POCIĄGU

1. W pociągu, powinny znajdować następujące dokumenty:
  - 1) świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego,
  - 2) karta próby hamulca i urządzeń pneumatycznych, która jest dokumentem stwierdzającym prawidłowość działania urządzeń hamulcowych,
  - 3) wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu.
2. Kartę próby hamulca sporządza rewident taboru lub inna upoważniona osoba wyznaczona regulaminem technicznym.
3. Wykaz wagonów w składzie pociągu jest dokumentem stwierdzającym wysłanie i przybycie wagonów i jest podstawą do obliczenia długości składu pociągu w metrach, masy ogólnej składu oraz rzeczywistej masy hamującej. Wykaz sporządza wyznaczony pracownik.
4. Na wagony włączone do pociągu lub wyłączone z pociągu należy sporządzić „wykaz wagonów doczepionych/odczepionych”.

## § 16. GOTOWOŚĆ POCIĄGU DO ODJAZDU

1. Skład pociągu, w którym po przeprowadzeniu oględzin technicznych nie stwierdzono nieprawidłowości, a próba hamulców potwierdziła prawidłowość ich działania, należy osygnalizować w sposób określony w „Instrukcji sygnalizacji kolejowej Le-1”.
2. Wykonanie oględzin technicznych, próby hamulca i sprawdzenie osygnalizowania pociągu potwierdza się przez zgłoszenie gotowości pociągu do odjazdu w sposób przewidziany w regulaminie technicznym danej stacji lub posterunku ruchu.
3. Gotowość pociągu przewoźnika do odjazdu ze stacji początkowej lub stacji pośredniej, na której wg Rozkładu Jazdy dokonywane jest:
  - 1) włączenie / wyłączenie wagonu lub grup wagonów;
  - 2) zmiana lokomotywy;
  - 3) oględziny techniczne;
  - 4) próba hamulca,zgłasza dyżurnemu ruchu maszynista prowadzący pociąg (lokomotywę luzem).
4. Zgłoszenie maszynisty dokonywane jest przy użyciu urządzeń radiołącności pociągowej z podaniem:
  - 1) numeru pociągu;
  - 2) nazwiska maszynisty, numeru i serii pojazdu trakcyjnego;

- 3) długości pociągu w metrach i jego masy ogólnej;
  - 4) godziny zgłoszenia.
5. Przyjęcie zgłoszenia maszynisty o gotowości pociągu do odjazdu potwierdza dyżurny ruchu przez podanie:
    - 1) nazwiska dyżurnego ruchu;
    - 2) godziny przyjęcia zgłoszenia;
    - 3) numeru, pod którym zgłoszenie zostało zarejestrowane w Dzienniku rozmów telefonicznych.
  6. Zgłoszenie gotowości do odjazdu należy dokonać przed rozkładowym odjazdem pociągu z wyprzedzeniem określonym w regulaminie technicznym stacji.
  7. W przypadku niedotrzymania terminu zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągu wg zasad opisanych w ust. 1 – 3, przewoźnikowi nie przysługuje prawo roszczenia dotyczącego punktualności przejazdu.
  8. Maszynista zobowiązany jest do pozostawiania na stacjach początkowych oraz na stacjach pośrednich, na których występuje zmiana masy pociągu jednego egzemplarza „Wykazu wagonów w składzie pociągu” (dotyczy również jazd lokomotyw luzem oraz jazd pojazdów pomocniczych).
  9. Pracownik podczas wykonywania czynności związanych z realizacją przewozów po liniach PMT LK, zobowiązany jest do posiadania przy sobie dokumentów i przyborów przedstawionych w Tabeli nr 3.

Lp	Stanowisko	Dokumenty, w które powinien być wyposażony pracownik podczas wykonywania przewozów po Liniach PMT LK	Przybory, w które powinien być wyposażony pracownik podczas wykonywania przewozów po liniach PMT LK
1.	<b>Maszynista pojazdu trakcyjnego</b>	a) dokument tożsamości wydany przez odpowiedni organ (z określonym stanowiskiem pracy wskazującym na zakres wykonywanych czynności) b) prawo kierowania pojazdem trakcyjnym c) karta znajomości szlaku / linii d) odpowiednie zezwolenie do przebywania na obszarze kolejowym ; e) karta próby hamulca i wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu f) karta pracy pojazdu trakcyjnego g) rozkład jazdy (roczny lub indywidualny) oraz dodatek 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy;	Na pojeździe kolejowym z napędem:  a) radiotelefon zapewniający łączność z kierownikiem pociągu/ustawiaczem i dyżurnym ruchu  b) przybory sygnałowe.

2.	<b>Pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego</b>	<p>a) dokument tożsamości wydany przez odpowiedni organ (z określonym stanowiskiem pracy wskazującym na zakres wykonywanych czynności);</p> <p>b) upoważnienie do wykonywania czynności na stanowisku wydane przez odpowiedni organ;</p> <p>c) zezwolenie do przebywania na obszarze kolejowym ;</p>	
3.	<b>Kierownik pociągu</b>	<p>a) upoważnienie do wykonywania czynności na stanowisku wydane przez odpowiedni organ;</p> <p>b) zezwolenie do przebywania na obszarze kolejowym ;</p> <p>c) karta próby hamulca i wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu, jeżeli nie znajdują się u maszynisty.</p>	<p>a) przybory sygnałowe,</p> <p>b) radiotelefon zapewniający łączność z maszynistą (i dyżurnym ruchu)</p>
4.	<b>Ustawiacz</b>	<p>a) dokument tożsamości wydany przez odpowiedni organ (z określonym stanowiskiem pracy wskazującym na zakres wykonywanych czynności);</p> <p>b) upoważnienie do wykonywania czynności na stanowisku wydane przez odpowiedni organ;</p> <p>c) zezwolenie do przebywania na obszarze kolejowym ;</p>	<p>a) przybory sygnałowe,</p> <p>b) radiotelefon zapewniający łączność z maszynistą (i dyżurnym ruchu)</p>
5.	<b>Rewident wagonów</b>	<p>a) dokument tożsamości wydany przez odpowiedni organ (z określonym stanowiskiem pracy wskazującym na zakres wykonywanych czynności),</p> <p>b) upoważnienie do wykonywania czynności na stanowisku wydane przez odpowiedni organ.</p>	
6.	<b>Inni pracownicy</b>	<p>a) dokument tożsamości wydany przez odpowiedni organ (z określonym stanowiskiem pracy wskazującym na zakres wykonywanych czynności);</p> <p>b) upoważnienie do wykonywania czynności na stanowisku wydane przez odpowiedni organ;</p> <p>c) zezwolenie do przebywania na obszarze kolejowym .</p>	

8. W czasie wykonywania jazd pociągowych i manewrowych na pojeździe kolejowym z napędem powinny się znajdować:

- 1) książka pokładowa pojazdu z napędem;
- 2) świadectwo sprawności technicznej pojazdu;
- 3) radiotelefon, zapewniający łączność z dyżurnym ruchu i drużyną manewrową;
- 4) druki rozkazów pisemnych;
- 5) przybory sygnałowe i niezbędny sprzęt sygnałowy;



- 6) sygnały końca pociągu;
- 7) specjalistyczne wyposażenie w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych (sprzęt uciezkowy oczyszczający)

## ROZDZIAŁ III PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW

### § 17. OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU

1. Ruch pociągów odbywa się na podstawie rozkładów jazdy pociągów.
2. Na każdym torze szlakowym, między dwoma posterunkami następczymi, może znajdować się jednocześnie tylko jeden pociąg. Odstępstwo od tej zasady dopuszcza się przy jazdach po torze zamkniętym.
3. Wyprawienie pociągu na szlak jednotorowy może nastąpić na podstawie porozumienia się dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych ograniczających ten szlak i po uzyskaniu od dyżurnego ruchu posterunku ruchu przyjmującego pociąg pozwolenia na wyprawienie pociągu.
4. Pociągi tego samego kierunku jazdy powinny kursować po danym torze szlakowym w odstępach posterunków następczych.
5. Dyżurny ruchu zapowiadawczego posterunku nastawczego ma prawo wyprawić lub przepuścić pociąg na tor szlakowy, gdy ustalili, że ten tor jest wolny i nie ma przeszkód do jazdy.
6. Tor szlakowy uważa się za wolny wtedy, gdy wyprawiony uprzednio pociąg przejechał przyległy szlak w całości z sygnałami końca pociągu i został osłonięty sygnałem "Stój".
7. Dyżurny ruchu może zezwolić na wyjazd lub przejazd pociągu po upewnieniu się, że:
  - 1) otrzymał potwierdzenie przyjazdu poprzednio wyprawionego pociągu od przedniego posterunku następczego, tj. gdy:
    - a) przy pólсамoczynnej blokadzie liniowej z blokiem pozwolenia i torem szlakowym wyposażonym w urządzenie kontroli niezajętości - blok pozwolenia jest odblokowany i powtarzacz odnoszący się do tego toru wskazuje, że tor jest wolny;
    - b) przy pólсамoczynnej blokadzie liniowej z izolowanym torem szlakowym - blok początkowy jest odblokowany i powtarzacz izolowanego toru szlakowego wskazuje, że tor jest wolny;
    - c) przy blokadzie liniowej pólсамoczynnej - odblokował się blok początkowy;
    - d) przy zapowiadaniu za pomocą urządzeń łączności – w dzienniku ruchu istnieje odpowiedni zapis;
  - 2) od poprzedniego posterunku zapowiadawczego otrzymał pozwolenie na wyprawienie pociągu na tor szlakowy z ruchem dwukierunkowym po tym torze;
  - 3) ostatni pociąg przeciwnego kierunku przejechał z sygnałem końca pociągu po torze, po którym prowadzi się ruch jednotorowy dwukierunkowy;
  - 4) lokomotywa popychająca pociąg na części szlaku powróciła z toru szlakowego i pociąg przybył w całości do przedniego posterunku ruchu;
  - 5) powrócił pociąg wyprawiony do określonego kilometra na szlaku;

- 6) otrzymano potwierdzenie zakończenia manewrów kolidujących z jazdą danego pociągu;
  - 7) otrzymano potwierdzenie przyjazdu całego pociągu na bocznice szlakową;
  - 8) zwrotnice odgałęziające na bocznice są nastawione i zamknięte dla jazdy pociągu po torze szlakowym, a klucze do nich znajdują się na miejscu przewidzianym regulaminem technicznym;
  - 9) nie ma zgłoszenia o przeszkodzie do jazdy na szlaku;
8. Zapowiadanie pociągów powinni wykonywać dyżurni ruchu.
9. Prowadzenie ruchu pociągów na szlaku odbywa się na podstawie:
- 1) zapowiadania za pomocą urządzeń łączności telefonicznej,;
  - 2) urządzeń półsamoczynnej blokady liniowej;
  - 3) urządzeń samoczynnej blokady liniowej;
  - 4) urządzeń do zdalnego prowadzenia ruchu.
10. W razie potrzeby wyprawienia pociągu na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny, doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności, dyżurny ruchu obowiązany jest upewnić się o spełnieniu warunków, o których mowa jest w ust. 7,
11. Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach wyposażonych w urządzenia blokady liniowej odbywa się za pomocą tych urządzeń.
12. Przy telefonicznym zapowiadaniu pociągów należy ściśle stosować wzory telefonogramów zapowiadawczych ustalone w Dodatku II do niniejszej instrukcji.
13. Przy zapowiadaniu pociągów podaje się ich numer lub nazwę, bez dodatkowych oznaczeń stosowanych w rozkładzie jazdy pociągów, z wyjątkiem pojazdów trakcyjnych jadących luzem, pociągów technologicznych zarządcy infrastruktury, ratunkowych, próbnych, doświadczalnych, inspekcyjnych, specjalnego znaczenia, których rodzaj należy określić.
14. Na torach zelektryfikowanych bezpośrednio po numerze lub nazwie pociągu podaje się rodzaj trakcji nieelektrycznej („parowa” lub „spalinowa”).
16. W przypadkach kursowania lokomotyw luzem, przy zapowiadaniu, należy podać, oprócz ich numeru pociągu, ilość jadących razem lokomotyw.
17. Jeżeli w pociągu znajdują się przesyłki: nadzwyczajne, z towarami niebezpiecznymi, z przekroczoną skrajnią lub wyjątkowo ciężkie, to w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu, po numerze pociągu należy dodać właściwe określenie dotyczące przesyłki w pociągu, np.: "z przekroczoną skrajnią", "z przesyłką wyjątkowo ciężką" itp.

## **§ 18. PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA PODSTAWIE ZAPOWIADANIA ZA POMOCĄ URZĄDZEŃ ŁĄCZNOŚCI TELEFONICZNEJ I RADIOTELEFONICZNEJ**

1. Zapowiadanie pociągów za pomocą urządzeń łączności telefonicznej stosuje się :
- 1) na liniach kolejowych bez blokady liniowej;
  - 2) na liniach kolejowych z blokadą liniową w przypadkach, gdy nie jest lub nie może ona być podstawą prowadzenia ruchu.

2. Przy prowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego zapowiadanie pociągów obejmuje:
  - 1) żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu;
  - 2) danie pozwolenia na wyprawienie pociągu;
  - 3) oznajmienie odjazdu pociągu;
  - 4) potwierdzenie przyjazdu lub przejazdu pociągu.
3. Przy prowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego posterunek zapowiadawczy wyprawiający pociąg żąda pozwolenia na wyprawienie pociągu, a posterunek zapowiadawczy przyjmujący pociąg daje pozwolenie na wyprawienie pociągu.
4. Telefonogram z żądaniem oraz daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu wolno nadać, gdy spełnione zostały warunki określone w § 17 ust.7 pkt (1 – 8).
5. Żądanie pozwolenia na wyprawienie (przepuszczenie) pociągu powinno być nadane zasadniczo nie wcześniej niż na 5 minut przed zamierzonym wyprawieniem pociągu.
6. Na szlaku jednotorowym z dwukierunkową blokadą liniową telefoniczne (radiotelefoniczne) żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu poprzedza obsługę urządzeń blokady liniowej.
7. Żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu dokonuje się telefonogramem według wzoru 1a przedstawionego w Dodatku II do niniejszej instrukcji.
8. Jeżeli zachodzi przeszkoda do przyjęcia pociągu lub pociągów albo tylko niektórych z nich lub w żądanej kolejności, należy odmówić dania pozwolenia na wyprawienie pociągu(ów) według wzoru nr 5a albo według wzoru nr 5b. Oprócz tego należy podać krótko przyczynę odmowy przyjęcia pociągu. Po usunięciu przyczyny odmowy przyjęcia pociągu pozwolenie na wyprawienie pociągu daje się telefonogramem według wzoru nr 6a albo według wzoru nr 6b Dodatku II.
9. Jeżeli pociąg ma zatrzymać się na szlaku, wówczas w telefonogramach zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu należy po numerze pociągu dodać słowa „z postojem na kilometryze ..... minut .....”.
10. Jeżeli pociąg ma zatrzymać się na szlaku i wrócić na stację wyprawienia, wówczas w telefonogramach zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu należy po numerze pociągu dodać słowa: „do kilometra ..... z postojem minut ..... i z powrotem”.
11. Jeżeli w pociągu znajdują się przesyłki z przekroczoną skrajnią, wyjątkowo ciężkie lub niebezpieczne, wówczas w telefonogramach zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu należy po numerze pociągu dodać słowa „z przekroczoną skrajnią”, „z przesyłką wyjątkowo ciężką” lub „z przesyłką niebezpieczną”.
12. Jeżeli po daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu(ów) zajdzie potrzeba zatrzymania pociągu, posterunek zapowiadawczy, który dał pozwolenie, żąda zatrzymania pociągu telefonogramem według wzoru nr 7a lub według wzoru nr 7b Dodatku II. Po otrzymaniu telefonogramu według wzoru nr 7a lub 7b, należy pociąg zatrzymać i powiadomić o tym zainteresowane posterunki ruchu telefonogramem według wzoru nr 8a lub według wzoru nr 8b Dodatku II.
13. Telefonogram zawiadamiający o zatrzymaniu pociągu(ów) nadaje się również wtedy, gdy zatrzymanie pociągu nastąpiło bez otrzymania żądania zatrzymania pociągu, na który otrzymano pozwolenie na wyprawienie. Nadanie zawiadomienia o zatrzymaniu pociągu(ów) telefonogramem wzór 8a lub nr 8b unieważnia otrzymane pozwolenie na

wyprawienie tego pociągu, wskutek czego wyprawienie jakiegokolwiek pociągu na ten tor szlakowy wymaga nadania żądania i otrzymania nowego pozwolenia na wyprawienie.

14. Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu podaje się telefonogramem według wzoru nr 13 Dodatku II.
15. Oznajmienie odjazdu pociągu, daje się niezwłocznie po odjeździe pociągu najbliższemu przedniemu posterunkowi następczemu telefonogramem według wzoru nr 13 Dodatku II.

Na szlakach krótkich, oznajmienie odjazdu pociągu należy dawać odpowiednio wcześniej, do 5 minut, co powinno być określone w regulaminie technicznym. Wówczas w telefonogramie wzór nr 13 słowo „odjechał” zastępuje się słowem „odjedzie”, a czas odjazdu podaje się przypuszczalny.
16. Telefonogram zawierający oznajmienie odjazdu pociągu „do kilometra ..... z postojem minut ..... i z powrotem” i pociągu „z popychaczem do kilometra .....” posterunek zapowiadawczy, wyprawiający ten pociąg, powinien nadać do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego.
17. W przypadku, gdy do posterunku ruchu zbliża się pociąg, dla którego nie otrzymano wymaganego oznajmienia odjazdu, należy niezwłocznie zażądać tego oznajmienia.
18. Przyjazd (przejazd) pociągu każdy posterunek następczy potwierdza najbliższemu tylnemu posterunkowi następczemu, a na szlakach z ruchem jednotorowym
19. Potwierdzenie przyjazdu pociągu jest stwierdzeniem, że ostatni odstęp lub tor szlakowy, z którego przyjechał pociąg, jest wolny. Wyjątek stanowią potwierdzenie przyjazdu powracającej ze szlaku lokomotywy popychającej pociąg do kilometra, jak również potwierdzenie przyjazdu pociągu, za którym wyprawiony został następny pociąg w odstępie czasu, które to potwierdzenia, oznaczają tylko przyjazd tej lokomotywy lub tego pociągu, nie oznaczają natomiast, że tor szlakowy jest wolny.
20. Potwierdzenie przyjazdu pociągu należy dawać telefonogramem według wzoru nr 14 Dodatku II do niniejszej instrukcji.
21. Z potwierdzeniem przyjazdu (przejazdu) pociągu może być połączone żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu przy użyciu telefonogramów wzór nr 2a, 2b, 3a, 3b.
22. Przyjazd (przejazd) każdego pociągu należy potwierdzić niezwłocznie, gdy spełnione zostaną następujące warunki:
  - 1) pociąg przyjechał (przejechał) i minął sygnałowe miejsce końca pociągu;
  - 2) stwierdzono, że pociąg przyjechał (przejechał) w całości;
  - 3) na semaforze wjazdowym sygnał zezwalający zmieniony został na sygnał "Stój" lub wygasło światło sygnału zastępczego.
23. Jeżeli wskutek nieprawidłowego działania urządzeń nie można nastawić na semaforze sygnału „Stój” lub wygasić światła sygnału zastępczego, potwierdzenie przyjazdu pociągu wolno dać dopiero po zastosowaniu się do postanowień § 29 ust. 8 niniejszej instrukcji.
24. Gdy po upływie 5 minut od rozkładowego czasu jazdy nie otrzymano potwierdzenia przyjazdu pociągu, należy dowiedzieć się o przyczynie braku tego potwierdzenia. Po otrzymaniu powiadomienia, że pociąg jeszcze nie przyjechał lub z innych powodów nie można potwierdzić jego przyjazdu, należy zastosować pomocnicze zamknięcia i tabliczki ostrzegawcze zgodnie z postanowieniami § 30.
25. Przyjazd pociągu z popychaczem dojeżdżającym wraz z popychanym pociągiem lub za nim do sąsiedniej stacji wolno potwierdzić dopiero po wjeździe pociągu i popychacza.

26. Przyjazd pociągu wyprawionego z popychaczem popychającym pociąg tylko na części szlaku (do kilometra), a następnie powracającym do stacji wyprawienia, wolno potwierdzić po przyjeździe tego pociągu, dopiero wtedy, gdy otrzymano od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego potwierdzenie przyjazdu popychacza po jego powrocie ze szlaku.
27. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów stosuje się jako sposób zastępczy, w przypadku powstania przerwy w łączności przewodowej.
28. Do doraźnego zapowiadania pociągów mogą być wykorzystane istniejące urządzenia radiołączności pociągowej, drogowej lub doraźnie dostarczone na posterunki następcze pracujące na wydzielonych częstotliwościach różnych dla każdego szlaku.
29. W czasie trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów, posterunki bocznicowe posiadające urządzenia radiołączności pociągowej, drogowej lub doraźnie zaopatrzone w radiotelefony, biorą udział w prowadzeniu ruchu.
30. Pociągi wyprawiane na szlak, na którym obowiązuje radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów, należy zatrzymać na posterunku zapowiadawczym i uprzedzać ich drużyny pociągowe rozkazami pisemnymi:
  - 1) o konieczności zachowania ostrożnej jazdy z powodu niepowiadomienia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu,
  - 2) o posterunkach następczych, które nie biorą udziału w prowadzeniu ruchu i na których nieważne są wskazania sygnałów na semaforach,
  - 3) o posterunkach posiadających zwrotnice, przez które przejazd pociągu odbędzie się na sygnał ręczny Rm „Do mnie”,
  - 4) drużynie pierwszego pociągu wyprawianego na ten szlak należy dodatkowo rozkazem pisemnym polecić ustne zawiadomienie personel obsługi posterunków następczych wyłączonych z prowadzenia ruchu o zaistniałej przerwie w łączności przewodowej.
31. Celem zapobieżenia ewentualnemu włączeniu się w radiową sieć zapowiadawczą osób trzecich i przekazania przez nie informacji mogącej mieć ujemny wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, obowiązuje oprócz ustalonych form porozumiewania, dodatkowe cyfrowe oznaczenia identyfikacyjne zawarte w oddzielnych tablicach cyfrowych zwanych dalej tablicami tożsamości, o różnym układzie cyfr dla każdego szlaku. Posterunki następcze przylegające do tego samego szlaku muszą posiadać tablice tożsamości o identycznym układzie cyfrowym.
32. Tablice tożsamości należy opracować według zasad określonych w instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych oddzielnie dla każdego szlaku lub odstępu.
33. Szczegółowe postanowienia w zakresie prowadzenia ruchu pociągów, na podstawie zastępczego radiotelefonicznego zapowiadania w dostosowaniu do warunków miejscowych, określa regulamin techniczny posterunku nastawczego.
34. Dyżurni ruchu po wprowadzeniu radiotelefonicznego zapowiadania pociągów, po wymianie obowiązujących zgłoszeń, powinni podać sobie przed nadaniem radiotelefonogramu zapowiadawczego, numer rozpoznawczy. W tym celu jeden z dyżurnych ruchu podaje dowolnie wybrane z tablicy przeznaczonej dla tego szlaku dwie sąsiednie cyfry z rzędu I, a w odpowiedzi na to zgłaszający się podaje z wiersza II dwie cyfry znajdujące się pod cyframi wymienionymi z wiersza I.

## § 19. PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKACH Z PÓLSAMOCZYNNĄ BLOKADĄ LINIOWĄ

1. Na szlakach wyposażonych w półsamoczynną blokadę liniową ruch pociągów prowadzi się na podstawie obsługi urządzeń blokady liniowej, tj. bloków pozwolenia, bloku początkowego i bloku końcowego oraz telefonicznego żądania i dania pozwolenia na wyprawienie pociągu. Niezależnie od stanu bloków pozwolenia należy dla każdego pociągu telefonicznie żądać pozwolenia na wyprawienie pociągu (wzór nr 1a) i jeżeli istnieją wymagane warunki i nie ma przeszkód, należy telefonicznie dać pozwolenie na wyprawienie pociągu (wzór nr 4a), a następnie zablokować blok pozwolenia, jeżeli jest odblokowany.
2. Zablokowanie bloku początkowego i odblokowanie się na przednim posterunku następczym współpracującego bloku końcowego oznacza danie i otrzymanie oznajmienia odjazdu (przejazdu) pociągu.
3. Zablokowanie bloku końcowego i odblokowanie się na tylnym posterunku następczym współpracującego bloku początkowego oznacza danie i otrzymanie potwierdzenia przyjazdu (przejazdu) pociągu.
4. Postanowienia dotyczące warunków telefonicznego żądania i dania pozwolenia na wyprawienie pociągu określone oraz telefonicznego potwierdzenia przyjazdu pociągu przedstawione w mają zastosowanie również przy prowadzeniu ruchu za pomocą półsamoczynnej blokady liniowej.
5. Gdy po nastawieniu na semaforze wyjazdowym sygnału zezwalającego na jazdę na szlak jednotorowy zajdzie potrzeba odwołania wyjazdu pociągu i wyprawienia na ten szlak pociągu przeciwnego kierunku przez sąsiedni posterunek zapowiadawczy, należy na semaforze wyjazdowym nastawić sygnał „Stój” i wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów.
6. Jeżeli po nastawieniu na semaforze wyjazdowym sygnału zezwalającego na jazdę nastąpi zmiana tego sygnału na sygnał „Stój” lub pociąg nie zostanie wyprawiony – należy na semaforze tym nastawić sygnał „Stój”, a pierwszy pociąg tego samego kierunku jazdy na ten szlak (odstęp) należy wyprawić na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny (doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności). Po wyjeździe pociągu urządzenia blokady liniowej należy obsłużyć bez wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów.
7. Jeżeli po wyprawieniu pociągu blok początkowy nie odblokował się, mimo, że według rozkładowego czasu jazdy pociągu powinno to już nastąpić, należy niezwłocznie dowiedzieć się o przyczynie nieobsłużenia bloku liniowego przez przedni posterunek następczy. Po stwierdzeniu, że pociąg nie zwolnił toru szlakowego względnie odstępu, należy zastosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze.
8. Gdy nie można zablokować bloku końcowego, mimo, że spełnione zostały wszystkie wymagane warunki, potwierdzenie przyjazdu (przejazdu) pociągu powinno być dane telefonicznie po ustaleniu, że pociąg z końcowym sygnałem przyjechał (przejechał), a semafor wskazuje sygnał „Stój”.
9. Jeżeli blok początkowy odblokuje się przed upływem skróconego czasu jazdy pociągu do sąsiedniego posterunku następczego, należy upewnić się telefonicznie o przyjeździe pociągu do tego posterunku. Gdyby okazało się, że blok początkowy odblokował się przed zablokowaniem bloku końcowego lub przed przyjazdem pociągu do sąsiedniego posterunku następczego, należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów i zastosować zamknięcia pomocnicze, a urządzenie blokady obsługiwać dodatkowo.
10. Jeżeli odblokował się blok końcowy, a nie otrzymano telefonicznej informacji o numerze pociągu, należy wyjaśnić przyczynę odblokowania się tego bloku. Jeżeli na sąsiednim

posterunku następczym bloku początkowego nie zablokowano, należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów i zastosować zamknięcia pomocnicze.

