

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 (tekst jednolity Dz.U. z 2025 r. poz. 1234 z późn.zm.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego

Opracowała:

Katarzyna Szczotka

WICEPREZES ZARZĄDU

Patryk Hałaczkiwicz

PREZES ZARZĄDU

Renata Krok

(data, pieczęć i podpis zarządcy infrastruktury

kolejowej zgodnie z KRS bądź wpisem do
ewidencji działalności gospodarczej)

Owczary, 2025 r.

Zarządzenie nr PD/ 2 /2026
Prezesa Zarządu PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.
z dnia 14 stycznia 2025 r.

W sprawie przyjęcia i stosowania Instrukcji prowadzenia ruchu pociągów Lr-1.

§ 1.

Wprowadza się do stosowania dokument pn. „Instrukcja prowadzenia ruchu pociągów Lr-1” zwana dalej Instrukcją w brzmieniu zawartym w załączniku do niniejszego Zarządzenia.

§ 2.

1. Stosowanie Instrukcji prowadzenia ruchu pociągów Lr-1, , powierza się pracownikom zatrudnionym na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.
2. Za zapoznanie pracowników z Instrukcją odpowiedzialni są: Kierownik Działu Ruchu, Kierownik Działu Infrastruktury Torowej i Kierownik Działu Automatyki.
3. Nadzór nad właściwym wykonywaniem oraz aktualizacją Instrukcji prowadzenia ruchu pociągów Lr-1. powierza się Kierownikowi Działu Ruchu.

§ 3.

Traci moc Instrukcja prowadzenia ruchu pociągów Lr-1 zatwierdzona przez Prezesa Zarządu na podstawie §1 pkt 1 uchwały Zarządu nr 22/III/2017 z dnia 25 maja 2017 r. w sprawie regulacji wewnętrznych w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

§ 4.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

PREZES ZARZĄDU

Renata Krok

Otrzymują:

DF, DB, DE, DT, DS, ER, EU, EA

Spis treści

INSTRUKCJA PROWADZENIA RUCHU POCIĄGÓW Lr-1

ROZDZIAŁ 1. POSTANOWIENIA OGÓLNE	5
§ 1 Podstawa, zakres i obowiązywanie instrukcji	5
§ 2 Podział infrastruktury kolejowej.....	5
§ 3 Posterunki techniczne	7
§ 4 Budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego.....	8
§ 5 Ogólne obowiązki pracowników związanych z prowadzeniem ruchu.....	10
§ 6 Pojazdy kolejowe.....	12
§ 7 Określenie i podział pociągów.....	13
§ 8 Rozkład jazdy pociągów	13
ROZDZIAŁ II. PRZYGOTOWANIE POCIĄGÓW DO JAZDY	14
§ 9 Przygotowanie i zgłoszenie pociągu do jazdy	14
§ 10 Znajomość linii kolejowych przez drużynę pociągową.....	15
§ 11 Długość i masa pociągu.....	16
§ 12 Hamowanie pociągów	16
§ 13 Rzeczywista masa hamująca.....	17
§ 14 Wymagana masa hamująca	18
§ 15 Postępowanie w przypadku braku rzeczywistej masy hamującej.....	19
§ 16 Oględziny techniczne i próba hamulców	19
§ 17 Obsada i wyposażenie pociągu.....	21
§ 18 Dokumenty pociągu.....	23
ROZDZIAŁ III. PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW	24
§ 19 Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów	24
§ 20 Prowadzenie ruchu pociągów na podstawie zapowiadania za pomocą urządzeń łączności telefonicznej i radiotelefonicznej.....	26
§ 21 Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z półsamoczynną blokadą liniową.....	29
§ 22 Prowadzenie ruchu pojazdów trakcyjnych luzem.....	31
§ 23 Jazda na widoczność.....	32
§ 24 Prowadzenie ruchu pojazdów gospodarczych i roboczych.....	32
§ 25 Prowadzenie ruchu pociągów ratunkowych.....	33
§ 26 Prowadzenie dokumentacji techniczno-ruchowej.....	34
ROZDZIAŁ IV. PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW	37
§ 27 Wyznaczanie torów na stacji dla wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pociągów.....	37
§ 28 Przygotowanie drogi przebiegu pociągu.....	38
§ 29 Zezwolenie na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu.....	40
§ 30 Obserwacja przejeżdżającego pociągu.....	41
§ 31 Nadawanie sygnału „Stój” na semaforze i rozwiązanie drogi przebiegu.....	42
§ 32 Nieprawidłowości przy podawaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora.....	42
§ 33 Stosowanie środków pomocniczych zabezpieczających lub ostrzegających.....	44
§ 34 Regulowanie ruchu pociągów.....	47
§ 35 Postępowanie w razie otwarcia lub zamknięcia posterunku ruchu.....	47
ROZDZIAŁ V. ZAMKNIĘCIA TORÓW.	49
§ 36 Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego.....	49
§ 37 Prowadzenie ruchu po torze zamkniętym.....	50
§ 38 Zamknięcie toru stacyjnego.....	52
ROZDZIAŁ VI POWIADAMIANIE DRUŻYN POCIĄGOWYCH I MANEWROWYCH.....	53
§ 39 Rozkazy pisemne.....	53
§ 40 Ostrzeżenia.....	56
ROZDZIAŁ VII JAZDA POCIĄGÓW.....	58
§ 41 Zezwolenie na jazdę pociągu	58
§ 42 Podawanie sygnałów przez drużynę pociągową przed odjazdem pociągu.....	59
§ 43 Prędkość jazdy pociągów.....	59
§ 44 Postępowanie drużyny pociągowej w czasie jazdy pociągu.....	61
§ 45 Postępowanie przy pociągu popychanym.....	65
§ 46 Postępowanie przy pociągu pchanym.....	66
§ 47 Prowadzenie pociągów z jednoosobową obsadą pojazdów trakcyjnych bez drużyny konduktorskiej/manewrowej.....	67

§ 48 Jazda w kabinie maszynisty.....	68
ROZDZIAŁ VIII ZASADY POSTĘPOWANIA W RAZIE WYSTĄPIENIA ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU KOLEJOWEGO.....	68
§ 49 Ogólne zasady postępowania w razie wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.....	68
§ 50 Cofanie, dzielenie i zabieranie częściami składu pociągu ze szlaku	70
§ 51 Rozerwanie pociągu na szlaku i zbiegnięcie wagonów.....	71
§ 52 Pożar w pociągu	72
§ 53 Prowadzenie ruchu pociągów w czasie trudnych warunków atmosferycznych.....	73
§ 54 Pęknięcie szyny lub deformacja toru	73
§ 55 Uszkodzenie wagonu w pociągu.....	74
§ 56 Niewłaściwe osygnalizowanie pociągu.....	75
§ 57 Uszkodzenie sieci trakcyjnej.....	76
§ 58 Wypadki z ludźmi na terenie kolejowym, zaślabnięcia, zranienia i śmierć osób.....	77
ROZDZIAŁ IX RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH	78
§ 59 Ogólne zasady prowadzenia ruchu pojazdów pomocniczych.....	78
§ 60 Wyposażenie pojazdów pomocniczych	79
§ 61 Prowadzenie ruchu pojazdów pomocniczych.....	79
§ 62 Postępowanie z pojazdami pomocniczymi z przyczepami.....	81
Dodatki do instrukcji	83
Dodatek I	84
TABLICE HAMOWANIA POCIĄGÓW	
Dodatek II	91
W Y K A Z WZORÓW TELEFONOGRAMÓW ZAPOWIADAWCZYCH	
Dodatek III	92
DOKUMENTACJA TECHNICZNO – RUCHOWA PROWADZONA NA POSTERUNKACH RUCHU	
Dodatek IV	101
WZORY ROZKAZÓW PISEMNYCH	
Tabela zmian	103

ROZDZIAŁ I

Postanowienia ogólne

§ 1

Podstawa, zakres i obowiązywanie instrukcji

1. Niniejszą „Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów Lr-1”, zwaną dalej instrukcją Lr-1” opracowano na podstawie przepisów:

- Ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jedn. Dz.U. z 2025 r. poz. 1234 z późn.zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2025 r. poz. 100 z późn.zm.);
- Rozporządzenie 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).
- Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2019/773 w sprawie technicznej interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2012/757/UE z późniejszymi zmianami ((UE) 2020/778 z dnia 15.05.2020 r, 2021/2238 z dnia 16.12.2021 r, 2023/1693 z dnia 08.09.2023 r.).

2. Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów określa zasady i sposoby bezpiecznego, ciągłego i sprawnego prowadzenia ruchu pociągów na liniach i bocznicach 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 – Lr-7”. Dokument ten zawiera szczegółowe postanowienia wynikające z warunków miejscowych, urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz wymagań instrukcji stanowiących kolejowe regulacje wewnętrzne PMT LK .

5. Postanowienia niniejszej instrukcji obowiązują pracowników PMT LK i pracowników innych podmiotów gospodarczych korzystających z infrastruktury zarządzanej przez PMT LK – odpowiednio do rodzaju i zakresu wykonywanych czynności opisanych w tej instrukcji.

6. Językiem operacyjnym stosowanym w ruchu kolejowym na infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez PMT Linie Kolejowe sp. z o.o. jest język polski.

§ 2

Podział infrastruktury kolejowej

1. Sieć kolejowa składa się z linii kolejowych, których punkty początkowe i końcowe ustala zarządca infrastruktury.

2. **Linia kolejowa** jest to droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajętymi pod nie gruntami. Punkty początkowe i końcowe linii kolejowych ustala PMT LK.

3. Linie kolejowe dzielą się na:

- 1) **odcinki** - stanowiące część linii kolejowej między sąsiednimi stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową;
- 2) **szlaki** - to części linii kolejowej między:
 - a) dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi,

- b) ostatnim posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.
- 3) **odstępy** - stanowiące część toru szlakowego między:
- a) posterunkiem zapowiadawczym a najbliższym posterunkiem odstępowym, bocznicy lub semaforem odstępowym blokady samoczynnej,
 - b) dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi lub bocznicy,
 - c) posterunkiem odstępowym i bocznicy,
 - d) dwoma kolejnymi semaforami blokady samoczynnej dla tego samego kierunku jazdy przy danym torze.
4. 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.
5. **Posterunek następczy** służy do regulacji następstwa jazdy pociągów w ten sposób, że pozwala na przejazd lub odjazd pociągu tylko wówczas, gdy tor przyległego odstępu lub szlaku do tego posterunku jest wolny. Posterunki następcze dzielą się na:
- 1) **posterunki zapowiadawcze**, których zadaniem jest umożliwienie zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy do niego przyległy; do posterunków tych zalicza się:
- a) stacje, które są posterunkami zapowiadawczymi, w obrębie których, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się przynajmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład, przy czym:
 - stację, na której łączą się szlaki z trzech lub więcej kierunków, nazywa się **stacją węzłową**,
 - stację, na której dokonywane jest tylko krzyżowanie i wyprzedzanie pociągów, nazywa się **mijanką**.
- Posterunek zapowiadawczy jest to posterunek mający możliwość zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy przyległy do tego posterunku.
- Do posterunków zapowiadawczych należą stacje i posterunki odgałęźne.
- b) **posterunki odgałęźne**, które urządza się 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 bocznice**, które urządza się na szlaku przy odgałęzieniu bocznicy, który bierze udział w prowadzeniu ruchu wszystkich pociągów kursujących na przyległych odstępach, jak posterunek odstępowy, i pociągów obsługujących bocznice, jak posterunek zapowiadawczy. Jeżeli posterunek bocznicowy urządza się tylko dla umożliwienia wjazdu i wyjazdu pociągu obsługującego bocznice i nie wyposaża się go w semafor, jest to posterunek pomocniczy; posterunek ten bierze udział w zapowiadaniu tylko pociągów obsługujących bocznice;
- 3) **posterunki odstępowe**, których zadaniem jest wyłącznie regulacja następstwa pociągów, przez wydanie zezwolenia na ich przejazd tylko wówczas, gdy przyległy odstęp jest wolny; na szlakach wyposażonych w samoczynną blokadę liniową funkcje posterunków odstępowych spełniają samoczynne semafony odstępowe blokady.
6. **Stacja** jest to posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się co najmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać skład lub kierunek jazdy. Duże stacje mogą być podzielone na okręgi.
- Stacja, na której układ torów umożliwia jedynie krzyżowanie i wyprzedzanie pociągów, nazywa się mijanką.
7. Pod względem ruchu pociągów rozróżnia się stacje:
- 1) **krańcowe** tj. początkowe i końcowe dla danej relacji pociągu,
 - 2) **pośrednie**, które znajdują się między stacjami krańcowymi.
8. Granicę pomiędzy szlakiem a posterunkiem zapowiadawczym stanowi:
- 1) na liniach jednotorowych - semafor wjazdowy tego posterunku;

- 2) na liniach dwutorowych - miejsce znajdowania się semafora wjazdowego i linia prostopadła do osi torów, w miejscu ustawienia tego semafora, z wyjątkiem przypadków, w których granica między poszczególnymi torami szlakowymi a posterunkiem zapowiadawczym jest różna, to jest gdy:
- a) tory szlakowe oddalone są od siebie tak, że nie można określić linii prostopadłej do osi torów, w miejscu ustawienia semafora wjazdowego, wówczas granicą między tym torem szlakowym, przy którym nie ma semafora wjazdowego, a posterunkiem zapowiadawczym jest miejsce znajdujące się przy tym torze od strony szlaku w odległości 100 m przed najbliższym rozjazdem lub skrzyżowaniem,
 - b) w torze najbliższy rozjazd lub skrzyżowanie znajduje się bliżej szlaku niż rozjazd lub skrzyżowanie w sąsiednim torze osłaniany semaforem wjazdowym, wówczas granicą między tym torem szlakowym, przy którym nie ma semafora wjazdowego, a posterunkiem zapowiadawczym jest miejsce znajdujące się przy tym torze od strony szlaku w odległości 100 m przed najbliższym rozjazdem lub skrzyżowaniem,
 - c) przy torze znajduje się odnoszące się do tego toru urządzenie sygnałowe, za pomocą którego podaje się zezwolenie na wjazd pociągu, wówczas granicą między tym torem szlakowym a torem posterunku zapowiadawczego jest miejsce usytuowania tego urządzenia.

9. Na infrastrukturze zarządzanej przez PMT LK występują również bocznice kolejowe oraz przystanek osobowy.

10. Przystanek osobowy to miejsce na szlaku, urządzone do wsiadania i wysiadania podróżnych, w którym rozkładowo zatrzymują się pociągi pasażerskie.

11. Bocznicą kolejową to wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.

§ 3

Posterunki techniczne

1. Posterunek techniczny przeznaczony jest do wykonywania, organizowania i nadzorowania czynności związanych z ruchem kolejowym.

2. Posterunek nastawczy przeznaczony jest do wykonywania czynności związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu przy czym:

- 1) posterunek nastawczy wyposażony w urządzenia nastawcze z funkcją zależności sygnałów na sygnalizatorach od położenia zwrotnic oraz urządzenia blokowe i łączności – jest **nastawnią**,
- 2) posterunek, którego urządzenia nie mają funkcji, o której mowa w pkt 1 – jest posterunkiem **zwrotniczowskim (zwrotniczego)**.

3. Pod względem funkcji ruchowej rozróżnia się **nastawnie dysponujące i wykonawcze**.

4. Obszar stacji lub innego posterunku ruchu, na którym urządzenia sterowania ruchem kolejowym obsługiwane są z jednego miejscowego stanowiska operatorskiego (MSO) lub z jednej nastawnicy, nazywa się okręgiem nastawczym. Granice okręgu nastawczego określone są w regulaminie technicznym posterunku.

5. Nastawnia dysponująca jest to posterunek nastawczy, wyposażony w urządzenia dysponowania semaforami w obrębie całej stacji lub w przydzielonym okręgu.

6. Jeżeli nastawnia dysponująca wyposażona jest w urządzenia zdalnego sterowania ruchem, a jej urządzenia umożliwiają obsługę urządzeń nastawczych i podawanie sygnałów na semaforach posterunków jej podporządkowanych, nazywana jest nastawnią zdalnego sterowania. Posterunki jej podległe nazywamy posterunkami zdalnie sterowanymi. Wzajemne usytuowanie w terenie tych posterunków może tworzyć układ liniowy (odcinek), obszarowy lub mieszany. Nastawnia położona na odcinku zdalnie sterowanym posiadająca możliwość miejscowej obsługi urządzeń nazywa się nastawnią miejscową.

7. **Nastawnia wykonawcza** jest to posterunek nastawczy, na którym obsługuje się urządzenia nastawcze i blokowe we własnym okręgu nastawczym z możliwością nastawiania sygnałów na semaforach na polecenie dyżurnego ruchu za pomocą urządzeń lub środków łączności.

8. Dla każdego posterunku ruchu i odcinka zdalnego prowadzenia ruchu zarządca infrastruktury sporządza regulaminy techniczne według szczegółowych zasad określonych w przepisach wewnętrznych.