11. Dla jazdy pociągu do określonego kilometra na szlaku z postojem i z powrotem, nie obsługuje się urządzeń blokady liniowej, lecz stosuje się telefoniczne zapowiadanie pociągów. Przed wyprawieniem pociągu do kilometra na szlaku z postojem i z powrotem, stacja wyprawiająca taki pociąg powinna mieć blok pozwolenia w stanie odblokowanym, o ile blok taki istnieje. Po wyprawieniu pociągu do kilometra na szlaku i z powrotem należy zastosować zamknięcie pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze zgodnie z postanowieniami § 37.

12. Na szlaku z półsamoczną blokadą liniową należy:

1) stosować telefoniczne zapowiadanie pociągów bez osobnego wprowadzania telefonogramem według wzoru nr 16 przedstawionym w Dodatku II, w razie wyprawienia pociągu:

a) po torze zamkniętym;

b) do określonego kilometra na szlaku i z powrotem;

c) z lokomotywą popychającą pociąg do kilometra na szlaku i powracającą na stację wyprawienia albo z lokomotywą popychającą pociąg do sąsiedniej stacji, gdy lokomotywa ta nie jest sprzęgnięta z pociągiem;

d) lub wyprawienia pojazdu pomocniczego - zapowiadać należy tylko pojazd pomocniczy;

2) wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów telefonogramem według wzoru nr 16 Dodatku II, gdy:

a) blokada liniowa działa nieprawidłowo i gdy na semaforze wyjazdowym nie można podać sygnału zezwalającego;

b) urządzenia blokady nie mogą być obsługiwane lub nie wolno ich obsługiwać;

c) użyto do jazdy pociągu wyjątkowo drogi przebiegu, dla której nie jest przewidziane nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym albo dla której nie ma semafora;

d) zdjęto plombę z urządzenia współpracującego z blokadą liniową lub z zamknięcia pomieszczenia, w którym jest dostęp do wewnętrznych układów i obwodów urządzeń sterowania ruchem kolejowym;

e) uprawniony pracownik utrzymania urządzeń sterowania ruchem poleci pisemnie potrzebę wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów;

f) nie można nastawić sygnału "Stój" na semaforze;

g) w razie czasowego zamknięcia i wyłączenia posterunku ruchu z udziału w prowadzeniu ruchu;

h) powstanie usterka w działaniu urządzeń współpracujących z urządzeniami blokady liniowej.

13. Telefoniczne zapowiadanie pociągów wprowadza dyżurny ruchu tego posterunku nastawczego, na którym zaistniała przyczyna wymagająca wprowadzenia tego zapowiadania.

14. Jeżeli powstała potrzeba telefonicznego zapowiadania pociągów, należy telefonicznie potwierdzić przyjazd ostatniego pociągu, który był wyprawiony przed wprowadzeniem telefonicznego zapowiadania, co potwierdza się zapisem w rubryce 9 Dziennika ruchu.

15. Podczas prowadzenia ruchu pociągów na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów obowiązują następujące zasady:
- 1) podstawą prowadzenia ruchu pociągów jest telefoniczne zapowiadanie pociągów, natomiast urządzenia blokady liniowej należy obsługiwać pomocniczo, o ile jest to możliwe;
  - 2) telefonogramy zapowiadawcze należy nadawać przed obsłużeniem blokady liniowej;
  - 3) urządzeń blokady liniowej nie należy obsługiwać, gdy istnieje zakaz ich obsługi;
  - 4) jeżeli blok liniowy obsługiwany jest przez wyznaczonego regulaminem technicznym pracownika, to w czasie telefonicznego zapowiadania pociągów może on zablokować blok końcowy tylko na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu;
  - 5) w czasie obowiązywania telefonicznego zapowiadania pociągów należy stosować środki pomocnicze.
16. Jeżeli ustała potrzeba telefonicznego zapowiadania pociągów, należy to zapowiadanie odwołać dopiero wtedy, gdy na szlaku jednotorowym z ruchem dwukierunkowym przejedzie po jednym pociągu w każdym kierunku przy prawidłowo działającej blokadzie.
17. Telefoniczne zapowiadanie pociągów odwołuje, po ustaniu przyczyny jego wprowadzenia, dyżurny ruchu, który je wprowadził, telefonogramem według wzoru nr 17 przedstawionym w Dodatku II.
18. O uszkodzeniu, nieprawidłowym działaniu lub nieprzepisowym stanie urządzeń blokady liniowej należy zawiadomić uprawnionego pracownika utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
19. Szczegółowe postanowienia o obsłudze urządzeń srk, o sposobie postępowania w razie przeszkód w działaniu tych urządzeń oraz podczas prowadzenia w nich robót, zawierają instrukcje obsługi poszczególnych rodzajów urządzeń oraz instrukcja o zasadach utrzymania tych urządzeń.

## § 20. PROWADZENIE RUCHU POJAZDÓW TRAKCYJNYCH LUZEM

1. Pojazd trakcyjny może być wyprawiony luzem, gdy przesłanie go pociągiem jest niemożliwe lub niecelowe.
2. Ruch pojazdów trakcyjnych luzem, wyprawianych na szlak, powinien się odbywać na zasadach ustalonych dla pociągów.
3. Pojazdy trakcyjne luzem powinny kursować według rozkładu jazdy.

## § 21. PROWADZENIE RUCHU POJAZDÓW GOSPODARCZYCH I ROBOCZYCH

1. Pociągi gospodarcze i robocze powinny kursować według rozkładu jazdy opracowanego na podstawie zgłoszonych planów pracy tych pociągów
2. Jeżeli pociąg gospodarczy jedzie do usunięcia awarii powodującej przerwę w ruchu pociągów, należy wyznaczyć mu stopień pierwszeństwa przewidziany dla pociągu ratunkowego.



3. Pociągi robocze określa się wyrazem „roboczy” oraz poczynając od 1 względnie 2 – kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym, zależnie od kierunku, w którym dany pociąg roboczy zostanie wyprawiony pierwszy raz na dany szlak.
4. Pociąg roboczy nie zmienia swego numeru:
  - 1) w razie późniejszej jazdy w kierunku przeciwnym,
  - 2) jeżeli pracuje nadal po północy; wówczas jego numeru nie wolno nadać żadnemu innemu pociągowi roboczemu, który po północy ma być wyprawiony na ten sam szlak.
5. Dla jazdy pociągu roboczego należy zamknąć tor szlakowy.
6. Pociąg roboczy, zatrzymujący się na szlaku, nie powinien znajdować się na szlaku dłużej, niż to przewidziano w rozkładzie jazdy tego pociągu lub rozkazie pisemnym. Pociąg roboczy pracujący na szlaku powinien przyjechać na wskazaną stację nie później, niż 5 minut przed wyprawieniem pociągu na tor szlakowy, na którym pracował pociąg roboczy.
7. W pociągu roboczym powinien znajdować się pracownik wyznaczony do dozoru i kierowania pracą, naładunkiem lub wyładunkiem. Obowiązki takie może pełnić pracownik jednostki korzystającej z pociągu roboczego, posiadający kwalifikacje, jakie powinni posiadać pracownicy zatrudnieni na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
8. Kwalifikacje kierownika pociągu powinny być potwierdzone zaświadczeniem wydanym przez odpowiedni organ.
9. Robotnicy w pociągach roboczych mogą pełnić obowiązki manewrowych, jeżeli posiadają odpowiednie kwalifikacje.
10. Kierownik pociągu roboczego zarządza ruchem tego pociągu na szlaku, odpowiada za bezpieczeństwo ruchu oraz wydaje polecenia ruchowe pracownikom pociągu roboczego.
11. Przy wyprawianiu pociągu roboczego, który dla wykonania przewidzianej pracy na szlaku ma być rozczepiony na spadku większym niż 2,5 ‰, lokomotywa powinna być umieszczona od strony spadku, na przodzie lub w końcu pociągu, aby mogła zapobiec zbiegnięciu odczepionych wagonów.
12. W razie rozczepienia pociągu roboczego na szlaku, każda grupa odczepionych wagonów powinna być zabezpieczona od zbiegnięcia przez zahamowanie hamulców wagonowych lub przez podłożenie płóz hamulcowych pod skrajną oś wagonu od strony spadku i powinna być pod dozorem pracownika pełniącego obowiązki kierownika pociągu lub manewrowego. W takiej sytuacji pociąg roboczy powinien być wyposażony w wystarczającą ilość płóz hamulcowych.
13. Rozładowywanie wagonów podczas jazdy pociągu jest zabronione. Wyjątek stanowi rozładunek podsypki, wysiewek, długich szyn, kabla i śniegu. Przy rozładunku wymienionych ładunków prędkość jazdy pociągu roboczego powinna być zmniejszona według wskazówek kierownika robót.
14. Po zakończeniu pracy na szlaku kierownik robót obowiązany jest sprawdzić osobiście, czy na torze lub obok toru nie ma przeszkód do jazdy pociągu oraz czy nie pozostawiono taboru, płóz, klinów, sprzętu lub materiałów stanowiących przeszkodę do jazdy pociągów na tym szlaku. Przed dalszą jazdą lub przed powrotem pociągu roboczego należy dokonać próby hamulca. W razie ukończenia robót na szlaku wcześniej niż to było przewidziane, pociąg roboczy może wrócić na stację przed czasem, jadąc ostrożnie, zwłaszcza przy zbliżaniu się do stacji.
15. W przypadku konieczności wyprawienia kilku pociągów na ten sam szlak można je połączyć i wyprawić razem, nadając każdemu z nich osobny kolejny numer lub nazwę.

Zespół ten należy określać: „*Połączone pociągi robocze numer .....*” (np. 1, 3, itp.). Odłączenie poszczególnych pociągów roboczych na jednym i tym samym szlaku, a następnie połączenie ich odbywa się według wskazówek kierownika robót. Połączone pociągi robocze ze szlaku do stacji powinny przyjechać zasadniczo w takim składzie, w jakim wyjechały ze stacji na szlak. Po przyjeździe połączonych pociągów roboczych dyżurny ruchu powinien upewnić się, czy przyjechały wszystkie pociągi robocze, które były wyprawione zespołowo.

16. W czasie zajęcia szlaku przez pociąg roboczy należy stosować na posterunkach ruchu zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze.

## § 22. PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW RATUNKOWYCH

1. Przejazd pociągu ratunkowego do stacji, na której zdarzył się wypadek (awaria) lub do stacji przyległej do szlaku, na którym zdarzył się wypadek (awaria) odbywa się według rozkładu jazdy.
2. Jazda pociągu ratunkowego od stacji przyległej do szlaku, na którym zdarzył się wypadek, do miejsca wypadku oraz powrót tego pociągu na tę stację odbywa się po torze zamkniętym i zgodnie z zasadami prowadzenia ruchu po torze zamkniętym.

## § 23. PROWADZENIE DOKUMENTACJI TECHNICZNO – RUCHOWEJ

1. Dziennik ruchu należy prowadzić na obsługiwanych posterunkach następczych. Dzienniki ruchu prowadzi dyżurny ruchu.
2. W dzienniku ruchu dla posterunku zapowiadawczego, którego wzór przedstawiono w załączniku nr 1, każda strona przeznaczona jest dla jednego szlaku względnie odstępu. Jeżeli dziennik przeznaczony jest dla jednego tylko szlaku (odstępu), należy zapisać w pierwszej całością stronicę lewą, a następnie pisać na stronicę prawej.
3. Ilość dzienników ruchu i przeznaczenie każdego z nich dla poszczególnych szlaków należy dla każdego posterunku zapowiadawczego, a w razie potrzeby i dla posterunku odstępowego (bocznego), ustalić w regulaminie technicznym posterunku.
4. Dziennik ruchu należy prowadzić bieżąco. Telefonogramy należy zapisywać niezwłocznie po ich odebraniu i bezpośrednio przed ich nadaniem. Zawiadomienia dróżników przejazdowych o jeździe pociągów należy notować bezpośrednio po nadaniu tego zawiadomienia.
5. Czasu żądania pozwolenia na wyprawienie pociągu nie notuje się w dzienniku ruchu.
6. Telefonogramy zapowiadawcze, dla których przewidziane są osobne rubryki, należy w dziennikach ruchu dla posterunków zapowiadawczych zapisywać w następujący sposób:
  - 1) w rubryce 1 i 2 – numery pociągów, zajmując oddzielny poziomy wiersz dla każdego pociągu i dla każdego pojazdu pomocniczego, a dla powrotu ze szlaku pociągu, popychacza lub pojazdu pomocniczego należy zająć następny poziomy wiersz, przy czym oba wiersze należy z lewej strony zakreślić klamrą; rubryki: 1 względnie 2 należy wypełnić po nadaniu względnie odebraniu telefonogramu zawierającego żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu;

- 2) jeżeli żądano pozwolenia na wyprawienie pociągu, lecz nie dano tego pozwolenia i następnie żądano pozwolenia na wyprawienie innego pociągu, należy przekreślić na krzyż numer pociągu, dla którego żądanie pozwolenia stało się nieaktualne, a pozostałe rubryki tego wiersza należy zakreślować, natomiast numer innego pociągu zanotować w rubr. 1 względnie 2 w następnym wolnym wierszu poziomym;
- 3) pociągi, które będą przyjęte, a następnie wyprawione, należy na obu stronicach wpisywać w tym samym poziomym wierszu, jeżeli jednak pociąg jest wyprzedzony przez inny pociąg, kończy lub rozpoczyna bieg, wyprawienie pociągu notuje się w innym dzienniku ruchu, niż przyjęcie tego pociągu, odpowiedni poziomy wiersz w przeciwległej stronie należy zakreślować;
- 4) w rubryce 3 – notuje się numer toru stacyjnego, na który przyjmuje się lub z którego wyprawia się pociąg;
- 5) w rubryce 4 – notuje się czas nadania względnie czas odebrania telefonogramu zawierającego dane pozwolenia na wyprawienie pociągu; jeżeli czas ten różni się co najmniej o dwie minuty od czasu blokowania bloku pozwolenia, to czas ten należy zanotować w formie ułamka, podając w liczniku czas nadania względnie odebrania telefonogramu, a w mianowniku czas blokowania;
- 6) w rubryce 5 – notuje się czas podany w telefonogramie zawierającym oznajmienie odjazdu pociągu, a w rubryce 6 – czas podany w telefonogramie zawierającym potwierdzenie przyjazdu pociągu; jeżeli czasy te różnią się co najmniej o dwie minuty od czasu nadania względnie odebrania telefonogramu, to czasy te należy zanotować w formie ułamka, podając w liczniku czas wskazany w telefonogramie, a w mianowniku rzeczywisty czas nadania względnie odebrania telefonogramu;
- 7) w rubryce 7 i 8 dyżurny ruchu przyjmujący dyżur umieszcza swój podpis do rubryk 4 i 6 przy pociągu, dla którego dyżurny ruchu przekazujący dyżur otrzymał pozwolenie na wyprawienie pociągu oraz przy pociągu, który w chwili objęcia dyżuru znajduje się na szlaku;
- 8) w rubryce 9 notuje się:
  - a) uzupełnienie treści telefonogramów zapowiadawczych zanotowanych w rubrykach 4–6 („z postoj. na km ..... min. ....”, „do km ..... z postoj. min. .... i z powrotem”, „do .....”, „z pop. sprzęg.”, „z pop. nie sprzęg.”, „z pop. do km .....”, „na bocznicy .....”, „z bocznicy ..... do .....”, „po zamkn. torze nr .....”, „z kluczem(ami) od bocznicy(y)”, „w odst. czasu”, „z przekr. skrajnią”, „z wyj. ciężk.”, „z niebezpiecz.”, „bez zderzaka”, i.t.p. a ponadto odnośnie pojazdów pomocniczych, jak również pociągów wyprawianych po zamkniętym torze: „do stacji .....”, „z postoj. na km .....”, „do km ..... i z powrotem”, „do km .....”, „z km ..... do .....”);
  - b) uzupełnienie informacji o numerze pociągu („z postoj. na km ..... min. ....”, „z pop. sprzęg.”, „z przekr. skrajnią”, „z wyj. ciężk.”, „z niebezpiecz.”, „bez zderzaka”, i.t.p. „na bocznicy .....”, „z bocznicy ..... do .....”);
  - c) wyraz „Stój” i czas nadania względnie odebrania telefonogramu zapowiadawczego według wzoru nr 5a lub 5b;
  - d) wyraz „Teraz” w razie nadania względnie odebrania telefonogramu zapowiadawczego według wzoru nr 6a lub 6b i po zapisaniu tego telefonogramu w rubryce 4;

- e) wyraz „Zatrzymać” oraz czas nadania względnie odebrania telefonogramu według wzoru nr 7a lub 7b;
- f) wyraz „Zatrzymany” oraz czas nadania względnie odebrania telefonogramu według wzoru nr 8a lub 8b;
- g) wyrazy „przyjechał do ..... o .....” odnośnie telefonicznego potwierdzenia przyjazdu ostatniego pociągu, wyprawionego przed rozpoczęciem telefonicznego zapowiadania pociągów wprowadzanego w sytuacji o której mowa w § 22 ust. 14 niniejszej instrukcji;
- h) inne okoliczności, mające znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu;
- i) zmieniony numer licznika użytego sygnału zastępczego, zmieniony stan licznika przełącznika blokady liniowej dwukierunkowej, zmieniony stan licznika użytego przycisku chwilowego wyłącznika zasilania blokady liniowej (o ile jest licznik przycisku chwilowego wyłącznika zasilania blokady liniowej);
- k) inne istotne informacje związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

9) w rubryce 10 notuje się dokonanie zawiadomienia dróżników przejazdowych o jeździe pociągu.

7. Jeżeli podstawą do prowadzenia ruchu jest:

- 1) **obsługa urządzeń półsamoczynnej blokady liniowej** – wówczas w rubrykach 5 i 6 notuje się czas blokowania odpowiednich bloków liniowych; jeżeli czas blokowania bloku liniowego różni się co najmniej o jedną minutę od rzeczywistego czasu przyjazdu względnie odjazdu pociągu, wówczas czasy te należy zanotować w formie ułamka, podając w liczniku czas blokowania, a w mianowniku czas rzeczywisty;
- 2) **półsamoczynna blokada liniowa z blokiem pozwolenia i izolowanym torem szlakowym (dwukierunkowym) lub samoczynna blokada liniowa** – wówczas w rubryce 5 notuje się czas odjazdu pociągu wyprawionego z własnego posterunku zapowiadawczego, a w rubryce 6, czas przyjazdu pociągu przyjętego na własny posterunek zapowiadawczy.

8. W czasie prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlaku z posterunkiem odstępowym (bocznicowym) względnie z posterunkami odstępowymi (bocznicowymi), należy stosować również następujące postanowienia:

- 1) gdy po przyjeździe pociągu do posterunku zapowiadawczego posterunek ten zażądał pozwolenia na wyprawienie pociągu przeciwnego kierunku, telefonogramem według wzoru nr 2a lub 2b, wówczas posterunek ten powinien w poziomym wierszu dotyczącym pociągu, dla którego żądano pozwolenia w rubr. 9 zanotować numer pociągu, który przyjechał, skrót nazwy swego posterunku i czas przyjazdu pociągu; natomiast posterunek dający zgodę powinien w wolnym wierszu, bezpośrednio pod wierszem zajęтым dla ostatniego wyprawionego pociągu, wpisać w rubr. 6 otrzymane potwierdzenie przyjazdu tego pociągu do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego, w rubr. 9 zanotować „do” i skrót nazwy posterunku zapowiadawczego, do którego ten pociąg przyjechał, a rubryki 4 i 5 zakreśkować;
- 2) gdy po przejeździe pociągu przez najbliższy posterunek odstępowy (bocznicowy) żądano pozwolenia na wyprawienie następnego pociągu w tym samym kierunku, wówczas posterunek zapowiadawczy, dający pozwolenie na wyprawienie pociągu, powinien podany w telefonogramie według wzoru nr 3a lub 3b numer pociągu i jego czas przejazdu przez najbliższy posterunek odstępowy (bocznicowy) oraz skrót

nazwy tego posterunku wpisać w rubryce 9, w wierszu dotyczącym pociągu, dla którego żądano pozwolenia na wyprawienie.

9. W rubrykach: 4, 5, 6 i 9 czas podaje się tylko w minutach, z wyjątkiem pierwszego zapisu w danej godzinie i pierwszego zapisu na każdej stronie, który powinien zawierać godzinę i minuty.
10. Telefonogramy zapowiadawcze – przedstawione w Dodatku II do niniejszej instrukcji – według wzorów 9–12 i 16–30 wraz z nazwiskiem nadającego należy zapisywać przez całą szerokość strony. Pod tym zapisem nadający notuje słowo „odebrał” i nazwę posterunku następczego, nazwisko odbierającego oraz godzinę i minutę odebrania telefonogramu.
11. Każdy telefonogram, wpisany przez całą szerokość strony wraz w odnoszącym się do niego zapisem o odebraniu telefonogramu, należy oddzielić grubą linią poziomą od innych zapisów w dzienniku ruchu.
12. Przyjęcie i przekazanie dyżuru przez dyżurnego ruchu oraz początek doby należy notować – przez obie strony dziennika ruchu przeznaczonego dla dwóch szlaków (odstępów) lub – przez szerokość strony dziennika ruchu przeznaczonego dla jednego szlaku (odstępu). Również przez całą szerokość odpowiedniej strony zapisuje się inne telefonogramy i okoliczności mające wpływ na sposób prowadzenia ruchu (całkowita przerwa w łączności, wprowadzenie ruchu pociągów w odstępie czasu, przywrócenie normalnego stanu itp.).
13. Otrzymane w czasie przerwy w łączności zawiadomienia pisemne jak również zawiadomienia pisemne będące podstawą otwarcia toru szlakowego, o którym mowa jest w § 40 ust. 7, dyżurny ruchu wkleja na odpowiedniej stronie dziennika ruchu.
14. Dziennik ruchu przed wydaniem do użytku powinien być sprawdzony, przeszurowany, opieczętowany oraz podpisany przez właściwego kierownika.

## **ROZDZIAŁ IV**

### **PRZYJMOWANIE, WYPRAWIANIE I PRZEPUSZCZANIE POCIĄGÓW NA POSTERUNKACH RUCHU**

#### **§ 24. WYZNACZANIE TORÓW NA STACJI DLA WJAZDU, WYJAZDU LUB PRZEJAZDU POCIĄGÓW**

1. Ruch pociągów należy prowadzić po torach głównych, po zorganizowanych drogach przebiegu pociągów.
2. Przyjęcie pociągu na tor boczny lub wyprawienie go z tego toru może nastąpić tylko w razie wypadku lub uszkodzenia torów głównych. Pociąg przyjmowany na tor boczny należy zatrzymać przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) i wprowadzić go do stacji na rozkaz pisemny z prędkością do 20 km/h przy zachowaniu niezbędnych środków ostrożności.
3. Tor do zatrzymania pociągu na stacji powinien być tak wyznaczony, aby:
  - 1) mógł być wykorzystany możliwie na całej długości;
  - 2) pociąg nie zagradzał przejścia lub przejazdu;
  - 3) pociąg nie stanowił przeszkody dla jazd innych pociągów i manewrów.



4. Przejazd pociągów przez stację bez zatrzymywania powinien odbywać się po torze głównym zasadniczym przystosowanym do takich jazd.
5. W razie potrzeby zmiany toru wjazdowego z toru głównego zasadniczego na tor główny dodatkowy, i związanej z tym konieczności zmniejszenia prędkości wjazdu pociągu, którego prędkość wynosi powyżej 50 km/h, dyżurny ruchu powinien zatrzymać pociąg przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) i po zatrzymaniu pociągu podać na tym semaforze sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością.
6. Zatrzymanie pociągu przez dyżurnego ruchu przed semaforem wjazdowym z powodu, o którym mowa jest w ust. 5 nie jest konieczne, gdy:
  - 1) sygnał podany na tarczy ostrzegawczej lub na poprzednim semaforze uprzedza o tym, z jaką prędkością należy przejechać w okręgu zwrotnicowym, osłanianym odnośnym semaforem wjazdowym (drogowskazowym);
  - 2) drużyna pociągowa została wcześniej uprzedzona rozkazem pisemnym o wjeździe pociągu na tor główny dodatkowy i o prędkości, z jaką należy jechać w okręgu zwrotnicowym, osłanianym odnośnym semaforem wjazdowym lub drogowskazowym;
  - 3) ze względów miejscowych w obrębie wjazdowej drogi przebiegu obowiązuje zmniejszenie prędkości jazdy do 40 km/h lub poniżej tej prędkości;
  - 4) bezpośrednio przed semaforem wjazdowym znajduje się miarodajne wzniesienie, większe niż 6 ‰, na długości drogi hamowania, a regulamin techniczny zezwala na nie zatrzymywanie przez dyżurnego ruchu ciężkich pociągów towarowych przed tym semaforem.
7. Ruch pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi lub z wagonami załadowanymi przesyłkami zawierającymi towary niebezpieczne powinien odbywać się po torze wskazanych w regulaminie technicznym posterunku lub w doraźnym zarządzeniu PMT LK.
8. Jeżeli wyjątkowo zajdzie potrzeba przyjęcia pociągu na tor częściowo zajęty albo na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości lub zakończony kozłem oporowym, należy:
  - 1) zatrzymać pociąg przed semaforem wjazdowym lub drogowskazowym;
  - 2) powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym o częściowym zajęciu lub częściowej użyteczności toru wjazdowego lub zakończeniu kozłem oporowym i konieczności ostrożnej jazdy z prędkością do 20 km/h, a następnie nastawić, o ile jest to możliwe, sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym.
9. W przypadku braku możliwości podania sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym zatrzymany pociąg należy przyjąć na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny.
10. Na tor częściowo zajęty lub na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości albo jest zakończony kozłem oporowym, nie wolno przyjmować pociągów towarowych przewożących towary niebezpieczne.

## § 25. PRZYGOTOWANIE DROGI PRZEBIEGU POCIĄGU

1. Ruch pociągów powinien odbywać się tylko po przygotowanych drogach przebiegu.
2. Drogą przebiegu pociągu jest tor kolejowy, po którym pociąg przejeżdża w obrębie posterunku ruchu, wraz ze zwrotnicami znajdującymi się w tym torze, oraz zwrotnice i inne

urządzenia sterowania ruchem kolejowym, znajdujące się poza tym torem, które służą do jego ochrony oraz są nastawiane tak, aby bezpieczeństwo jazdy pociągu po tej drodze było zapewnione (tzw. drogę ochronną).

3. Zorganizowane drogi przebiegu pociągów wskazane są w zapisie zależności (np. tablicy zależności) stanowiącym integralną część regulaminu technicznego posterunku ruchu.
4. Przez przygotowanie drogi przebiegu pociągu należy rozumieć wykonanie wszystkich przewidzianych czynności w sposób określony regulaminem technicznym, celem zapewnienia prawidłowej i bezpiecznej jazdy pociągu, który ma otrzymać pozwolenie na jazdę.
5. Przygotowanie drogi przebiegu należy do obowiązków pracowników wyznaczonych do tych czynności postanowieniami regulaminu technicznego posterunku.
6. Pracownicy biorący udział w przygotowaniu drogi przebiegu pociągu powinni sprawdzić i upewnić się:
  - 1) czy tor jest wolny i czy nie ma przeszkód do jazdy;
  - 2) dokonać przerwania zagrażających pociągowi manewrów;
  - 3) dokonać nastawienia i zamknięcia zwrotnic, wykolejnic i innych urządzeń sterowania ruchem kolejowym wchodzących w drogę przebiegu;
  - 4) sprawdzić prawidłowość ich stanu i położenia.
7. Polecenie przygotowania drogi przebiegu wydaje osobiście dyżurny ruchu oddzielnie dla każdego pociągu wszystkim posterunkom technicznym, biorącym udział w przygotowaniu danej drogi przebiegu. Posterunki te wskazane są w regulaminie technicznym posterunku.
8. Polecenie przygotowania drogi przebiegu należy wydać z takim wyprzedzeniem, aby sygnał zezwalający na jazdę pociągu mógł być podany we właściwym czasie. Jeżeli przerwanie manewrów wymaga dłuższego czasu, to należy polecenie przerwania manewrów wydać osobno, przed wydaniem polecenia przygotowania drogi przebiegu. Czasy te określa regulamin techniczny posterunku.
9. Polecenie przygotowania drogi przebiegu wydaje osobiście dyżurny ruchu - ustnie, za pomocą urządzeń blokady stacyjnej lub telefonicznie, a w razie przerwy w łączności - ustnie lub pisemnie.
10. Pracownik, który otrzymał polecenie przygotowania drogi przebiegu, powinien je powtórzyć dosłownie na dowód zrozumienia.
11. Dyżurny ruchu przed daniem zezwolenia na wjazd, wyjazd lub przejazd pociągu powinien dokonać przygotowania drogi przebiegu dla jazdy pociągu. Do czynności związanych z przygotowaniem drogi przebiegu należy w szczególności:
  - 1) usunięcie taboru z drogi przebiegu pociągu oraz przerwanie manewrów i upewnienie się, że manewry zostały przerwane na drodze przebiegu i na sąsiednich torach, jeżeli nie ma zwrotnic ochronnych, wykolejnic lub sygnałów stałych dla ochrony przygotowywanej drogi przebiegu;
  - 2) upewnienie się w sposób wskazany w regulaminie technicznym, czy droga przebiegu jest wolna od przeszkód do jazdy, tj. czy tor jest wolny, czy tabor nie znajduje się poza ukresami rozjazdów znajdujących się w tym torze, czy nie pozostawiono na szynach płoza hamulcowego lub klina zabezpieczającego, czy skrajnia taboru nie jest przekroczona i czy nie ma innych przeszkód;
  - 3) upewnienie się, czy na sąsiednich torach tabor został zabezpieczony przed przetoczeniem się w drogę przebiegu;



- 4) nastawienie zwrotnic, wykolejnic, tarcz zaporowych i manewrowych oraz innych urządzeń w położenie wymagane dla jazdy pociągu oraz zamknięcie i zabezpieczenie ich przed przestawieniem do czasu przejazdu pociągu z sygnałem końcowym poza przebiegowe miejsce przejazdu końca pociągu, które wskazane jest w regulaminie technicznym; czynności te powinny być wykonane zgodnie z tablicą zależności lub kartą przebiegową albo z tymczasowym regulaminem prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót;
- 5) upewnienie się w sposób wskazany w regulaminie technicznym stacji o zabezpieczeniu przejazdów i przejść dla pieszych znajdujących się w obrębie obsługiwanego i nadzorowanego okręgu nastawczego.
12. Nie wolno nastawiać przebiegów sprzecznych, nawet gdyby pomyłkowo takie polecenie zostało wydane. Jednoczesna jazda pociągów dozwolona jest wówczas, gdy ich drogi przebiegu nie są sprzeczne.
14. Dyżurny ruchu zanim poda na semaforze sygnał zezwalający lub pozwoleń w inny sposób na jazdę pociągu, powinien sprawdzić, czy droga przebiegu jest przygotowana, tj. czy jest prawidłowo nastawiona i zabezpieczona i czy nie ma przeszkód do jazdy pociągu.
18. Przy nastawianiu zwrotnicy (wykolejnicy) nieześrodkowanej należy sprawdzić, czy nie jest ona uszkodzona i czy iglica dolega do opornicy, a przy przestawianiu zwrotnicy ześrodkowanej – czy nie ma oznak nieprawidłowego jej działania. W razie zauważenia uszkodzenia lub nieprawidłowego działania zwrotnicy należy zastosować się do postanowień „Instrukcji o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów.
19. Drogę przebiegu pociągu (lub jej części), posiadającą izolację odcinków torowych i rozjazdów, sprawdza się przez obserwację świateł kontrolnych na planie świetlnym, gdy urządzenia te działają prawidłowo.
20. Obsługa urządzeń sterowania ruchem powinna być dokonywana według postanowień osobnych instrukcji obsługi urządzeń srk i regulaminu technicznego posterunku

## § 26. ZEZWOLENIE NA WYJAZD, WJAZD LUB PRZEJAZD POCIĄGU

1. W czasie, gdy nie odbywają się jazdy pociągów, semafony obsługiwane powinny wskazywać sygnał „Stój”, z wyjątkiem semaforów stacyjnych, ustawionych przy torach głównych zasadniczych w przypadku, gdy semafony te zostały przełączone na działanie samoczynne (gdyż zasadniczym wskazaniem semaforów samoczynnych jest wyświetlanie sygnału zezwalającego na jazdę).
2. Żaden pociąg nie może wyjechać ze stacji, wjechać na stację ani przejechać przez stację lub inny posterunek bez zezwolenia dyżurnego ruchu.
3. Sygnał zezwalający na semaforze nastawia dyżurny ruchu osobiście.
4. Sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym należy podawać w czasie określonym w regulaminie technicznym.
5. Dla pociągów przejeżdżających przez stację bez postoju wolno podać sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym i drogowskazowym, gdy wyjazd ze stacji jest wolny. Jeżeli posterunek zapowiadawczy jest wyposażony w semafor wyjazdowy to sygnał zezwalający na nim powinien być podany przed podaniem sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym i drogowskazowym.



6. O podaniu sygnału zezwalającego na semaforze dyżurny ruchu powinien upewnić się w sposób ustalony w regulaminie technicznym stacji.
7. Gdy na semaforze podany został sygnał zezwalający na jazdę, to przy jednoosobowej obsadzie nastawni, z której obsługuje się ten semafor, dyżurny ruchu lub nastawniczy nie powinni opuszczać nastawni, z wyjątkiem konieczności zapobieżenia grożącemu niebezpieczeństwu ruchu. Wówczas drzwi pomieszczenia nastawni należy zamknąć, a klucz zabrać ze sobą.
8. W razie nagłej przeszkody do przyjęcia lub wyprawienia pociągu, wynikłej po podaniu sygnału zezwalającego na semaforze, należy sygnał ten zmienić natychmiast na sygnał „Stój”.
10. Dyżurnemu ruchu nie wolno nastawić sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym lub drogowskazowym, odnoszącym się do wjazdu pociągu, ani też polecić danie tego sygnału, w razie:
  - 1) sprzeczności dróg przebiegu;
  - 2) konieczności zatrzymania na stacji pociągu nie mającego rozkładowego postoju na tej stacji, którego drużynę pociągową wcześniej o tym nie powiadomiono;
  - 3) konieczności przyjęcia pociągu na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony kozłem oporowym;
  - 4) konieczności przyjęcia pociągu na tor, na którym występuje ograniczenie prędkości niższe niż wynika ze wskazań semafora, jeżeli drużyna pociągowa nie została o tym uprzedzona;
  - 5) wyłączenia zwrotnic z zależności od semafora lub zaistnienia innych okoliczności, wymagających zatrzymania pociągu i uprzedzenia o konieczności zmniejszenia prędkości jazdy, o czym drużyna pociągowa nie została powiadomiona;
  - 6) zaistnienia innych przeszkód do jazdy pociągu.
11. W sytuacjach przedstawionych w ust. 10 pkt 1) – 7) sygnał zezwalający na semaforze można dopiero podać po przygotowaniu drogi przebiegu i jeżeli nastąpiło:
  - 1) ustanie sprzeczności przebiegu, o której mowa w pkt. 1);
  - 2) zatrzymanie pociągu przed semaforem wjazdowym przy wskazywaniu przez semafor wyjazdowy sygnału „Stój” – w przypadkach, o których mowa w pkt 2) i 3);
  - 3) powiadomienie drużyny pociągowej – w przypadkach wymienionych w pkt 3), 4), 5),
  - 4) usunięto przeszkody – w przypadku 6).
12. Zezwoleniem na wyjazd pociągu ze stacji jest podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wjazdowym.
13. Wjazd i wyjazd pociągu może odbyć się bez podania sygnału zezwalającego na semaforze w przypadku, gdy dyżurny ruchu po przygotowaniu drogi przebiegu, wyświetli sygnał zastępczy lub doręczy albo przekaze przez urządzenia łączności drużynie pociągowej rozkaz pisemny.
14. Podanie sygnału zastępczego oraz przekazanie rozkazu pisemnego może nastąpić dopiero wtedy, gdy droga przebiegu jest przygotowana, spełnione są wszystkie wymagane warunki i nie ma przeszkody do jazdy pociągu.
15. Zezwolenie na przejazd pociągu obok ważnego sygnału „Stój” na obsługiwanym semaforze może przekazać tylko ten dyżurny ruchu, który obsługuje ten semafor.
16. Zezwolenie na jazdę pociągu udzielone sygnałem zastępczym lub rozkazem pisemnym (doręczonym lub przekazanym za pomocą urządzeń łączności) uprawnia do jazdy do

następnego semafora, tarczy zaporowej, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D1 lub ukresu pierwszego rozjazdu leżącego w końcu toru, po którym zezwolono na jazdę. Dalsza jazda może się odbyć stosownie do wskazań kolejnych sygnalizatorów.

## § 27. OBSERWACJA PRZEJEŹDZAJĄCEGO POCIĄGU

1. Po przygotowaniu drogi przebiegu, pracownik posterunku nastawczego obowiązany jest obserwować okręg nastawczy oraz przejeżdżający pociąg, aż do całkowitego wjazdu, wyjazdu lub przejazdu tego pociągu, a w przypadku wystąpienia nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu - zatrzymać pociąg lub podjąć inne działania w celu usunięcia zagrożenia.
2. Obserwacja jadącego pociągu z miejsca i w sposób określony regulaminem technicznym posterunku należy do obowiązków dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych i rewidentów wagonów, jeśli nie są oni zwolnieni z tego obowiązku postanowieniami regulaminu technicznego dotyczącego posterunku. Do obserwacji mogą być wykorzystane urządzenia techniczne, określone w regulaminie technicznym.
3. Podczas obserwacji jadącego pociągu należy zwrócić szczególną uwagę, czy:
  - 1) pociąg jest przepisowo osygnalizowany;
  - 2) maszynista pojazdu trakcyjnego reaguje na nadawane sygnały;
  - 3) nie ma oznak zagrzenia się łożysk zestawów kołowych;
  - 4) nie ma widocznych uszkodzeń taboru zagrażających bezpieczeństwu ruchu;
  - 5) nie hamuje żaden wagon, gdy pociąg jedzie w stanie odhamowanym
  - 6) powierzchnie toczne kół nie mają płaskich miejsc lub nalepów, na co wskazują silne i rytmiczne uderzenia kół podczas jazdy;
  - 7) nie brakuje zderzaków na końcu pociągu, z wyjątkiem taboru kolejowego bezzderzakowego
  - 8) nie ma przesuniętego ładunku, luźnych opon, oderwanych dachów, pionowo ustawionych pokryw luków lub włazów dachowych albo otwartych na zewnątrz drzwi wagonów;
  - 9) nie ma pożaru w pociągu;
  - 10) nie ma wycieku lub wysypywania się ładunku itp.
4. Stwierdzone w czasie obserwacji przejeżdżającego pociągu nieprawidłowości należy w porę usunąć, a w razie niebezpieczeństwa należy pociąg niezwłocznie zatrzymać.

## § 28. ROZWIĄZANIE DROGI PRZEBIEGU

1. Zmiana sygnału zezwalającego na sygnał "Stój" na semaforze odbywa się samoczynnie w wyniku oddziaływania pociągu na urządzenia lub po obsłużeniu właściwego elementu sterującego.
2. O nastawieniu sygnału "Stój" na semaforze dyżurny ruchu powinien upewnić się, w sposób określony w regulaminie technicznym.

3. Po każdej jeździe pociągu urządzenia biorące udział w przebiegu wolno obsłużyć dopiero wówczas, gdy pociąg z sygnałem końcowym minął przebiegowe miejsce końca pociągu lub nastąpiło samoczynne zwolnienie tego urządzenia, z wyjątkiem rozwiązań, w których stosowane jest sekcyjne rozwiązanie drogi przebiegu.
4. Jeżeli czoło pociągu minęło semafor i pociąg zatrzymał się tak, że koniec pociągu minął sygnałowe miejsce końca pociągu, lecz nie minął przebiegowe miejsce końca pociągu, to semafor powinien wskazywać sygnał „Stój” i nie należy rozwiązywać drogi przebiegu.
5. Jeżeli po zmianie na semaforze sygnału zezwalającego na sygnał „Stój” zajdzie konieczność przestawienia zwrotnic lub wykolejnic wchodzących w drogę przebiegu pociągu, dyżurny ruchu może zarządzić rozwiązanie drogi przebiegu dopiero po zatrzymaniu się pociągu przed tym semaforem. Dopuszczalne jest rozwiązanie drogi przebiegu przed zatrzymaniem się pociągu w celu zapobieżenia wypadkowi.
5. Na wyznaczonych posterunkach wjazd lub wyjazd z sygnałem końcowym niektórych pociągów może stwierdzać i zgłaszać dyżurnemu ruchu pracownik wyznaczony w regulaminie technicznym.

#### § 29. NIEPRAWIDŁOWOŚCI PRZY PODAWANIU SYGNAŁÓW NA SEMAFORZE I PRZEJEŹDZIE POCIĄGU OBOK SEMAFORA

1. Gdy dyżurny ruchu zauważy lub dowie się, że dalszej jeździe pociągu grozi niebezpieczeństwo, obowiązany jest natychmiast zmienić sygnał zezwalający na semaforze na sygnał "Stój".
2. Jeżeli w wyniku nieprawidłowego działania urządzeń nie można nastawić sygnału "Stój" na semaforze, należy postępować w następujący sposób:
  - 1) przy prawidłowo działającej radiowej łączności pociągowej dyżurny ruchu powinien niezwłocznie zawiadomić maszynistów pociągów znajdujących się na szlaku o konieczności zatrzymania się przed określonym semaforem;
  - 2) należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów; bezpośrednio przed tym semaforem należy ustawić sygnał „Stój” D1 (tarczę zatrzymania) oraz obok tarczy ostrzegawczej sygnał DO (przenośną tarczę ostrzegawczą) zgodnie z postanowieniem instrukcji sygnalizacji pociągowej i manewrowej;
  - 3) bezpośrednio przed tym semaforem należy ustawić sygnał „Stój” D1 (tarczę zatrzymania) oraz obok tarczy ostrzegawczej sygnał DO (przenośną tarczę ostrzegawczą) zgodnie z postanowieniem instrukcji sygnalizacji pociągowej i manewrowej;
- 3) należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów;
- 4) dyżurny ruchu, który otrzymał od przedniego posterunku następczego zawiadomienie o nienastawieniu się sygnału "Stój" na semaforze wjazdowym, powinien zatrzymywać wszystkie pociągi i zawiadamiać je rozkazem pisemnym o uszkodzeniu semafora wjazdowego na określonej stacji (posterunku), nieważności na nim sygnału zezwalającego i konieczności zatrzymania przed nim pociągu;
- 5) jeżeli nie można nastawić sygnału "Stój" na semaforze wjazdowym, dyżurny ruchu powinien zatrzymać pociąg przed semaforem wjazdowym i zawiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym o nieważności sygnału zezwalającego na określonym semaforze i obowiązku zatrzymania się przed nim;

9. Jeżeli sygnał zezwalający na semaforze zmieni się przedwcześnie na sygnał "Stój" i pociąg zatrzyma się, pozwoleniem na dalszą jazdę jest ponownie podany sygnał zezwalający, sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny.
10. Jeżeli wyświetlony sygnał zastępczy nie wyłączy się samoczynnie we właściwym czasie, należy wyłączyć go przyciskiem odwoławczym.
11. We wszystkich przypadkach zaistniałych nieprawidłowości przy podawaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora należy stosować środki pomocnicze.

### § 30 STOSOWANIE POMOCNICZYCH ŚRODKÓW ZABEZPIELAJĄCYCH LUB OSTRZEGAJĄCYCH

1. Pod nazwą środki pomocnicze należy rozumieć pomocnicze zamknięcia urządzeń nastawczych i blokowych, tabliczki ostrzegawcze i kontrolkę zajęcia torów wjazdowych.
2. Zamknięcia pomocnicze służą do uniemożliwienia niedozwolonej obsługi urządzeń nastawczych lub blokowych.
3. Zamknięciami pomocniczymi są: kapturki do przycisków uniemożliwiające ich obsługę i inne przyrządy ochronne, odpowiednie do konstrukcji urządzeń srk określone w regulaminie technicznym stacji. Funkcję zamknięć pomocniczych spełniają również takie urządzenia srk, które wskutek wykonania odpowiednich czynności uniemożliwiają realizację niedozwolonej lub omyłkowej obsługi zwrotnic, wykolejnic, sygnałów, urządzeń blokady liniowej.
4. Posterunek nastawczy powinien być wyposażony w środki pomocnicze stosownie do rodzaju zainstalowanych urządzeń sterowania i kontroli ruchu kolejowego.
5. Wykaz przewidzianych do stosowania na danym posterunku nastawczym środków pomocniczych i sposób ich stosowania określony jest w regulaminie technicznym.
6. Środki pomocnicze należy zawsze stosować w celu zapobieżenia niedozwolonej lub przypadkowej obsłudze urządzeń nastawczych lub blokowych, jak również w celu przypomnienia o obowiązujących obostrzeniach lub zakazach w prowadzeniu ruchu.
7. Przypadki, w których należy stosować środki pomocnicze, należy określić w regulaminie technicznym oraz na czas robót w regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu kolejowego w czasie robót.
8. Stacje nie muszą stosować środków pomocniczych zapobiegających przyjęciu następnego pociągu na tor zajęty przez pociąg zatrzymujący się nie dłużej niż 5 minut, jeżeli pociąg ten nie pozostawia taboru na torze wjazdowym, co powinno być określone w regulaminie technicznym.
9. Na stacjach wyposażonych w urządzenia kontroli niezajętości torów i plan świetlny wskazujący zajęcie torów środki pomocnicze, przewidziane w razie zajęcia toru wjazdowego, należy stosować wówczas, gdy zachodzą przeszkody w prawidłowym działaniu tych urządzeń lub wykonuje się w urządzeniach albo w torze roboty, które mogą mieć wpływ na działanie urządzeń wskazujących zajęcie toru, oraz w innych przypadkach określonych w regulaminie technicznym.
10. W celu zapobiegania przyjęcia pociągu na zajęty tor:
  - 1) natychmiast po wjeździe i po rozwiązaniu drogi przebiegu pociągu zatrzymującego się na stacji lub po powzięciu wiadomości o zajęciu toru wjazdowego (lub tylko ukresu rozjazdu prowadzącego na tor wjazdowy, bądź zajęcia skrajni tego toru) przez pojazd

- dyżurni ruchu, w których okręgu zajęty jest tor wjazdowy, oraz pracownicy tylko sprawdzający drogę przebiegu, powinni zastosować zamknięcia pomocnicze;
- 2) dyżurny ruchu dysponujący prowadzi kontrolkę zajęcia torów wjazdowych według wzoru przedstawionego w załączniku nr 9 oraz stosuje zamknięcia pomocnicze. Dyżurny ruchu stosuje wymienione środki pomocnicze w następujący sposób:
- a) w kontrolce zajęcia torów wjazdowych dyżurny ruchu wypełnia rubryki 1 i 2 w chwili objęcia dyżuru, a następnie zaznacza bieżąco w rubryce 3 zmiany zachodzące w zajęciu torów wjazdowych, a mianowicie:
    - natychmiast po daniu polecenia lub pozwolenia na zajęcie toru wjazdowego oraz po powzięciu wiadomości o zajęciu toru (lub tylko ukresu rozjazdu prowadzącego na tor wjazdowy, bądź zajęcia skrajni tego toru) przez pociąg, dyżurny ruchu notuje numer pociągu, a o zajęciu toru przez pojazd - notuje odpowiedni skrót pojazdu oraz ilość, jeżeli jest więcej niż jeden pojazd lub ogólnie, jeżeli ilość ta zmienia się (np. manewry), również notować należy zamknięcie toru wjazdowego;
    - dopiero po całkowitym wyjeździe pociągu lub po usunięciu wszystkich pojazdów albo po otwarciu zamkniętego toru, można zapis przekreślić (w formie litery X);
11. Stosowanie środków pomocniczych nie zwalnia w żadnym przypadku od obowiązku każdorazowego sprawdzenia drogi przebiegu pociągu w sposób wskazany w regulaminie technicznym.
12. Tabliczki ostrzegawcze służą do zwrócenia uwagi pracownikowi posterunku nastawczego na zakaz lub nakaz wykonywania pewnych czynności, w przypadkach wskazanych w treści napisu na tabliczce. Miejsca i sposób zawieszenia tabliczek określony jest w regulaminie technicznym.
13. Tabliczki ostrzegawcze powinny mieć jeden z następujących napisów:
- 1) „Tor zajęty”;
  - 2) „Tor zamknięty”;
  - 3) „Trakcja elektryczna zabroniona”;
  - 4) „Pojazd pomocniczy”;
  - 5) „Telefoniczne zapowiadanie”;
  - 6) „O odjazdach zawiadomić kierownika robót”;
  - 7) „Uwaga ! Konserwator na rozjazdach”.
24. Zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze należy natychmiast usunąć, gdy ustała przyczyna, która wymagała ich zastosowania.

## § 31. REGULOWANIE RUCHU POCIĄGÓW

1. Pociągi należy przyjmować i wyprawiać wg kolejności wskazanej w rozkładzie jazdy lub ustalonej odrębnym zarządzeniem.
2. Pierwszeństwo przed innymi pociągami mają pociągi ratunkowe wyprawiane do akcji ratunkowej, jeżeli wypadek lub wydarzenie spowodowały przerwę w ruchu lub ofiary w

ludziach albo pociąg jedzie do gaszenia pożaru. W innych przypadkach stopień pierwszeństwa dla pociągu ratunkowego określa uprawniony pracownik PMT Linie Kolejowe w zależności od potrzeb.

3. W razie potrzeby na zasadach pociągu ratunkowego można również wyprawiać:
  - 1) pogotowia techniczne: sieciowe i drogowe;
  - 2) maszyny odśnieżne;
  - 3) pojazdy kolejowe specjalne i pomocnicze;
  - 4) inne pociągi na postawie zarządzenia PMT LK
4. O opóźnieniach pociągu, o zmianie toru, na który przyjedzie pociąg, i innych zmianach dyżurny ruchu powinien w sposób określony w regulaminie technicznym powiadomić zainteresowanych pracowników, z podaniem czasu opóźnienia.
5. W przypadkach opóźnień pociągów lub wyprawienia pociągu przed rozkładowym czasem, gdy pociągi te krzyżują się z innymi pociągami albo wyprzedzają inne pociągi lub są wyprzedzane, ruch pociągów należy tak regulować, aby były zachowane sprawność i bezpieczeństwo ruchu. W tym celu, w razie potrzeby, należy zmienić ustaloną kolejność jazdy pociągów.

## § 32. POSTĘPOWANIE W RAZIE OTWARCIA LUB ZAMKNIĘCIA POSTERUNKU RUCHU

1. Stałe zamknięcie posterunku ruchu następuje wówczas, gdy ustała przyczyna, dla której posterunek ten został otwarty.
2. Otwarcie posterunku następczego nowo wybudowanego lub istniejącego, lecz stałe zamkniętego, jak też zamknięcie czynnego posterunku ruchu następuje na podstawie zarządzenia.
3. Przed otwarciem posterunku następczego należy dokonać sprawdzenia stanu technicznego i działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz łączności.
4. Po stwierdzeniu gotowości do otwarcia, dyżurny ruchu tego posterunku zawiadamia o otwarciu posterunku oba sąsiednie położone na tym szlaku posterunki następcze telefonogramem według wzoru określonego w Dodatku II niniejszej instrukcji. Po otrzymaniu telefonogramu obie sąsiednie stacje zawiadamiają nowo otwarty posterunek o stanie szlaku, telefonogramem według wzoru określonego przez zarządcę infrastruktury.
6. Po wymianie telefonogramów dyżurny ruchu otwartego posterunku następczego wpisuje do dziennika ruchu, w przypadku zajęcia szlaku, numer pociągu, przez który zajęty jest szlak, i od tej chwili bierze udział w zapowiadaniu pociągów, zgodnie z regulaminem technicznym posterunku.
7. Posterunek czynny okresowo, po otwarciu bierze udział w zapowiadaniu wszystkich pociągów na przyległych szlakach, na równi z sąsiednimi posterunkami. Oba sąsiednie posterunki wydają wtedy drużynom pociągowym rozkazy pisemne z zawiadomieniem o otwarciu posterunku dla czynności technicznych i o potrzebie zwracania uwagi na sygnały dawane na jej semaforach.
8. Jeżeli posterunek czynny okresowo otwierany jest i zamykany codziennie w określonych godzinach doby, wskazanych w wewnętrznym rozkładzie jazdy, to zbędne jest wydawanie drużynom pociągowym informacji rozkazami pisemnymi o otwarciu posterunku dla czynności technicznych.

9. Zamknięcie posterunku następuje w czasie ustalonym w regulaminie technicznym lub też w czasie nakazanym oddzielnym zarządzeniem. Zamknięcia należy dokonywać, gdy szlak jest wolny, telefonogramem według wzoru nr.29 Dodatku II niniejszej instrukcji.
10. Przez czas, w którym stacja czynna okresowo jest zamknięta, właściwe zwrotnice, wykolejnice wchodzące w drogę przebiegu, powinny być nastawione na przejazd pociągów po torach głównych zasadniczych i zamknięte w tym położeniu na zamki, spony. Semafor zamykanej posterunku, w zależności od możliwości technicznych, mogą:
  - 1) być wygaszone lub zasłonięte (w przypadku sygnalizacji świetlnej);
  - 2) wskazywać sygnał "Stój";
  - 3) być unieważnione w sposób przewidziany przepisami o sygnalizacji.
11. Sygnały na semaforach w czasie trwania zamknięcia posterunku i wyłączenia go z udziału w prowadzeniu ruchu są nieważne. Urządzenia zewnętrzne i wewnętrzne oraz pomieszczenie posterunku ruchu należy zabezpieczyć przed niedozwolonym ich obsługiwaniem i wykorzystaniem w czasie trwania zamknięcia i wyłączenia z ruchu.
12. Sąsiednie czynne posterunki zapowiadawcze powinny zawiadamiać rozkazami pisemnymi drużyny pociągów wyprawianych na szlak z zamkniętym i wyłączonym z udziału w prowadzeniu ruchu posterunkiem o:
  - 1) zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku
  - 2) unieważnieniu sygnałów na semaforach zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych,
  - 3) prędkości jazdy pociągu w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku(ów) następczego(ych).
13. Na posterunkach czasowo zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu obowiązuje dokonywanie oględzin rozjazdów przez wyznaczonych na ten okres pracowników.
14. W przypadku wyłączenia stacji lub posterunku ruchu z udziału w prowadzeniu ruchu pociągów z przyczyn losowych, w szczególności takich jak katastrofa budowlana, klęska żywiołowa lub pożar nastawni, w zależności od przyjętych rozwiązań techniczno – organizacyjnych w dostosowaniu do warunków miejscowych, PMT Linie Kolejowe określą obowiązujące na ten czas postępowanie odnośnie do:
  - 1) zabezpieczenia urządzeń zewnętrznych ruchu kolejowego;
  - 2) prowadzenia ruchu między sąsiednimi czynnymi posterunkami zapowiadawczymi;
  - 3) jazdy pociągów i manewrów, łącznie z określeniem prędkości.