9. W regulaminie technicznym zamieszcza się szczegółowe postanowienia dostosowujące ogólnie obowiązujące przepisy do warunków miejscowych, w zakresie czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów i manewrów oraz obsługą punktów ekspedycyjnych i bocznic kolejowych.

10. Dla każdej bocznic kolejowej użytkownik bocznic sporządza regulamin pracy bocznic kolejowej, który podlega uzgodnieniu w zakresie techniczno-ruchowym z zarządcą infrastruktury, z którego torami bocznic jest połączona.

11. W regulaminie pracy bocznic kolejowej zamieszcza się szczegółowe postanowienia dostosowujące ogólnie obowiązujące przepisy do warunków miejscowych, w zakresie czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów i manewrów oraz obsługą punktów ładunkowych na bocznic.

§ 4

Budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego

1. Każdy posterunek ruchu posiada swoją nazwę, której napis powinien być umieszczony na miejscu widocznym z pociągu.

2. Posterunki ruchu wyposażone są w budowle i urządzenia niezbędne do prowadzenia ruchu pociągów i wykonywania pracy manewrowej w sposób bezpieczny, zapewniający regularność i sprawność ruchu kolejowego. Do tych budowli i urządzeń zalicza się: tory i rozjazdy, urządzenia sterowania ruchem kolejowym i łączności, urządzenia do hamowania staczanych odpręgów na górkach rozrządowych, urządzenia ułatwiające wykonywanie czynności ładunkowych, wsiadanie i wysiadanie podróżnych, urządzenia informacji świetlnej i dźwiękowej, oświetlenie itp.

3. Urządzenia na posterunkach ruchu są obsługiwane przez uprawnionych i wyznaczonych pracowników lub działają samoczynnie.

4. Na stacjach tory kolejowe dzielą się na tory:

1) **tory główne** – przystosowane dojazd pociągów. Dzielą się one na tory główne zasadnicze i tory główne dodatkowe. Tory główne będące przedłużeniem torów szlakowych nazywają się torami głównymi zasadniczymi, natomiast pozostałe tory główne torami głównymi dodatkowymi;

2) **tory specjalnego przeznaczenia** – są to tory dojazdowe do bocznic, żeberka ochronne, tory komunikacyjne, wyciągowe, bocznicowe;

3) **tory boczne** – to inne tory na stacjach, służące do rozrządu, za i wyładunku, postoju pojazdów kolejowych, dla potrzeb pojazdów trakcyjnych, itp. których przeznaczenie określone jest w regulaminie technicznym posterunku.

Grupy torów przeznaczone wyłącznie do wjazdu lub wyjazdu pociągów nazywają się grupami przyjazdowymi lub grupami odjazdowymi, do wjazdu i wyjazdu pociągów grupami przyjazdowo-odjazdowymi, a wyłącznie do rozrządzania pociągów – grupami kierunkowymi.

5. Tory na stacjach i szlakach określa się według następujących zasad:

- 1) tory szlakowe i stacyjne – liczbami, które w mowie wyraża się:
 - a) odnośnie torów szlakowych – liczebnikami głównymi (jeden, dwa itd.),
 - b) odnośnie torów stacyjnych – liczebnikami porządkowymi (pierwszy, drugi itd.),
- 2) na szlaku dwutorowym tor prawy, patrząc od początku linii ku jej końcowi, jest torem nr 1 (jeden), a tor lewy – torem nr 2 (dwa),
- 3) numerację torów na szlakach wielotorowych ustala w regulaminie technicznym zarządca infrastruktury,
- 4) torem nr 1 (pierwszym) na stacji jest tor główny zasadniczy będący przedłużeniem:
 - a) na liniach jednotorowych – toru szlakowego, położonego bliżej początku linii zgodnie z jej kilometrażem,
 - b) na liniach dwutorowych – toru szlakowego nr 1 (jeden).

Na stacjach węzłowych do określania toru nr 1 (pierwszego) miarodajną jest linia kolejowa wyższej kategorii, a przy równorzędności linii przyjmuje się linię o większym obciążeniu ruchem pociągów,

5) tory stacyjne znajdujące się po prawej stronie toru głównego zasadniczego nr 1 (pierwszego) patrząc od początku linii ku jej końcowi, określa się kolejnymi liczbami nieparzystymi, a tory stacyjne znajdujące się po lewej stronie toru głównego zasadniczego nr 1 (pierwszego) kolejnymi liczbami parzystymi,

6) jeśli tory główne podzielone są rozjazdami na części, a urządzenia sterowania ruchem umożliwiają przyjmowanie pociągów na poszczególne części toru, to każdą z tych części należy uważać za oddzielny tor i odpowiednio ją określić (np. dodając do numeru toru literę),

7) grupy torów – literami lub w sposób ustalony w regulaminie technicznym; dla każdej grupy przeznacza się osobną dziesiątkę lub setkę liczb, a tory poszczególnych grup – według zasad ustalonych w pkt 5 albo kolejnymi numerami.

6. Rozjazdy powinny być ponumerowane kolejnymi liczbami arabskimi, zgodnie z kierunkiem wzrostu kilometrowania linii. Na grupach torów stacyjnych może być stosowana numeracja rozjazdów odpowiednia do oznaczenia torów tych grup. Zwrotnice rozjazdów krzyżowych (pojedynczych lub podwójnych) oznacza się literami alfabetu – odpowiednio „a” lub „ab” dla zwrotnic położonych bliżej początku linii oraz „b” lub „cd” dla zwrotnic dalszych. Wykolejnice oznacza się skrótem „Wk” z dodaniem kolejnego numeru.

7. Położenie zasadnicze zwrotnic i wykolejnic podaje się w regulaminie technicznym. Zwrotnice i wykolejnice powinny być ustawione w położeniu zasadniczym, jeżeli nie zachodzi potrzeba przestawienia ich dla przygotowania drogi przebiegu. W przypadku, gdy warunki miejscowe posterunku ruchu uzasadniają inne postępowanie, należy je określić w regulaminie technicznym tego posterunku.

8. Wykolejnice i zwrotnice wyposażone w latarnie powinny być oświetlone zgodnie z postanowieniami zawartymi w regulaminie technicznym.

9. Dla sprawdzenia stanu rozjazdów dokonuje się ich oględzin w sposób i w zakresie ustalonym w *Instrukcji diagnostyki i utrzymania infrastruktury kolejowej Ld-1*. W regulaminie technicznym podaje się, kto i w jakim czasie ma obowiązek dokonywania oględzin rozjazdów.

10. W razie zauważenia nieprawidłowości w działaniu 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. Przywrócenie ruchu może nastąpić dopiero po wpisaniu do dziennika oględzin rozjazdów przez

uprawnionego pracownika faktu usunięcia uszkodzenia lub warunków przejazdu przez ten rozjazd (ograniczenie prędkości, zakaz jazdy na kierunku zwrotny itp.).

11. Tory i inne urządzenia kolejowe powinny być utrzymywane w stanie zapewniającym sprawność, ciągłość i bezpieczeństwo ruchu według zasad podanych w oddzielnych przepisach i instrukcjach. 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

Ogólne obowiązki pracowników związanych z prowadzeniem ruchu

1. Pracownicy mający związek z ruchem pociągów obowiązani są znać i przestrzegać postanowienia niniejszej instrukcji w zakresie potrzebnym do wykonywania pracy na zajmowanym stanowisku.

2. Pracowników, o których mowa w ust. 1 i 3 obowiązuje ponadto znajomość i przestrzeganie postanowień przepisów, instrukcji wewnętrznych, zarządzeń i regulaminów technicznych, związanych z wykonywaniem powierzonych im obowiązków.

3. 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, zwrotniczych;
- 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.

4. Pracownicy posterunków technicznych biorących udział w prowadzeniu ruchu kolejowego (dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy) na zarządzanym terenie są koordynatorami współpracy wszystkich jednostek organizacyjnych i innych podmiotów uczestniczących w realizacji procesu przewozowego i mogą wydawać tym pracownikom polecenia dotyczące wykonywania postanowień zawartych w tej instrukcji.

5. Wszystkie obowiązki należy wykonywać sumiennie i sprawnie w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu. W pierwszej kolejności należy zapewnić bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a następnie punktualność.

6. Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu i punktualności ruchu jest nadrzędne w stosunku do innych powierzonych czynności.

7. W razie otrzymania polecenia, którego wykonanie może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, pracownik otrzymujący to polecenie obowiązany jest odmówić jego wykonania podając przyczynę.

8. Pracownicy, których praca związana jest z ruchem pociągów, powinni w czasie pracy korzystać z zegara wskazującego aktualny czas.

9. Pracownik posterunku technicznego wywołany środkami łączności zgłaszając się po raz pierwszy po przyjęciu dyżuru powinien podać nazwę posterunku oraz nazwisko. Kolejne zgłoszenia pracownika wywołanego środkami łączności mogą zawierać tylko nazwę posterunku. W tej samej kolejności informacje powinien podać pracownik wywołujący. Dający i otrzymujący środkami łączności polecenie, zawiadomienie, zgłoszenie lub pozwolenie powinni upewnić się, czy rozmawiają z właściwą osobą. Rozmowy powinny być możliwie krótkie, a ich treść nie może nasuwać żadnych wątpliwości. Treść otrzymanego telefonogramu zapowiadawczego oraz treść otrzymanego polecenia należy powtórzyć.

10. Odpowiedź na zapytanie powinna zawierać wszystkie istotne dane. Treść rozmów mających znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu należy zapisywać w dokumentacji techniczno – ruchowej.

11. W razie potrzeby zabrania z posterunku niezakończonych dokumentacji (dziennika, książki, rozkazu pisemnego itp.) przełożony powinien dostarczyć na ten posterunek nowy druk.

12. Dyżurny ruchu prowadzi ruch na posterunku zapowiadawczym i na przyległych szlakach w ścisłym porozumieniu z dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków następczych.

13. 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 dokumentacji techniczno ruchowej w formie elektronicznej bądź papierowej tj. dzienników ruchu, dziennika telefonicznego, rozkazu pisemnego, książki utrzymania drogi kolejowej, książki urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- 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;
- 7) rejestrowanie w arkuszach komputerowych, pracy eksploatacyjnej stacji, książki przyjęcia i przekazania dyżuru „zmiana dyżuru”, raport zdarzeń.

14. Dyżurny ruchu nadzoruje realizację czynności związanymi 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 osygnalizowane;
- 5) droga przebiegu była wolna i przygotowana we właściwym czasie;
- 7) sygnały podawane były wyraźnie i zgodnie z przepisami;
- 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 zbicięciem;
- 11) pracownicy powiadamiani byli o zmianach ustalonego porządku pracy na stacji, bocznicy.

15. Szczegółowy podział czynności zawiera regulamin techniczny, natomiast zasady pracy oraz postępowanie pracowników zatrudnionych na posterunkach technicznych przy prowadzeniu ruchu kolejowego w tym: przyjmowanie, przekazywanie i pełnienie dyżuru oraz zachowanie się w czasie dyżuru określa Instrukcja dla pracowników posterunków nastawczych *Lr-2 Instrukcja dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych*.

16. Pracownikowi zatrudnionemu na posterunku przy czynnościach określonych w regulaminie technicznym, które nie wypełniają mu całkowicie ustawowego czasu pracy, przełożony może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na wykonanie zadań podstawowych.
17. Treść rozmów i poleceń telefonicznych mających bezpośredni związek z bezpieczeństwem prowadzenia ruchu pociągów, które obligatoryjnie nie są notowane w dokumentacji techniczno-ruchowej lub nie są rejestrowane automatycznie, należy zapisywać w dzienniku telefonicznym (Dodatek III).
18. Zapisów w dziennikach, książkach i innych dokumentach, o ile nie są one prowadzone w sposób automatyczny, należy dokonywać w sposób właściwy, czytelny i trwały. Nie wolno zapisów poprawiać, wycierać, wywabiać ani zaklejać. W razie pomyłki należy zapis przekreślić tak, aby możliwe było jego odczytanie, a obok należy zrobić nowy zapis i potwierdzić go podpisem.
19. Wskazane w niniejszej instrukcji dzienniki, książki itp. powinny być przesnurowane i opieczętowane, a ilość stron po sprawdzeniu powinien poświadczyć podpisem kierownik lub mistrz działu ruchu lub upoważniony przez niego pracownik przed wydaniem druku na posterunek. Na posterunku dyżurnego ruchu powinien znajdować się zapas książek, dzienników i bloków stosowanych na posterunkach technicznych.
20. Całkowicie wykorzystane druki należy przechowywać zgodnie z obowiązującymi przepisami. Druki rozpoczęte w starym roku kalendarzowym, a zakończone w nowym roku kalendarzowym należy przechowywać z drukami wypełnionymi w całości w nowym roku kalendarzowym.

§ 6

Pojazdy kolejowe

1. Pojazdy kolejowe są to pojazdy dostosowane do poruszania się na własnych kołach, po torach kolejowych, napędzane w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu.
2. Pojazdy kolejowe dzielą się na tabor kolejowy i pojazdy pomocnicze.
3. Tabor kolejowy dzieli się na tabor zwykły i tabor specjalny.
4. Tabor zwykły to pojazdy kolejowe przystosowane do kursowania w składzie pociągu na ogólnych zasadach, przeznaczone do przewozu osób i rzeczy. Są to:
 - 1) wszystkie typy lokomotyw, zespoły trakcyjne i inne pojazdy silnikowe;
 - 2) wagony osobowe i towarowe, w tym także naczepy siodłowe na wózkach kolejowych, z których każdy traktowany jest jako odrębny wagon.
5. Tabor specjalny stanowią pojazdy kolejowe przeznaczone w szczególności do prac remontowo-budowlanych lub ratunkowych, których budowa pozwala na samodzielną jazdę lub kursowanie w składzie pociągu, przy zachowaniu określonych warunków technicznych m. in. miejsca ustawienia w składzie pociągu i maksymalnej prędkości jazdy. Dane te powinny znajdować się na ścianach bocznych takiego taboru.
6. Pojazdy pomocnicze są to pojazdy kolejowe, których budowa nie pozwala na ich włączanie do składu pociągu (np. maszyny budowlane na kołach, ciągniki szynowe, drezyny i wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych).
7. Pojazdy szynowo-drogowe (dwudrogowe) są pojazdami pomocniczymi, które mogą poruszać się po drogach kołowych oraz torach. Maksymalna prędkość jazdy tych pojazdów wynika z ich konstrukcji, o ile nie jest ograniczona postanowieniami niniejszej instrukcji.
8. Przewozy kolejowe wykonywane po torach PMT Linie Kolejowe prowadzone są na zasadach przewidzianych dla pociągów.
9. 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

Określenie i podział pociągów

1. Pociąg jest to skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym albo pojazd trakcyjny – osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze.
2. Pociągi, którymi wykonywana jest praca przewozowa przez przewoźników kolejowych dzielimy na pociągi pasażerskie i towarowe.
3. Dla potrzeb wewnętrznych PMT Linie kolejowe Sp. z o.o. mogą być uruchamiane pociągi robocze – wykonujące pracę na szlaku lub szlakach na zamkniętym torze.
4. Na zasadach ustalonych dla pociągów kursujących:
 - 1) tabor specjalny,
 - 2) pojazdy pomocnicze oddziałujące na urządzenia sterowania ruchem kolejowym.
5. Szczegółowego podziału pociągów, o których mowa w ust. 2 dokonuje przewoźnik kolejowy.

§ 8

Rozkład jazdy pociągów

1. Rozkład jazdy to plan, według którego odbywa się ruch pociągów.
2. Po liniach kolejowych zarządzanych przez PMT LK na szlakach łączących PMT LK z innymi zarządcami prowadzony jest ruch pociągów na podstawie rocznego rozkładu jazdy lub indywidualnych rozkładów jazdy opracowanych dla wykonania określonych przewozów kolejną w ustalonym czasie przez PKP PLK S.A.
3. Dla jazd pociągowych wykonywanych na infrastrukturze prywatnej, obowiązują wewnętrzne rozkłady jazdy opracowane przez PMT LK. Numer pociągu nadaje dyżurny ruchu stacji początkowej.
4. Na każdym posterunku technicznym powinien znajdować się wyciąg z 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.
5. Wyciąg z rozkładu jazdy powinien zawierać numery pociągów, czasy przyjazdu, odjazdu lub przejazdu, postoju pociągu na danym posterunku oraz czasy jazdy na przyległych szlakach.
6. Rozkłady jazdy pociągów oraz wyciągi z nich znajdujące się na posterunkach technicznych powinny być stale w stanie aktualnym.
7. Prowadzenie pracy manewrowej powinno odbywać się zgodnie z Instrukcją wykonywania pracy manewrowej, właściwego zestawiania i rozmieszczania taboru w pociągu „Lr-5” oraz właściwymi Regulaminami Pracy Bocznic Kolejowych. Praca manewrowa winna być wykonywana w sposób nie zaburzający ciągów technologicznych KGHM Polska Miedź S.A.
8. Pracownicy, których czynności związane są z ruchem pociągów lub prowadzeniem pracy manewrowej powinni posiadać w czasie pełnienia dyżuru aktualne rozkłady jazdy.