## ROZDZIAŁ V

### ZAMKNIĘCIA TORÓW

#### § 33. ZAMKNIĘCIE I OTWARCIE TORU SZLAKOWEGO.

1. Tor szlakowy należy zamknąć dla ruchu pociągów, gdy zaistnieje jedna z następujących okoliczności:



- 1) powstała przeszkoda do jazdy po tym torze;
  - 2) wydarzył się wypadek z pociągiem, uniemożliwiający dalszą jazdę;
  - 3) nastąpiło rozerwanie lub konieczność podzielenia pociągu albo pojazdu pomocniczego połączonego z innym pojazdem pomocniczym lub z przyczepą;
  - 4) zachodzi nieprzewidziana konieczność cofania pociągu ze szlaku;
  - 5) zachodzi pilna potrzeba wykonania robót uniemożliwiających jazdę po danym torze;
  - 6) pociąg z przekroczoną skrajnią zagrażałby bezpieczeństwu ruchu po sąsiednim torze;
  - 7) pociąg ratunkowy, roboczy lub pojazd pomocniczy ma zatrzymać się na szlaku celem wykonania pracy;
  - 8) zamknięcie toru zarządzi zarządca infrastruktury.
2. Tor szlakowy zamyka dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego:
- 1) który dowiedział się o zaistnieniu nieprzewidzianych okoliczności, o których mowa w ust. 1;
  - 2) od którego zamknięcia toru zażądał kierownik robót;
  - 3) który ma wyprawić na szlak pociąg ratunkowy (roboczy, pojazd pomocniczy) celem wykonania określonej pracy;
  - 4) wyznaczony w zarządzeniu o zamknięciu toru.
3. Zamknięcie toru szlakowego nie wymaga uzgodnienia z sąsiednim posterunkiem nastawczym w przypadkach zaistnienia nieprzewidzianych okoliczności. W innych przypadkach zamknięcie toru szlakowego następuje po uprzednim uzgodnieniu z dyżurnym ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego.
4. Zamknięcie toru zarządza się, nadając do sąsiedniego posterunku nastawczego telefonogram według wzoru nr 21 określonego w Dodatku II niniejszej instrukcji, w którym w razie potrzeby zamiast „od (godz. min.) .....” można podawać: „po przejeździe pociągu (nr) .....”
5. Z chwilą zamknięcia toru należy osygnalizować go zgodnie z obowiązującymi zasadami sygnalizacji oraz zastosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze.
6. Tor szlakowy zamyka się między posterunkami zapowiadawczymi. Jeżeli zamknięty jest tor na szlaku wspólnym przyległym do posterunku odgałęźnego, to zamyka się również tor szlakowy zasadniczy i tor szlakowy odgałęziony.
7. Otwarcie toru szlakowego może nastąpić, gdy ustala przyczyna, z powodu której tor został zamknięty i tor ten jest wolny od przeszkód do ruchu. Otwarcie toru szlakowego po przeprowadzonych robotach może nastąpić po otrzymaniu od kierownika robót pisemnego lub telefonicznego zawiadomienia o ukończeniu robót i braku przeszkód uniemożliwiających ruch pociągów. W zawiadomieniu należy podać wymagane ograniczenia prędkości jazdy pociągów. Zawiadomienie o ukończeniu robót kierownik robót przesyła pisemnie do dyżurnego ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego lub dyktuje telefonogram dyżurnemu ruchowi jednego z posterunków zapowiadawczych, przyległych do zamkniętego szlaku. Jeżeli zawiadomienie to otrzymał dyżurny ruchu, który tego toru nie zamykał, to powinien on natychmiast treść zawiadomienia przekazać dyżurnemu ruchowi, który zamknął tor.



8. Tor otwiera dyżurny ruchu tego posterunku nastawczego, który zamknał tor. W tym celu nadaje on do sąsiedniego posterunku nastawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według wzoru nr 22 określonego w Dodatku II niniejszej instrukcji.

### § 34. PROWADZENIE RUCHU PO TORZE ZAMKNIĘTYM

1. Pociągi i pojazdy pomocnicze wyprawiane po torze zamkniętym zapowiada się telefonicznie w sposób ustalony dla szlaków jednotorowych.
2. Dla pociągu, który dojeżdża do następnej stacji po szlaku jednotorowym, obsługuje się semaforami oraz dodatkowo blokadę liniową, jeżeli urządzenia na to pozwalają.
3. Dla pociągu, który nie dojeżdża do następnego posterunku nastawczego, dla jazdy po szlaku jednotorowym, semaforami obsługuje się wówczas, gdy nie ma blokady liniowej. Gdy jest blokada liniowa, lecz urządzenia sterowania ruchem przystosowane są do tego, aby pociąg powracający ze szlaku nie oddziaływał na urządzenia blokady liniowej, wówczas wjazd pociągu powracającego ze szlaku jednotorowego może odbywać się na sygnał zezwalający na semaforze.
4. We wszystkich telefonogramach zapowiadawczych po numerze pociągu dodaje się słowa: „po zamkniętym torze szlakowym od...do....”.
5. Jeżeli pociąg ma być wyprawiony po zamkniętym torze i zatrzymany na szlaku, w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia oraz oznajmienie odjazdu, w razie potrzeby po słowach „po zamkniętym torze szlakowym od ..do..” dodaje się słowa: „z postojem na kilometrze ..”, albo „do kilometra .. i z powrotem”, albo gdy kierunek dalszej jazdy jest nieokreślony „do kilometra ..”. Dla jazdy ze szlaku w wymienionych telefonogramach zapowiadawczych dodaje się słowa: „z kilometra .. do ..”.
6. Pociągi i pojazdy pomocnicze, wyprawione po torze zamkniętym, przez cały czas znajdowania się na tym torze zachowują swe określenia i numer, bez względu na kierunek jazdy. Jeżeli połączono kilka pociągów lub pojazdów pomocniczych razem, które bądź oddzielnie wyjechały na szlak, bądź oddzielnie przyjadą do jednej z sąsiednich stacji – należy każdemu z nich nadać oddzielny numer, wystawić oddzielny rozkaz pisemny „S”, a w telefonogramach zapowiadawczych, dotyczących połączonych pociągów lub pojazdów pomocniczych, podawać wszystkie numery połączonych pociągów lub pojazdów pomocniczych, np. „Połączone pociągi robocze numer 1, 3” itd.
7. Dla pociągu jadącego na zajęty tor szlakowy nie nastawia się sygnałów na semaforach i nie obsługuje się urządzeń blokowych. Wyjazd pociągów na zamknięty tor szlakowy odbywa się na rozkaz pisemny, natomiast wjazd pociągu z zamkniętego toru - na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny.
9. Na zamknięty tor szlakowy można wyprawić kilka pociągów, z tym, że drugi i następny pociąg w tym samym kierunku można wyprawić w odstępie czasu co najmniej dwóch minut, w odległości co najmniej 500 m za pociągiem poprzednim.
10. Prędkość jazdy pociągu na zamkniętym i zajętym torze szlakowym nie może przekraczać 30 km/h przy czym prędkość ta powinna być regulowana w granicach między największą dozwoloną prędkością jazdy, tj. 30 km/h, a prędkością marszu piechura tak, aby pociąg z całą pewnością zatrzymał się w odległości około 500 m przed innymi pojazdami szynowymi, zatrzymanymi na tym torze.



11. Na zamkniętym torze szlakowym niezajętym przez tabor kolejowy, na którym nie ma przeszkód do jazdy może być stosowana dozwolona dla danego pociągu prędkość jazdy, o czym dyżurny ruchu powiadamia drużynę pociągową za pomocą rozkazu pisemnego.
12. Drużynę pociągową lub kierowcę pojazdu pomocniczego zawiadamia się rozkazem pisemnym o jeździe po zamkniętym torze, z podaniem numeru zamkniętego toru, nazwy stacji w kierunku, której ma odbyć się jazda, określonego miejsca zatrzymania na szlaku i pozwolenia na dalszą jazdę lub powrót do stacji wyprawienia albo na jazdę tylko do określonego miejsca na szlaku. Jeżeli pozwolono na jazdę tylko do określonego miejsca na szlaku, lub nastąpiła zmiana stacji zjazdu z toru zamkniętego wówczas dalsza jazda lub powrót może nastąpić po uzyskaniu pozwolenia dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego, do którego pociąg lub pojazd pomocniczy ma jechać, za pomocą rozkazu pisemnego „S” – przekazanego za pomocą urządzeń łączności albo pod osłoną przez odpowiedniego pracownika poprzedzającego pociąg na odległość 500 m.
13. Ponadto drużyny pociągowe lub kierowcę pojazdu pomocniczego należy powiadomić rozkazem pisemnym o:
  - 1) ostrzeżeniach doraźnie wprowadzonych, jeżeli wymagają zmniejszenia prędkości jazdy poniżej dozwolonej dla danego pociągu
  - 2) znajdujących się na zamkniętym torze innych pociągach i pojazdach pomocniczych oraz kierunku ich jazdy lub miejscu postoju;
  - 3) jeździe w odstępie czasu co najmniej 2 minut innego pociągu roboczego lub pojazdu pomocniczego;
  - 4) sposobie pozwolenia na wjazd pociągu, jeżeli nie będzie podany sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym;
  - 5) o innych okolicznościach, wymagających zachowania szczególnej ostrożności w czasie jazdy i pracy na torze zamkniętym.
14. Jeżeli wyprawiono pociąg, który ma dojechać do następnej stacji, nie wolno wyprawiać pociągu przeciwnego kierunku, dopóki pociąg ten nie przyjedzie do tej stacji.
15. Jeżeli wyprawiono pociąg do określonego kilometra, pociąg przeciwnego kierunku wolno wyprawiać do miejsca znajdującego się co najmniej 500 m przed wyznaczonym kilometrem. Zbliżenie się obu pociągów może nastąpić po porozumieniu się ich drużyn pociągowych.
16. Jeżeli pociąg wyprawiono do kilometra z postojem i z powrotem, lecz nie powiadomiono drużyny pociągowej rozkazem pisemnym o tym, że za nim zostanie wyprawiony następny pociąg tego samego kierunku, to nie wolno wyprawiać następnego pociągu, dopóki wyprawiony pociąg nie powrócił. Jeżeli jednak powiadomienie takie może być przekazane pociągowi znajdującemu się na torze zamkniętym za pomocą urządzeń łączności, należy to uczynić przekazując stosowną treść rozkazu pisemnego i następnie wyprawiać kolejny pociąg.
17. Na aparacie łącza zapowiadawczego dla zamkniętego toru szlakowego należy zawiesić tyle tabliczek ostrzegawczych, ile pociągów i pojazdów pomocniczych znajduje się na zamkniętym torze szlakowym.
18. Zapewnienie bezpieczeństwa pracowników zatrudnionych na torze zamkniętym, jak również zabezpieczenia osób i taboru od najechania przez inne pociągi, należy do obowiązków kierującego robotami stosownie do postanowień niniejszej oraz innych instrukcji PMT Linie Kolejowe

## § 35. ZAMKNIĘCIE TORU STACYJNEGO

1. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się, że tor stacyjny jest niezdatny do ruchu, powinien niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu.
2. Tor stacyjny nie nadający się do ruchu należy zamknąć, wykonując następujące czynności:
  - 1) zawiadomić o tym zainteresowanych pracowników;
  - 2) osygnalizować tor zgodnie z obowiązującymi zasadami sygnalizacji;
  - 3) zewrzeć oba toki szyn zamkniętego toru, jeżeli jest on izolowany;
  - 4) przestawić zwrotnice prowadzące na zamknięty tor w kierunku innego toru i w tym położeniu unieruchomić je za pomocą zamknięć pomocniczych, o ile nie spowoduje to wyłączenia innych przebiegów niesprzecznych.
3. Jeżeli zamknięty tor jest torem wjazdowym, należy ponadto zastosować środki pomocnicze, stosownie do postanowień § 37 niniejszej instrukcji.
4. Jeżeli część zamkniętego toru będzie użytkowana, należy ją zakończyć prowizorycznym kozłem oporowym, a miejsce, do którego wolno dojechać, odpowiednio osygnalizować (sygnałem D-1 „Stój”).
5. Otwarcie zamkniętego toru stacyjnego może nastąpić na polecenie dyżurnego ruchu, po otrzymaniu zawiadomienia o usunięciu przeszkód do ruchu na tym torze.
6. Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego powinno być odnotowane w dokumentacji techniczno-ruchowej prowadzonej na posterunku.

## ROZDZIAŁ VI POWIADAMIANIE DRUŻYN POCIĄGOWYCH I MANEWROWYCH

### § 36. ROZKAZY PISEMNE

1. Drużyny pociągowe należy zawiadamiać za pomocą rozkazów pisemnych o potrzebie zachowania szczególnej ostrożności lub ograniczenia prędkości jazdy, o zezwoleniu na jazdę w szczególnych warunkach i o innych okolicznościach, które mają wpływ na bezpieczeństwo lub prawidłowość jazdy pociągów.
2. Zawiadomienie to jest zbędne, jeżeli okoliczności mające wpływ na bezpieczeństwo i prawidłowość jazdy pociągów i manewrów zostały wymienione lub je wskazano w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów lub w dodatku do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów zawierającym wykaz ostrzeżeń stałych, które to informacje w formie pisemnej powinni posiadać: maszynista oraz kierowca ciężkiego pojazdu pomocniczego.
3. Za pomocą rozkazów pisemnych wydaje się drużynie pociągowej polecenia, zezwolenia i informacje.
4. O okolicznościach wymienionych w ust. 1 drużyny pociągowe i manewrowe zawiadamia się za pomocą rozkazów pisemnych „O” i „S”, a w przypadkach, w których niniejsza instrukcja na to zezwala, niektórych pracowników drużyn pociągowych zawiadamia się ustnie.
5. Podstawą do przekazywania rozkazów pisemnych są postanowienia przepisów i instrukcji określające obowiązki dyżurnego ruchu lub żądanie uprawnionego pracownika.

6. Rodzaje i wzory rozkazów pisemnych określono w załącznikach nr 3 i 4 do niniejszej instrukcji.
7. Za pomocą **rozkażu pisemnego „O”** wydaje się drużynie pociągowej następujące polecenia:
- 1) polecenie ostrożnej jazdy, z powodu:
    - a) nieotrzymania potwierdzenia przyjazdu względnie zawiadomienia o usunięciu z toru szlakowego lekkiego pojazdu pomocniczego;
    - b) wykonywania robót torowych, w czasie których należy drużynom pociągowym nakazać podawanie sygnału „Bacność” przed miejscem robót i w tym celu podać im miejsce ustawienia wskaźnika W7;
    - c) znajdowania się w pociągu wagonów z ładunkiem o przekroczonej skrajni ładunkowej lub wyjątkowo ciężkim ze wskazaniem szczególnych środków ostrożności, jakie w danym przypadku należy stosować;
    - d) innych okoliczności wymagających ostrożnej jazdy;
  - 2) polecenie ostrożnej jazdy z jednoczesnym zmniejszeniem prędkości jazdy, z powodu:
    - a) zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny dodatkowy, o ile drużyna pociągowa nie została poinformowana o tym w inny sposób;
    - b) wjazdu pociągu na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor żeberkowy albo na tor, na którym istnieje ograniczenie prędkości niższe, niż wynika to ze wskazań semafora;
    - c) stanu taboru (włączenia do składu pociągu pojazdu szynowego, którego prędkość konstrukcyjna jest mniejsza niż prędkość pociągu, brak oględzin technicznych pociągu w pełnym zakresie, itp.);
    - d) stanu lub rodzaju ładunku, które wymagają ograniczenia prędkości jazdy;
    - e) stanu nawierzchni i klejowych budowli inżynierskich;
    - f) stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
    - g) stanu urządzeń trakcji elektrycznej;
    - h) uszkodzenia rogatki lub samoczynnej sygnalizacji na przejeździe, do czasu usunięcia uszkodzenia lub do czasu wprowadzenia tymczasowego strzeżenia przejazdu;
    - i) innych okoliczności wymagających ograniczenia prędkości jazdy;
  - 3) polecenie zatrzymania pociągu wskutek zagrożenia lub uszkodzenia toru i jazdy przez miejsce uszkodzone ze wskazaną prędkością i ewentualnie z pilotem.
8. Za pomocą **rozkażu pisemnego „S”** wydaje się drużynie pociągowej i manewrowej następujące zezwolenia, polecenia i informacje:
- 1) zezwolenie na przejechanie obok semafora wjazdowego, wskazującego sygnał "Stój", sygnał wątpliwy, białe światło bądź nieoświetlonego, o ile nie można podać sygnału zastępczego „Sz”;
  - 2) zezwolenie na wyjazd ze stacji posiadającej semafora wjazdowe z toru, przy którym nie ma semafora wjazdowego, oraz informacji, czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału "Nakaz jazdy", czy też bez otrzymania tego sygnału;
  - 3) zezwolenie na przejechanie obok semafora wjazdowego, wskazującego sygnał "Stój", sygnał wątpliwy lub białe światło bądź nieoświetlonego, o ile nie można podać sygnału zastępczego „Sz”

- 4) polecenie jazdy pociągu do określonego kilometra na szlaku jednotorowym, zatrzymania się i powrotu najpóźniej w nakazanym czasie, o ile jazda tego pociągu nie jest przewidziana rozkładem jazdy;
- 5) polecenie popychania pociągu (od .... do .....) przez lokomotywę sprzęgniętą z pociągiem lub przez lokomotywę nie sprzęgniętą z pociągiem, która dojeżdża za pociągiem do następnej stacji lub która ze szlaku jednotorowego wraca do stacji wyprawienia, o ile popychanie nie jest przewidziane rozkładem jazdy;
- 6) informację o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd pociągu lub popychacza powracającego ze szlaku jednotorowego, jeżeli wjazd ten nie odbędzie się na sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym lub na sygnał zastępczy; zbędne jest podanie tej informacji drużynie popychacza, jeżeli popychanie to jest przewidziane wewnętrznym rozkładem jazdy, oraz drużynie pociągu boczniczowego, jeżeli jest to uregulowane regulaminem obsługi bocznicy i drużyna ta jest z nim zapoznana;
- 7) polecenie jazdy po zamkniętym torze szlakowym i o innych okolicznościach z tym związanych;
- 8) polecenie nieprzewidzianego rozkładem jazdy zatrzymania pociągu na szlaku, z określeniem celu i czasu postoju;
- 9) informację o ustawieniu nowych, nieistniejących dotychczas w danym miejscu stałych sygnałów, ważnych dla danego pociągu, o zmianie miejsca znajdowania się istniejących sygnałów, o zmianie obrazu sygnałów; o takich zmianach należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym w ciągu 14 dni od chwili zaistnienia tych zmian, informację o zmianach w wewnętrznym rozkładzie jazdy
- 10) informację o zmianach w wewnętrznym rozkładzie jazdy (o wprowadzeniu lub zniesieniu postoju, o stałym otwarciu lub stałym zamknięciu posterunku ruchu, o okresowym zamykaniu posterunku ruchu, o zarządzonej zmianie sposobu prowadzenia ruchu itp.); o takich zmianach należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym w ciągu 14 dni od chwili wejścia w życie tych zmian, a poza tym podać im dowodnie do wiadomości treść odnośnego zarządzenia;
- 11) polecenie zatrzymania pociągu przed uszkodzonym obsługiwanym semaforem;
- 12) informację o uszkodzeniu torowych urządzeń kontroli prowadzenia pociągów (SHP, KHP, Ebicab, itp.);
- 13) zezwolenie na jazdę manewrową w kierunku szlaku, poza ustaloną granicę przetaczania lub poza granicę stacji,
- 14) zezwolenie na wjazd z zamkniętego toru szlakowego, przy którym nie ma semafora wjazdowego;
- 15) zezwolenie na jazdę w przypadku, gdy czoło pociągu z jednoosobową obsługą trakcyjną znajduje się poza semaforem wskazującym sygnał zezwalający, którego maszynista nie widzi;
- 16) zezwolenie na przejechanie obok sygnału D 1 "Stój";
- 17) informację o tym, że w czasie prowadzenia ruchu w odstępach obsługiwanym posterunków następczych sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne;
- 18) informację o przywróceniu ważności wskazań sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych i prowadzeniu ruchu pociągów na ich podstawie;
- 19) zezwolenie na dalszą jazdę zatrzymanego pociągu, gdy czoło pociągu minęło obsługiwany semafor tak, że koniec pociągu minął sygnałowe miejsce końca pociągu, lecz

nie minął przebiegowego miejsca końca pociągu, lub gdy pociąg przejechał i zatrzymał się za semaforem wskazującym sygnał "Stój";

20) informację o jeździe pociągu w innym kierunku, niż przewidziany w rozkładzie jazdy;

21) informację dla pociągu roboczego, znajdującego się na torze szlakowym zamkniętym, wyprawionym do kilometra z postojem i z powrotem, że za nim zostanie wyprawiony następny pociąg tego samego kierunku;

22) zawiadomienie o zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku(ów) następczego(ych), unieważnieniu sygnałów na semaforach wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych, ograniczeniach prędkości w obrębie tych posterunków następczych.

9. Rozkazy pisemne wypełnia, podpisuje i doręcza lub przekazuje ich treść za pomocą urządzeń łączności drużynie pociągowej dyżurny ruchu. W regulaminie technicznym posterunku można ustalić, aby rozkaz pisemny „O” wydawał wyznaczony regulaminem technicznym pracownik inny niż dyżurny ruchu..

10. Jeżeli zachodzi potrzeba wydania rozkazu pisemnego „S” i równocześnie rozkazu pisemnego „O” można w rozkazie „S” dopisać dodatkowo treść polecenia, które zasadniczo wpisuje się w rozkazie „O”, pod warunkiem, że wszystkie zapisy dokonane w rozkazie „S” będą dobrze czytelne.

11. Pracownik doręczający rozkaz pisemny powinien o jego treści powiadomić ustnie pracownika otrzymującego rozkaz pisemny, a pracownik otrzymujący powinien sprawdzić treść rozkazu pisemnego i wpisać czas jego doręczenia.

12. Pomocnika maszynisty lub kierownika pociągu znajdującego się w kabinie maszynisty lub w przyległym przedziale połączonym przejściem z kabiną, o treści rozkazu pisemnego powiadamia ustnie maszynista.

13. Zezwolenia, polecenia i informacje wymienione w ust. 7 i 8 mogą być przekazywane przez dyżurnego ruchu maszyniście pojazdu trakcyjnego, kierowcy ciężkiego pojazdu pomocniczego, kierowcy lokomotywki spalinowej, maszyniście (operatorowi) ciężkich maszyn torowych za pomocą urządzeń łączności po zatrzymaniu obsługiwanych przez nich kolejowych pojazdów szynowych. Ich treść prowadzący pojazd szynowy wpisuje do bloczków z rozkazami pisemnymi.

14. Zatrzymanie pociągu, pojazdu kolejowego z napędem nie jest wymagane, jeżeli:

1) obsada pojazdu kolejowego z napędem jest dwuosobowa, a treść przekazywanych zezwoleń, poleceń, informacji będzie rejestrowana przez specjalne urządzenie znajdujące się na posterunku nastawczym (technicznym) odpowiednio oznaczonym w wewnętrznym rozkładzie jazdy;

2) obsada pojazdu trakcyjnego jest jednoosobowa, a pojazd został wyposażony w urządzenia umożliwiające odbiór i druk rozkazu przekazem elektronicznym. Maszynista może odmówić przyjęcia treści rozkazu pisemnego podczas jazdy i zatrzymać pociąg, jeżeli uzna, że brak jest dostatecznego czasu na jego przyjęcie i zastosowanie się do jego treści. W takiej sytuacji, przekazywanie treści rozkazu pisemnego przez dyżurnego ruchu, może nastąpić po otrzymaniu zgłoszenia od maszynisty o zatrzymaniu pociągu.

15. W przypadku przekazywania treści rozkazu pisemnego za pomocą urządzeń łączności, dyżurny ruchu wypisuje odpowiedni druk rozkazu pisemnego w jednym egzemplarzu i treść jego przekazuje maszyniście pojazdu trakcyjnego, kierowcy ciężkiego pojazdu pomocniczego, kierowcy lokomotywki spalinowej, maszyniście (operatorowi) ciężkich maszyn torowych. W czasie postoju pociągu, pojazdu kolejowego, prowadzący pojazd

kolejowy z napędem przekazaną treść polecenia, zezwolenia, informacji wpisuje do jednego z właściwych druków rozkazów pisemnych będących na wyposażeniu pojazdu trakcyjnego, ciężkiego pojazdu pomocniczego, maszyny torowej, lokomotywkę spalinowej. Przekazaną treść należy powtórzyć, a dyżurny ruchu sprawdza zgodność powtórzenia. W miejscu przewidzianym na pokwitowanie dyżurny ruchu wpisuje nazwisko i stanowisko pracownika, któremu treść rozkazu pisemnego przekazał, a odbierający treść wpisuje nazwisko dyżurnego ruchu.

16. Druki rozkazów pisemnych powinny być przygotowane w formie bloczków z nadrukiem na każdej karcie kolejnego numeru i rodzaju rozkazu. Bloczki z rozkazami podlegają ścisłej ewidencji. Rozkazy przekazywane drużynie pociągowej należy oznaczać kolejnym numerem, stosując zasadę numeracji rocznej.
17. W każdym bloczku rozkazów pisemnych, niezależnie od wydrukowanej numeracji poszczególnych kart, należy oznaczać kolejnym numerem każdorazowe wydanie rozkazu pisemnego. Numeracja ta jest roczna, co ustala regulamin techniczny.
18. Rozkaz pisemny napisany według treści podyktowanej przez dyżurnego ruchu otrzymuje numer w formie ułamka. Pracownik przyjmujący treść rozkazu, w liczniku ułamka umieszcza kolejny numer wypisanego rozkazu pisemnego w bloczku, a w mianowniku – numer rozkazu pisemnego podany przez dyżurnego ruchu. Dyżurny ruchu przekazujący treść rozkazu pisemnego, w liczniku zapisuje kolejny numer wypisanego rozkazu w bloczku, a w mianowniku – numer rozkazu pisemnego podany przez pracownika, któremu treść rozkazu pisemnego podyktował np.: 3/15 i 15/3.
19. Działki zawierające treść obowiązującą należy na rozkazie pisemnym „S” obramować linią pionową na obu marginesach. W obramowanych działkach treść niepotrzebną należy skreślić linią falistą poziomą. Treść odręczną napisać należy czytelnie. Kolejność wpisania ostrzeżeń do rozkazów pisemnych powinna odpowiadać kolejności przejeżdżania miejsc na odcinku, których dotyczą ostrzeżenia.
20. Maszynista powinien rozkaz pisemny umieścić na widocznym dla siebie miejscu, gdzie rozkaz ten powinien znajdować się tak długo, dopóki pociąg nie minie wszystkich miejsc, których rozkaz pisemny dotyczy.
21. Pracownik prowadzący kartę pracy pojazdu trakcyjnego powinien wszystkie doręczone i wykorzystane rozkazy pisemne dołączyć do niej, natomiast rozkazy przekazane za pomocą urządzeń łączności, pozostawia w odpowiednim bloczku rozkazów pisemnych, będącym na wyposażeniu obsługiwanego kolejowego pojazdu szynowego.
22. Pociągom wyprawianym na szlak i z powrotem, popychaczom powracającym ze szlaku oraz pociągów kursującym na odcinku, na którym ruch pociągów prowadzi się tylko jedną lokomotywą, należy w jednym rozkazie pisemnym wypisać wszystkie ostrzeżenia ważne dla obu kierunków jazdy.
23. Drużynom pociągowym, które nie zmieniają się i prowadzą pociągi kilkakrotnie po tym samym odcinku, ostrzeżenia ważne dla wszystkich tych jazd można wydać jednorazowo. W razie zmiany w drodze drużyny pociągowej, przy przekazywaniu czynności następcy należy przekazać mu również rozkazy pisemne, które obowiązują w dalszej drodze. Przekazane obowiązujące rozkazy pisemne należy odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem, podając rodzaje i numery tych rozkazów oraz nazwę stacji ich wydania. Przekazanie rozkazów pisemnych podpisuje zdający i przyjmujący.
24. Bloczki rozkazów pisemnych przed wydaniem do użytku należy ostemplować nazwą posterunku lub jednostki macierzystej kolejowego pojazdu trakcyjnego, przesnuować, opieczetować, a liczbę kart w bloczku powinien poświadczyc upoważniony pracownik. Bloczki rozkazów pisemnych „S” i „O” należy objąć ścisłą ewidencją.

## § 37. OSTRZEŻENIA

1. Ostrzeżeniami nazywają się pisemne zawiadomienia wydawane drużynom pociągowym i manewrowym dotyczące ograniczenia prędkości jazdy lub zachowania innych ostrożności.
2. Ostrzeżenia dzielą się na:
  - 1) ostrzeżenia stałe - ostrzeżenia, które ujęte są w wykazie ostrzeżeń stałych;
  - 2) ostrzeżenia doraźne – ostrzeżenia, które wprowadzone zostały przez zarządcę infrastruktury; ostrzeżenia doraźne mogą być:
    - a) jednorazowe, tj. odnoszące się do określonego pociągu,
    - b) okresowe, tj. odnoszące się do wszystkich pociągów w okresie ważności tego ostrzeżenia.
3. Wykaz ostrzeżeń stałych powinien być wydawany okresowo i zawsze z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy. Termin ważności tego wykazu powinien być wskazany na wierzchniej stronie okładki.
4. W „Wykazie ostrzeżeń stałych” wymagane ograniczenia prędkości jazdy należy wskazać dla każdego toru szlakowego i dla każdego kierunku jazdy po każdym z tych torów oraz dla torów głównych na stacji, na których obowiązują ograniczenia prędkości niższe niż wynika to ze wskazań semafora zezwalającego na wjazd..
5. W razie nie otrzymania w porę wykazu ostrzeżeń stałych, pracownik, który wykazu tego nie otrzymał, obowiązany jest odpowiednio wcześniej żądać go od swego przełożonego.
6. W wykazie ostrzeżeń stałych można dokonywać tylko następujących zmian:
  - 1) skreślenia ostrzeżeń w całości;
  - 2) skrócenia miejsca podanego w ostrzeżeniu stałym;
  - 3) podwyższenia prędkości jazdy podanej w ostrzeżeniu stałym;
  - 4) skrócenia czasu obowiązywania ostrzeżenia stałego.

W treści zarządzenia wszelkie liczby dotyczące ostrzeżenia stałego należy podawać słownie.

7. Jeżeli stan urządzeń kolejowych, prowadzenie robót lub inne okoliczności dotyczące tych urządzeń wymagają wydawania drużynom pociągowym ostrzeżeń nie ujętych w wykazie ostrzeżeń stałych, właściwe jednostki organizacyjne lub uprawnieni pracownicy powinni niezwłocznie zawiadomić o tym jeden z posterunków zapowiadawczych sąsiadujących z miejscem, w którym powstały okoliczności wymagające wydawania ostrzeżeń. W zawiadomieniu tym należy dokładnie określić: miejsce, w którym konieczne jest zmniejszenie prędkości jazdy lub zachowanie ostrożności, dopuszczalną prędkość jazdy pociągów lub manewrów, powód ograniczenia prędkości lub potrzeby zachowania ostrożności i dokładny termin obowiązywania ostrzeżenia (np. od natychmiast lub od określonego terminu do odwołania lub do określonego terminu).
8. Dyżurny ruchu posterunku technicznego, na którym zaistniały okoliczności wymagające wydawania ostrzeżeń lub, który otrzymał zawiadomienie o takich okolicznościach, powinien o potrzebie wydawania ostrzeżeń zawiadomić w sposób ustalony przez PMT LK i podany w regulaminach technicznych posterunków, zainteresowane sąsiednie posterunki oraz stacje wyznaczone do wydawania ostrzeżeń. Adresaci zawiadomienia o wprowadzeniu



ostrzeżenia doraźnego powinni potwierdzić jego otrzymanie dyżurnemu ruchu nadającemu zawiadomienie.

9. Posterunki ruchu, które otrzymały zawiadomienie lub zarządzenie o ostrzeżeniu, powinny niezwłocznie wpisać je do książki ostrzeżeń doraźnych, której wzór przedstawiono w załączniku nr 5 do niniejszej instrukcji.
10. W książce ostrzeżeń doraźnych notuje się wszystkie otrzymane ostrzeżenia doraźne obowiązujące na wyznaczonych odcinkach oraz ostrzeżenia doraźne wprowadzone na własnej stacji. Jednorazowych ostrzeżeń nie wpisuje się do książki ostrzeżeń doraźnych.
11. Książki ostrzeżeń prowadzi na bieżąco dyżurny ruchu.
12. Wszystkim pociągom, którym stacje wyznaczone do wydawania ostrzeżeń nie wydały go, powinna to ostrzeżenie wydać ostatnia stacja przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie
13. Pociągów wyprawianych po torze zamkniętym (ze względu na obowiązujące ich ograniczenie prędkości jazdy do 30 km/h) dotyczą tylko te z ostrzeżeń stałych i doraźnych, które ograniczają prędkość jazdy poniżej 30 km/h, a jeżeli dopuszczono jazdę z prędkością dozwoloną dla danego pociągu – tylko te, które ograniczają prędkość poniżej dozwolonej dla tego pociągu.
14. Ostrzeżenie obowiązujące do określonego terminu traci ważność, w tym terminie. Jeżeli nie podano terminu, do którego obowiązuje ostrzeżenie, jest ono ważne aż do odwołania. Odwołanie ostrzeżenia następuje w takim samym trybie jaki przewidziano dla wprowadzenia ostrzeżenia.
15. Każde ostrzeżenie wpisane do książki ostrzeżeń doraźnych należy oddzielić od następnego poziomą kreską. Po odwołaniu ostrzeżenia, należy wypełnić rubryki dotyczące odwołania a rubryki dotyczące wprowadzenia i liczbę porządkową, przekreślić lub długopisem.
16. Jeżeli w książce ostrzeżeń odwołane ostrzeżenie znajduje się przed ostrzeżeniem nadal obowiązującym lub ostrzeżenia wpisane są w innej kolejności, niż występują one na drodze jazdy pociągów, to dnia 1-go następnego miesiąca należy wszystkie obowiązujące ostrzeżenia na nowo wypisać i ponumerować w takiej kolejności, w jakiej będą one wpisywane do rozkazów pisemnych. Należy przy tym w poprzednich, zapisach, rubryki dotyczące wprowadzenia i liczbę porządkową przekreślić, a w rubrykach dotyczących odwołania zanotować: „przeniesiono pod Lp. ....”. Prawdliwość przeniesienia obowiązujących ostrzeżeń powinna być sprawdzona przez kierowników lub innych uprawnionych pracowników PMT LK, których pracownicy prowadzą książki ostrzeżeń doraźnych, w każdym miesiącu niezwłocznie po przeniesieniu ostrzeżeń i poświadczona podpisem.
17. Książki ostrzeżeń należy przed oddaniem ich do użytku ostemplować nazwą jednostki organizacyjnej, wpisać nazwę posterunku, dla którego są one przeznaczone, strony ponumerować a ilość stron powinien poświadczyc kierownik jednostki lub inny uprawniony pracownik.

## **ROZDZIAŁ VII**

### **JAZDA POCIĄGÓW**

#### **§ 38. ZEZWOLENIE NA JAZDĘ POCIĄGU.**

1. Żaden pociąg nie może wyjechać ze stacji ani przejechać przez stację lub inny posterunek zapowiadawczy bez zezwolenia dyżurnego ruchu.

2. Zezwoleniem na wyjazd pociągu ze stacji lub posterunku odgałęźnego z semaforem wyjazdowym jest:
  - 1) podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wyjazdowym;
  - 2) jeżeli nie można lub nie wolno podać sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wyjazdowym albo jeżeli pociąg wyjątkowo ma wyjechać z toru nie posiadającego semafora wyjazdowego – zezwoleniem na wyjazd pociągu jest wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego;
  - 3) jeżeli z miejsca odjazdu pociągu nie widać wskazań semafora wyjazdowego, zezwoleniem na odjazd pociągu jest polecenie dyżurnego ruchu przekazane drużynie pociągowej za pomocą urządzeń łączności.
3. Zezwoleniem na przejazd pociągu jest:
  - 1) na stacjach i posterunkach odgałęźnych z semaforem wyjazdowym, wyposażonych w semafony świetlne – podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym i wjazdowym oraz drogowskazowym (jeśli jest);
  - 2) na innych posterunkach odgałęźnych bez semaforów wyjazdowych – podanie sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym;
4. Jeżeli na semaforze wyjazdowym przy spełnieniu wymaganych warunków nie może być podany sygnał zezwalający lub semafor ten wskazuje sygnał „Stój”, sygnał wątpliwy, białe światło bądź jest nieoświetlony, wówczas:
  - 1) zezwoleniem na wyjazd pociągu jest:
    - a) podanie na tym semaforze sygnału zastępczego („Sz”);
    - b) przekazanie odpowiedniego rozkazu pisemnego,
  - 2) zezwoleniem na przejazd pociągu – oprócz podania sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym (i drogowskazowym) jest:
    - a) podanie na semaforze wjazdowym sygnału zastępczego „Sz”;
    - b) przekazanie odpowiedniego rozkazu pisemnego zezwalającego na przejechanie obok semafora wjazdowego wskazującego sygnał „Stój”.
5. Dyżurnemu ruchu wolno wydać zezwolenie na wyjazd lub przejazd pociągu, gdy zostały spełnione wymagane niniejszymi przepisami warunki i nie ma przeszkód do jazdy.

### **§ 39. PODAWANIE SYGNAŁÓW PRZEZ DRUŻYNĘ POCIĄGOWĄ PRZED ODJAZDEM POCIĄGU.**

1. Na stacjach sygnał „Odjazd” może być podany dopiero po otrzymaniu zezwolenia na wyjazd pociągu.
2. Przed odjazdem pociągu maszynista podaje sygnał „Baczność” i zwraca uwagę, czy nie jest podawany sygnał „Stój”.
3. Przed uruchomieniem pociągu, który ma odjechać przy sygnale zezwalającym na semaforze, maszynista powinien sprawdzić wzrokiem, czy dotyczący semafor wskazuje właściwy sygnał zezwalający na jazdę lub sygnał zastępczy oraz czy w zasięgu jego wzroku nie ma przeszkód do jazdy.

4. Gdy pojazd trakcyjny znajduje się wyjątkowo poza semaforem i maszynista nie może rozpoznać sygnału, informuje go o tym sygnale kierownik pociągu, ustawiacz, manewrowy o ile jeden z nich znajduje się w pobliżu pojazdu trakcyjnego. W przeciwnym przypadku sygnał na semaforze sprawdza pomocnik maszynisty i informuje o nim maszynistę. W przypadku jednoosobowej obsady pojazdu trakcyjnego pociągu bez obsady drużyny konduktorskiej maszynista powinien otrzymać rozkaz pisemny „S” (doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności).
5. Maszynista popychacza po dojechaniu do pociągu i po złączeniu popychacza z pociągiem, jeżeli złączenie to jest wymagane, powinien podać sygnał „Baczość”
6. Przed każdorazowym ruszeniem pociągu, do którego dojechał popychacz i ewentualnie został złączony z pociągiem, maszynista lokomotywy ciągnącej powinien podać sygnał „Rozpocząć popychanie”. Sygnał ten wolno podać po odhamowaniu pociągu, a przy pociągach na hamulcach ręcznych po podaniu sygnału „Odhamować”. Po otrzymaniu sygnału „Rozpocząć popychanie” maszynista popychacza rozpoczyna popychanie i daje sygnał „Baczość”. Po tym sygnale maszynista lokomotywy ciągnącej uruchamia pociąg.
7. Jeżeli lokomotywy, ciągnąca i popychająca, są wyposażone w sprawne radiotelefony, to zamiast podawania sygnałów dźwiękowych, maszyniści tych lokomotyw mogą porozumiewać się za pomocą radiotelefonu.

#### § 40. PRĘDKOŚĆ JAZDY POCIĄGU.

1. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągu zależy od:
  - 1) konstrukcji i stanu technicznego nawierzchni i podtorza oraz urządzeń drogowych i urządzeń srk;
  - 2) konstrukcji taboru, jego stanu technicznego, rodzaju hamulców i masy hamującej pociągu;
  - 3) rodzaju pociągu i warunków ruchowych.
2. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągu, której nie wolno przekroczyć, jest wskazana jest dla każdego pociągu w wewnętrznym rocznym rozkładzie jazdy lub w indywidualnym rozkładzie jazdy pociągu. Prędkość ta powinna być zmniejszona w przypadkach lub miejscach wskazanych w wykazie ostrzeżeń stałych lub w rozkazie pisemnym oraz gdy maszynista uzna to za potrzebne.
3. W przypadku jazdy pociągu po innym torze niż ten, dla którego opracowano rozkład jazdy, należy stosować prędkość obowiązującą w torze, po którym odbywa się jazda z zachowaniem warunków wymienionych w ust. 1.
4. Prędkości jazdy pociągów w ramach wykonywanych przewozów po torach PMT LK ustalone są w regulaminach technicznych dla poszczególnych posterunków nastawczych, przy czym nie mogą one przekraczać 60 km/h.
5. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągów na hamulcach ręcznych nie może być większa niż 50 km/h.
6. Prędkość jazdy pociągu z podwójną trakcją nie może przekraczać prędkości konstrukcyjnej żadnej z obu lokomotyw.
7. Jeżeli na odcinku linii występują miejsca, w których prędkość czasowo powinna być zmniejszona, należy o tym powiadomić drużynę pociągową. Informacja ta powinna być przekazana jako rozkaz pisemny lub zamieszczona w wykazie ostrzeżeń stałych, jeżeli przewiduje się, że ograniczenie takie będzie długotrwałe.

8. Jeżeli przewiduje się trwanie ograniczenia prędkości na Liniach PMT LK ponad 30 dni, to powinno one być zamieszczone w dodatku do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów zawierającego wykaz ostrzeżeń stałych PMT LK.
9. Oprócz ograniczeń prędkości zawartych w niniejszej instrukcji, w przypadku wykonywania jazdy pociągowej, w której zachodzą sytuacje wyszczególnione w poniższej tabeli, prędkość jazdy należy dostosować do poniższych wskazań:

Lp.	Określenie miejsc lub sytuacji wykonywania jazdy pociągowej	Prędkość pociągu w km/h nie może być większa niż
1.	Przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, osłanianym semaforem świetlnym, którego sygnał nakazuje zmniejszenie prędkości do wynikającej ze wskazania semafora	wskazana w instrukcji sygnalizacji pociągowej i manewrowej
2.	Przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, w którym jazda odbywa się na sygnał zastępczy lub rozkaz <i>pisemny</i> (doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności) oraz sygnał „Jazda dozwolona”	40
3.	Gdy pociąg bez lokomotywy ciągnącej jest pchany lub cofany za wiedzą dyżurnego ruchu na szlaku z przejazdami, które są obsługiwane lub są zabezpieczone w inny sposób	30
4.	Gdy pociąg bez lokomotywy ciągnącej jest pchany lub cofany za wiedzą dyżurnego ruchu - na szlaku z przejazdami, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób	15
5.	Gdy pociąg jedzie z czynnym pługiem odśnieżnym	30
6.	Gdy pociąg jedzie po torze zamkniętym zajęty przez tabor lub na którym znajduje się przeszkoda do jazdy	30
7.	Przy wjeździe na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony kozłem oporowym	15
8.	Przy przejeździe przez miejsce osłonięte sygnałem zwolnienia prędkości jazdy, gdy nie wyznaczono prędkości przejazdu przez to miejsce	20
9.	Gdy przez miejsce niebezpieczne wprowadzono przejazd pociągów z pilotem (o ile rozkaz <i>pisemny</i> nie określa innej prędkości jazdy):	5
10.	W razie niezgodnionego z dyżurnym ruchem cofania pociągu	5
11.	Gdy powtarzacz izolacji toru szlakowego półsamoczynnej blokady liniowej z blokiem pozwolenia i izolowanym torem szlakowym (dwukierunkowej) wskazuje zajętość pomimo przybycia wcześniej wyprawionego pociągu do jednej ze stacji przyległych do szlaku, jazda pierwszego wyprawionego pociągu nie powinna przekraczać	15

10. Jeżeli zwolnienie prędkości dotyczy okręgu nastawczego, należy przyjmować, że początkiem jego jest miejsce ustawienia semafora, a końcem okręgu jest koniec drogi przebiegu (ostatni przejeżdżany rozjazd danego posterunku ruchu lub miejsce sygnałowe, gdy nie ma rozjazdów).
11. Prędkość jazdy należy zmniejszyć również wtedy, gdy drużyna pociągowa zauważy przeszkodę uniemożliwiającą stosowanie nakazanej prędkości.
12. Maszynista obowiązany jest zmniejszyć odpowiednio prędkość jazdy, gdy z powodu złej widoczności nie może w dostatecznym stopniu orientować się w terenie dla ustalenia miejsca znajdowania się urządzeń sygnałowych bądź w rozpoznaniu sygnałów albo z powodu gwałtownych zaburzeń atmosferycznych (huragan, itp.), istnieje możliwość powstania przeszkody do jazdy (obalenia na tor drzew, zerwania sieci trakcyjnej, itp.)
13. PMT Linie Kolejowe może zawsze wprowadzić odpowiednie dodatkowe ograniczenia prędkości jazdy gdy tego wymaga stan toru, urządzeń, itp.

#### § 41. POSTĘPOWANIE DRUŻYNY POCIĄGOWEJ W CZASIE JAZDY POCIĄGU

1. Drużyna pociągowa składa się z:
  - 1) drużyny trakcyjnej, którą stanowi maszynista pojazdu trakcyjnego oraz pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego, jeśli tak przewidziano w rozkładzie jazdy,
  - 2) drużyny konduktorskiej, której skład stanowi kierownik pociągu oraz pracownik uprawnień co najmniej manewrowego, jeśli został on kierownikowi przydzielony..
2. Dojazd lokomotywy do pociągu, powinien odbywać się ostrożnie i bez uderzeń. Pociąg należy uruchamiać bez szarpnięcia.
3. Maszynista pojazdu trakcyjnego obowiązany jest:
  - 1) przed wyjazdem pociągu ze stacji – stwierdzić, czy dano prawidłowe zezwolenie na wyjazd i czy podano przepisowe sygnały;
  - 2) podczas wyjazdu pociągu ze stacji – zwracać uwagę, czy drużyna konduktorska lub pracownicy stacyjni nie podają sygnału „Stój”;
  - 3) podczas jazdy pociągu – obserwować:
    - a) sygnały i wskaźniki, informować się z pomocnikiem maszynisty (kierownikiem pociągu) wzajemnie o ich wskazaniach, powtórzyć każdą otrzymaną informację oraz zastosować się do tych wskazań,
    - b) czy na torze, po którym pociąg ma przejechać, nie ma przeszkód do jazdy,
    - c) czy na przejazdach z rogatkami lub półrogatkami są one zamknięte lub czy przejazd taki jest strzeżony przez pracownika,
    - d) czy sieć trakcyjna nie ma uszkodzenia zagrażającego bezpieczeństwu ruchu,
    - e) czy na pociągu własnym i mijanych nie ma niebezpiecznych usterek, jak: zesunięcie się ładunku, grzania się osi, itp.,
4. W przypadku, gdy na lokomotywie jest pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego, to obowiązany jest on brać udział w tych obserwacjach i w informowaniu się wzajemnym z

maszynistą o sygnałach w czasie zbliżania się wjazdu pociągu do stacji, wyjazdu ze stacji, względnie przejazdu pociągu przez stację, a poza tym także w innych przypadkach o ile obowiązki obsługi pojazdu trakcyjnego pozwalają mu na to.

O spostrzeżeniach mających znaczenie dla bezpieczeństwa i sprawności ruchu pomocnik maszynisty powinien zgłosić maszyniście. W czasie, gdy kierownik pociągu znajduje się w kabinie sterowniczej, powinien on brać udział w obserwacji sygnałów i informować się wzajemnie z maszynistą o wskazaniach sygnalizatorów.

5. Zabronione jest stosowanie prędkości większej niż największa dozwolona, jak również przekraczanie prędkości wskazanej w wykazie ostrzeżeń stałych, w rozkazie pisemnym i za pomocą sygnałów i wskaźników.
6. W czasie jazdy należy unikać zbyt silnego hamowania, podczas którego koła ślizgałyby się po szynach.
7. Gdy maszynista spostrzeże, że w pociągu został użyty hamulec bezpieczeństwa (kurek nagłego hamowania), powinien zastosować nagłe hamowanie pociągu.
8. Jeżeli drużynie pociągowej nasunie się podejrzenie, że brak jest sygnału końca pociągu, należy zażądać sprawdzenia tego sygnału na najbliższym posterunku ruchu.
9. Podczas jazdy pociągu na łukach o promieniach mniejszych niż 250 m – z wyjątkiem grożącego niebezpieczeństwa – nie należy hamować lokomotywą, gdy jednocześnie nie jest hamowany skład pociągu.
10. Jeżeli maszynista zauważy zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, powinien podać sygnał „Alarm” i zastosować i poinformować o sytuacji dyżurnego ruchu.
11. Jeżeli maszynista usłyszy lub dostrzeże sygnał „Alarm”, powinien – zależnie od okoliczności – albo zatrzymać obsługiwany pociąg, albo zmniejszyć jego prędkość jazdy tak, aby mógł go zatrzymać przed przeszkodą.
12. Jeżeli drużyna pociągowa zauważy, że po tym samym torze na szlaku zbliża się inny pociąg przeciwnego kierunku jazdy, powinna obsługiwany pociąg zatrzymać, a maszynista powinien cofać pociąg i podawać sygnał „Alarm” do czasu zatrzymania się pociągu przeciwnego kierunku.
13. Gdy sygnał tarczy ostrzegawczej lub semafora wskazuje, że na najbliższym semaforze należy spodziewać się sygnału „Stój”, maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby pociąg zatrzymał z całą pewnością przed sygnałem „Stój”. To samo dotyczy przenośnej tarczy ostrzegawczej i tarczy zatrzymania.
14. Maszynista pociągu zatrzymanego przed sygnałem „Stój”, podanym na urządzeniu sygnałowym obsługiwany, podaje sygnał „Bacność”, jeżeli z posterunku ruchu nie podano ręcznego lub słuchowego sygnału „Stój”. Gdy po podaniu sygnału „Bacność” nie podano z posterunku ruchu ręcznego lub słuchowego sygnału „Stój”, kierownik pociągu, a przy pociągach z jednoosobową obsadą trakcyjną – maszynista porozumiewa się za pomocą urządzeń łączności z posterunkiem ruchu lub udaje się tam w celu wyjaśnienia przyczyn zatrzymania pociągu.
15. Obok semafora obsługiwanego, wskazującego sygnał „Stój” lub nieoświetlonego albo wskazującego sygnał wątpliwy bądź białe światło, pociąg może przejechać po otrzymaniu osobnego zezwolenia według postanowień instrukcji sygnalizacji.
16. Przejazd pociągu obok sygnału D1 „Stój” może odbyć się po otrzymaniu rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności) i po usunięciu tego sygnału lub po obróceniu go o 90°.
17. Pociąg zatrzymany sygnałem „Stój”, podanym ręcznie lub dźwiękiem, może jechać dalej, gdy ustała przeszkoda do jazdy.