ROZDZIAŁ II

Przygotowanie pociągów do jazdy

§ 9

Przygotowanie i zgłoszenie pociągu do jazdy

1. Przed wyprawieniem pociągu w drogę, pociąg należy przygotować do jazdy. Czynności przygotowania pociągu do jazdy należy wykonać na stacji początkowej oraz na stacjach pośrednich, na których zachodzi taka potrzeba (ust. 3) lub przy zmianie drużyny trakcyjnej.
2. Przygotowanie pociągu do jazdy należy do obowiązków przewoźnika kolejowego.
3. Zakres przygotowania pociągu do jazdy obejmuje:
 - 1) zestawienie zgodne z parametrami określonymi w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,
 - 2) wykonanie oględzin technicznych, o ile są wymagane,
 - 3) wykonanie wymaganej próby hamulca,
 - 4) przepisowe osygnalizowanie pociągu,
 - 5) sprawdzenie, czy nie ma przeszkód pod kołami pociągu i czy jego hamulce ręczne oraz postojowe są odhamowane,
 - 6) inne czynności niezbędne do zachowania bezpieczeństwa i sprawności ruchu kolejowego,
 - 7) posiadanie dokumentów określonych odrębnymi przepisami, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym.
4. Oględzin technicznych dokonują uprawnieni pracownicy, sprawdzając stan taboru kolejowego, prawidłowość zestawienia i sprzęgnięcia, prawidłowość załadunku wagonów i umocowania ładunków; oględziny techniczne obejmują także wagony włączone do pociągów na stacjach pośrednich. Szczegółowe warunki dokonywania oględzin technicznych określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.
5. Pociąg, w którym nie stwierdzono nieprawidłowości i w którym próba hamulców potwierdziła prawidłowość ich działania, należy osygnalizować zgodnie z instrukcją sygnalizacji.
6. Gotowość pociągu do odjazdu zgodnie z ust. 3 zgłasza dyżurnemu ruchu wyprawiającemu ten pociąg uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego (wyznaczony w regulaminie technicznym) w czasie poprzedzającym planowy jego odjazd według zasad określonych w regulaminie technicznym, podając:
 - numer pociągu,
 - numer i serię pojazdu trakcyjnego,
 - długość pociągu w metrach,
 - masę ogólną pociągu,
 - informacje o znajdowaniu się w składzie pociągu wagonów z towarem niebezpiecznym lub/i towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka (TWR) podając ich liczbę i numery UN przewożonego towaru lub/i przesyłki nadzwyczajnej, podając numer uzyskanej zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej będącej jednocześnie zarządzeniem przewozu przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej lub krajowej, bądź zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej,
 - godzinę zgłoszenia,
 - własne nazwisko.Dyżurny ruchu rejestruje treść zgłoszenia w dzienniku telefonicznym lub w innej formie oraz potwierdza zgłaszającemu przyjęcie gotowości pociągu do odjazdu podając:
 - własne nazwisko,
 - godzinę przyjęcia zgłoszenia,
 - numer, pod którym zgłoszenie zostało zarejestrowane w dzienniku telefonicznym.O wszelkich odchyleniach od parametrów określonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego powinien poinformować dyżurnego ruchu o rodzaju i przyczynie powstałych przeszkód do jazdy i określić przewidywane z tego tytułu opóźnienie pociągu.
7. Zgłoszenie gotowości do odjazdu należy dokonać przed rozkładowym odjazdem pociągu z wyprzedzeniem określonym w regulaminie technicznym stacji.

8. W przypadku niedotrzymania terminu zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągu wg zasad opisanych w ust. 4 – 6, przewoźnikowi nie przysługuje prawo roszczenia dotyczącego punktualności przejazdu.
9. 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).
10. Ogólne zasady zestawiania pociągów przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych określa *Instrukcja postępowania przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych Lr-8*, a szczegółowe zasady regulują instrukcje wewnętrzne przewoźnika kolejowego. Przewóz koleją transportów wojskowych określają przepisy i instrukcje wojskowe oraz przewoźnika kolejowego.
11. Warunki przewozu rzeczy, które ze względu na kształt, rozmiary lub masę albo drogę przewozu mogą spowodować trudności transportowe, określa *Instrukcja organizacji i trybu postępowania przy przewozie przesyłek nadzwyczajnych i zasadach załadunku wagonów Lr-6*.
12. W pojeździe kolejowym powinny znajdować się dokumenty określone w przepisach dotyczących wykazu dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu.
13. Szczegółowe warunki dotyczące obsady pociągu określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.

§ 10

Znajomość linii kolejowych przez drużynę pociągową

1. Maszynista oraz kierownik pociągu powinni znać obsługiwane odcinki linii kolejowych, na których prowadzą pociąg.
2. W przypadku:
 - 1) jednorazowych przewozów kolejowych, za zgodą PMT LK jako zarządcy infrastruktury kolejowej,
 - 2) dostawy lub prezentacji nowego pociągu lub pojazdu kolejowego,
 - 3) szkolenia lub egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów,
 - 4) wykonywania przewozów technologicznych– jeżeli maszynista albo kandydat na maszynistę ubiegający się o świadectwo maszynisty nie posiadają znajomości odcinków linii kolejowych, na których mają prowadzić pojazd kolejowy lub pociąg, mogą go prowadzić, pod warunkiem, że podczas jazdy obok nich znajduje się: przedstawiciel zarządcy infrastruktury posiadający udokumentowaną znajomość tych odcinków lub uprawniony pracownik przewoźnika.
3. W przypadku, gdy nie ma możliwości przydzielenia pracownika znającego obsługiwane odcinki, o których mowa w ust. 2, maszynista pociągu powinien jechać ostrożnie, nie przekraczając prędkości jazdy 40 km/h. W tym przypadku maszyniście pociągu należy wydać rozkaz pisemny informujący o okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy pociągu, których znajomość jest konieczna do prowadzenia pojazdu kolejowego lub pociągu na tym odcinku.
4. Jeżeli kierownik pociągu otrzyma polecenie jazdy na odcinku, którego warunków obsługi nie zna, powinien o tym powiadomić pracownika, który wydał mu takie polecenie, a następnie zastosować się do jego dalszych poleceń.
5. Kierownik pociągu nie znający obsługiwanych odcinków linii kolejowych w wyjątkowych przypadkach może obsługiwać pociąg kursujący na tych odcinkach, o ile zapozna się dokładnie z dotyczącymi danymi, zawartymi w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów i dodatkach do niego. O nieznanym odcinków linii kolejowych przez kierownika pociągu należy ustnie powiadomić maszynistę tego pociągu.

§ 11

Długość i masa pociągu

1. Masa ogólna pociągu (M_o) jest to suma mas pojazdów kolejowych wraz z ładunkiem, przy czym:
 - 1) dla pociągu kursującego z prędkością do 120 km/h jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych bez czynnego pojazdu z napędem;
 - 2) dla pociągu kursującego z prędkością większą niż 120 km/h, dla pociągu o masie składu pociągu mniejszej od 200 t oraz dla pociągu wykonującego międzynarodowe przewozy kolejowe - jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych wraz z czynnym pojazdem kolejowym z napędem.
2. W przypadku zespołów trakcyjnych lub wagonów silnikowych masa ogólna składu pociągu równa się masie ogólnej pociągu.
3. Masa ogólna składu pociągu nie powinna być większa od dopuszczalnego obciążenia pojazdu trakcyjnego wyznaczonego do prowadzenia danego pociągu.
4. Długość pociągu jest to suma długości wszystkich pojazdów kolejowych znajdujących się w pociągu. Długość pociągu określa się w metrach.
5. Długość pociągu nie może być większa od długości użytecznej torów głównych na stacjach. Długość pociągu pasażerskiego nie może być większa od długości peronów, przy których pociąg ma postój handlowy zgodnie z rozkładem jazdy pociągów. Dopuszczalne długości pociągów podaje się w dodatkach do rozkładu jazdy pociągów. Zgody na odstępstwa od dopuszczalnych długości pociągów określonych zgodnie z ust. 2-4 może udzielić zarządca infrastruktury.
6. Odstępstwo od postanowień ujętych w ust. 5 może zostać udzielone odrębnymi zezwoleniami.
7. Podstawowe parametry składów wagonowych dla technologicznych przewozów wewnętrznych powinny być określone w regulaminach technicznych posterunków nastawczych.

§ 12

Hamowanie pociągu

1. Pociągi powinny być hamowane hamulcem zespolonym, w którym hamulcem podstawowym jest hamulec pneumatyczny.
2. W przypadku uszkodzenia hamulca zespolonego w czasie jazdy pociągu należy pociąg zatrzymać, a następnie podjąć działania w celu usunięcia uszkodzenia lub w uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury usunięcia składu z toru szlakowego i udrożnienia linii kolejowej.
3. Pierwszy i ostatni pojazd kolejowy pociągu mają czynny hamulec zespolony. W przypadku pociągów prowadzonych zespołami trakcyjnymi, gdy ich człony są połączone wspólnymi wózkami, pociąg z częściowo uszkodzonym hamulcem zespolonym może pozostawać w eksploatacji do czasu zakończenia danego obiegu, przy czym pociąg należy prowadzić z prędkością nie większą, niż pozwala na to rzeczywista masa hamująca.
4. W wyjątkowych przypadkach, za zgodą zarządcy infrastruktury, w pociągach towarowych możliwe jest włączenie pojazdu kolejowego z nieczynnym hamulcem na końcu składu, o ile nie można go włączyć w inne miejsce pociągu. Pojazd ten powinien być przygotowany do jazdy i połączony z przewodem głównym hamulca zespolonego pociągu.
5. Hamulce pociągu muszą spełniać warunki gwarantujące ich bezpieczną eksploatację określone w przepisach wewnętrznych przewoźnika.
6. Parametry niezbędne do obliczeń prędkości pociągów w zależności od ich masy, sposobu hamowania i profilu linii kolejowej określone zostały w **Dodatku I** do niniejszej instrukcji.
7. Opis rodzaju hamulców, obsługę hamulców, przystosowanie ich do pracy w poszczególnych rodzajach pociągów oraz sposób wykonywania prób hamulców określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.
8. Nieuszkodzone hamulce znajdujące się w pociągu z hamulcami zespolonymi 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 blachy ochronne mocowane bezpośrednio do podłogi, mocny i bezpieczny dach, szczelny szalunek i podłogę oraz dobrze zamykające się drzwi i przewietrzniki.

9. 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" uważa się za hamulce wolno działające.

10. Położenia rękojeści ustalające odpowiednie nastawienie hamulca oznaczone są następującymi literami lub skrótami:

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

11. Opis rodzaju hamulców taboru kolejowego, przystosowanie ich do pracy w poszczególnych rodzajach pociągów oraz ich obsługa podane są w odpowiednich instrukcjach.

§ 13

Rzeczywista masa hamująca

1. Rzeczywista masa hamująca jest sumą mas hamujących wszystkich pojazdów kolejowych pociągu z czynnymi hamulcami. Przez pojazd kolejowy z czynnym hamulcem należy rozumieć pojazd kolejowy z hamulcem sprawnym i włączonym do przewodu głównego hamulca pociągu. W przypadku gdy pociąg jest prowadzony na hamulcach ręcznych, przez pojazd kolejowy z hamulcem czynnym należy rozumieć pojazd kolejowy z obsługiwanym hamulcem ręcznym.

2. Masa hamująca pojazdu kolejowego wskazana jest na pojeździe kolejowym lub na tablicy przestawczej dla odpowiedniego położenia uchwytu. Gdy masa brutto pojazdu kolejowego jest większa od podanej na tablicy masy przestawczej, wówczas rękojeść przestawiacza "próżny" - "ładowny" należy przestawić w położenie "ładowny".

3. W przypadku braku wskazania na pojeździe kolejowym wielkości masy hamującej, masę hamującą dla poszczególnych pojazdów należy przyjmować według tablic 1, 2 i 3 zawartych w zestawieniu mas hamujących dla pojazdów kolejowych, stanowiącym załącznik nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.

§ 14

Wymagana masa hamująca

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

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

gdzie:

M_o – masa ogólna w tonach,

P_w – procent wymaganej masy hamującej.

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

3. Procent wymaganej masy hamującej (**P_w**) pociągu, który w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów jest podany dla określonej linii kolejowej, ustala się w zależności od:

- 1) drogi hamowania na odcinkach, po których kursuje ten pociąg,
- 2) sposobu hamowania pociągu:
 - a) I – hamulcami zespolonymi szybko działającymi (P, R, R+Mg),
 - b) II – hamulcami zespolonymi wolno działającymi (G),
- 3) prędkości jazdy pociągu,
- 4) pochyłeń miarodajnych na drodze jazdy pociągu.

4. Procenty wymaganej masy hamującej pociągu, w zależności od sposobu hamowania, prędkości jazdy i miarodajnych pochyłeń, określają tablice hamowania pociągu zamieszczone w **Dodatku I** niniejszej instrukcji:

- 1) tablica A – dla drogi hamowania 400 m lub 500 m,
- 2) tablica B – dla drogi hamowania 700 m,
- 3) tablica C – dla drogi hamowania 1000 m,
- 4) tablica D – dla drogi hamowania 1300 m.

5. Dla pochyłeń niewskazanych w tablicach hamowania pociągu procent wymaganej masy hamującej pociągu należy obliczać jako średnią z dwóch najbliższych liczb podanych w rubryce dla danej prędkości jazdy i sposobu hamowania. Jeżeli pochylenie określone są w ułamku dziesiętnym, należy zaokrąglić go do liczby całej lub, jeśli w wyniku obliczeń procent wymaganej masy hamującej pociągu 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 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 pociągu, wskazane w tablicach hamowania pociągu, podaje się w wewnętrznych rozkładach jazdy pociągów.

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 pociągów.

§ 15

Postępowanie w przypadku braku rzeczywistej masy hamującej

1. Jeżeli rzeczywista masa hamująca pociąg jest mniejsza od wymaganej masy hamującej i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną masę pociągu 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 pociągu jest mniejsza od wymaganej masy hamującej, a włączenie wagonów z czynnymi hamulcami nie jest możliwe i zmniejszenie masy ogólnej nie jest pożądane, właściwy dyspozytor liniowy może zezwolić na zmniejszenie prędkości pociągu, o ile sytuacja ruchowa na to pozwoli. Dla określenia największej dozwolonej prędkości jazdy pociągu, pracownik przewoźnika kolejowego oblicza posiadany procent rzeczywistej masy hamującej pociągu (P_r) według wzoru:

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

a następnie w odpowiedniej tablicy hamowania pociągów A, B, C lub D, w wierszu dotyczącym danego pochylenia miarodajnego i sposobu hamowania wyszukuje 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 pociągów została zmniejszona, wydaje drużynie pociągowej rozkaz pisemny ze wskazaniem największej dozwolonej prędkości. Rozkaz pisemny może być wydany na całą trasę pociągu lub jej część według wskazania drużyny pociągowej. O zmianie prędkości jazdy pociągu należy zawiadomić wszystkich dyżurnych ruchu posterunków zapowiadawczych na jego odcinku.

§ 16

Oględziny techniczne i próba hamulców

1. Pociąg po sformowaniu poddaje się 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 można nie wykonywać:
 - 1) w pociągu, który po przybyciu na stację bez posterunku rewizji technicznej jest wyprawiany w drogę bez przeformowania składu pociągu oraz w przypadku którego czas od ostatnich oględzin technicznych nie przekroczył 24 godzin;
 - 2) na stacjach zwrotnych, z wyjątkiem przypadków dołączenia pojazdów kolejowych, w których nie zostały uprzednio dokonane oględziny techniczne; w takim przypadku oględzinom technicznym podlegają wyłącznie dołączone pojazdy kolejowe.

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.
5. Oględzin technicznych dokonują uprawnieni pracownicy, sprawdzając stan taboru kolejowego, prawidłowość zestawienia i sprzęgnięcia, prawidłowość załadowania wagonów i umocowania ładunków; oględziny techniczne obejmują także wagony włączane do pociągów na stacjach pośrednich.
6. Działanie hamulców powinno być sprawdzone przez rewidenta taboru, a gdy go nie ma - przez innego pracownika wyznaczonego przez przewoźnika.
7. Pociąg, w którym nie stwierdzono nieprawidłowości i w którym próba hamulców potwierdziła prawidłowość ich działania, należy osygnalizować zgodnie z przepisami.
8. Wykonanie oględzin technicznych, próby hamulca i sprawdzenie osygnalizowania pociągu, jako gotowości pociągu do odjazdu, uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego zgłasza dyżurnemu ruchu.
9. Działanie hamulca zespolonego oraz hamulca ręcznego pociągu powinno być sprawdzone przez rewidentów taboru kolejowego, a gdy ich nie ma – przez kierownika pociągu lub przez innych pracowników przewoźnika kolejowego, przy współdziałaniu drużyny trakcyjnej lub samego maszynisty, według przepisów wewnętrznych przewoźnika kolejowego. Sprawdzenie działania hamulców polega na wykonaniu szczegółowej lub uproszczonej próby hamulca zespolonego.
10. Szczegółową próbę hamulca należy wykonać:
 - 1) przed wyprowadzeniem pociągu ze stacji początkowej.