18. Jeżeli pociąg przejechał poza zakres w sposób zagrażający jazdom pociągowym lub manewrowym, maszynista tego pociągu powinien podawać sygnał „Alarm”. Kierownik pociągu, a gdy go nie ma lub znajduje się w końcu pociągu – maszynista (pomocnik maszynisty) powiadamia o tym niezwłocznie dyżurnego ruchu lub nastawniczego (zwrotniczego). Bez zezwolenia dyżurnego ruchu cofanie pociągu jest niedozwolone, z wyjątkiem nagle grożącego niebezpieczeństwa.
19. Drużyna trakcyjna pociągu wyprawionego na szlak z blokadą liniową za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności), powinna zachować szczególną ostrożność, pilnie obserwować szlak, a maszynista jechać ostrożnie regulując prędkość jazdy tak, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody.
20. W celu upewnienia się, czy hamulec zespolony pociągu działa prawidłowo, maszynista pojazdu trakcyjnego powinien wykonywać kontrolne hamowanie pociągu według postanowień instrukcji dotyczącej obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców pojazdów kolejowych.
21. W razie uszkodzenia urządzeń hamulca zespolonego w czasie jazdy pociągu, należy pociąg zatrzymać, po czym należy postępować w następujący sposób:
- 1) jeżeli okaże się, że zostały uszkodzone urządzenia hamulcowe wagonów, to po wyłączeniu uszkodzonych urządzeń hamulcowych lub po odcięciu od głównego przewodu powietrznego wagonów z uszkodzonym hamulcem i następnym w kierunku końca pociągu, należy dojechać do najbliższej stacji z prędkością odpowiadającą rzeczywistej masie hamującej pociągu. Gdyby masa hamująca pociągu nie była wystarczająca do jazdy pociągu na hamulcach zespolonych z prędkością z prędkością 15 km/h przy obowiązującej drodze hamowania 500 m lub 400 m i pochyleniu, jakie jest na danym szlaku, należy postąpić w następujący sposób:
    - a) jeżeli można obsadzić hamulce ręczne, to po upewnieniu się o prawidłowym działaniu czynnych hamulców ręcznych i po wyluzowaniu hamulców zespolonych, należy dojechać do najbliższej stacji z prędkością odpowiadającą rzeczywistej masie hamującej pociągu;
    - b) jeżeli nie można obsadzić hamulców ręcznych, kierownik pociągu (maszynista za pośrednictwem pomocnika maszynisty) powinien zgłosić o tym dyżurnemu ruchowi i uzgodnić z nim ściągnięcie składu pociągu do stacji w dwu częściach hamowanych hamulcem zespolonym, przy czym wagon względnie wagony z uszkodzonymi urządzeniami hamulcowymi powinny znajdować się na końcu pierwszej części pociągu;
  - 2) należy zatrzymać pociąg, jeżeli w pociągu wyposażonym w hamulce zespolone doszło do:
    - a) uszkodzenia urządzeń hamulca zespolonego na pojeździe trakcyjnym (np. uszkodzenie lub unieruchomienie sprzężarek);
    - b) nieszczelności przewodów hamulcowych (ciśnienie powietrza w zbiorniku głównym będzie niższe niż 0,55 MPa (5,5 bara)).
22. Maszynista obowiązany jest zatrzymać pociąg:
- 1) przed sygnałem „Stój” podanym na urządzeniu sygnałowym lub niezwłocznie po spostrzeżeniu sygnału „Stój” podanego w inny sposób;
  - 2) gdy postój przewidziany jest:
    - a) rozkładem jazdy;

- b) dla potrzeby przejścia kierownika pociągu na lokomotywę i odwrotnie;
  - c) rozkazem pisemnym;
- 4) w razie nieprawidłowego działania hamulca zespolonego;
  - 5) w razie zaistnienia przeszkody do dalszej jazdy;
  - 6) gdy zatrzymanie pociągu może zapobiec powstaniu wypadku lub może przyczynić się do zmniejszenia skutków wypadku;
  - 7) usłyszeniu lub zaobserwowaniu sygnału „Alarm”.
- 23.** Po zatrzymaniu pociągu na skutek jednego z przypadków wymienionych w ust. 21 lub zaistnienia tych przypadków po zatrzymaniu pociągu z innej przyczyny, należy bezzwłocznie zahamować hamulec ręczny na pojeździe trakcyjnym oraz zahamować ręcznie:
- 1) na poziomie i na pochyleniu do 2,5‰ – ostatni wagon posiadający hamulec ręczny;
  - 2) na pochyleniu ponad 2,5‰ do 9‰ – 6% masy ogólnej składu pociągu;
  - 3) na pochyleniu ponad 9‰ do 15‰ – 10% masy ogólnej składu pociągu;
  - 4) na pochyleniu ponad 15‰ do 20‰ – 14% masy ogólnej składu pociągu;
  - 5) na pochyleniu ponad 20‰ do 30‰ – 21% masy ogólnej składu pociągu.
- 24.** Ogólną ilość wagonów, która ma być zahamowana hamulcem ręcznym w przypadkach wskazanych w ust. 23 pkt. 2) – 5) można zmniejszyć o dwa wagony pod warunkiem, że pojazd trakcyjny nie będzie odczepiony od pociągu. Jeżeli na końcu pociągu znajduje się czynna lokomotywa, należy zahamować również jej hamulec ręczny, a ogólną ilość wagonów, która ma być zahamowana hamulcem ręcznym, można zmniejszyć o dalsze dwa wagony oraz można odstąpić od wymagania, aby ostatni wagon, mający hamulec ręczny, był zahamowany tym hamulcem.
- 25.** Jeżeli na torze szlakowym zajdzie potrzeba odczepienia od pociągu na hamulcach zespolonych lokomotywy lub część składu, maszynista powinien przedtem zahamować hamulcem zespolonym cały skład pociągu. W składzie pociągu lub jego części, która ma być odczepiona lub oderwała się, należy zahamować hamulcem ręcznym:
- 1) jeżeli skład pociągu lub jego część stoi na poziomie lub na pochyleniu do 2,5‰ – należy zahamować pierwszy i ostatni wagon, posiadający hamulec ręczny;
  - 2) jeżeli skład pociągu lub jego część stoi na pochyleniu większym niż 2,5‰, wówczas należy zahamować wagony według postanowień ust. 23, pkt. 2) do 5), przy czym zawsze należy zahamować pierwszy wagon od strony spadku, posiadający hamulec ręczny.
- 26.** W razie niemożności szybkiego ustalenia profilu toru, na którym zatrzymany został pociąg, bądź wymaganej masy hamującej należy zahamować ręcznie wszystkie wagony posiadające hamulec ręczny.
- 27.** O nieplanowanym zatrzymaniu pociągu na szlaku przypuszczalnie na czas dłuższy niż 15 minut oraz o każdym osłonięciu sygnałami pociągu lub przeszkody na torze należy zawiadomić za pomocą urządzeń łączności dyżurnych ruchu sąsiednich stacji.
- 28.** Zawiadomienie dyżurnego ruchu o nieplanowanym zatrzymaniu pociągu powyżej 15 minut, o osłonięciu pociągu lub przeszkody oraz porozumienie się z dyżurnym ruchu w sprawie nadesłania pomocy, cofania pociągu, jazdy z częścią pociągu, przeszkody do ruchu itp. wykonuje kierownik pociągu, jeżeli znajduje się w przodzie pociągu; w innych przypadkach wykonuje to maszynista.



29. Gdy gwizdawka lub syrena lokomotywy przestanie działać, wówczas:

- 1) maszynista pociągu jadącego na hamulcach zespolonych powinien zmniejszyć prędkość jazdy do 30 km/h przy dojeździe do miejsca, przed którym należy podać sygnał „Baczość”;
- 2) maszynista pociągu jadącego na hamulcach ręcznych powinien zatrzymać pociąg, powiadomić o tym kierownika pociągu (a ten konduktorów, manewrowych) i dalej prowadzić pociąg z taką prędkością, aby można go było zatrzymać w wymaganym miejscu bez współdziałania drużyny konduktorskiej. Drużyna konduktorska obowiązana jest wtedy pilnie obserwować sygnały i hamować pociąg bez wezwania, skoro tylko spostrzeże sygnał „Stój” lub przeszkodę do dalszej jazdy;
- 3) podczas mgły lub zamieci śnieżnej utrudniającej widoczność, w razie nie działania gwizdawki lub syreny, należy dojechać do najbliższej stacji ze zmniejszoną prędkością i zażądać lokomotywy pomocniczej.

30. W razie wystąpienia co najmniej jednego z niżej wymienionych przypadków:

- 1) prowadzenia pociągu w trudnych warunkach atmosferycznych (silna mgła, ulewny deszcz, śnieżyca, itp.);
- 2) uszkodzenia SHP w torze i czuwaka aktywnego na pojeździe trakcyjnym;
- 3) uszkodzenia wszystkich urządzeń kontrolujących czujność maszynisty na pojeździe trakcyjnym
- 4) uszkodzenia radiotelefonu na pojeździe trakcyjnym;

kierownik pociągu winien udać się do kabiny sterowniczej na wezwanie maszynisty obsługującego jednoosobowo pojazd trakcyjny w celu wykonania obowiązków określonych w ust. 4

31. Kierownik pociągu towarowego powinien:

- 1) przed odjazdem pociągu ze stacji:
  - a) osygnalizować koniec pociągu, a jeżeli do tego wyznaczony jest inny pracownik, sprawdzić to osygnalizowanie;
  - b) doręczyć maszyniście otrzymane rozkazy pisemne;
  - c) stwierdzić, czy dano zezwolenie na wyjazd pociągu ze stacji;
  - d) stwierdzić gotowość pociągu do odjazdu;
  - e) dać sygnał „Odjazd”;
- 2) zatrzymać pociąg, jeżeli zauważy, że:
  - a) maszynista nie zatrzymuje pociągu przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, gdzie pociąg miał się zatrzymać;
  - b) pociąg skierowano w innym kierunku, niż przewiduje rozkład jazdy, a kierownika pociągu nie powiadomiono o tym w jakikolwiek sposób;
  - c) maszynista przekracza dozwoloną prędkość jazdy lub nie przestrzega obowiązujących ostrzeżeń;
- 3) w razie odchyień od normalnego sposobu prowadzenia ruchu, np. w czasie wypadku lub incydentu;
- 4) zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższej stacji, jeżeli zauważy niezamknięcie rogatki (półrogatki);
- 5) w razie potrzeby osłonić koniec pociągu lub oderwaną albo oddzieloną część pociągu;

- 6) zawiadomić dyżurnego ruchu o nieplanowym zatrzymaniu pociągu na szlaku dłużej niż 15 minut i o każdym osłonięciu pociągu sygnałami;
  - 7) po zatrzymaniu pociągu na stacji sprawdzić, czy koniec pociągu minął zakres ostatniego rozjazdu na drodze przebiegu pociągu, w razie zajęcia zakresu podawać maszyniście sygnały w celu podciągnięcia składu i obserwować, czy nie zbliża się inny tabor w kierunku zajętego zakresu, a w razie zbliżania się taboru podawać sygnały „Stój”, jeżeli bezzwłocznie podciągnięcie składu nie nastąpi, o zajęciu zakresu zawiadomić dyżurnego ruchu lub nastawniczego.
32. Każdy pracownik wchodzący w skład drużyny pociągowej powinien zatrzymać pociąg, jeżeli zauważy, że:
    - 1) z pociągu, z posterunku ruchu lub ze szlaku podawane są sygnały „Stój”;
    - 2) w pociągu lub na torze jest przeszkoda do dalszej jazdy;
    - 3) na sąsiednim torze jest nieosygnalizowana przeszkoda do jazdy.
  33. Przed odłączeniem lokomotywy od pociągu, który ukończył jazdę bądź, którego skład ma postój na stacji, maszynista powinien zahamować skład pociągu hamulcem zespolonym..
  35. Zasadę i sposób zabezpieczania składów pociągów na postoju w dostosowaniu do warunków miejscowych określa regulamin techniczny posterunku.
  36. Wagony zahamowane hamulcami ręcznymi w przypadkach wskazanych w ust. 34 powinni odhamować wyznaczeni do tego pracownicy.
  38. Zauważone nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu, maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu najbliższej stacji. Zgłoszenie to należy zanotować w karcie pociągu lub w raporcie z jazdy.
  39. Drużyna pociągowa kończąca pracę, przed oddaleniem się powinna odpowiednio przekazać pociąg i w razie potrzeby udzielić przy tym odpowiednich wskazówek. Lokomotywy bez obsady w czasie postoju muszą być zahamowane hamulcem ręcznym.

#### § 43. POSTĘPOWANIE PRZY POCIĄGU POPYCHANYM

1. Użycie lokomotywy popychającej (dodatkowej lokomotywy wspomagającej pracę lokomotywy pociągowej) stosuje się w razie uszkodzenia pojazdu trakcyjnego w pociągu lub w innych szczególnych przypadkach na odcinkach linii (szlakach), na których popychanie pociągów nie zostało zakazane.
2. Postanowienia dotyczące prowadzenia ruchu na szlaku przy użyciu popychaczy określa się w regulaminach technicznych poszczególnych posterunków nastawczych.
3. Nie może być popychany pociąg, w którego składzie znajdują się:
  - 1) wagony z ławami pokrętnymi, połączone samym ładunkiem lub rozworą albo wagonem pośrednim;
  - 2) wagony bez ław pokrętnych załadowane przesyłkami nadzwyczajnymi;
  - 3) wagon na końcu pociągu, z uszkodzeniem uniemożliwiającym włączenie go w innym miejscu pociągu.

4. Jeżeli pociąg ma być popychany do stacji, na której ma postój, lokomotywę popychającą należy sprzęgnąć z pociągiem i włączyć w przewód hamulca zespolonego. Jeżeli pociąg ma być popychany tylko na części szlaku lub do stacji, na której nie zatrzymuje się, to nie należy sprzęgać z nim lokomotywy popychającej. W razie użycia dwóch lokomotyw do popychania pociągu powinny one być ze sobą sprzęgnięte i połączone przewodem hamulca zespolonego.
5. O popychaniu pociągu na szlaku, oraz wskazaniu, co będzie zezwoleniem na wjazd popychacza, należy powiadomić drużyny trakcyjne rozkazem pisemnym.
  - 1) W czasie jazdy pociągu popychanego drużyna pociągowa obowiązana jest zwracać baczną uwagę na skład pociągu oraz na sygnały podawane z pociągu, ze stacji lub ze szlaku. Maszynista lokomotywy popychającej powinien stosować się do sygnałów podawanych przez maszynistę lokomotywy ciągnącej i zwracać uwagę na skład pociągu, szczególnie w czasie jazdy na łukach;
  - 2) Jeżeli lokomotywa popychająca nie jest sprzęgnięta z pociągiem, i po ukończeniu popychania ma dojechać do sąsiedniej stacji, to maszynista lokomotywy popychającej powinien tak jechać, by cały czas lokomotywa ta była w zetknięciu ze składem pociągu. Na stacji lokomotywa popychająca powinna zatrzymać się w miejscu wyznaczonym w regulaminie technicznym lub w miejscu wskazanym w rozkazie pisemnym;
  - 3) Jeżeli popychacz jedzie z pociągiem do następnej stacji, to w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających oznajmienie odjazdu pociągu oraz potwierdzenie przyjazdu pociągu, należy po numerze pociągu dodać słowa: "z popychaczem sprzęgniętym" lub "z popychaczem niesprzęgniętym";
  - 4) Jeżeli popychanie pociągu ma odbywać się tylko do określonego kilometra na szlaku, po czym popychacz ma powrócić na stację wyprawienia, to w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu oraz oznajmienie odjazdu pociągu, należy po numerze pociągu dodać słowa: "z popychaczem do kilometra ....". W telefonogramach zawierających potwierdzenie przyjazdu popychacza na stację wyprawienia należy określić go "popychacz od pociągu numer ..."; jeżeli dla powracającego popychacza wyznaczono osobny numer pociągu, to numer ten powinien poprzedzać wymienione określenie;
6. Powrót popychacza ze szlaku odbywa się na zasadach podanych maszynieście w doręczonym lub podyktowanym przez radiotelefon rozkazie pisemnym.

#### § 44. POSTĘPOWANIE PRZY POCIĄGU PCHANYM

1. Pociągi, które na czole nie mają czynnej kabiny sterowniczej, są pociągami pchanymi, przy czym pociągi z czynnym pługiem odśnieżnym na własnych kołach znajdującym się przed lokomotywą pod względem ruchowym nie są uważane za pociągi pcha
2. Lokomotywa pociągu pchanego powinna być sprzęgnięta ze składem pociągu.
3. Na pierwszym wagonie pociągu pchanego powinien znajdować się pracownik wyznaczony do obserwowania szlaku i podawania sygnałów oraz zatrzymania pociągu w razie potrzeby; pracownik ten powinien podawać sygnał "Bacność" w miejscach, w których wymagane jest podanie tego sygnału przez maszynistę.
4. Jeżeli pierwszy wagon nie posiada pomostu lub budki z hamulcem ręcznym albo dostępu do kurka końcowego przewodu głównego, to wyznaczony pracownik powinien znajdować się na

jednym z następnych wagonów z urządzeniem do hamowania. Gdy możliwość obserwowania szlaku z tego wagonu jest niedostateczna, na przodzie pchanego pociągu powinien znajdować się drugi pracownik celem obserwowania szlaku i podawania sygnałów.

5. Sygnały należy podawać, o ile jest to możliwe, po stronie maszynisty, przy czym drużyna trakcyjna powinna pilnie obserwować sygnały podawane przez wyznaczonego pracownika, o którym mowa w ust. 3.
6. Jeżeli pracownik znajdujący się na przodzie pociągu posiada radiotelefon mający łączność z radiotelefonem na lokomotywie, to przekazywanie maszyniście informacji i poleceń dozwolone jest za pomocą radiotelefonu.

#### **§ 45. PROWADZENIE POCIĄGÓW Z JEDNOOSOBOWĄ OBSADĄ POJAZDÓW TRAKCYJNYCH BEZ DRUŻYNY KONDUKTORSKIEJ/ MANEWROWEJ**

1. Z jednoosobową obsadą trakcyjną na pojeździe trakcyjnym bez drużyny konduktorskiej mogą kursować pociągi towarowe, dla których nie przewiduje się zmian w ich składzie na drodze przejazdu.
3. Odcinki linii, po których prowadzony jest ruch pociągów towarowych obsługiwanych jednoosobową drużyną trakcyjną muszą być wyposażone w sprawne urządzenia radiołączności pociągowej oraz urządzenia kontroli prowadzenia pociągu (SHP, KHP, Ebicab, itp.). Wymóg urządzeń kontroli prowadzenia pociągu (SHP, KHP, Ebicab, itp.) nie dotyczy odcinków linii, po których będą jeździły pojazdy trakcyjne wyposażone w czuwak aktywny.
4. W przypadku uszkodzenia na pojeździe trakcyjnym w czasie jazdy urządzenia radiołączności pociągowej lub wszystkich urządzeń kontrolujących czujność maszynisty (SHP, czuwak aktywny), zezwala się doprowadzić pociąg tylko do najbliższej stacji.
5. W przypadku jednoosobowej obsady na pojeździe trakcyjnym bez drużyny konduktorskiej sprzęganie i rozprzęganie pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu należy do obowiązków maszynisty.  
Zabezpieczenie składu pociągu przed zbiegnięciem i uchylenie tego zabezpieczenia należy do pracownika stacyjnego wyznaczonego w regulaminie technicznym. Do czasu zabezpieczenia składu nie wolno odzepić pojazdu trakcyjnego nawet na torach poziomych.
6. W karcie próby hamulca pociągów towarowych z jednoosobową obsługą trakcyjną bez drużyny konduktorskiej powinno być wskazane rozmieszczenie w składzie pociągu wagonów z czynnymi hamulcami ręcznymi (wskazanie pięć końcowych cyfr numerów wagonów).
7. W przypadku nieoczekiwanego zatrzymania się pociągu z jednoosobową obsadą trakcyjną na szlaku maszynista zgłasza o tym niezwłocznie dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego, informując go o wstępnej przyczynie zatrzymania i miejscu postoju. Dyżurny ruchu obowiązany jest podjąć niezwłocznie działania zapewniające bezpieczeństwo ruchu na torze zajęтым przez pociąg
9. W zależności od zauważonych okoliczności w pociągu maszynista obowiązany jest:
  - 1) w przypadku nagłego spadku ciśnienia w przewodzie hamulcowym z niewyjaśnionych przyczyn:
    - a) zatrzymać pociąg;
    - b) nawiązać łączność radiową z dyżurnym ruchu i powiadomić go o miejscu postoju wagonów;

- c) zabezpieczyć pociąg przed zbiegnięciem hamulcem dodatkowym oraz dwoma hamulcami ręcznymi (w kabinach), wyłączyć rozrząd lokomotywy spalinowej, pozostawić podniesiony pantograf lokomotywy elektrycznej i zamknąć na klucz kabiny lokomotywy;
  - d) udać się wzdłuż pociągu w celu ustalenia przyczyny spadku ciśnienia w przewodzie hamulcowym i ewentualnego usunięcia przeszkody;
  - e) wrócić na pojazd trakcyjny i powiadomić dyżurnego ruchu o braku przeszkód lub rodzaju przeszkody i sposobu usunięcia albo zabezpieczenia w celu uzyskania decyzji dyżurnego ruchu co do dalszego postępowania;
  - f) w przypadku stwierdzenia przeszkód do jazdy zastosować się do decyzji dyżurnego ruchu;
- 2) W przypadku stwierdzenia, że nastąpiło:
- a) pęknięcie lub rozłączenie sprzęgu hamulcowego;
  - b) rozerwanie pociągu;
  - c) uszkodzenie wagonu w pociągu;
  - d) uszkodzenie lub zakłócenie w działaniu hamulców,
- zabezpieczyć pociąg przed zbiegnięciem i żądać dostania pomocy;

#### **§ 46. JAZDA W KABINIE MASZYNISTY**

##### **1. Wstęp i prawo przejazdu w kabinie maszynisty posiadają następujące osoby**

- 1) kierownik pociągu;
  - 2) maszynista jadący dla poznania szlaku, na podstawie wpisania do karty pociągu lub w książce pokładowej pojazdu z napędem w przypadku nie prowadzenia karty pociągu;
  - 3) drużyna trakcyjna i drużyna konduktorska, udająca się do pracy lub powracająca z pracy, jeśli nie ma innej możliwości przejazdu i została wpisana do karty pociągu lub w książce pokładowej pojazdu z napędem w przypadku nie prowadzenia karty pociągu;
  - 4) pracownicy drużyn manewrowych i konduktorskich pociągów towarowych w rejonie wykonywanej pracy, jeżeli nie mogą zająć innego odpowiedniego miejsca na taborze;
  - 5) pracownicy nadzoru PMT Linie Kolejowe;
  - 6) osoby, których przejazd dopuszczają inne przepisy.
2. Z osób wymienionych w ust.1, w kabinie maszynisty może się znajdować jednocześnie nie więcej niż 4 osoby, łącznie z obsługą lokomotywy.
3. Osoby jadące w kabinie maszynisty nie powinny przeszkadzać obsłudze pojazdu trakcyjnego w wykonywaniu jej obowiązków.



## **ROZDZIAŁ VIII**

### **ZASADY POSTĘPOWANIA W RAZIE WYSTĄPIENIA ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU KOLEJOWEGO**

#### **§ 47. OGÓLNE ZASADY POSTĘPOWANIA W RAZIE WYSTĄPIENIA ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU KOLEJOWEGO**

1. W razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu należy stosować wszelkie dostępne środki w celu niedopuszczenia do wypadku, a gdy jest to niemożliwe - zmniejszenia skutków wypadku.
2. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o przeszkodzie dla ruchu, zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub o wypadku kolejowym, powinien zgłosić to dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu.
3. Dyżurny ruchu posterunku, który otrzymał zgłoszenie, powinien o treści zgłoszenia zawiadomić obie sąsiednie stacje (posterunki), oraz innych zainteresowanych pracowników w celu ewentualnego wstrzymania wyprawiania lub zatrzymania pociągu, lub wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej, jeżeli zachodzi taka potrzeba, lub przerwania pracy manewrowej w rejonie zagrożenia.
4. W przypadku zauważenia przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu ruchu, należy przedsięwziąć stosowne środki w celu usunięcia tej przeszkody, a jeśli nie jest to możliwe:
  - 1) jeżeli tor jest izolowany, zewrzeć jego toki szyn,
  - 2) zagrożone miejsce osłonić sygnałami (jeśli jest to możliwe),
  - 3) podawać sygnały "Stój"
  - 4) wezwać pomoc i o przeszkodzie zgłosić dyżurnemu ruchu.
5. Pracownik, który zauważył zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, może dopiero wtedy opuścić miejsce zagrożenia, gdy wykonał wszystkie czynności zmierzające do uniknięcia wypadku lub zmniejszenia jego skutków.
6. W razie wypadku kolejowego należy sprawdzić czy nie została naruszona skrajnia sąsiednich torów stwarzająca przeszkodę do jazdy po tych torach, i jeśli tak, to niezwłocznie należy osłonić sygnałami "Stój" te sąsiednie tory, a następnie osłonić tor, na którym powstał wypadek i zgłosić o tym dyżurnemu ruchu.
7. Po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku lub o przeszkodzie, które wymagają wstrzymania ruchu pociągów, dyżurny ruchu zamyka dany tor lub szlak, powiadamia zainteresowanych pracowników oraz właściwe jednostki, zgodnie z „instrukcją postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych Lr-3” i regulaminem technicznym.
8. Na miejscu wypadku kierownik pociągu, a gdy go nie ma - maszynista, powinien przedsięwziąć odpowiednie środki zapobiegające następstwom wypadku, a w szczególności:
  - 1) osłonić sygnałami miejsce wypadku,
  - 2) zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu,
  - 3) zapewnić w miarę możliwości pomoc ofiarom wypadku
  - 4) zabezpieczyć ślady, które mogłyby ułatwić ustalenie przyczyn wypadku,
  - 5) mienie kolejowe i powierzone kolei do przewozu.

9. W razie niezatrzymania się pociągu w miejscu, w którym miał się on zatrzymać, należy zbadać stan i działanie urządzeń hamulcowych, według szczegółowych zasad określonych w „Instrukcji obsługi i utrzymania hamulców kolejowych”.
10. Jeżeli dyżurny ruchu spostrzegł lub dowiedział się, że pociąg bez pozwolenia wyjechał na szlak albo, że jazda pociągu znajdującego się na szlaku bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu ruchu pociągów, należy postępować w następujący sposób:
  - 1) dyżurny ruchu powinien natychmiast polecić zatrzymanie tego pociągu, podać sygnał "Alarm", a na liniach wyposażonych w urządzenia radiołączności pociągowej wykorzystać radiotelefoniczny system alarmowy „Radio-stop” oraz wydać telefoniczne polecenie zatrzymania wskazanego pociągu odpowiednim posterunkom następczym;
  - 2) posterunki następcze, wezwane sposobem alarmowym do zatrzymania pociągu, powinny, oprócz wskazania temu pociągowi sygnału "Stój" na odpowiednim semaforze, w razie potrzeby podawać również sygnały wzrokowe i słuchowe "Stój", aby zapewnić możliwie najwcześniej zatrzymanie pociągu.

#### § 48. COFANIE, DZIELENIE I ZABIERANIE CZĘŚCIAMI SKŁADU POCIĄGU ZE SZLAKU

1. Pociąg zatrzymany na szlaku może być cofnięty, jeżeli cofanie uzgodniono z dyżurnym ruchu posterunku zapowiadawczego, w kierunku którego pociąg ma cofać się, i gdy na pierwszym wagonie w kierunku cofania, wyposażonym w kurek nagłego hamowania, będzie znajdował się pracownik, celem obserwacji toru szlakowego i zahamowania pociągu w razie potrzeby.
2. Drużyna trakcyjna powinna cofać pociąg ze szczególną ostrożnością, nie przekraczając prędkości 30 km/h na szlaku z przejazdami, które są obsługiwane lub są zabezpieczone w inny sposób, oraz 20 km/h na szlaku z przejazdami, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób i zatrzymać pociąg po spostrzeżeniu hamowania, zauważenia sygnału „Stój” oraz w miejscach, o których mowa w ust. 5.
3. Cofanie pociągu ze szlaku bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu może odbywać się z prędkością 5 km/h, pod warunkiem że w odległości drogi hamowania pociąg będzie poprzedzał właściwy pracownik z przepisowymi sygnałami i że widoczność nie jest mniejsza niż 100 m, z zastrzeżeniami przedstawionymi w ust. 4.
4. Cofanie pociągu jest zabronione:
  - 1) gdy w czasie przerwy w łączności przewodowej za tym pociągiem miał być wyprawiony na szlak następny pociąg,
  - 2) gdy pociąg jedzie bez obsady konduktorskiej (manewrowej);
  - 3) w czasie, gdy widoczność jest mniejsza niż 100 m, a cofanie nie zostało uzgodnione z dyżurnym ruchem;
5. Cofany pociąg należy zatrzymać przed posterunkiem zapowiadawczym:
  - 1) przed urządzeniem sygnałowym, ważnym dla cofanego pociągu;
  - 2) gdy urządzenia takiego nie ma - obok semafora wjazdowego, znajdującego się przy sąsiednim torze z prawej strony w kierunku cofania;
  - 3) gdy semafora przy sąsiednim torze nie widać - w odległości 100 m przed pierwszym rozjazdem na drodze cofanego pociągu.

6. Jeżeli po zatrzymaniu pociągu okaże się, że część pociągu może jechać dalej, to oprócz wykonania zawiadomienia za pomocą urządzeń łączności dyżurnego ruchu tylnego posterunku nastawczego należy, o ile jest to możliwe, porozumieć się również z dyżurnym ruchu najbliższego przedniego posterunku nastawczego i postąpić według jego polecenia.
7. Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który otrzymał zawiadomienie o podzieleniu lub rozerwaniu pociągu i pozostawieniu jego części na szlaku, powinien zamknąć tor szlakowy, oraz na wszystkich zainteresowanych posterunkach nastawczych powinno się założyć na odpowiednich urządzeniach srk i łączności pomocnicze zamknięcia i tabliczki ostrzegawcze.
8. Pozostającą na szlaku część pociągu należy zahamować i, o ile jest to możliwe, strzec.
9. Przed odjazdem części pociągu ze szlaku należy dokonać wymaganej próby hamulców i odhamować wagony w tej części pociągu.
10. Na odjeżdżającej części pociągu nie wolno umieszczać sygnałów końca pociągu, a maszynista powinien zanotować numer ostatniego wagonu tej części pociągu, aby upewnić się na stacji, czy część ta przyjechała w całości (nie dotyczy to ostatniej części pociągu).
11. Jadącą część pociągu (z wyjątkiem ostatniej części) należy zatrzymać przed semaforem najbliższego posterunku ruchu nawet, jeżeli semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę, a następnie należy zawiadomić dyżurnego ruchu o pozostawieniu części pociągu na szlaku i o miejscu jej znajdowania się.
12. Jeżeli zawiadomienia, o którym mowa w ust. 11, dokonano za pomocą radiotelefonu podczas jazdy części pociągu ze szlaku, nie ma potrzeby zatrzymywania się przed semaforem wskazującym sygnał zezwalający.
13. Wjazd na stację poszczególnych części pociągu odbywa się na zasadach określonych dla ruchu po torze zamkniętym. W razie konieczności wysłania po pozostałą na szlaku część pociągu innej drużyny lokomotywowej, należy ją powiadomić rozkazem pisemnym o miejscu znajdowania się na szlaku pozostałej części pociągu.
14. Po opróżnieniu toru szlakowego należy potwierdzić przyjazd całego pociągu na jedną stację lub przyjazd poszczególnych części pociągu na różne stacje przyległe do tego szlaku, otworzyć zamknięty tor oraz powiadomić o tym zainteresowane posterunki.

#### § 49. ROZERWANIE POCIĄGU NA SZLAKU I ZBIEGNIĘCIE WAGONÓW

1. W razie zauważenia rozerwania pociągu należy podawać w kierunku maszynisty sygnał:
  - 1) "Uwaga - nastąpiło rozerwanie pociągu" - gdy oderwana część toczy się w kierunku jazdy pociągu,
  - 2) lub sygnał "Stój" - gdy oderwana część pociągu zatrzymała się lub toczy w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy pociągu.
2. Jeżeli oderwana część pociągu toczy się za przednią, maszynista powinien jechać dalej i w czasie jazdy często podawać sygnał "Uwaga - nastąpiło rozerwanie pociągu".
3. Jeżeli oderwana część pociągu zatrzymała się lub toczy się w odwrotnym kierunku, to przednią część pociągu należy niezwłocznie zatrzymać oraz, jeśli to możliwe, powiadomić o rozerwaniu pociągu dyżurnego ruchu najbliższego posterunku.
4. Po zatrzymaniu rozerwanego pociągu należy w oderwanej części zahamować wagony mające hamulec ręczny, następnie do tej części pociągu dojechać przednią częścią, obie części połączyć, wykonać uproszczoną próbę hamulca, wagony odhamować i jechać dalej.
5. Gdy połączenia obu części pociągu nie można wykonać, należy zawiadomić o tym dyżurnego ruchu tylnego posterunku ruchu i porozumieć się z nim, co do sposobu zwolnienia toru szlakowego.



6. Jeżeli okoliczności będą tego wymagały, dyżurny ruchu może zarządzić wysłanie lokomotywy z tylnej stacji i pchanie tylnej części pociągu, jeżeli przednia część pociągu wjechała już na przednią stację, albo ściągnięcie tylnej części pociągu na tylną stację.
7. Na stacjach, na których może zachodzić niebezpieczeństwo zbiegnięcia wagonów ze stacji na szlak lub odwrotnie, należy przewidzieć w regulaminie technicznym środki zapobiegające zbiegnięciu wagonów i skutkom zbiegnięcia.
8. W razie zbiegnięcia wagonów ze stacji, należy je wszelkimi sposobami zatrzymać, a gdy to jest niemożliwe - skierować na tor żeberkowy lub inny tor stacyjny, a gdy i to nie jest możliwe, należy je wykoleić na wykolejnicy lub w inny sposób.
9. O zbiegnięciu wagonów na szlak należy niezwłocznie zawiadomić posterunki ruchu w kierunku, których toczą się zbiegające wagony.
10. Pociąg znajdujący się na torze, na którym zbiegły wagony, należy w razie potrzeby cofać.
11. Na stacji, w której kierunku toczą się wagony, należy przygotować się na ich zatrzymanie lub przepuszczenie przez stację, z tym że nie wolno wpuścić zbiegłych wagonów na tor, na którym znajdują się pojazdy kolejowe z ludźmi i wagony załadowane towarami niebezpiecznymi. Szczegółowy sposób postępowania, zależnie od istniejących warunków miejscowych, określa regulamin techniczny.
12. Tor szlakowy, na który zbiegły wagony, należy uważać za zamknięty do czasu upewnienia się, że wagony nie pozostały na szlaku i że tor szlakowy jest wolny od przeszkód do jazdy.

## § 50. POŻAR W POCIĄGU

1. W przypadku powstania pożaru w pociągu, należy:
  - 1) pociąg ten natychmiast zatrzymać, o ile jest to możliwe w miejscu umożliwiającym prowadzenie akcji ratowniczo-gaśniczej;
  - 2) wezwać podróżnych do opuszczenia płonącego wagonu pociągu,
  - 3) przystąpić do gaszenia pożaru za pomocą dostępnych środków;
  - 4) wezwać straż pożarną oraz podjąć działania w celu zminimalizowania jego skutków;
  - 5) dokonać wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej, jeżeli jest to możliwe, po uprzednim odstawieniu zagrożonych pożarem innych pojazdów kolejowych.
  - 6) w przypadku powstania pożaru w elektrycznym pojeździe trakcyjnym należy opuścić pantografy;
2. O powstaniu pożaru w pociągu znajdującym się na szlaku należy powiadomić dyżurnego ruchu i zażądać pomocy.
3. W razie pożaru pociągu znajdującego się na szlaku należy zamknąć tor szlakowy.
4. Gdy na sąsiednim torze znajduje się pociąg, należy zatrzymać go przed miejscem pożaru, jeżeli przejazd obok tego miejsca byłby niebezpieczny.
5. Wodą wolno gasić urządzenia elektryczne wewnątrz taboru, jeżeli pantografy są opuszczone i odłączona jest bateria. W przeciwnym razie należy użyć gaśnic. Z zewnątrz tabor wolno gasić wodą, gdy zostało wyłączone napięcie z sieci trakcyjnej (nad obydwojoma torami), a następnie sieć została uszyniona. Nie wolno kierować strumienia wody na niewyłączoną spod napięcia sieć trakcyjną.

6. Palący się pojazd kolejowy na stacji należy, o ile możliwości, bezzwłocznie przestawić na tor bez przewodów trakcyjnych i odsunąć od innych pojazdów kolejowych.
7. Po ugaszeniu pożaru uprawniony pracownik powinien dokonać oględzin uszkodzonego wagonu i zdecydować, czy wagon jest zdolny do ruchu.

## **§ 51. PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW W CZASIE TRUDNYCH WARUNKÓW ATMOSFERYCZNYCH**

1. Jeżeli ulewny deszcz lub przybór wód osiągnie takie rozmiary, przy których stan toru może zagrażać bezpieczeństwu ruchu, dyżurny ruchu powinien porozumieć się z kierownikiem komórki odpowiedzialnej za utrzymanie infrastruktury kolejowej w celu ustalenia potrzeby wstrzymania ruchu lub ograniczenia prędkości jazdy pociągów.
2. Drużyny trakcyjne pociągów jadących podczas ulewy dostosowują prędkość pociągów do panujących warunków, a w przypadku stwierdzenia przeszkody do jazdy lub wątpliwości co do dalszej bezpiecznej jazdy pociągu powiadamiają dyżurnego ruchu i podporządkowują się jego decyzjom.
3. Postanowienia dotyczące postępowania drużyn pociągów jadących podczas gwałtownej ulewy obowiązują również drużynę pociągu wyprawionego bezpośrednio po gwałtownej ulewie, o czym drużynę tę należy zawiadomić rozkazem pisemnym.
4. W czasie zamieci lub wzmożonych opadów śniegu:
  - 1) drużyna trakcyjna - powinna podczas jazdy pociągu zwracać uwagę, czy nie tworzą się zasy, które mogą stanowić przeszkodę dla ruchu;
  - 2) dyżurny ruchu - powinien zasięgnąć informacji u pracowników komórki organizacyjnej PMT LK odpowiedzialnej za utrzymanie infrastruktury kolejowej o stanie szlaku, zwłaszcza przed wyprawieniem pociągu, któremu może zagrażać utknięcie w zaspie śnieżnej.
5. O powstaniu zasy śnieżnej, stanowiącej przeszkodę dla ruchu pociągów, należy zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor szlakowy i zażądać usunięcia zasy.
6. Jeżeli pociąg zatrzyma się na torze szlakowym z powodu zasp śnieżnych uniemożliwiających dalszą jazdę, należy powiadomić dyżurnego ruchu i zastosować się do otrzymanych dyspozycji.
7. W razie potrzeby należy uruchomić pług odśnieżny; pociąg z pługiem odśnieżnym, wyprawiony do akcji usuwania zasp śnieżnych, kursuje na zasadach ustalonych dla pociągów ratunkowych.

## **§ 52. PĘKNIĘCIE SZYNY LUB DEFORMACJA TORU**

1. W przypadku stwierdzenia pęknięcia szyny lub deformacji toru zagrażających bezpieczeństwu ruchu należy:
  - 1) jeżeli jest to możliwe, zatrzymać zbliżający się pociąg przed miejscem uszkodzonym, za pomocą dostępnych środków, łącznie z podaniem sygnałów „Alarm”;
  - 2) zewrzeć jego toki szyn, jeżeli tor jest izolowany;
  - 3) miejsce to osłonić sygnałami "Stój" z obu kierunków, przy czym najpierw z tej strony, z której spodziewany jest pociąg;
  - 4) zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor i zawiadomić o tym pracowników komórki odpowiedzialnej za utrzymanie infrastruktury kolejowej;
  - 5) przeszkodę dozorować, a w razie zbliżania się pociągu należy go zatrzymać.

2. Pociągi znajdujące się przed przeszkodą należy zatrzymać do czasu otrzymania zawiadomienia o dokonaniu naprawy toru lub zabezpieczeniu pękniętej szyny oraz podania, z jaką prędkością mogą przejeżdżać pociągi przez uszkodzone miejsce tymczasowo zabezpieczone.
3. Tymczasowe zabezpieczenie pękniętej szyny powinien wykonać i zgłosić dyżurnemu ruchu pracownik komórki organizacyjnej odpowiedzialnej za utrzymanie infrastruktury kolejowej. W tym przypadku pociągi muszą być zatrzymane przed miejscem uszkodzonym, po czym przejeżdżają z prędkością nie większą niż 5 km/h; podczas przejazdu pociągu miejsce uszkodzone powinien obserwować uprawniony pracownik.
4. Po wykonaniu naprawy toru uprawniony pracownik zgłasza dyżurnemu ruchu na piśmie lub telefonogramem wykonanie naprawy oraz podaje prędkość, z jaką mogą przejeżdżać pociągi przez miejsce naprawione.

### § 53. USZKODZENIE WAGONU W POCIĄGU

1. W razie stwierdzenia w pociągu uszkodzenia wagonu, które mogłoby zagrażać bezpieczeństwu ruchu, należy uszkodzenie usunąć bez wyłączenia wagonu, a jeżeli jest to niemożliwe, należy wagon wyłączyć z pociągu. W przypadku wątpliwości, czy dane uszkodzenie może ujemnie wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu, decyduje właściwy pracownik, a gdy go nie ma - maszynista.
2. Wagony wykolejone, nawet, gdy nie uległy uszkodzeniu, powinny być zbadane przez właściwego pracownika przed dopuszczeniem ich do dalszej jazdy w pociągu. W razie niemożności dokładnego zbadania wagonów wykolejonych na szlaku, po wstawieniu ich na tor, należy dowieźć je do najbliższej stacji, z prędkością określoną przez rewidenta taboru, jednak nie większą niż 30 km/h.
3. Pracownik, który zauważy nieprawidłowość zagrażającą bezpiecznej jeździe pociągu, powinien pociąg zatrzymać, a jeżeli jest to niemożliwe, powinien wezwać do zatrzymania pociągu pracownika następnego posterunku ruchu, powiadamiając go o zauważonej nieprawidłowości. O przyczynie zatrzymania pociągu należy powiadomić drużynę pociągową; po zbadaniu nieprawidłowości maszynista decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może jechać dalej.
4. W razie zauważenia w pociągu zagrzaną się czopa osi zestawu kołowego, należy pociąg niezwłocznie zatrzymać, a następnie maszynista decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może dojechać do najbliższej stacji, zawiadamiając o tym dyżurnego ruchu przedniej stacji. Jeżeli pociąg może jechać, drużyna pociągowa powinna podczas jazdy zwracać uwagę na wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego, a wjazd pociągu na stację powinien odbywać się z zachowaniem następujących środków ostrożności
  - 1) pociąg należy przyjąć po drodze przebiegu możliwie bez łuków;
  - 2) prędkość wjazdu pociągu powinna wynosić 5-10 km/h;
  - 3) po sąsiednich torach nie powinny przejeżdżać żadne pojazdy;
  - 4) jazdę wagonu z zagrzanym czopem osi powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej i gdyby wagon ten wykolejał się, należy natychmiast zatrzymać pociąg.
5. Na stacji należy wyłączyć z pociągu wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego. Jeżeli pociąg nie może jechać, ponieważ istnieje niebezpieczeństwo złamania osi, należy zażądać pomocy.
6. W razie zaobserwowania złamania osi należy pociąg natychmiast zatrzymać i zażądać pomocy. Oznaką złamanej osi jest nierówna i niespokojna jazda wagonu oraz pochylenie się wagonu na jedną stronę. Jeżeli przyczyną złamania się osi było zagrzanie się czopa osi zestawu kołowego, może ponadto wydobywać się z łożyska woń spalinowa lub dym.

7. W razie usłyszenia podczas przejazdu pociągu silnych, rytmicznych uderzeń kół o szyny, co wskazuje na to, że w pociągu znajduje się wagon mający koła z płaskimi miejscami lub nalepami, należy powiadomić o tym najbliższy posterunek ruchu, celem zatrzymania pociągu i powiadomienia drużyny pociągowej, przy czym prędkość jazdy pociągu do najbliższej stacji nie powinna być większa niż 20 km/h. Jeżeli starcie powierzchni tocznej koła lub wysokość nalepów przekracza dopuszczalną granicę, należy wagon wyłączyć z pociągu.
8. Jeżeli w jadącym pociągu jadącym w stanie odhamowanym hamuje wagon, lecz koła jego nie ślizgają się po szynie - hamowanie takie można poznać po szumie, pisku oraz po iskrzeniu i dymieniu powstającym między klockami hamulcowymi a obręczami kół - należy zawiadomić o tym najbliższą stację, która powinna zatrzymać pociąg i spowodować odhamowanie wagonu lub wyłączenie jego hamulca.
9. Jeżeli w pociągu jadącym w stanie odhamowanym wagon hamuje tak silnie, że jego koła ślizgają się po szynie – hamowanie to można poznać po iskrzeniu pomiędzy kołem a szyną – należy natychmiast zatrzymać pociąg, wyłączyć i wyluzować hamulce w tym wagonie, a następnie ze względu na powstałe wytarcie obręczy kół jechać z prędkością nie przekraczającą 20 km/h do najbliższej stacji, gdzie należy wagon zbadać, czy wytarcie obręczy nie przekracza dopuszczalnej granicy.
10. W razie zauważenia braku zderzaka przy wagonie w pociągu należy bezzwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu dysponującego, który powinien zatrzymać najbliższy pociąg wyjeżdżający na zagrożony szlak i zawiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym, polecając zmniejszenie prędkości jazdy do 20 km/h, zachowanie ostrożności, odszukanie zderzaka i usunięcie go z torowiska oraz zawiadomienie sąsiedniej stacji o wyniku poszukiwania zderzaka.
11. W przypadku stwierdzenia przez drużynę pociągową, że zderzaka nie ma lub zderzak został usunięty, dyżurny ruchu dla następnych pociągów nie wprowadza już ograniczeń prędkości.
12. Dyżurny ruchu stacji włączającej na koniec pociągu wagon bez zderzaka zobowiązany jest powiadomić o tym pracowników posterunków ruchu na szlaku, na który pociąg ma być wyprawiony, oraz dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego. Dyżurni ruchu następnych posterunków zapowiadawczych powinni dokonywać powiadomień na kolejnych szlakach przebiegu pociągu.

#### **§ 54. NIEWŁAŚCIWE OSYGNALIZOWANIE POCIĄGU**

1. Jeżeli osygnalizowanie pociągu jest niekompletne lub niewłaściwe, należy o tym powiadomić drużynę pociągową i podjąć działania w celu usunięcia nieprawidłowości.
2. Gdy pracownik obsługujący semafor nie upewnił się, że pociąg ma sygnał końcowy lub stwierdził brak sygnału końca pociągu wówczas powinien uważać, iż zachodzi podejrzenie, że mogło nastąpić rozerwanie pociągu i należy podjąć wszelkie działania w celu uniemożliwienia wyprawienia innego pociągu na tor, po którym przejechał pociąg bez sygnału końcowego.
3. Po przejechaniu pociągu bez sygnału końcowego obok semafora wyjazdowego należy obsłużyć urządzenie sterowania ruchem kolejowym, a następnie zawiadomić o tym dyżurnego ruchu najbliższej przedniej stacji telefonogramem: „Pociąg (nr) ..... wyjechał bez sygnału końcowego”.
4. Stacja, która otrzymała ww. zawiadomienie, powinna zatrzymać pociąg i po sprawdzeniu, że wjechał on w całości, powiadomić o tym tylną stację, a koniec pociągu osygnalizować. Do czasu otrzymania zawiadomienia od przedniej stacji, że pociąg przyjechał do niej w całości,

tor szlakowy należy uważać za zajęty, a na odpowiednie urządzenia należy założyć zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze.

5. Jeżeli pociąg bez sygnału końcowego przejechał obok obsługiwanego semafora wjazdowego lub odstępowego, to nie wolno obsłużyć bloku liniowego lub w inny sposób potwierdzić przyjazdu lub przejazdu tego pociągu, a na odpowiednie urządzenia założyć zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze. O przejeździe pociągu bez sygnału końcowego obok semafora wjazdowego lub odstępowego należy natychmiast powiadomić tylną stację, telefonogramem według wzoru nr 30 z Dodatku II do niniejszych przepisów:

„Zatrzymać pociągi, pociąg nr ..... przyjechał (przejechał) bez sygnału końcowego”.

6. Po stwierdzeniu na stacji, że pociąg nie mający sygnału końcowego przyjechał w całości, dyżurny ruchu tej stacji powinien zawiadomić o tym tylną stację, usunąć zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze, nastawić sygnał "Stój" na semaforach odstępowych i wjazdowym oraz obsłużyć blok liniowy i inne urządzenia w kolejności, jak po przejeździe pociągu.

## § 55. USZKODZENIE SIECI TRAKCYJNEJ

1. W razie zauważenia, że sieć trakcyjna oberwała się lub niebezpiecznie obniżyła się nad torem, należy:
  - 1) opuścić pantografy pociągu zbliżającego się do przeszkody;
  - 2) zatrzymać pociąg przed miejscem uszkodzonym, o ile jest to możliwe;
  - 3) o uszkodzeniu sieci trakcyjnej zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor i zawiadomić właściwego pracownika komórki organizacyjnej zajmującej się utrzymaniem infrastruktury kolejowej;
  - 4) w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu po sąsiednim torze maszynista powinien spowodować zatrzymanie zbliżającego się pociągu w trybie alarmowym.
2. Jeżeli według oceny maszynisty pociągu można bezpiecznie przejechać przez miejsce uszkodzenia sieci, należy:
  - 1) z rozpędem przejechać przez miejsce uszkodzone z opuszczonymi pantografami, o ile jest to możliwe;
  - 2) pozostawić pracownika drużyny manewrowej dla zabezpieczenia miejsca uszkodzenia sieci do czasu przybycia pogotowia. Jeżeli pociąg nie ma obsady manewrowej, należy zażądać przystania pracownika w celu dozoru tego miejsca do czasu przybycia pogotowia sieciowego.
3. Miejsce oberwania się przewodu sieci trakcyjnej należy chronić, aby ludzie nie dotknęli się zerwanego przewodu lub przedmiotów, z którymi styka się ten przewód.
4. Jeżeli zerwany przewód sieci trakcyjnej styka się z taborem, należy przesunąć pociąg tak, aby usunąć to zetknięcie, o ile jest to możliwe.

## § 56. WYPADKI Z LUDŹMI NA TERENIE KOLEJOWYM

1. W razie zaskarżenia lub doznania obrażeń cielesnych przez osobę znajdującą się na obszarze kolejowym, pracownik kolejowy, który to spostrzegł lub dowiedział się o tym, obowiązany jest udzielić pierwszej pomocy lub zapewnić udzielenie tej pomocy przez innego pracownika, a w razie potrzeby wezwać pomoc lekarską.
2. W przypadku najechania człowieka przez pociąg lub pojazd kolejowy znajdujący się w ruchu, pociąg ten lub pojazd należy zatrzymać i zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu najbliższego

posterunku. Dyżurny ruchu obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o wypadku pogotowie ratunkowe oraz najbliższą jednostkę Policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu wypadku czynności śledczych. Dalszy tok postępowania uzależnia się od decyzji organów ścigania.

3. W razie zgonu człowieka należy powiadomić dyżurnego ruchu i po przybyciu na miejsce policji i lekarza, zastosować się do ich wskazań.
4. Po zauważeniu na torze zwłok ludzkich należy:
  - 1) zatrzymać pociąg lub pojazd kolejowy;
  - 2) powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego, który obowiązany jest powiadomić pogotowie ratunkowe i Policję;
  - 3) w miarę możliwości strzec zwłok oraz zabezpieczyć wszelkie ślady znajdujące się w pobliżu miejsca wypadku, do czasu przybycia organów uprawnionych do prowadzenia śledztwa lub dochodzenia.
5. W przypadkach, kiedy są wyraźne oznaki, że dokonano zabójstwa (np. znalezienie na torze zwłok związanych) lub jeżeli na torach, które nie są torami głównymi, oraz na bocznicach kolejowych zaistniał wypadek śmiertelny, a brak jest świadków, którzy mogliby stwierdzić przebieg i przyczynę wypadku, nie należy dokonywać w miejscu znalezienia zwłok żadnych zmian bez zgody organu uprawnionego do prowadzenia śledztwa lub dochodzenia.
6. W przypadku zabicia człowieka przez pociąg należy pociąg ten zatrzymać i o wypadku zgłosić dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego. Decyzję o dalszym postępowaniu podejmują organy uprawnione do prowadzenia śledztwa lub dochodzenia.
7. Każdy przypadek zaśląbnienia, zranienia lub śmierci na obszarze kolejowym PMT LK należy bezzwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu, który ma obowiązek informację tą niezwłocznie przekazać swojemu przełożonemu.

## **ROZDZIAŁ IX**

### **RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH**

#### **§ 57. OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA RUCHU POJAZDÓW POMOCNICZYCH**

1. Pojazdy pomocnicze są to kolejowe pojazdy szynowe, nie należące do taboru kolejowego, których budowa nie pozwala na ich włączenie do składu pociągu.
2. Pod względem ruchowym pojazdy pomocnicze dzielą się na ciężkie pojazdy pomocnicze i na lekkie pojazdy pomocnicze.
3. Do ciężkich pojazdów pomocniczych należą silnikowe pojazdy pomocnicze o masie własnej 750 kg i większej, np. ciężkie drezyny motorowe, ciągniki szynowe, maszyny budowlane.
4. Do lekkich pojazdów pomocniczych należą pojazdy pomocnicze o masie własnej mniejszej niż 750 kg, np. wózki robocze, drezyny z napędem ręcznym, lekkie drezyny motorowe i rowery szynowe.
5. Wszystkie ściany zewnętrzne ciężkich pojazdów pomocniczych przewidzianych do jazdy po sieci kolejowej powinny być oznaczone pasem na pomarańczowym tle:
  - 1) zielonego koloru - ciężkich wózków motorowych;
  - 2) czerwonego koloru - pozostałych ciężkich pojazdów pomocniczych.

6. Jazdą każdego pojazdu pomocniczego powinien kierować upoważniony pracownik, zwany kierowcą pojazdu pomocniczego.
7. Jednostki organizacyjne, które posiadają pojazdy pomocnicze, obowiązane są do należytego wyposażenia ich, przepisowego użytkowania i zabezpieczenia od uruchomienia przez nieupoważnionych. Jednostki te obowiązane są dbać o należyty stan pojazdów pomocniczych.
8. Korzystanie z pojazdu pomocniczego przez osoby nieupoważnione jest zabronione. Jazda pojazdu pomocniczego po torach szlakowych i stacyjnych może się odbywać tylko za pozwoleniem dyżurnego ruchu, wydanym na żądanie upoważnionego pracownika jednostki organizacyjnej dysponującej tym pojazdem.
9. Jazda pojazdu pomocniczego w okresie od zachodu do wschodu słońca według czasu kalendarzowego lub, gdy brak jest odpowiedniej widoczności (np.: mgła, opady atmosferyczne itp.) dozwolona jest tylko w razie konieczności usuwania skutków wypadku, przeszkód, uszkodzenia urządzeń i nawierzchni kolejowej, zagrażających bezpieczeństwu ruchu, przy wykonywaniu robót, dla których opracowano regulamin tymczasowy oraz powrotu do stacji macierzystej.
10. W czasie przerwy w łączności telefonicznej nie należy wyprawiać na szlak pojazdów pomocniczych.
11. Największa dozwolona prędkość jazdy pojazdu pomocniczego nie powinna przekraczać:
  - 1) 60 km/h - pojazdu pomocniczego motorowego, przeznaczonego do przewozu osób;
  - 2) 60 km/h - maszyny budowlanej i ciężkiego wózka motorowego;
  - 3) 40 lub 60 km/h - wózka (ciągnika) motorowego;
  - 4) 20 km/h - drezyny ręcznej;
  - 5) 5 km/h - wózka roboczego ręcznie pchanego,
  - 6) 50% największej dozwolonej prędkości - podczas jazdy motorowych pojazdów pomocniczych na zwrotnicach i przecięciach torów.