Odstępstwo od tej zasady może być stosowane dla pociągu, który po przybyciu na stację będzie wyprowadzony 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 przeprowadzić uproszczoną próbę hamulca,
 - 2) na stacjach wyznaczonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,
 - 3) gdy urządzenia hamulcowe w składzie pociągu lub w pociągu nie były zasilane sprężonym powietrzem dłużej niż 24 godziny,
 - 4) po zmianie składu pociągu, jeżeli doczepione pojazdy kolejowe stanowią więcej niż 50% składu pociągu; nie jest wymagana szczegółowa próba hamulca pod warunkiem, że włączane pojazdy kolejowe znajdowały się w pociągach, w których co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca,
 - 5) jeżeli uproszczona próba hamulców dała wynik negatywny,
 - 6) jeżeli maszynista stwierdzi niedziałanie lub nie jest pewny prawidłowego działania hamulców,
 - 7) po przeładunku głównego przewodu hamulcowego pociągu i opróżnieniu komór i zbiorników sterujących za pomocą odłączniaczy.
 - 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.
11. Uproszczoną próbę hamulca 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 pojazdy kolejowe dołączone poddaje się takim badaniom, jak podczas próby szczegółowej hamulca; badania te nie są wymagane w przypadku dołączenia pojazdów kolejowych na początku lub końcu pociągu i gdy włączane pojazdy kolejowe były używane w pociągach, w których co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca, a czas braku zasilania sprężonym powietrzem hamulców tych wagonów lub innych pojazdów kolejowych nie przekroczył 24 godzin,
 - 2) nastąpiła zmiana kabiny sterowniczej,

- 3) wyłączenie zasilania sprężonym powietrzem urządzeń hamulcowych w pociągu trwało do 24 godzin,
 - 4) szczegółowa próba hamulców była wykonana przy użyciu sieci stałej sprężonego powietrza lub innego pojazdu trakcyjnego, nieprzeznaczonego do prowadzenia tego pociągu,
 - 5) nastąpiło zamknięcie lub otwarcie, nawet częściowe lub chwilowe, przewodu zasilającego, w którymkolwiek miejscu pociągu, którego hamulce są nastawione na przebieg hamowania „R + Mg”,
 - 6) wyłączono co najmniej jeden pojazd kolejowy ze składu pociągu.
12. Uproszczoną próbę hamulców należy również przeprowadzić na stacji, od której czas jazdy, wraz z postojami, do szlaku z większym spadkiem wynosi więcej niż 2 godziny. Za większy spadek uważa się spadek miarodajny większy od 15 ‰ na długości co najmniej 1000 m lub spadek większy od 10 ‰ na długości większej niż 5 km.
13. 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.
14. 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.
15. 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.
16. 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.
17. 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 obsadą trakcyjną.
18. Za właściwe przygotowanie pociągów do jazdy odpowiada przewoźnik kolejowy.

§ 17

Obsada i wyposażenie pociągu

1. Obsadę pociągu stanowi drużyna pociągowa, w skład której wchodzi drużyna trakcyjna oraz drużyna konduktorska lub tylko drużyna trakcyjna. W razie potrzeby w skład obsady pociągu mogą wchodzić również pracownicy obsługi technicznej i utrzymania porządku.
2. Drużyna trakcyjna może być jedno- lub dwuosobowa; w razie potrzeby drużyna trakcyjna może składać się z większej liczby osób.
3. W skład dwuosobowej drużyny trakcyjnej wchodzi dwóch maszynistów albo maszynista i pracownik posiadający licencję maszynisty będący w trakcie szkolenia w celu uzyskania świadectwa maszynisty po odbyciu stażu stanowiskowego przy naprawie i utrzymaniu taboru, czynnościach rewidenta i maszynisty oraz odbyciu szkolenia praktycznego, posiadający udokumentowaną znajomość linii kolejowych na trasie danego pociągu oraz umiejętność zatrzymania pociągu, w tym wykonania hamowania nagłego, z zastrzeżeniem ust. 4 i 5.

4. Dwuosobowa drużyna trakcyjna pociągów prowadzonych pojazdami trakcyjnymi jednokabinowymi charakteryzującymi się ograniczoną widocznością szlaku z kabiny maszynisty i nieposiadającymi urządzeń technicznych umożliwiających obserwację szlaku może być ustalona zgodnie z ust. 3 albo składać się z maszynisty i pracownika zatrudnionego na stanowisku, o którym mowa w art. 22d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Pracownik ten powinien posiadać udokumentowaną znajomość przepisów prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz umiejętność zatrzymania pociągu, w tym wykonania hamowania nagłego.
5. Do zadań pracownika, o którym mowa w ust. 4, należy wspomaganie maszynisty obsługującego pojazd kolejowy w zakresie obserwacji szlaku oraz informowanie maszynisty o zauważonych zagrożeniach.
6. Szczegółowe warunki dotyczące obsady pociągu określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.
7. Jednoosobową obsługę trakcyjną stosuje się:
 - 1) w pociągach kursujących na liniach kolejowych z prędkością nieprzekraczającą 160 km/h i z pojazdami trakcyjnymi wyposażonymi przynajmniej w jeden rodzaj czynnych i sprawnych urządzeń kontrolujących czujność maszynisty oraz urządzenia radiolączności pociągowej;
 - 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 daną jednostkę organizacyjną zarządcy infrastruktury; wówczas pojazd może być prowadzony jednoosobowo tylko przez kierowcę posiadającego znajomość tego odcinka linii kolejowej, po którym odbywa się przejazd, albo
 - b) gdy w kabinie kierowcy znajduje się drugi kierowca lub kierownik pociągu.
8. Przepis ust. 7 pkt 1 nie dotyczy pociągów prowadzonych pojazdami trakcyjnymi jednokabinowymi charakteryzującymi się ograniczoną widocznością szlaku z kabiny maszynisty i nieposiadającymi urządzeń technicznych umożliwiających obserwację szlaku.
9. Maszynista i kierownik pociągu powinni znać obsługiwane odcinki linii kolejowych, na których prowadzą pociąg.
10. W przypadku braku znajomości odcinków linii kolejowej 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.
11. W przypadkach szczególnych, takich jak uszkodzenie urządzeń kontrolujących czujność maszynisty albo urządzeń radiolączności, przy jednoosobowej obsłudze 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. Dalszy sposób postępowania określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.
12. Drużyna manewrowa pociągu składa się z ustawiacza, który pełni w tym przypadku obowiązki kierownika pociągu.
13. 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.
14. 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.
15. 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.
16. Drużyna pociągowa, znajdująca się na stacji, obowiązana jest wykonywać polecenia dyżurnego ruchu.
17. Przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu powinien przekazać obsadzie pociągu informacje, polecenia i zezwolenia, o których mowa w §36 niniejszej instrukcji.

§ 18

Dokumenty pociągu

1. W pociągu powinny znajdować się następujące dokumenty:
 - 1) świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego:
 - a) w pojeździe kolejowym z napędem oraz w pojeździe doczepnym i rozrządczym,
 - b) w pojeździe specjalnym;
 - 2) karta próby hamulca i urządzeń pneumatycznych, zwana dalej "kartą próby hamulca". Karta próby hamulca może być wykonana w postaci druku gotowego do wypełnienia lub wydrukowana za pomocą drukarki komputerowej. Jeśli próba hamulca prowadzona jest z wykorzystaniem urządzeń sterowanych mikroprocesorem lub komputerem, to wydruk karty może zawierać dodatkowe informacje dotyczące stanu urządzeń hamulcowych i pneumatycznych pociągu. Kartę próby hamulca sporządza rewident taboru lub inna upoważniona osoba wyznaczona regulaminem technicznym.
 - 3) wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu.
2. W pojazdach szynowo-drogowych powinny znajdować się również dokumenty określone w przepisach Prawa o ruchu drogowym.
3. Dokumenty, o których mowa w ust. 1, powinny znajdować się:
 - 1) świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego - u pracowników obsługujących bezpośrednio dany pojazd kolejowy;
 - 2) karta próby hamulca - u maszynisty prowadzącego pociąg;
 - 3) wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu - u kierownika pociągu, a w przypadku pociągu bez obsługi konduktorskiej - u maszynisty prowadzącego pociąg.
4. Wykaz pojazdów 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.
5. Na wagony włączone do pociągu lub wyłączone z pociągu należy sporządzić „wykaz wagonów doczepionych/odczepionych”.

ROZDZIAŁ III

Prowadzenie ruchu pociągów

§ 19

Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów

1. Prowadzenie ruchu pociągów na szlaku odbywa się:
 - 1) rozkładów jazdy pociągów.
 - 2) na podstawie zapowiadania za pomocą urządzeń łączności telefonicznej, a w przypadku przerwy w łączności telefonicznej - za pomocą urządzeń łączności radiotelefonicznej;
 - 3) za pomocą urządzeń półsamoczynnej blokady liniowej;
 - 4) na podstawie radiotelefonicznego porozumienia się dyżurnego ruchu odcinkowego z prowadzącym pojazd kolejowy z napędem, bez urządzeń zdalnego sterowania ruchem i bez obsady mijanek;
 - 5) bez zapowiadania pociągów, jeżeli jeden pojazd trakcyjny obsługuje wszystkie pociągi.
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 oraz w przypadku jazdy na widoczność.

Jazda na widoczność oznacza, że:

 - 1) nie obowiązuje zasada, zgodnie z którą na jednym torze szlaku lub odstępie może znajdować się równocześnie tylko jeden pociąg, oraz że nie ma innych przeszkód w kontynuowaniu jazdy, a bezpieczeństwo ruchu pociągów zależy wyłącznie od obserwacji toru, jak również od odpowiedniego regulowania prędkości jazdy pociągów i zatrzymania ich w porę przed przeszkodą;
 - 2) prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien tak regulować prędkość jazdy, aby w przypadku zauważenia przeszkody do kontynuowania jazdy mógł zatrzymać pociąg przed przeszkodą lub sygnałem "Stój";
 - 3) prędkość jazdy nie może przekraczać 40 km/h;
 - 4) należy się liczyć z tym, że za pociągiem może jechać na widoczność kolejny pociąg, i dlatego należy dołożyć starań, aby nie zatrzymywać pociągów na szlaku przed semaforami wjazdowymi.
3. Szczegółowe zasady prowadzenia ruchu pociągu na szlaku określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.
4. Wyprawienie pociągu na szlak jednotorowy lub na tor szlaku dwutorowego, w przypadku wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego, 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.
5. Pociągi tego samego kierunku jazdy powinny kursować po danym torze szlakowym w odstępach posterunków następczych.
6. Dyżurny ruchu lub inny uprawniony pracownik posterunku zapowiadawczego może wyprawić lub przepuścić pociąg na tor szlakowy gdy ustali, że ten tor jest wolny i nie ma przeszkód do jazdy
 - 1) z ruchem jednokierunkowym - jeżeli ustali, że ten tor lub najbliższy odstępie tego toru jest wolny i nie ma przeszkód do jazdy;
 - 2) z ruchem dwukierunkowym - jeżeli spełniony jest warunek określony w pkt 1 oraz nastąpiło wymagane porozumienie wykluczające jazdę po tym torze pociągu przeciwnego kierunku.
7. Tor szlakowy lub odstępie uważa się za wolny wtedy, gdy wyprawiony uprzednio pociąg przejechał przyległy szlak lub odstępie w całości z sygnałem końca pociągu i został osłonięty sygnałem "Stój".
8. W zależności od rodzaju istniejących urządzeń sterowania ruchem kolejowym ustalenie, że dla jazdy pociągu tor szlakowy jest wolny, następuje na podstawie:
 - 1) wskazań urządzeń blokady liniowej lub
 - 2) porozumienia między dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków następczych lub tylko zapowiadawczych, za pomocą urządzeń łączności, zwanego zapowiadaniem pociągów, lub

- 3) radiotelefonicznego porozumienia się dyżurnego ruchu odcinkowego z maszynistami pociągów na szlakach wyznaczonego odcinka linii kolejowej, lub
 - 4) stanu urządzeń kontroli niezajętości.
- 9.** Dyżurny ruchu może zezwolić na wyjazd lub przejazd pociągu po upewnieniu się, że:
- 1) otrzymał potwierdzenie przyjazdu poprzednio wyprawionego pociągu od przedniego posterunku następczego, jeżeli:
 - a) przy półsamoczynnej blokadzie liniowej z blokiem pozwolenia i torem szlakowym wyposażonym w urządzenia kontroli niezajętości - blok pozwolenia jest odblokowany i powtarzacz odnoszący się do tego toru wskazuje, że tor jest wolny,
 - b) przy półsamoczynnej blokadzie liniowej z izolowanym torem szlakowym - blok początkowy jest odblokowany i powtarzacz izolowanego toru szlakowego wskazuje, że tor jest wolny,
 - c) przy blokadzie liniowej półsamoczynnej z blokiem początkowym i końcowym - odblokował się blok początkowy,
 - d) przy zapowiadaniu za pomocą urządzeń łączności - w dzienniku ruchu jest odpowiedni zapis,
 - e) spełnione są dodatkowe warunki określone przez zarządcę infrastruktury, jeżeli zostały przewidziane w regulaminie technicznym danego posterunku lub w innych regulacjach wewnętrznych;
 - 2) od przedniego 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 przyjazdu całego pociągu na bocznice szlakową;
 - 7) otrzymano potwierdzenie zakończenia manewrów kolidujących z jazdą danego pociągu;
 - 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.
- 10.** W razie potrzeby wyprawienia pociągu na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny dyżurny ruchu powinien upewnić się, czy spełnione są warunki, o których mowa w ust. 9 pkt 1 lit. d oraz pkt 2-9. Upewnienie się przed zezwoleniem na wyjazd lub przejazd pociągu na tor szlakowy, w sposób określony regulaminem technicznym, obowiązuje również dyżurnego ruchu odcinkowego w przypadkach zdalnego prowadzenia ruchu.
- 11.** W razie potrzeby wjazdu, przejazdu lub wyjazdu pociągu na sygnał zastępczy dyżurny ruchu informuje o tym maszynistę ustnie lub za pomocą urządzeń łączności oraz podaje przyczynę takiej jazdy i numer toru, którego dotyczy udzielone zezwolenie.
- 12.** W przypadku awarii urządzeń sterowania ruchem kolejowym lub w przypadku modernizacji albo odnawiania elementów infrastruktury kolejowej, sygnału zastępczego Sz na danym semaforze można używać nieprzerwanie w okresie nie dłuższym niż 20 dni, a zarządca infrastruktury niezwłocznie przeprowadza analizę ryzyka. Jeżeli po upływie tego okresu nadal nie ma możliwości podania na tym semaforze sygnału zezwalającego na jazdę, zarządca infrastruktury podejmuje odpowiednie środki bezpieczeństwa wynikające z uprzednio przeprowadzonej analizy ryzyka. Możliwe do zastosowania środki bezpieczeństwa, określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.
- 13.** Zapowiadanie pociągów powinni wykonywać dyżurni ruchu.
- 14.** Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach wyposażonych w urządzenia blokady liniowej odbywa się za pomocą tych urządzeń. Zasady obsługi poszczególnych rodzajów urządzeń blokady liniowej w czasie prowadzenia ruchu pociągów określa zarządca infrastruktury.
- 15.** Wprowadzenie nowego systemu urządzeń prowadzenia ruchu pociągów wymaga uprzedniego opracowania przez zarządcę infrastruktury instrukcji obsługi tych urządzeń. Dotyczy to także prowadzenia innych badań oraz jazd po torach kolejowych.
- 16.** Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku obowiązują również pojazdy specjalne i pojazdy pomocnicze współpracujące z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym.

17. Ruch pociągów na szlakach położonych między sąsiednimi zarządcami infrastruktury należy prowadzić w sposób ustalony w umowach zawartych pomiędzy zarządcami infrastruktury, z uwzględnieniem zasad określonych w niniejszej instrukcji.
18. Ruch pociągów po torach głównych zasadniczych stacji może być prowadzony według zasad obowiązujących jak na szlaku.
19. Przy telefonicznym lub radiotelefonicznym zapowiadaniu pociągów należy ściśle stosować ustalone (w Dodatku II do niniejszej instrukcji) przez zarządców infrastruktury wzory telefonogramów zapowiadawczych i formę wzajemnego porozumienia.