Prędkość jazdy pojazdu pomocniczego nie powinna być większa od prędkości obowiązującej na danym szlaku albo nakazanej sygnałami, przepisami lub zarządzeniami. Przy zbliżaniu się pojazdu pomocniczego do przejazdu niestrzeżonego lub do przejazdu strzeżonego, gdy roгатka jest otwarta, do miejsca robót na torze oraz gdy nie ma odpowiedniej widoczności toru i w miejscach przewidzianych, należy dawać sygnał „Baczność” oraz stosować taką prędkość jazdy, aby pojazd pomocniczy mógł być zatrzymany przed przeszkodą do jazdy.
12. Pojazdu pomocniczego nie wolno łączyć z taborem kolejowym. Wyjątkowo w przypadkach konieczności ściągnięcia ze szlaku do najbliższej stacji uszkodzonego ciężkiego pojazdu pomocniczego można pojazd ten z taborem połączyć pod warunkiem zastosowania potrzebnych środków ostrożności i odpowiedniej prędkości jazdy.
13. Pracownicy pchający pojazd pomocniczy nie powinni znajdować się z przodu, lecz tylko z boku lub z tyłu tego pojazdu.
14. Jazda pracowników na wózku nieposiadającym hamulca, jak również na wózku ładownym, nieposiadającym napędu motorowego, jest zabroniona, z wyjątkiem konieczności przewiezienia rannego lub chorego.



## § 58. WYPOSAŻENIE POJAZDÓW POMOCNICZYCH

1. Pojazdy pomocnicze powinny być wyposażone w urządzenia hamulcowe odpowiednio do dozwolonej prędkości jazdy i ich przeznaczenia, oraz dwie plozy hamulcowe.
2. Pojazdy pomocnicze bez napędu motorowego, posiadające łożyska toczne, na szlakach o pochyleniu do 6 ‰ mogą nie mieć hamulca, lecz muszą być zaopatrzone w klin, służący do zabezpieczenia pojazdu pomocniczego przed przesunięciem się w stronę spadku. Klin ten należy przywiązać trwale do wózka, celem uniemożliwienia pozostawienia go na torze.
3. Pojazdy pomocnicze motorowe powinny być wyposażone w urządzenia do podawania sygnałów słuchowych.
4. Na każdym pojeździe pomocniczym powinny być wskazane: numer ewidencyjny, masa własna i ładowność. Ponadto:
  - 1) na każdym pojeździe pomocniczym, motorowym powinna być wskazana największa dozwolona prędkość jazdy, a na pojazdach ciągnących przyczepy - również uciąg w kilogramach;
  - 2) pojazdy pomocnicze, spełniające wymóg oddziaływania na urządzenia srk, powinny być oznaczone literą „E”.
5. Kierowca pojazdu pomocniczego, powinien posiadać:
  - 1) przybory sygnałowe (trąbka, chorągiewka, latarka);
  - 2) zegarek;
  - 3) wykaz ostrzeżeń stałych ważny na szlaku, na którym ma jechać pojazd pomocniczy;
  - 4) w razie potrzeby latarnie do osygnalizowania pojazdu pomocniczego;
  - 5) radiotelefon.
6. Przy lekkim pojeździe pomocniczym powinna znajdować się taka ilość pracowników, aby pojazd ten, w razie potrzeby, mógł być szybko usunięty z toru.
7. Pojazdy pomocnicze należy osygnalizować zgodnie z instrukcją sygnalizacji pociągowej i manewrowej.
- 8.

## § 59. PROWADZENIE RUCHU CIĘŻKICH POJAZDÓW POMOCNICZYCH

1. Ruch ciężkich pojazdów pomocniczych może się odbywać pod warunkiem, że nie wpłynie ujemnie na ruch pociągów.
2. Każde wstawienie ciężkiego pojazdu pomocniczego na tor i jazda po tym torze dozwolone są tylko ze zezwoleniem dyżurnego ruchu.
3. Ruch manewrowy ciężkich pojazdów pomocniczych w obrębie stacji, odbywa się według zasad ustalonych dla jazd manewrowych niepilotowanych pojazdów trakcyjnych w okręgu nastawczym.
4. Wyprawianie ciężkich pojazdów pomocniczych na szlak odbywa się bez rozkładu jazdy, po porozumieniu się z sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym..



5. Ciężkie pojazdy pomocnicze określa się rodzajem pojazdu z dodaniem wyrazu „ciężki/a”, np. „ciężka drezyna” oraz:

- 1) dla jazdy co najmniej między trzema stacjami - poczynając od 11 względnie 12, kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym, zależnie od kierunku jazdy (np. 11, 13, itp.);
- 2) dla jazdy do sąsiedniej stacji lub do określonego miejsca na szlaku albo ze szlaku poczynając od 1 względnie 2, kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym, zależnie od kierunku, w którym dany ciężki pojazd pomocniczy rozpocznie jazdę pierwszy raz na danym szlaku; w razie późniejszej jazdy w kierunku przeciwnym nadanego numeru nie zmienia się, gdy pojazd wraca ze szlaku na stację wyprawienia po tym samym torze;
- 3) dla jazdy z przyczepą(ami) - po numerze dodaje się wyrazy: „z przyczepą” lub „z ..... przyczepami”.

O numerze nadanym ciężkiemu pojazdowi pomocniczemu należy zawiadomić kierowcę tego pojazdu.

6. Ciężki pojazd pomocniczy należy wyprawić z takim wyliczeniem, aby nie zatrzymać i nie opóźnić pociągu.
7. Kierowca ciężkiego pojazdu pomocniczego powinien ściśle przestrzegać uzgodnionych z dyżurnym ruchu czasów jazdy i postoju oraz nie powinien zatrzymywać się na szlaku bez zezwolenia dyżurnego ruchu.
8. Ruch ciężkich pojazdów pomocniczych pomiędzy posterunkami ruchu odbywa się według zasad ustalonych dla pociągów, z uzupełnieniami i odchyleniami ustalonymi w niniejszym paragrafie.
9. Ruch ciężkich pojazdów pomocniczych na szlaku prowadzi się na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów, a urządzenia blokady liniowej obsługuje się dodatkowo, o ile jest to możliwe.
10. Przejazd ciężkiego pojazdu pomocniczego obok semafora wskazującego sygnał „Stój” - może odbyć się również na ręczny sygnał „Rm 1”, podany przez dyżurnego ruchu. Wówczas jazda w okręgu każdego posterunku nastawczego odbywa się na podstawie ręcznego sygnału „Rm 1” lub „Rm 2”.
11. Zezwolenie na wyjazd ciężkiego pojazdu pomocniczego może być udzielone przez dyżurnego za pomocą urządzeń łączności w formie:

„ ..... z toru ..... odjazd”, po podaniu sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym względnie po podaniu przez dyżurnego ruchu ręcznego sygnału „Rm 1” lub „Rm 2”.

12. Kierowca ciężkiego pojazdu pomocniczego, zatrzymanego przed semaforem wjazdowym wskazującym sygnał „Stój”, powinien podać sygnał „Baczność”, a jeżeli nie otrzyma ani zezwolenia na wjazd, ani ręcznego sygnału „Stój”, powinien porozumieć się z dyżurnym ruchu i ustalić warunki dalszej jazdy.
13. W czasie znajdowania się ciężkiego pojazdu pomocniczego na torze głównym na stacji lub na szlaku należy stosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze.
14. W czasie przejazdu ciężkiego pojazdu pomocniczego rogatki powinny być zamknięte.
15. Jeżeli ustalony czas jazdy i postoju na szlaku ciężkiego pojazdu pomocniczego przedłuży się przypuszczalnie więcej niż o 15 minut lub nieprzewidziany postój na szlaku wyniesie więcej niż 15 minut, należy jak najszybciej zawiadomić o tym dyżurnego ruchu.
16. W czasie postoju na torze stacyjnym lub szlakowym, ciężki pojazd pomocniczy należy dozorować obserwując tor, a w razie zbliżania się pociągu lub taboru, należy biec naprzeciw i podawać sygnały „Stój”. W razie konieczności oddalenia się kierowcy pojazdu



pomocniczego celem porozumienia się lub celem osłony, ciężki pojazd pomocniczy powinien być zabezpieczony przed uruchomieniem.

17. Pojazd dwudrogowy, w razie jazdy po torze, obowiązują wszystkie postanowienia odnoszące się do ciężkich pojazdów pomocniczych.
18. Pojazd jadący do miejsca wypadku lub do miejsca robót w razie potrzeby może być wstawiony na tor szlakowy i jechać po nim, po otrzymaniu na to pozwolenia (rozkazu pisemnego „S” przekazanego za pomocą urządzeń łączności) od dyżurnego ruchu. Pozwolenie to dyżurny ruchu może dać, jeżeli:
  - 1) tor szlakowy został zamknięty;
  - 2) w kierunku pojazdu nie jedzie żaden pojazd szynowy niezawiadomiony o miejscu wstawienia i kierunku jazdy pojazdu ;
  - 3) otrzymał od dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego pozwolenie na wstawienie i jazdę pojazdu;
  - 4) kierowca pojazdu został zawiadomiony o sytuacji na torze, po którym ma jechać.

## § 60. PROWADZENIE RUCHU LEKKICH POJAZDÓW POMOCNICZYCH

1. Lekkie pojazdy pomocnicze określa się rodzajem pojazdu, np. „wózek roboczy” oraz:
  - 1) Numerem:
    - a) nieparzystym względnie parzystym, zależnie od kierunku, w którym dany lekki pojazd pomocniczy rozpocznie jazdę pierwszy raz na danym szlaku; w razie późniejszej jazdy w kierunku przeciwnym nadanego numeru nie zmienia się gdy pojazd wraca ze szlaku na stację wyprawienia po tym samym torze
    - b) kolejnym, poczynając od 1 względnie 2, dla lekkich pojazdów pomocniczych, kursujących w ciągu doby;
  - 2) uzupełnieniem –„(liczba pojazdów)..... połączone(ych)” – podając je przed rodzajem i numerem lekkiego pojazdu pomocniczego - jeżeli kilka lekkich pojazdów pomocniczych połączonych jest ze sobą ładunkiem lub w inny sposób, np. „dwa połączone wózki robocze nr 1”.
2. Na jazdę lekkiego pojazdu pomocniczego można zezwolić, jeżeli z przeciwnego kierunku po tym samym torze szlakowym nie będzie jechał żaden pociąg ani ciężki pojazd pomocniczy.
3. Lekkie pojazdy pomocnicze należy zapowiadać telefonicznie tak, jak pociągi na szlakach jednotorowych z ruchem dwukierunkowym. W telefonogramach zapowiadawczych słowo „pociąg” zastępuje się określeniem lekkiego pojazdu pomocniczego według ust. 1. Telefonogramy zapowiadawcze, zawierające żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie oraz oznajmienie odjazdu, po określeniu rodzaju i numeru lekkiego pojazdu pomocniczego, należy uzupełniać słowami: „do stacji .....”, „do kilometra .....”, „do kilometra ..... i z powrotem”, „z kilometra ..... do .....” .
4. Jeżeli lekki pojazd pomocniczy ma zatrzymać się na szlaku i bez usuwania go z toru ma jechać do następnej stacji, należy dodać również słowa „z postojem na kilometrze ..... minut .....”. Dodanie słów „do kilometra .....” oznacza, że po przyjeździe do tego kilometra lekki pojazd pomocniczy ma być usunięty z toru, natomiast dodanie słów „do kilometra ..... i z powrotem” oznacza, że po przyjeździe do tego kilometra lekki pojazd pomocniczy bez usuwania go z toru ma powrócić do stacji wyprawienia.
5. Dla jazdy lekkich pojazdów pomocniczych nie obsługuje się semaforów ani blokady liniowej. Drogę przebiegu przygotowuje się jak dla pociągów przyjmowanych i wyprawianych przy

semaforze wskazującym sygnał „Stój”. Wyjazd lekkiego pojazdu pomocniczego na szlak odbywa się na sygnał zastępczy „Sz” lub sygnał Rm 1 („Do mnie”), Rm 2 („Ode mnie”) podany przez dyżurnego ruchu lub polecenie dyżurnego ruchu przekazane za pomocą urządzeń łączności albo ustnie w formie:

- „..... do ..... odjazd”.
6. Wjazd lekkiego pojazdu pomocniczego na posterunek zapowiadawczy odbywa się na sygnał zastępczy „Sz” lub polecenie dyżurnego ruchu przekazane za pomocą urządzeń łączności albo na ręczny sygnał Rm1 („Do mnie”), dany przez dyżurnego ruchu. Jeżeli nie dano zezwolenia na wjazd, lekki pojazd pomocniczy powinien zatrzymać się przed semaforem wjazdowym posterunku zapowiadawczego, kierowca tego pojazdu powinien podać sygnał „Baczność”, a jeżeli nie otrzyma ani pozwolenia na wjazd ani ręcznego sygnału „Stój”, powinien porozumieć się z dyżurnym ruchu. W razie braku takich możliwości porozumienia, należy ostrożnie jechać do wskaźnika oznaczającego granicę przetaczania (W5), a gdy go nie ma - do pierwszej zwrotnicy od strony szlaku. W razie potrzeby porozumienia się kierowca lekkiego pojazdu pomocniczego może podejść do najbliższego posterunku nastawczego. Przejazd lekkiego pojazdu pomocniczego przez posterunek zapowiadawczy bez zatrzymania jest niedozwolony.
  7. W czasie jazdy i postoju lekkiego pojazdu pomocniczego należy obserwować tor i w razie zauważenia, że zbliża się pociąg po torze, na którym znajduje się lekki pojazd pomocniczy, należy pojazd ten natychmiast usunąć z toru. Jeżeli jest to niemożliwe, należy biec naprzeciw pociągowi i podawać sygnały „Stój”. Jeżeli lekki pojazd pomocniczy jest załadowany lub tak ciężki, że szybkie usunięcie go z toru byłoby trudne, to w odległości drogi hamowania przed i za tym pojazdem powinien znajdować się pracownik z przyborami sygnałowymi (chorągiewką względnie latarką i trąbką), który powinien zatrzymać pociąg, gdyby się zbliżał.
  8. Czas zwolnienia szlaku podany w pozwoleniu powinien być bezwarunkowo dotrzymany. W razie opóźnienia należy przed upływem ustalonego czasu zawiadomić o tym dyżurnego ruchu, a jeżeli nie jest to możliwe należy pojazd usunąć z toru; jeżeli zaś szybkie usunięcie pojazdu jest niemożliwe, należy osłaniać ten pojazd pomocniczy w sposób przewidziany w „Instrukcji sygnalizacji kolejowej Le-1”.
  9. O usunięciu lekkiego pojazdu pomocniczego z toru szlakowego powinien kierowca tego pojazdu zgłosić dyżurnemu ruchu tego posterunku zapowiadawczego, który udzielił pozwolenia na tę jazdę.
  10. Każde usunięcie z toru lekkiego pojazdu pomocniczego unieważnia otrzymane zezwolenie na jazdę, a każde ponowne wstawienie go na tor szlakowy wymaga osobnego zezwolenia dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego tylnego w stosunku do zamierzonej jazdy.
  11. Lekki pojazd pomocniczy usuwa się na zewnętrzną stronę toru z zachowaniem skrajni. W czasie robót narzędzia i ładunki nie powinny znajdować się w skrajni sąsiedniego toru.
  12. Dyżurny ruchu może zezwolić na wstawienie lekkiego pojazdu pomocniczego na szlaku, gdy na torze szlakowym, po którym pojedzie pojazd, nie ma żadnego pociągu, który mógłby najechać na pojazd lub zderzyć się z nim.
  13. Na posterunkach ruchu, w miejscach przewidzianych należy wywiesić tyle tabliczek ostrzegawczych, ile takich pojazdów pomocniczych znajduje się na danym torze szlakowym.
  14. W razie rozłączenia na szlaku wózków połączonych, każdy z wózków należy zahamować lub podklinować oraz dozorować.
  15. Pociąg może być wyprawiony za lekkim pojazdem pomocniczym dopiero po zwolnieniu toru szlakowego przez ten pojazd pomocniczy. Jeżeli jednak po upływie czasu uzgodnionego z kierowcą lekkiego pojazdu pomocniczego nie otrzymano od sąsiedniego posterunku



zapowiadawczego potwierdzenia przyjazdu tego pojazdu, ani nie otrzymano zgłoszenia o usunięciu go z toru szlakowego i nie można porozumieć się z kierowcą pojazdu, co do zwolnienia szlaku, pociąg może być wyprawiony na ten tor szlakowy pod warunkiem, że drużyna tego pociągu została powiadomiona rozkazem pisemnym „S” o znajdowaniu się lekkiego pojazdu pomocniczego na szlaku i o konieczności zachowania szczególnej ostrożności jazdy. Pociąg ten powinien jechać z taką prędkością, zwłaszcza na mostach, wiaduktach, wysokich nasypach, tunelach i w miejscach, w których widoczność toru jest ograniczona, aby mógł się zatrzymać przed przeszkodą. Następne pociągi jadą z normalną prędkością.

## DODATKI DO INSTRUKCJI

DODATEK I  
TABLICA HAMOWANIA POCIĄGÓW

## Procenty wymaganej masy hamującej

- I – Hamulce zespolone szybko działające,  
II – Hamulce zespolone wolno działające.

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Przy prędkości w kilometrach na godzinę									
		15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
		Procent wymaganej masy hamującej wynosi:									
0	I	6	6	6	8	11	16	21	28	36	46
	II	6	6	6	8	12	18	26	35	47	61
1	I	6	6	6	9	12	17	23	29	37	47
	II	6	6	6	9	12	19	27	37	49	63
2	I	6	6	7	10	13	18	24	31	39	48
	II	6	6	7	10	15	21	29	38	51	66
3	I	6	6	8	11	14	19	25	32	40	50
	II	6	6	8	11	16	22	30	40	52	68
4	I	6	6	9	12	16	20	26	33	42	51
	II	6	6	9	12	17	24	32	42	54	70
5	I	6	7	10	13	17	22	28	35	43	53
	II	6	7	10	14	18	25	33	43	56	72
6	I	7	8	11	14	18	23	29	36	45	55
	II	7	8	11	15	20	26	34	45	58	74
7	I	8	9	12	15	19	24	30	37	46	56
	II	7	9	12	16	21	28	36	47	60	76
8	I	9	10	13	16	20	25	32	39	48	58
	II	8	10	13	17	22	29	38	48	62	78
10	I	11	13	15	19	23	28	34	42	51	61
	II	10	12	15	19	25	32	41	52	65	82
12	I	13	15	17	21	25	30	37	45	54	64
	II	12	14	18	22	28	35	44	55	69	87
14	I	15	17	20	23	28	33	40	48	57	67
	II	14	17	20	24	30	38	47	59	73	91
16	I	17	19	22	25	30	36	43	51	60	71
	II	17	19	22	27	33	41	50	62	77	96
18	I	19	21	24	28	33	38	46	54	63	74
	II	19	21	25	30	36	44	54	66	81	100
20	I	21	23	26	30	35	41	48	57	66	77
	II	21	23	27	32	39	47	57	70	85	-

## DODATEK II

<b>Wzory telefonogramów zapowiadawczych</b>	
Wzór nr	Tekst telefonogramu
<b>1a</b>	Czy droga dla pociągu nr ..... jest wolna?
<b>1b</b>	Czy droga dla pociągu nr ..... i nr ..... jest wolna?
<b>2a</b>	Pociąg nr ..... przyjechał o godz. .... Czy droga dla pociągu nr ..... jest wolna?
<b>2b</b>	Pociąg nr ..... przyjechał o godz. .... Czy droga dla pociągu nr ..... i nr ..... jest wolna?
<b>3a</b>	Dla pociągu nr ..... droga jest wolna.
<b>3b</b>	Dla pociągów nr ..... i nr ..... droga jest wolna.
<b>4a</b>	Stój pociąg nr ..... .
<b>4b</b>	Stój pociągi nr ..... i nr ..... .
<b>5a</b>	Teraz dla pociągu nr ..... droga jest wolna.
<b>5b</b>	Teraz dla pociągów nr ..... i nr ..... droga jest wolna.
<b>6</b>	Zatrzymać pociąg nr..... .
<b>7</b>	Pociąg nr jest zatrzymany.
<b>8</b>	Nie wyprawiać pociągów od godz. .... aż do odwołania
<b>9</b>	Wstrzymanie wyprawiania pociągów odwołuję o godz. .... .
<b>10</b>	Pociąg nr .... odjechał (odjedzie) o godz. .... .
<b>11</b>	Pociąg nr ..... Przyjechał o godz. .... .
<b>12</b>	O godz. .... wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze szlakowym od ...(nazwa posterunku)... do ...(nazwa posterunku).... z powodu ..... .
<b>13</b>	O godz. .... odołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze szlakowym od ...(nazwa posterunku)... do ...(nazwa posterunku)....
<b>14</b>	Czy droga dla manewrów z .....(nazwa posterunku)... na tor szlakowy w kierunku .....(nazwa posterunku)...na minut ..... jest wolna?
<b>15</b>	Dla manewrów z .....(nazwa posterunku)... na tor szlakowy w kierunku .....(nazwa posterunku)...na minut ..... jest wolna.
<b>16</b>	Manewry z .....(nazwa posterunku).... na tor szlakowy w kierunku ....(nazwa posterunku) ... są ukończone i tor ten jest wolny.

<b>17</b>	Tor szlakowy od ....(nazwa posterunku) ... do ...(nazwa posterunku)... (lub po przejeździe pociągu nr .....) zamknięty z powodu (celem) .....
<b>18</b>	Tor szlakowy od ....(nazwa posterunku) ... do ...(nazwa posterunku)... otwarty o godz. ....
<b>19</b>	Posterunek ..... zamknięty o godz. ....
<b>20</b>	Posterunek ..... otwarty o godz. ....
<b>21</b>	.....(rodzaj i nr pojazdu pomocniczego)..... Na kilometrze ..... toru szlakowego od ..... do..... został usunięty o godz.



DODATEK III  
DOKUMENTACJA TECHNICZNO – RUCHOWA PROWADZONA NA POSTERUNKACH  
RUCHU

1. Dziennik ruchu posterunku zapowiadawczego

**PMT LINIE KOLEJOWE**

Stacja.....

Szlak.....

I

Szlak.....

**DZIENNIK RUCHU**

**POSTERUNKU ZAPOWIADAWCZEGO**

Rozpoczęty dnia.....

Zakończony dnia.....

.....  
(liczba stron ponumerowanych)

.....  
(stówni/w)

.....  
(podpis kierownika)



# Strona wewnętrzna Dziennika ruchu

Szlak/odstęp z i do:.....

Nr pociągu		Tor stacyjny	Droga wolna		Pociąg odjechał		Pociąg przyjechał		Podpis dyżurnego ruchu		Uwagi	O jeździe pociągu zawiadomiono dróżników przejazdowych
nieparzysty	parzysty		g.	m.	g.	m.	g.	m.	g.	m.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10			

*[Handwritten mark]*

## 2. Dziennik telefoniczny – strona tytułowa

PMT LINIE KOLEJOWE

...../20.....

**DZIENNIK  
TELEFONICZNY**

Stacja.....

Posterunek.....

Zacząty dnia.....

Zakończony dnia.....

Nr telefonu.....

Dziennik ten zawiera stron ponumerowanych .....

.....

*(słownie)*.....  
*(podpis kierownika)*

## Strona wewnętrzna Dziennika telefonicznego

Nr kol.	data	Adres i treść rozmowy lub telefonogramu	Czas zakończenia rozmowy lub nadawania telefonogramu		Nadał
			godz.	min.	Odebrał

## 3. Książka ostrzeżeń doraźnych

**PMT LINIE KOLEJOWE**

posterunek .....

**KSIĄŻKA OSTRZEŻEŃ DORAŻNYCH**Na szlaku / odcinku .....  
dla pociągów .....

Zaczęta dnia ..... 20 ... r.

Zakończona dnia ..... 20... r.

Liczba stron ponumerowanych:

.....  
(słownie).....  
(podpis kierownika)

strona lewa książki ostrzeżeń doraźnych:

Wprowadzenie ostrzeżenia								
L.p.	Ostrzeżenie obowiązuje		Miejsce (stacja, szlak od km do km)	Zmniejszenie szybkości jazdy			z powodu	Inne ostrze- żenia
	od	do		po torze nr	w kierunku			
	data godz. min.	data godz. min.			nieparz. km/h	parzyst. km/h		

strona prawa książki ostrzeżeń doraźnych:

Wprowadzenie ostrzeżenia			Odwołanie ostrzeżenia			
Podstawa (kto żądał, numer i data żądania)	Do książki ostrzeżeń wpisał		Ostrzeżenie ważne do odwołania przestaje obowiązywać od (data, godz. min.)	Kto odwołał ostrzeżenie, numer i data odwołania	Do książki ostrzeżeń wpisał	
	data godz. min.	podpis			data godz. min.	podpis
10	11	12	13	14	15	16

#### 4. Kontrolka zajęcia torów wjazdowych

---

##### PMT LINIE KOLEJOWE

Nastawnia .....

## KONTROLKA ZAJĘCIA TORÓW WJAZDOWYCH

Zaczęta dnia ..... 20 .... r.

Zakończona dnia ..... 20 .... r.

Liczba stron ponumerowanych

.....  
(słownie)

.....  
(podpis kierownika)

Wzrost i rozwój fizyczny

Wzrost i rozwój fizyczny



Strona wewnątrzna kontrolki zajęcia torów wjazdowych

Nr toru	Stan zajęcia toru w chwili objęcia dyżuru	Zmiany w czasie zajęcia toru w czasie dyżuru							
1	2	3							



**DODATEK IV  
WZORY ROZKAZÓW PISEMNYCH**

**1. Rozkaz pisemny „O”**

<b>ROZKAZ PISEMNY „O”</b> nr .....					
dla pociągu nr ..... dnia ..... 20..... r.					
1. 1) zmniejszyć prędkość jazdy i zachować ostrożność 2) jechać ostrożnie (skrót j.o.)					
Na posterunku, na szlaku	od	do	1) prędkość najwyżej km/h	2) jechać ostrożnie	z powodu
	kilometra				
<b>2. Inne :</b>					
stacja	posterunek		godzina	minut	
dyżurny ruchu			z polecenia dyżurnego ruchu		
Rozkaz otrzymałem:	kierownik pociągu		maszynista		
* 000001					

## 2. Rozkaz pisemny „S”

<b>ROZKAZ PISEMNY „S” nr .....</b>			
dla pociągu / manewru nr .....		dnia ..... 20..... r.	
<b>1.</b>	<b>zezwalam</b> po otrzymaniu <u>sygnału „Nakaz jazdy”</u> <b>tylko tego rozkazu pisemnego</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora  wjazdowego .....</li> <li>drogowskazowego .....</li> <li>(odnoszącego się do wyjazdu pociągu)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wyjechać z toru nr ..... nie posiadającego semafora  wjazdowego</li> </ul>		
<b>2.</b>	<b>zezwalam</b> przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora : - wjazdowego .....		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- drogowskazowego .....</li> <li>(odnoszącego się do wjazdu pociągu)</li> <li>- odstępowego .....</li> <li>- wjechać z zamkniętego toru nr .....</li> <li>nie posiadającego semafora wjazdowego</li> </ul>		
<b>3.</b>	Inne:		
stacja	posterunek	godz.	min.
dyżurny ruchu		z polecenia dyżurnego ruchu	
Rozkaz otrzymałem	kierownik pociągu	maszynista	
Dotyczące działki obramować, a niepotrzebną w nich treść skreślić			
* 000001			