§ 20

Prowadzenie ruchu pociągów na podstawie zapowiadania za pomocą urządzeń łączności telefonicznej i radiotelefonicznej

1. Zapowiadanie pociągów za pomocą urządzeń łączności telefonicznej, a w przypadku przerwy w łączności telefonicznej za pomocą urządzeń radiolączności, 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. Na szlaku z ruchem jednotorowym dwukierunkowym 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 dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawiający pociągi żąda pozwolenia na wyprawienie każdego pociągu, a dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego przyjmujący pociągi daje pozwolenie na wyprawienie każdego pociągu.
4. Na torach zelektryfikowanych, bezpośrednio po numerze lub nazwie pociągu podaje się rodzaj trakcji nieelektrycznej ("parowa" albo "spalinowa"), a w telefonogramach o odjeździe, przyjeździe lub przejeździe powracającego ze szlaku popychacza należy go określić w następujący sposób "Popychacz od pociągu nr ...".
5. W przypadkach kursowania lokomotyw luzem przy zapowiadaniu należy podać, oprócz numeru pociągu, także liczbę jadących razem lokomotyw.
6. Jeżeli w pociągu znajdują się przesyłki: z towarami niebezpiecznymi, z towarami wysokiego ryzyka, z przekrozoną skrajnią lub wyjątkowo ciężkie, to w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu, oraz w telefonogramach zapowiadawczych, oznajmiających o odjeździe pociągu, po numerze pociągu należy dodać właściwe określenie dotyczące przesyłki w pociągu, w następujący sposób: "z towarami niebezpiecznymi", "z towarami wysokiego ryzyka (TWR)", "z przekrozoną skrajnią", "z przesyłką wyjątkowo ciężką".
7. Ruch pociągów na szlakach położonych między sąsiednimi zarządcami infrastruktury należy prowadzić w sposób ustalony w umowach zawartych pomiędzy zarządcami infrastruktury, z uwzględnieniem zasad określonych w rozporządzeniu.
8. Przy telefonicznym lub radiotelefonicznym zapowiadaniu pociągów należy ściśle stosować ustalone przez zarządców infrastruktury wzory telefonogramów zapowiadawczych i formę wzajemnego porozumienia.
9. 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.

- 10.** Telefonogram z żądaniem oraz daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu wolno nadać, gdy spełnione zostały warunki określone w § 18 ust.9 pkt (1 – 8).
- 11.** Żądanie pozwolenia na wyprawienie (przepuszczenie) pociągu powinno być nadane zasadniczo nie wcześniej niż na 5 minut przed zamierzonym wyprawieniem pociągu.
- 12.** Na szlaku jednotorowym z dwukierunkową blokadą liniową telefoniczne (radiotelefoniczne) żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu poprzedza obsługę urządzeń blokady liniowej.
- 13.** Żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu dokonuje się telefonogramem według wzoru 1a przedstawionego w Dodatku II do niniejszej instrukcji.
- 14.** 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 4a albo według wzoru nr 4b. 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 5a albo według wzoru nr 5b Dodatku II.
- 15.** 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 kilometrze minut”.
- 16.** 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”.
- 17.** 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”.
- 18.** 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 7 lub według wzoru nr 7b Dodatku II.
- 19.** 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 7 lub nr 7a 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.
- 20.** Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu podaje się telefonogramem wg wzoru nr 10 Dodatku II.
- 21.** 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.
- 22.** 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.
- 23.** W przypadku, gdy do posterunku ruchu zbliża się pociąg, dla którego nie otrzymano wymaganego oznajmienia odjazdu, należy niezwłocznie zażądać tego oznajmienia.
- 24.** Przyjazd (przejazd) pociągu każdy posterunek następczy potwierdza najbliższemu tylnemu posterunkowi następczemu, a na szlakach z ruchem jednotorowym
- 25.** 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.

26. Potwierdzenie przyjazdu pociągu należy dawać telefonogramem według wzoru nr 11 Dodatku II do niniejszej instrukcji.

27. Z potwierdzeniem przyjazdu (przejazdu) pociągu może być połączone żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu przy użyciu telefonogramów wzór nr 2a, 2b, 3a, 3b.

28. 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.

29. 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 § 19 ust. 25 niniejszej instrukcji.

30. 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 § 32.

31. Przyjazd pociągu z popychaczem dojeżdżającym wraz z popychanym pociągiem lub za nim do sąsiedniej stacji wolno potwierdzić dopiero po wjeździe pociągu i popychacza.

32. 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.

33. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów stosuje się w przypadku powstania przerwy w łączności przewodowej.

34. Do doraźnego zapowiadania pociągów mogą być wykorzystane istniejące urządzenia radiolączności pociągowej, drogowej lub doraźnie dostarczone na posterunki następce pracujące na wydzielonych częstotliwościach różnych dla każdego szlaku. W przypadku uszkodzenia powyższych urządzeń, do doraźnego zapowiadania pociągów można wykorzystać urządzenia łączności ogólnieeksploatacyjnej, lub telefonii komórkowej na zasadach radiotelefonicznego zapowiadania pociągów.

35. W czasie trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów, posterunki bocznicowe posiadające urządzenia radiolączności pociągowej, drogowej lub doraźnie zaopatrzone w radiotelefony, biorą udział w prowadzeniu ruchu.

36. 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 ograniczenia prędkości jazdy pociągów przed przejazdem kolejowodrogowym lub obsługiwanym przejściem do 20 km/h z powodu niepowiadomienia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu,
- 2) o posterunkach następnych, 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 1 „Do mnie”,

a ponadto drużynie pierwszego pociągu wyprawianego na ten szlak należy dodatkowo rozkazem pisemnym polecić ustne zawiadomienie dróżników przejazdowych i personel obsługi posterunków następnych wyłączonych z prowadzenia ruchu o zaistniałej przerwie w łączności przewodowej.

37. Celem zapobieżenia ewentualnemu włączeniu się w radiową sieć zapowiadawczą osób trzecich i przekazania przez nie informacji mogącej mieć ujemny wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, obowiązują 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 następce przylegające do tego samego szlaku muszą posiadać tablice tożsamości o identycznym układzie cyfrowym.

38. Tablice tożsamości należy opracować według zasad określonych w instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych oddzielnie dla każdego szlaku lub odstępu.
39. Szczegółowe postanowienia w zakresie prowadzenia ruchu pociągów, na podstawie zastępczego radiotelefonicznego zapowiadania w dostosowaniu do warunków miejscowych, określa regulamin techniczny posterunku nastawczego.
40. Będąc w posiadaniu tablicy tożsamości, dyżurni ruchu, 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.
41. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy wprowadzić telefonogramem według wzoru nr 12, zastępując słowo „telefoniczne” słowem „radiotelefoniczne”.
42. Po ustaniu przyczyn powodujących radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy je odwołać telefonogramem według wzoru nr 13, zastępując słowo „telefoniczne” słowem „radiotelefoniczne”.
43. W przypadku pogorszenia się słyszalności lub innych zakłóceń, gdy odbierający nie rozumie poszczególnych wyrazów należy je przeliterować używając znanych imion, nazw itp.
44. Każdy radiotelefonogram zapowiadawczy powinien być na dowód zrozumienia powtórzony, z wyjątkiem radiotelefonogramu zawierającego żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu oraz zakończony słowem „Odbiór” lub „Bez odbioru”.
45. Dyżurny ruchu przekazujący dyżur w czasie trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów, odnotowuje to w dzienniku ruchu zaznając jednocześnie przyjmującego dyżur ze stanem radiołączności i wszystkimi uwagami, jakie nasunęły mu się w czasie dotychczasowego trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów.

§ 21

Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z półsamoczynną blokadą liniową

1. Na szlakach jednotorowych z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową ruch pociągów prowadzi się na podstawie tej blokady, obsługiwanej zgodnie z jej przeznaczeniem 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 3a), 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 oraz telefonicznego potwierdzenia przyjazdu pociągu mają zastosowanie również przy prowadzeniu ruchu za pomocą jednoodstępowej (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 dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego, należy na semaforze wyjazdowym nastawić sygnał „Stój”. Jeżeli urządzenia nie pozwalają na zmianę kierunku blokady należy 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 zezwalający (o ile urządzenia na to pozwalają) bądź sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny. Po wyjeździe pociągu urządzenia blokady liniowej należy obsłużyć bez wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów.

7. Gdy zbliża się pociąg lub należy oczekiwać pociągu, dla którego nie odblokował się blok końcowy, należy od dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego zażądać wyjaśnienia przyczyny niezablokowania bloku początkowego i stosownie do otrzymanej informacji nastawić na semaforze wjazdowym względnie odstępowym sygnał zezwalający, o ile nie ma przeszkody do jazdy pociągu.

8. 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 dyżurnego ruchu przedniego posterunku następczego.

Po stwierdzeniu, że pociąg nie zwolnił toru szlakowego względnie odstępu, należy zastosować środki pomocnicze tj. zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze.

9. 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 sygnałem końca pociągu przyjechał (przejechał), a semafor wjazdowy wskazuje sygnał „Stój”.

10. 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 środki pomocnicze, a blokadę liniową obsługiwać dodatkowo (pomocniczo).

11. Jeżeli odblokował się blok końcowy, a nie otrzymano telefonicznej informacji o numerze pociągu, należy wyjaśnić przyczynę odblokowania się tego bloku.

Jeżeli okaże się, że na sąsiednim posterunku następczym bloku początkowego nie zablokowano, należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów i zastosować środki pomocnicze.

12. 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 szlak 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 środki pomocnicze zgodnie z postanowieniami § 32.

13. Na szlaku z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową, po jednym lub po obu torach szlakowych, albo dla jednego z kierunków jazdy po danym torze przy blokadzie dwukierunkowej należy:

1) stosować telefoniczne zapowiadanie pociągów bez osobnego wprowadzania telefonogramem:

- a) w razie wyprawienia pociągu po torze zamkniętym,
- b) w razie wyprawienia pociągu do określonego kilometra na szlaku i z powrotem,
- c) w razie wyprawienia pociągu z lokomotywą popychającą pociąg do kilometra na szlaku i z powrotem na stację wyprawienia, albo z lokomotywą popychającą pociąg do sąsiedniej stacji, gdy lokomotywa ta nie jest sprzęgnięta z pociągiem,
- d) w razie wyprawienia pojazdu pomocniczego nie oddziałującego na urządzenia srk – zapowiadać należy tylko pojazd pomocniczy.

2) Wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów telefonogramem według wzoru nr 16:

„O godz. min. wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer nr od nazwa posterunku do nazwa posterunku z powodu ...”

w następujących przypadkach:

- a) gdy na semaforze nie można nastawić sygnału zezwalającego,
- b) gdy blokada liniowa działa nieprawidłowo,
- c) gdy urządzenia blokady liniowej nie mogą być obsługiwane lub nie wolno ich obsługiwać,
- d) w razie użycia do jazdy pociągu wyjątkowo drogi przebiegu, dla której nie jest przewidziane nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym, albo dla której nie ma semafora,
- e) gdy wskutek prowadzonych robót uprawniony pracownik wpisze do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem potrzebę wprowadzenia telefonicznego zapowiadania,

- f) 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,
 - g) gdy nie można nastawić sygnału „Stój” na semaforze,
 - h) w razie czasowego wyłączenia posterunku ruchu, nastawni wykonawczej z udziału w prowadzeniu ruchu,
 - i) w przypadku, gdy urządzenia kontroli niezajętości wskazują na zajętość toru szlakowego pomimo przybycia wcześniej wyprawionego pociągu do jednego z posterunków zapowiadawczych przyległych do szlaku.
14. Telefoniczne zapowiadanie pociągów wprowadza dyżurny ruchu tego posterunku nastawczego, na którym zaistniała przyczyna wymagająca wprowadzenia tego zapowiadania.
15. 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.
16. 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.
17. 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.
18. Po ustaniu przyczyny wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów dyżurny ruchu, który je wprowadził, odwołuje je telefonogramem według wzoru nr 17:
„O godz. min. odwołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer nr od nazwa posterunku do nazwa posterunku”.
19. O uszkodzeniu, nieprawidłowym działaniu lub nieprzepisowym stanie urządzeń blokady liniowej należy zawiadomić uprawnionego pracownika.
20. 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.

§ 22

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.

§ 23

Jazda na widoczność

1. Jazda na widoczność oznacza, że:

- 1) nie obowiązuje zasada, zgodnie z którą na jednym torze szlaku lub odstępie może znajdować się równocześnie tylko jeden pociąg oraz, że nie ma innych przeszkód w kontynuowaniu jazdy, a bezpieczeństwo ruchu pociągów zależy wyłącznie od obserwacji toru, jak również od odpowiedniego regulowania prędkości jazdy pociągów i zatrzymania ich w porę przed przeszkodą,
- 2) maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby w przypadku zauważenia przeszkody do kontynuowania jazdy mógł zatrzymać pociąg przed przeszkodą lub przed sygnałem „Stój”,
- 3) prędkość jazdy nie może przekraczać 40 km/h.

§ 24

Prowadzenie ruchu pojazdów gospodarczych i roboczych

1. Pociągi gospodarcze i robocze powinny kursować na podstawie wewnętrznych rozkładów jazdy. Wyjątek stanowią pociągi utrzymaniowo-naprawcze uruchamiane dla potrzeb usuwania skutków wypadków kolejowych.

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 kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym – poczynając od 1 względnie 2 – zależnie od kierunku, w którym dany pociąg roboczy zostanie wyprawiony pierwszy raz na dany szlak (szlaki).

Pociąg ten 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 (szlaki).

4. Dla jazdy pociągu roboczego należy zamknąć tor szlakowy.

5. Pociąg roboczy, zatrzymujący się na szlaku, nie powinien znajdować się na nim dłużej, niż to przewidziano w rozkazie pisemnym. Pociąg roboczy pracujący na szlaku powinien przyjechać na wskazany posterunek zapowiadawczy nie później niż 5 minut przed planowanym wyprawieniem pociągu na tor szlakowy, na którym pracował pociąg roboczy.

6. W pociągu roboczym powinien znajdować się kierownik pociągu bądź pracownik wyznaczony do dozoru, który zarządza ruchem tego pociągu na szlaku, odpowiada za bezpieczeństwo ruchu oraz wydaje polecenia ruchowe pracownikom pociągu roboczego.

7. Kwalifikacje kierownika pociągu powinny być potwierdzone zaświadczeniem wydanym przez odpowiedni organ.

8. Robotnicy w pociągach roboczych mogą pełnić obowiązki manewrowych, jeżeli posiadają odpowiednie kwalifikacje.

9. Kierownik pociągu roboczego zarządza ruchem tego pociągu na szlaku, odpowiada za bezpieczeństwo ruchu oraz wydaje polecenia ruchowe pracownikom pociągu roboczego.

10. Przy jeździe pociągu roboczego, który ma być rozłączony na pochyleniu większym niż 2,5 ‰, pojazd trakcyjny powinien być umieszczony od strony spadku, aby zapobiec zbiegnięciu odczepionych pojazdów kolejowych. W przypadku rozłączenia pociągu roboczego na szlaku, każda grupa odczepionych pojazdów kolejowych powinna być zabezpieczona przed zbiegnięciem przez zahamowanie (hamulcem ręcznym lub postojowym, płozami hamulcowymi) i dozorowana przez kierownika pociągu lub wyznaczonego przez niego pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje. Płozy hamulcowe powinny stanowić element stałego wyposażenia pociągu.

11. W czasie jazdy i postoju na szlaku pociągu roboczego należy obserwować tor szlakowy, a w razie zauważenia niebezpieczeństwa należy zastosować odpowiednie środki zaradcze.

12. 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.

13. Po zakończeniu pracy na szlaku kierownik pociągu roboczego zobowiązany jest osobiście sprawdzić, czy na torze lub obok toru nie ma przeszkód do jazdy pociągu oraz czy nie pozostawiono taboru, płozów hamulcowych, sprzętu lub materiałów stanowiących przeszkodę do jazdy pociągów na tym szlaku. W razie ukończenia robót na szlaku wcześniej niż to było przewidziane, pociąg roboczy może wrócić na posterunek zapowiadawczy przed czasem po porozumieniu się kierownika pociągu roboczego z właściwym dyżurnym ruchu.

14. Jeżeli na ten sam tor szlakowy ma być wyprawionych kilka pociągów roboczych, można je połączyć i wyprawić razem, nadając każdemu z nich kolejny numer nieparzysty lub parzysty, zależnie od kierunku jazdy, w którym ten pociąg zostanie wyprawiony pierwszy raz na szlak. Zespół ten należy określać: „Połączone pociągi robocze numer ...” (np. 1, 3 itd.). Odlączenie poszczególnych pociągów roboczych na szlaku, a następnie połączenie ich odbywa się według wskazówek kierownika pociągu. Połączone pociągi robocze ze szlaku do posterunku zapowiadawczego powinny powrócić zasadniczo w takim samym zestawieniu, w jakim wyjechały z tego posterunku na szlak. Po przyjeździe połączonych pociągów roboczych dyżurny ruchu powinien upewnić się, czy przyjechały wszystkie pociągi robocze, które były wyprawione razem. Każdy z pociągów roboczych powinien mieć swego kierownika pociągu spełniającego wymagania kwalifikacyjne i zdrowotne określone odrębnymi przepisami, a kierownikiem połączonych pociągów roboczych jest kierownik pierwszego pociągu roboczego.

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

§ 25

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 wewnętrznego 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.

3. Pociągi ratunkowe jadące do miejsca wypadku mają pierwszeństwo przed innymi pociągami.

4. Pociągi ratunkowe jadące po torze zamkniętym, kursują według zasad ruchu jak dla pociągów roboczych; określa się je kolejnym numerem pociągu roboczego zaczynającym się od 1 lub 2 w ciągu doby, w zależności od kierunku jazdy (nieparzysty, parzysty).

5. Pociąg ratunkowy wyprawiony po torze zamkniętym, o którym mowa w ust. 3 nie zmienia swojego numeru w razie późniejszej jazdy w kierunku przeciwnym oraz jeżeli pracuje nadal po północy; wówczas jego numeru nie wolno nadać żadnemu innemu pociągowi ratunkowemu, który ma być wyprawiony na ten sam szlak.

6. Pociąg ratunkowy, w tym pociąg do usuwania skutków awarii, uszkodzeń lub do naprawy infrastruktury kolejowej, może być wyprawiony bez wewnętrznego rozkładu jazdy pociągu.

7. Pociąg ratunkowy należy na stacji wyprawienia powiadomić rozkazem pisemnym o obowiązujących w rozkładzie jazdy prędkościach na poszczególnych odcinkach linii kolejowych oraz obowiązujących ograniczeniach prędkości.

8. Jazda pociągu ratunkowego od posterunku zapowiadawczego przyległego do szlaku, na którym zdarzył się wypadek, do miejsca wypadku oraz powrót tego pociągu odbywa się po torze zamkniętym.

9. W razie potrzeby na zasadach pociągu ratunkowego można wyprawić:

- 1) pogotowia techniczne: sieciowe i drogowe,
- 2) maszyny odśnieżne,
- 3) pojazdy kolejowe specjalne i pomocnicze,
- 4) inne pociągi na podstawie zarządzenia o ich uruchomieniu,

5) lokomotywy luzem do usunięcia skutków awarii (defektów) lokomotyw na pociągach.
Stopień pierwszeństwa pociągów ustala dyżurny ruchu w zależności od potrzeb.

§ 26

Prowadzenie dokumentacji techniczno-ruchowej

1. Dziennik ruchu należy prowadzić na obsługiwanych posterunkach następczych, z wyjątkiem tych posterunków, na których działa prawidłowo Elektroniczny Dziennik Ruchu (EDR). Wszelkie powiadomienia, zawiadomienia czy informacje załączone w formie papierowej do dziennika ruchu, w przypadku prowadzenia EDR, należy przechowywać oddzielnie w miejscu wskazanym w Regulaminie Technicznym.
2. W dzienniku ruchu dla posterunku zapowiadawczego (Załączniku nr 1) każda strona przeznaczona jest dla jednego szlaku względnie odstępu. Jeżeli dziennik ten przeznaczony jest tylko dla jednego szlaku (odstępu), należy zapisać najpierw stronę lewą, a następnie prawą.
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, (bocznikowego) ustalić w regulaminie technicznym.
4. Dzienniki ruchu powinny znajdować się w miejscu najdogodniejszym dla dyżurnego ruchu, przy czym, w miarę możliwości, lewą stronę dziennika ruchu należy przeznaczyć dla szlaku (odstępu) znajdującego się z lewej strony biurka dyżurnego ruchu, a stronę prawą dziennika – dla szlaku (odstępu) znajdującego się z prawej strony.
5. Dzienniki ruchu prowadzi dyżurny ruchu.
6. Dziennik ruchu należy prowadzić na bieżąco. Telefonogramy należy zapisywać niezwłocznie po ich odebraniu i bezpośrednio przed ich nadaniem.
7. Czasu żądania pozwolenia na wyprawienie pociągu nie notuje się w dzienniku ruchu.
8. 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 lub wyraz „manewry”, zajmując oddzielny wiersz dla każdego pociągu (manewru) i dla każdego pojazdu pomocniczego, a dla każdego powrotu ze szlaku pociągu, popychacza, lub pojazdu pomocniczego oraz potwierdzenia przybycia ze szlaku pociągu, popychacza, pojazdu pomocniczego lub zakończenia manewrów należy zająć następny wiersz, przy czym oba wiersze należy z lewej strony zakreślić klamrą; rubryki: 1 względnie 2 należy wypełnić przed nadaniem lub po odebraniu telefonogramu zawierającego:
 - a) na szlaku jednotorowym – żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu,
 - b) zgodę na wykonanie manewrów, dla których jest zgoda taka wymagana od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego,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 zakreskować, natomiast numer pociąguzanotować w rubr. 1 względnie 2 w następnym wolnym wierszu poziomym,
 - 2) pociągi, które będą przyjęte, a następnie wyprawione, należy na obu stronicach wpisywać w tym samym 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 stronicy należy zakreskować;
 - 3) **w rubryce 3** – notuje się numer toru stacyjnego, na który przyjmuje się lub z którego wyprawia się pociąg,
 - 4) **w rubryce 4** – notuje się czas nadania względnie czas odebrania telefonogramu zawierającego danie pozwolenia na wyprawienie pociągu, wykonanie manewrów, wjazd (wstawienie) na tor szlakowy PSD; 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,

5) w **rubryce 5** – notuje się czas podany w telefonogramie zawierającym oznajmienie odjazdu pociągu, wjazdu (wstawienia) na tor szlakowy PSD, a w **rubryce 6** – czas podany w telefonogramie zawierającym potwierdzenie przyjazdu pociągu, czas zakończenia manewrów lub czas zjazdu PSD ze szlaku na drogę kołową, względnie jeden z przyległych do szlaku posterunków zapowiadawczych, gdy pojazd ten wjechał (został wstawiony) na tym szlaku; 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, jeżeli podstawą prowadzenia ruchu jest:

- a) obsługa urządzeń jednoodstępowej (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 rzeczywisty, a w mianowniku czas blokowania,
- b) jednoodstępowa (półsamoczynna) dwukierunkowa blokada liniowa z blokiem pozwolenia i kontrola niezajętości torów szlakowych, jednoodstępowa (półsamoczynna) blokada liniowa bez obsługi bloków liniowych lub wieloodstępowa (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.

6) 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;

7) w **rubryce 9** notuje się:

- a) uzupełnienie informacji o numerze pociągu oraz 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. niesprzęg.”, „z pop. do km ...”, „po torze lewym”, „na bocznicy ...”, „z bocznicy ... do ...”, „po zamkn. torze nr ...”, „z kluczem(ami) od bocznic(y)”, „z przesył. nadzwycz.”, „z towar. niebezp.”, „TWR”, „bez zderzaka” itp.); odnośnie pojazdów pomocniczych (w tym PSD), jak również pociągów wyprawianych po zamkniętym torze („do stacji ...”, „do podg ...”, „wjazd w km ...”, „zjazd w km ...”, „z postoj. na km ...”, „do km ... i z powrotem”, „do km ...”, „z km ... do ...”); odnośnie manewrów („po torze nr ... na min. ...”, „manewry na torze ... zakończone, tor ... wolny”),
- b) wyraz „Stój” i czas nadania względnie odebrania telefonogramu zapowiadawczego według wzoru nr 4a lub 4b,
- c) wyraz „Teraz” w razie nadania względnie odebrania telefonogramu zapowiadawczego według wzoru nr 6a lub 6b i po zapisaniu tego telefonogramu w rubryce 4,
- d) wyraz „Zatrzymać” oraz czas nadania względnie odebrania telefonogramu według wzoru nr 7a lub 7b,
- e) wyraz „Zatrzymany” oraz czas nadania względnie odebrania telefonogramu według wzoru nr 8a lub 8b,
- f) wyrazy „przyjechał do nazwa posterunku zapowiadawczego o godz. min.”. Odnośnie telefonicznego potwierdzenia przyjazdu ostatniego pociągu, wyprawionego przed rozpoczęciem telefonicznego zapowiadania pociągów,
- g) czas dania polecenia nastawniczemu na zablokowanie bloku końcowego lub początkowego, gdy obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów, a blokada stacyjna działa prawidłowo,
- h) inne okoliczności, mające znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu (np. identyfikator wydanego rozkazu pisemnego),
- i) zmieniony numer licznika użytego sygnału zastępczego, zmieniony stan licznika przełącznika blokady liniowej dwukierunkowej, zmieniony stan licznika użytego przycisku chwilowego wyłącznika zasilania blokady liniowej itp.,
- j) inne okoliczności, mające znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu (np. identyfikator

wydanego rozkazu pisemnego).

8) w **rubryce 10** notuje się dokonanie zawiadomienia drózników przejazdowych o jeździe pociągu.
9. 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 za-powiadawczego, 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 7, w wierszu dotyczącym pociągu, dla którego żądano pozwolenia na wyprawienie.

10. 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 stronicy, który powinien zawierać godzinę i minuty.

11. 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 stronicy. Pod tym zapisem nadający notuje słowo „odebrał” i nazwę posterunku następczego, nazwisko odbierającego oraz godzinę i minutę odebrania telefonogramu.

12. Każdy telefonogram, wpisany przez całą szerokość stronicy wraz w odnoszącym się do niego zapisem o odebraniu telefonogramu, należy oddzielić grubą linią poziomą od innych zapisów w dzienniku ruchu.

13. Przyjęcie i przekazanie dyżuru przez dyżurnego ruchu oraz początek doby należy notować – przez obie stronicy dziennika ruchu przeznaczonego dla dwóch szlaków (odstępów) lub – przez szerokość stronicy dziennika ruchu przeznaczonego dla jednego szlaku (odstępu). Również przez całą szerokość odpowiedniej stronicy 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.).

14. Otrzymane w czasie przerwy w łączności zawiadomienia pisemne jak również zawiadomienia pisemne będące podstawą otwarcia toru szlakowego, dyżurny ruchu wkleja na odpowiedniej stronicy dziennika ruchu.

15. Dziennik ruchu przed wydaniem do użytku powinien być sprawdzony, przeszurowany, opieczetowany oraz podpisany przez właściwego kierownika.

ROZDZIAŁ IV

Przyjmowanie, wyprawianie i przepuszczanie pociągów na posterunku ruchu

§ 27

Wyznaczanie torów na stacji dla wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pociągów

1. Ruch pociągów należy prowadzić po torach głównych, po zorganizowanych drogach przebiegu pociągów.
2. W razie zakłóceń w ruchu, dyżurny ruchu może prowadzić ruch pociągów po torach głównych, nieposiadających zorganizowanych przebiegów dla danego kierunku jazdy, przy czym powinien stosować się do postanowień regulaminu technicznego.
3. Przyjęcie pociągu na tor boczny lub wyprawienie go z tego toru może nastąpić tylko w razie wypadku lub uszkodzenia torów głównych. W szczególnych przypadkach podczas zakłóceń w prowadzeniu ruchu wynikających z czasowego ograniczenia przepustowości stacji (roboty nawierzchniowe, przebudowa urządzeń srk, modernizacja układu torowego itp.) można wyprawić z toru bocznego pociąg towarowy lub lokomotywę, jeżeli zasady takich jazd zostały określone w regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu pociągów podczas robót.
Pociąg przyjmowany na tor boczny należy zatrzymać przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) i wprowadzić go do stacji z prędkością do 20 km/h, z zachowaniem niezbędnych środków ostrożności określonych w rozkazie pisemnym. Przy wyprawieniu pociągu z toru bocznego należy stosować się do wskazówek podanych w regulaminie technicznym.
4. 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.
5. Przejazd pociągów przez stację bez zatrzymywania powinien odbywać się po torze głównym zasadniczym przystosowanym do takich jazd.
6. W razie potrzeby zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny zasadniczy niebędący przedłużeniem toru szlakowego, po którym dany pociąg jedzie, lub na główny dodatkowy i związanej z tym konieczności zmniejszenia prędkości wjazdu pociągu pasażerskiego poniżej dozwolonej prędkości jego jazdy lub pociągu towarowego, którego prędkość wynosi powyżej 50 km/h, dyżurny ruchu powinien zatrzymać pociąg przed semaforem odpowiednio wjazdowym lub drogowskazowym i po zatrzymaniu podać na tym semaforze sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością.
7. Zatrzymanie pociągu przez dyżurnego ruchu przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) jest zbędne, gdy zaistniał jeden z następujących warunków:
 - 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 z jaką prędkością należy przejechać w okręgu zwrotnicowym osłanianym odnośnym semaforem wjazdowym (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 niezatrzymywanie ciężkich pociągów towarowych przed tym semaforem; za ciężkie pociągi towarowe – w rozumieniu tego postanowienia – należy uważać takie pociągi, których masa wynosi więcej niż 3/4 obciążenia ustalonego dla obsługujących je lokomotyw.

8. 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.

9. 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.

Jeżeli zajdzie konieczność wyjątkowego przyjęcia pociągu na tor główny, w którym miejsce zatrzymania się czoła pociągu wjeżdżającego nie jest oznaczone (brak semafora lub tarczy zaporowej), należy w tym miejscu ustawić tarczę zatrzymania D 1 „Stój”.

10. W przypadku braku możliwości podania sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym zatrzymany pociąg należy przyjąć na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny.

11. 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.

§ 28

Przygotowanie drogi przebiegu pociągu

1. Ruch pociągów powinien odbywać się tylko po przygotowanych drogach przebiegu.

2. Drogą przebiegu nazywa się tor kolejowy, po którym pociąg przejeżdża w obrębie posterunku ruchu, wraz ze zwrotnicami znajdującymi się w tym torze oraz zwrotnice i inne urządzenia srk, znajdujące się poza tym torem, które służąc do jego ochrony są nastawiane tak, aby bezpieczeństwo jazdy pociągu po tej drodze było zapewnione. Dla wjazdu pociągu na stację droga przebiegu pociągu obejmuje również drogę ochronną (leżącą za semaforem wyjazdowym, drogowskazowym lub tarczą zaporową), jeżeli jest ona wymagana. Drogi przebiegu pociągów wskazane są na każdym posterunku ruchu w tablicy zależności lub w odpowiednich zapisach zależności.

3. 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.

4. Przygotowanie drogi przebiegu należy do obowiązków pracowników wyznaczonych do tych czynności postanowieniami regulaminu technicznego posterunku.

5. 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.

6. Polecenie przygotowania drogi przebiegu wydaje osobiście dyżurny ruchu wszystkim posterunkom technicznym, biorącym udział w przygotowaniu danej drogi przebiegu. Posterunki te wskazane są w regulaminie technicznym.

7. Polecenie przygotowania drogi przebiegu należy dawać w takim czasie, aby sygnał zezwalający na jazdę pociągu mógł być podany we właściwym czasie. Jeżeli przerwanie manewrów wymaga dłuższego czasu, należy polecenie przerwania manewrów wydać osobno, przed wydaniem polecenia przygotowania drogi przebiegu. Czasy te podaje się w regulaminie technicznym.

8. 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.

9. Pracownik, który otrzymał polecenie przygotowania drogi przebiegu, powinien je powtórzyć dosłownie na dowód zrozumienia.

10. 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.

11. Jednoczesna jazda pociągów dozwolona jest wówczas, gdy ich drogi przebiegu nie są sprzeczne. Jeżeli zbliżający się pociąg musiałby być zatrzymany przed semaforem wjazdowym wskutek sprzeczności jego drogi przebiegu z drogą przebiegu pociągu wyjeżdżającego, należy dać pierwszeństwo wjazdowi pociągu, o ile nie stoi temu na przeszkodzie pilna potrzeba ruchowa.

12. Nie wolno nastawiać przebiegów sprzecznych, nawet gdyby pomyłkowo takie polecenie zostało wydane.

13. Dyżurny ruchu zanim poda na semaforze sygnał zezwalający lub pozwoli 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.

14. 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”.

15. 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.

16. Obsługa urządzeń sterowania ruchem powinna być dokonywana według postanowień osobnych instrukcji obsługi urządzeń srk i regulaminu technicznego posterunku

§ 29

Zezwolenie na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu

1. W czasie, gdy nie odbywają się jazdy pociągów, semafor obsługiwane powinny wskazywać sygnał „Stój”, z wyjątkiem semaforów stacyjnych, ustawionych przy torach głównych zasadniczych w przypadku, gdy semafor 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 wjazdowy 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”.
9. Dyżurnemu ruchu nie wolno dać 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) zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny dodatkowy i konieczności zmniejszenia z tego powodu prędkości wjazdu pociągów, z wyjątkiem przypadków wskazanych w § 26 ust. 6,
 - 3) konieczności zatrzymania na stacji pociągu nie mającego rozkładowego postoju na tej stacji,
 - 4) konieczności przyjęcia pociągu na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony koźłem oporowym,
 - 5) konieczności przyjęcia pociągu na tor, na którym występuje ograniczenie prędkości niższe niż wynika ze wskazań semafora, jeżeli drużyna pociągowa nie została o tym uprzedzona,
 - 6) 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,
 - 7) zaistnienia innych przeszkód do jazdy pociągu.
10. 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 wjazdowy sygnału „Stój” – w przypadkach, o których mowa w pkt 3) i 4);
 - 3) powiadomienie drużyny pociągowej – w przypadkach wymienionych w pkt 4), 5), 6),
 - 4) usunięto przeszkody – w przypadku 7).
11. Zezwoleniem na wyjazd pociągu ze stacji jest podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wjazdowym.
12. 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.

13. 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.

14. Zezwolenie na przejazd pociągu obok ważnego sygnału „Stój” na obsługiwanym semaforze może przekazać tylko ten dyżurny ruchu, który obsługuje ten semafor.

15. 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.

§ 30

Obserwacja przejeżdżającego pociągu

1. Pracownik posterunku wskazany w regulaminie technicznym po przygotowaniu drogi przebiegu pociągu powinien obserwować okręg nastawczy oraz przejeżdżający pociąg aż do całkowitego jego wjazdu, wyjazdu lub przejazdu, a w przypadku wystąpienia nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu – zatrzymać pociąg lub podjąć inne działania w celu usunięcia zagrożenia.

2. Obserwacja jadącego pociągu i okręgu nastawczego z miejsca i w sposób określony regulaminem technicznym lub regulaminem obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia należy do obowiązków dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych i dróżników przejazdowych, jeżeli nie są oni zwolnieni z tego obowiązku postanowieniami regulaminu technicznego dotyczącego posterunku lub regulaminu obsługi przejazdu kolejowo-drogowego.

Pracownik posterunku obserwuje przejeżdżające pociągi z odpowiednimi przyborami sygnałowymi; przybory sygnałowe powinny znajdować się w ręku lub miejscu zapewniającym ich natychmiastowe użycie. Do obserwacji mogą być wykorzystane urządzenia techniczne, określone w regulaminie technicznym lub regulaminie obsługi przejazdu kolejowo-drogowego.

3. Podczas obserwacji jadącego pociągu należy w szczególności zwrócić uwagę, czy:

- 1) pociąg jest przepisowo osygnalizowany,
- 2) maszynista reaguje na nadawane sygnały,
- 3) nie ma oznak zagrzenia się czopa osi zestawów kołowych,
- 4) nie ma widocznych uszkodzeń taboru kolejowego, 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,
- 11) nie ma innych nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

4. Zakres obserwacji określony w ust. 3 nie obowiązuje na odcinkach wyposażonych w urządzenia zpr, odcinkach z mijankami bez obsady oraz w przypadkach, gdy ze względów technicznych i terenowych nie można zapewnić odpowiedniej lokalizacji nastawni – sposób postępowania w tych przypadkach należy określić w regulaminie technicznym.

5. Stwierdzone w czasie obserwacji przejeżdżającego pociągu nieprawidłowości należy w porę usunąć, a w razie niebezpieczeństwa należy pociąg niezwłocznie zatrzymać.

§31

Nadawanie sygnału „Stój” na semaforze i 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 każdym przejeździe pociągu urządzenie biorące udział w przebiegu można obsłużyć dopiero wówczas, gdy pociąg minął przebiegowe miejsce końca pociągu lub nastąpiło samoczynne zwolnienie tego urządzenia z wyjątkiem rozwiązań, w których stosowane jest sekcyjne rozwiązanie drogi przebiegu. Miejsce sygnałowe oraz miejsce przebiegowe końca pociągu należy określić w regulaminie technicznym.
4. Sygnałowe miejsce końca pociągu jest to miejsce na posterunku ruchu, po minięciu którego należy nastawić sygnał „Stój” na semaforze po wjeździe, wyjeździe lub przejeździe pociągu. Sygnałowe miejsce końca pociągu ustala się tak, aby pracownik obsługujący semafor mógł stwierdzić, czy na pociągu znajduje się sygnał końca pociągu, a ponadto:
 - 1) co najmniej 100 m za semaforem odstępowym,
 - 2) co najmniej 100 m za semaforem wjazdowym (granicą posterunku zapowiadawczego); w przypadku semafora wjazdowego z urządzeniem oddziaływania pociągu za ostatnią zwrotnicą w przebiegu, sygnał „Stój” nastawia się dopiero po zwolnieniu urządzenia oddziaływania przez czoło pociągu albo cały pociąg,
 - 3) w przebiegowym miejscu końca pociągu za semaforem wyjazdowym.
5. Przebiegowe miejsce końca pociągu jest to miejsce na posterunku ruchu ustalone tak, aby bezpieczna jazda pociągu nie była zagrożona przez przestawienie zwrotnic, tj. aby pociąg minął wszystkie zwrotnice i skrzyżowania znajdujące się na drodze przebiegu oraz urządzenie oddziaływania pociągu, służące do zwalniania utwierdzonego przebiegu, jeżeli urządzenie takie jest.
6. Na wyznaczonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy posterunkach ruchu wjazd lub wyjazd z sygnałem końcowym niektórych pociągów może stwierdzać i zgłaszać dyżurnemu ruchu drużyna pociągowa. Sposób zgłaszania należy wskazać w regulaminie technicznym.
7. Jeżeli czoło pociągu minęło semafor i pociąg zatrzymał się tak, że koniec pociągu minął sygnałowe miejsce końca pociągu, lecz nie minął przebiegowego miejsca końca pociągu, to semafor powinien wskazywać sygnał „Stój” i nie należy rozwiązywać drogi przebiegu.

§32

Nieprawidłowości przy podawaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora

1. Gdy pracownik obsługujący semafor zauważy lub dowie się, że dalszej jeździe pociągu grozi niebezpieczeństwo, obowiązany jest sygnał zezwalający na semaforze natychmiast zmienić na sygnał „Stój”.
W innych przypadkach nieprzewidzianej potrzeby zatrzymania jadącego pociągu, sygnał zezwalający na semaforze należy zmienić na sygnał „Stój” najpóźniej, gdy czoło pociągu znajduje się przed tarczą ostrzegawczą, odnoszącą się do tego semafora, a jeśli tarczy tej nie ma, gdy czoło pociągu znajduje się przed poprzednim semaforem.
2. 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.
3. W razie konieczności zmiany sygnału zezwalającego na sygnał „Stój” i zatrzymania się czoła pociągu przed semaforem, po ustaniu przeszkody do jazdy należy ponownie podać na semaforze sygnał

zezwalający, o ile urządzenia na to pozwalają. Gdy urządzenia uniemożliwiają powtórne podanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu – należy na jazdę tę pozwolić za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego.

4. Gdy czoło pociągu minęło obsługiwany semafor i pociąg zatrzymał się tak, że koniec pociągu nie minął sygnałowego miejsca końca pociągu, wówczas:

- 1) jeżeli semafor wskazywał sygnał zezwalający – nie wolno zmieniać go na sygnał „Stój”,
- 2) jeżeli zaszła konieczność zmiany sygnału zezwalającego na sygnał „Stój”, celem zatrzymania pociągu – należy z powrotem nastawić sygnał zezwalający, jeżeli ustała przeszkoda do jazdy, a urządzenia pozwalają na powtórne ustawienie sygnału zezwalającego,
- 3) jeżeli na semaforze nie był nastawiony sygnał zezwalający i semafor wskazywał sygnał „Stój” – należy nastawić na nim sygnał zezwalający, jeżeli urządzenia pozwalają na to oraz zaistniały wymagane warunki i nie ma przeszkody do jazdy; jeżeli jest blokada liniowa, sygnał zezwalający na semaforze należy podać tylko wówczas, gdy przy dalszej jeździe pociągu co najmniej jedna oś przejedzie przez odcinek izolowany elektrycznej zastawki liniowej.

Jeżeli w przypadkach wymienionych w punktach 2 i 3 nie można nastawić sygnału zezwalającego na semaforze, pozwolenie na dalszą jazdę pociągu należy dać za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego.

W przypadkach wymienionych w punktach: 1, 2 i 3 nie wolno potwierdzić przyjazdu (przejazdu) pociągu, lecz należy zawiadomić dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego o zatrzymaniu pociągu i o niemożności potwierdzenia jego przyjazdu (przejazdu). Dopiero po minięciu przez pociąg sygnałowego miejsca końca pociągu, należy na semaforze nastawić sygnał „Stój” i potwierdzić przyjazd (przejazd) pociągu.

5. Cofanie pociągu, który nie zatrzymał się przed semaforem wskazującym sygnał „Stój”, lecz dopiero za nim, bez pozwolenia dyżurnego ruchu dozwolone jest tylko w razie grożącego niebezpieczeństwa.

6. Jeżeli wskutek nieprawidłowego działania urządzeń nie można podać sygnału „Stój” na semaforze, należy postępować w następujący sposób:

- 1) 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 D 1 „Stój” oraz obok tarczy ostrzegawczej sygnał DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania”,
- 3) po ujawnieniu nienastawienia się sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym, odstępowym lub wyjazdowym należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów,
- 4) zezwoleniem na minięcie przez pociąg sygnału D 1 „Stój”, nieważniącego sygnał zezwalający na semaforze, jest otrzymanie przez kierownika pociągu (maszynistę) rozkazu pisemnego,
- 5) usunięcie tarcz przenośnych (D 1 i DO) może nastąpić na polecenie dyżurnego ruchu dopiero po usunięciu uszkodzenia semafora.

7. Oprócz zasad zawartych w ust. 6 należy przestrzegać również następujących postanowień:

- 1) jeżeli nie można nastawić sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym:
 - a) dyżurny ruchu powinien natychmiast zawiadomić o tym dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego i polecić mu zatrzymywanie pociągów z powiadomieniem ich rozkazem pisemnym o uszkodzeniu semafora,
 - b) do czasu ustawienia sygnału D 1 „Stój” i zawiadomienia dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego o uszkodzeniu semafora, nie wolno zawiadamiać dyżurnego ruchu o wjeździe pociągu (zablokować bloku otrzymania nakazu), ani potwierdzać przyjazdu pociągu (zablokować bloku końcowego),
 - c) jeżeli nienastawienie się sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym spostrzeżono po daniu potwierdzenia przyjazdu pociągu, należy zbliżającemu się pociągowi podawać sygnały „Stój” D 2 i D 3 lub zatrzymać go radiotelefonicznym systemem alarmowym,
 - d) dyżurny ruchu, który otrzymał od dyżurnego ruchu przedniego posterunku następczego zawiadomienie o nienastawieniu się sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym, powinien zatrzymywać wszystkie pociągi i zawiadamiać je rozkazem pisemnym. Dyżurny ruchu posterunku odstępowego lub odgałęźnego może zaprzestać wydawania tych zawiadomień,

gdy uszkodzenie semafora zostało usunięte lub gdy obowiązek wydawania zawiadomień przejmie dyżurny ruchu tylnej stacji.

2) jeżeli nie można nastawić sygnału „Stój” na semaforze wyjazdowym lub drogowskazowym:

- a) dyżurny ruchu powinien zatrzymywać pociągi przed semaforem wyjazdowym i zawiadamiać je rozkazem pisemnym – podobnie jak w pkt 1 lit. d,
- b) jeżeli do uszkodzonego semafora zbliża się pociąg, który nie został zawiadomiony o uszkodzeniu, należy go zatrzymać sygnałami „Stój” D 2 i D 3 lub radiotelefonicznym systemem alarmowym,
- c) odnośnie semafora wyjazdowego, postanowienia zawarte pod lit. a oraz b nie dotyczą pociągów wjeżdżających na stację końcową, jeżeli przed semaforem wyjazdowym ustawiony jest sygnał D 1 „Stój”,
- d) drużynę pociągu, który ma odjechać ze stacji początkowej dyżurny ruchu tej stacji zawiadamia rozkazem pisemnym o uszkodzeniu semafora wyjazdowego (drogowskazowego), o nieważności sygnału zezwalającego na nim oraz udziela zezwolenia na jazdę pociągu w sposób określony w ust. 6 pkt 4.

8. W razie zatrzymania się pociągu wskutek przedwczesnego nastawienia się sygnału „Stój”, pozwolenie na dalszą jazdę pociągu, należy po spełnieniu warunków niezbędnych do wyprawienia pociągu, dać za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego, jeżeli urządzenia nie zezwalają na ponowne podanie sygnału zezwalającego na semaforze.

9. Jeżeli wyświetlony sygnał zastępczy nie wyłączy się samoczynnie we właściwym czasie, należy wyłączyć go za pomocą właściwego elementu sterującego. W przypadku niemożności wyłączenia sygnału zastępczego należy postępować według postanowienia ust. 6 i 7.

10. W razie potrzeby usunięcia usterek w urządzeniach srk, dyżurny ruchu może wydać pozwolenie na wykonanie robót w urządzeniach dopiero wtedy, gdy:

- 1) wprowadził wymagane obostrzenia,
- 2) zawiadomił zainteresowanych pracowników oraz zastosował i polecił zastosować odpowiednie zamknięcia pomocnicze.

11. We wszystkich przypadkach zaistniałych nieprawidłowości przy podawaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora należy stosować środki pomocnicze.

§33

Stosowanie środków pomocniczych zabezpieczających lub ostrzegających

1. Pod nazwą środki pomocnicze należy rozumieć zamknięcia pomocnicze urządzeń nastawczych i blokowych, tabliczki ostrzegawcze oraz kontrolkę zajętości torów wyjazdowych.

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. Zamknięcia pomocnicze stosuje się celem:

- 1) uniemożliwienia potwierdzenia przyjazdu pociągu – w tym celu zamknięcie pomocnicze zakłada się przy bloku końcowym,
- 2) uniemożliwienia wyprawienia pociągu ze stacji – w tym celu zamknięcie pomocnicze zakłada się na linii jednotorowej na obu sąsiednich posterunkach zapowiadawczych:
 - a) przy odblokowanym bloku przebiegowym utwierdzającym dla wyjazdów na dany tor szlakowy,
 - b) gdy są elektryczne urządzenia srk – na elementach nastawczych (dźwigniach przebiegowych, przyciskach lub przełącznikach), dotyczących danego toru szlakowego,
- 3) uniemożliwienia przepuszczenia pociągu przez posterunek odgałęźny,
- 4) uniemożliwienia przyjęcia pociągu na dany tor stacyjny,
- 5) uniemożliwienia przestawienia zwrotnic i wykolejnic ustawionych w nieutwierdzonej drodze przebiegu.

9. W urządzeniach srk z zobrazowaniem na ekranie monitora ich stanu, stosowanie zamknięć pomocniczych, dokonuje się poprzez wybranie z klawiatury lub myszą właściwego polecenia z katalogu zamknięć pomocniczych odpowiadającego danej sytuacji ruchowej i określonej w instrukcji obsługi urządzeń srk. Jeżeli konstrukcja urządzeń srk wymaga stosowania innego rodzaju zamknięć pomocniczych, sposoby stosowania zamknięć pomocniczych należy stosować odpowiednio do konstrukcji tych urządzeń.

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 otrzymaniu polecenia lub pozwolenia albo po powzięciu wiadomości o zajęciu toru wjazdowego (lub tylko ukresu rozjazdu prowadzącego na tor wjazdowy, bądź zajęcia skrajni tego toru) przez pojazd – powinno się zastosować zamknięcia pomocnicze,
- 2) dyżurny ruchu i nastawniczy nastawni wykonawczej prowadzą kontrolki zajętości torów wjazdowych (załącznik 7) oraz stosują zamknięcia pomocnicze według ust. 3 pkt 4. Środki pomocnicze należy stosować w następujący sposób:
 - a) w kontrolce zajętości torów wjazdowych należy wypełnić rubryki 1 i 2 w chwili przyjęcia dyżuru, a w rubryce 3 zaznaczyć bieżące 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, należy zanotować numer pociągu, a o zajęciu toru przez pojazd – odpowiedni skrót pojazdu oraz ich liczbę; jeżeli jest więcej niż jeden pojazd lub ogólnie, jeżeli liczba ta zmienia się (np. manewry), należy również zanotować 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) i wpisać godzinę zwolnienia toru,
 - b) natychmiast po wjeździe i po rozwiązaniu drogi przebiegu pociągu zatrzymującego się na stacji lub po daniu polecenia lub pozwolenia na zajęcie toru wjazdowego oraz po powzięciu wiadomości o zajęciu toru wjazdowego (lub tylko ukresu rozjazdu prowadzącego na tor wjazdowy bądź zajęcia skrajni tego toru) przez pojazd lub o zamknięciu toru wjazdowego.

11. Na stacjach o dużym ruchu pociągów dopuszcza się niestosowanie środków pomocniczych, gdy tor zajęty jest przez pociąg, zatrzymujący się nie dłużej niż 5 minut, który nie pozostawia taboru na torze wjazdowym, jeżeli przewidziano to w regulaminie technicznym.

12. Na stacjach posiadających kontrolę niezajętości torów i rozjazdów, plan świetlny (ekran monitora) wskazujący zajętość torów, środki pomocnicze, przewidziane w razie zajęcia toru wjazdowego, należy stosować tylko wówczas, gdy zachodzą przeszkody w należyтым działaniu tych urządzeń lub wykonuje się w urządzeniach lub w torze roboty, które mogą mieć wpływ na działanie urządzeń wskazujących zajęcie toru o czym wykonujący roboty czyni odnośny zapis w książce kontroli urządzeń srk lub w dzienniku oględzin rozjazdów.

13. Stosowanie środków pomocniczych nie zwalnia w żadnym przypadku od obowiązku każdorazowego sprawdzenia drogi przebiegu pociągu w sposób wskazany w regulaminie technicznym.

14. 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.

15. 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”.

16. Odpowiednie tabliczki ostrzegawcze należy stosować:

1) w przypadkach, w których wymagane jest stosowanie zamknięć pomocniczych, a nie ma urządzenia srk, na którym wymagane jest założenie zamknięcia pomocniczego, tabliczkę ostrzegawczą należy zawiesić na aparacie odpowiedniego łącza telefonicznego, a mianowicie:

- a) gdy napis na tabliczce ma dotyczyć toru szlakowego – na aparacie łącza zapowiadawczego, a na posterunku nastawczym, na którym nie ma łącza zapowiadawczego, na aparacie łącza stacyjno-ruchowego,
- b) gdy napis na tabliczce ma dotyczyć torów lub urządzeń stacyjnych – na aparacie łącza stacyjno-ruchowego,

2) w przypadkach, w których ruch pociągów prowadzi się wyjątkowo na podstawie telefonicznego zapowiadania, a mianowicie:

- a) gdy stosownie do postanowień § 28 ust. 16 pkt 2 obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów – tabliczkę należy zawiesić na aparacie łącza zapowiadawczego na obu sąsiednich posterunkach zapowiadawczych i na pośrednich posterunkach następczych oraz na bloku początkowym na posterunku zapowiadawczym i na pośrednich posterunkach następczych,

3) w razie zamknięcia toru szlakowego – należy odpowiednią tabliczkę zawiesić na aparacie łącza zapowiadawczego na obu sąsiednich posterunkach zapowiadawczych i na pośrednich posterunkach następczych,

4) w razie wyprawienia pojazdu pomocniczego – na obu posterunkach zapowiadawczych na bloku liniowym, dotyczącego toru szlakowego należy zawiesić odpowiednią tabliczkę, zawieszać należy tyle tabliczek, ile znajduje się pojazdów pomocniczych; gdy nie ma blokady liniowej tabliczki zawieszana się na aparacie łącza zapowiadawczego,

5) w razie wyprawienia na zamknięty tor szlakowy pociągu lub pojazdu pomocniczego – na obu posterunkach zapowiadawczych na łączu zapowiadawczym należy zawiesić tyle odpowiednich tabliczek (dla pociągu – z napisem o zajęciu toru, dla pojazdu pomocniczego – z napisem o pojeździe pomocniczym), ile pociągów względnie pojazdów pomocniczych znajduje się na zamkniętym torze szlakowym,

6) w razie, gdy po zelektryfikowanym torze zabroniony jest ruch pojazdów elektrycznych, należy zawiesić odpowiednią tabliczkę:

- a) na łączu zapowiadawczym, gdy zakaz dotyczy toru szlakowego,
- b) na łączu stacyjno-ruchowym, gdy zakaz dotyczy toru stacyjnego,

7) w przypadkach, w których o odjeździe pociągu należy zawiadamiać kierownika robót na szlaku.

17. Jeżeli nie ma możliwości zawieszenia tabliczki na aparacie odpowiedniego łącza telefonicznego (centralka), należy zawiesić ją w innym widocznym miejscu, o ile jest to możliwe, w pobliżu urządzenia łączności, w sposób umożliwiający orientację co do miejsca, którego tabliczka dotyczy. Miejsca i sposób zawieszania tabliczek należy ustalić w regulaminach technicznych. W urządzeniach przekaźnikowych z komputerowym pulpitem nastawczym, a także w urządzeniach komputerowych, o ile posiadają one taką funkcję, tabliczki ostrzegawcze wyświetlane są w formie komunikatów na ekranie monitora

komputerowego po wybraniu z właściwej aplikacji według instrukcji obsługi urządzeń srk danego typu i rodzaju.

18. Gdy okoliczności wymagające zastosowania środków pomocniczych mogą nie być wiadome pracownikom, którzy powinni je zastosować, to dyżurny ruchu powinien ich o tym zawiadomić i polecić im zastosowanie odpowiednich zamknięć pomocniczych i tabliczek ostrzegawczych.

19. Zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze należy natychmiast usunąć, gdy ustała przyczyna, która wymagała ich zastosowania. Jeżeli ustanie tej przyczyny może nie być wiadome pracownikom, którzy powinni byli zastosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze, dyżurny ruchu powinien ich o tym zawiadomić i polecić usunięcie tych środków pomocniczych.

§34

Regulowanie ruchu pociągów

1. Przy regulowaniu ruchu pociągów obowiązują następujące zasady:

- 1) pociągi należy przyjmować i wyprawiać zgodnie z wewnętrznym rozkładem 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.

2. 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 podstawie zarządzenia PMT LK

3. 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.

4. 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.

§35

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 19 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 zamykanego 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 określają 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

§ 36

Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego

1. Tor szlakowy należy zamknąć dla ruchu pociągów, jeżeli:
 - 1) powstała przeszkoda do jazdy po tym torze (np. skutek uszkodzenia nawierzchni, podtorza, sieci trakcyjnej, naruszenia skrajni itp.),
 - 2) zaistniał wypadek z pociągiem, uniemożliwiający dalszą jego 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 nagle konieczność wykonania robót uniemożliwiających jazdę pociągów po danym torze,
 - 6) bezpieczeństwu ruchu po sąsiednim torze zagrażałby pociąg z przesyłką nadzwyczajną,
 - 7) pociąg ratunkowy, roboczy albo pojazd pomocniczy ma się zatrzymać na szlaku celem wykonania pracy (remontowej, wypadku itp.),
 - 8) zamknięcie toru zarządzi zarządca infrastruktury.,
 - 9) zachodzi potrzeba wstawienia pojazdu szynowo - drogowego.
2. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o przeszkodzie do ruchu, zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub o wypadku kolejowym, powinien zgłosić to dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu. Jeżeli na szlaku względnie odstępie, na którym znajduje się przeszkoda do ruchu, jedzie pociąg w kierunku tej przeszkody, to należy pociąg zatrzymać wszelkimi dostępnymi środkami.
3. Tor szlakowy zamyka – w przypadkach wskazanych w ust. 1:
 - 1) w pkt: 1, 2, 3 i 4 – dyżurny ruchu przyległego posterunku zapowiadawczego, który dowiedział się o jednym z tych przypadków,
 - 2) w pozostałych punktach ust. 1:
na szlaku jednotorowym – dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego najwięcej zainteresowanego, tj.: w pkt 5 – dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, od którego zamknięcia toru zażądał kierownik robót; w pkt 8 – dyżurny ruchu, który ma wyprowadzić pociąg wymieniony w tym punkcie; w pkt 9 – dyżurny ruchu posterunku wyznaczonego w zarządzeniu.
4. W przypadkach wskazanych w ust. 1: pkt 1, 2, 3 i 4 zamknięcie toru szlakowego nie wymaga uprzedniego uzgodnienia z sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym. W innych przypadkach zamknięcie toru szlakowego następuje po uprzednim uzgodnieniu z dyżurnym ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego; jeżeli sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym jest posterunek odgałęźny, to uzgodnienie to powinno nastąpić również z dyżurnym ruchu sąsiedniej stacji.
Zamknięcie toru zarządza się nadając do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według wzoru nr 17:
„Tor numer nr od nazwa posterunku do nazwa posterunku zamknięty od godz. min. z powodu (lub celem) ...”.
W razie potrzeby zamiast „od godz. min.” można podawać: „po przejeździe pociągu numer”.
Jeżeli szlak jest jednotorowy, słowo „numer” w telefonogramach wzór nr 17 i 18 zastępuje się słowem „szlakowy”.
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 ruchu 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 zamknał 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.

§ 37

Prowadzenie ruchu po torze zamkniętym

1. Pociągi wyprawiane po torze zamkniętym, należy zapowiadać telefonicznie w sposób ustalony dla szlaków jednotorowych.
2. Jazda pociągu roboczego po torze zamkniętym może:
 - 1) odbywać się pomiędzy posterunkami zapowiadawczymi danego szlaku na całej lub części jego długości,
 - 2) rozpoczynać się lub kończyć na posterunku zapowiadawczym lub na szlaku.
3. We wszystkich telefonogramach zapowiadawczych po numerze pociągu dodaje się słowa: „po zamkniętym torze numer nr”.
4. 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 numer nr” dodaje się słowa: „z postojem na kilometrze nr”, albo „do kilometra km i z powrotem”, albo gdy kierunek dalszej jazdy jest nieokreślony „do kilometra km”. Dla jazdy ze szlaku w wymienionych telefonogramach zapowiadawczych dodaje się słowa: „z kilometra km do nazwa posterunku”, „z wjazdem w kilometrze km do kilometra (posterunku) km lub nazwa posterunku”.
5. Pociągi wyprawione po torze zamkniętym, przez cały czas znajdowania się na tym torze zachowują swoje określenia i numer, bez względu na kierunek jazdy. Jeżeli połączono kilka pociągów razem, które razem bądź oddzielnie wyjechały na szlak, bądź oddzielnie przyjadą do jednego z sąsiednich posterunków zapowiadawczych – należy każdemu pociągowi nadać oddzielny numer, wystawić oddzielny rozkaz pisemny, a w telefonogramach zapowiadawczych, dotyczących połączonych pociągów, podawać wszystkie numery połączonych pociągów, np. „Połączone pociągi robocze numer 1, 3” itd.
6. Dla pociągu, który dojeżdża do następnego posterunku:
 - 1) po szlaku jednotorowym lub po torze prawym na szlaku dwutorowym – obsługuje się semaforami oraz dodatkowo blokadą liniową, jeżeli urządzenia srk na to pozwalają,
 - 2) po szlaku z dwukierunkową jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową dla każdego toru i dla każdego kierunku obowiązują postanowienia pkt 1.
7. Dla pociągu, który nie dojeżdża do następnego posterunku zapowiadawczego, w przypadku jazdy na szlaku jednotorowym lub po torze prawym w kierunku zasadniczym szlaku dwutorowego, semafor obsługuje się wówczas, gdy nie ma blokady liniowej. Gdy jest blokada liniowa, lecz urządzenia srk przystosowane są do tego, aby pociąg powracający ze szlaku nie oddziaływał na urządzenia blokady liniowej, wówczas wjazd pociągu powracającego ze szlaku jednotorowego lub powracającego po torze prawym szlaku dwutorowego, może odbywać się na sygnał zezwalający na semaforze.
8. Jeżeli semaforów nie obsługuje się, wyjazd pociągów na zamknięty tor szlakowy odbywa się na rozkaz pisemny, zaś wjazd pociągów z zamkniętego toru na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny.
9. Na zamknięty tor szlakowy można wyprawić kilka pociągów. Drugi i następny pociąg w tym samym kierunku można wyprawić w odstępie czasu najmniej dwóch minut w odległości najmniej 500 m za pociągiem poprzednim.
10. Prędkość jazdy pociągu na zamkniętym i zajęтым torze szlakowym, lub na którym znajduje się przeszkoda do jazdy, nie może przekraczać 30 km/h. Prędkość jazdy należy regulować tak, aby pociąg

mógł zatrzymać się przed innymi pociągami roboczymi znajdującymi się na tym torze. Zbliżenie się tych pociągów roboczych może nastąpić po porozumieniu się wzajemnym kierowników pociągów roboczych. Na zamkniętym torze szlakowym nie zajęty 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.

11. W przypadku zamknięcia toru szlakowego ze względu na awarię pojazdu trakcyjnego i konieczności jego ściągnięcia ze szlaku, jeżeli nie ma innych przeszkód do jazdy – dyżurny ruchu wyprawia zastępczy pojazd trakcyjny, który może jechać z prędkością nie większą niż 60 km/h. W zależności od kierunku dojazdu dyżurny ruchu w rozkazie pisemnym wskazuje miejsce, w którym znajduje się czoło albo koniec uszkodzonego pociągu. Zastępczy pojazd trakcyjny musi zatrzymać się w odległości nie mniejszej niż 1000 metrów od wskazanego miejsca. Prędkość dalszej jazdy do uszkodzonego pociągu nie może być większa niż 30 km/h.

12. Dla pociągu jadącego na zajęty tor szlakowy nie nastawia się sygnałów na semaforach i nie obsługuje się urządzeń blokowych.

13. Drużynę pociągową należy zawiadomić rozkazem pisemnym o jeździe po zamkniętym torze z podaniem numeru zamkniętego toru, nazwy posterunku zapowiadawczego w kierunku, którego ma odbyć się jazda, określonego miejsca zatrzymania na szlaku i pozwolenia na dalszą jazdę lub powrót do posterunku wyprawienia albo na jazdę tylko do określonego kilometra 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.

Ponadto drużyny pociągowe należy powiadamiać:

- 1) o ostrzeżeniach doraźnie wprowadzonych, jeżeli wymagają zmniejszenia prędkości jazdy poniżej dozwolonej dla danego pociągu; ograniczenia prędkości jazdy zawarte w wykazie ostrzeżeń stałych, obowiązują w obu kierunkach jazdy po danym torze, jeżeli wymagają zmniejszenia prędkości jazdy poniżej dozwolonej dla danego pociągu,
- 2) o znajdującym się bezpośrednio przed pociągiem wyprawianym, pociągu na torze zamkniętym
- 3) o jeździe w odstępie czasu co najmniej 2 minut innego pociągu roboczego za pociągiem wyprawianym,
- 4) o ograniczeniu prędkości czoła pociągu roboczego na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia z samoczynnym systemem przejazdowym (ssp) do 20 km/h oraz konieczności wielokrotnego podawania sygnału „Baczność” od wskaźnika nakazującego maszyniście podać ten sygnał, w przypadku niedziałania lub wyłączenia urządzeń zabezpieczenia ruchu w strefie oddziaływania na pociąg,
- 5) o unieważnieniu sygnałów na semaforach i tarczach ostrzegawczych posterunków następnych wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu,
- 7) o przewidywanym czasie zjazdu pociągu roboczego z toru zamkniętego,
- 8) o wszelkich innych okolicznościach, wymagających zachowania szczególnej ostrożności.

14. Jeżeli wyprawiono pociąg, który ma dojechać do następnego posterunku zapowiadawczego, nie wolno wyprawiać pociągu przeciwnego kierunku, dopóki pociąg ten nie przyjedzie do tego posterunku.

15. Jeżeli wyprawiono pociąg do określonego kilometra i hektometra, pociąg przeciwnego kierunku wolno wyprawić do miejsca znajdującego się, co najmniej 500 m przed tym kilometrem i hektometrem. Zbliżenie się obu pociągów może nastąpić po porozumieniu się ich drużyn pociagowych. W rozkazie pisemnym należy wskazać miejsce, do którego wolno dojechać. Zbliżenie się obu pociągów może nastąpić po porozumieniu się kierowników pociągów.

16. Jeżeli wyprawiono pociąg po torze zamkniętym, a drużyny nie powiadomiono rozkazem pisemnym o tym, że na ten tor zostanie wyprawiony inny pociąg, wówczas nie wolno wyprawić następnego pociągu, dopóki wyprawiony pociąg nie zjechał z toru zamkniętego. 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 wyprawić inny pociąg.

17. 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 ma jechać, na podstawie rozkazu pisemnego – przekazanego urządzeniami łączności albo pod osłoną uprawnionego pracownika poprzedzającego pociąg na odległość 500 m.

18. O wszelkich jazdach po zamkniętym torze i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu należy zawiadomić posterunki ruchu położone przy tym szlaku, drózników przejazdowych i zainteresowanych pracowników.

19. Na aparacie łączy zapowiadawczego dla danego szlaku należy wywieszać tyle tabliczek ostrzegawczych, ile pociągów znajduje się na zamkniętym torze szlakowym.

20. 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 przepisów jednostki organizacyjnej wykonującej roboty na szlaku.

21. W razie potrzeby, w miejscu na szlaku, do którego wyprawia się pociągi po zamkniętym torze, może być urządzony prowizoryczny posterunek ruchu na prawach posterunku zapowiadawczego, który bierze udział w regulowaniu ruchu na zamkniętym torze. Dla tak urządzonego posterunku należy opracować odrębny regulamin techniczny.

22. Przy dużych robotach budowlanych, tor zamknięty można przygotować do czasowego wyłączenia z eksploatacji i traktować jako tor w budowie. Organizację i zasady przygotowania toru do czasowego wyłączenia z eksploatacji oraz organizację i zasady jazdy po tym torze, należy określić w regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.

23. 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

§ 38

Zamknięcie toru stacyjnego

1. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się, że tor stacyjny nie nadaje się do ruchu, powinien niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu.

2. Tor stacyjny nienadający się do ruchu należy zamknąć w następujący sposób:

- 1) zawiadomić o tym nastawniczych, drużyny manewrowe i innych zainteresowanych pracowników,
- 2) tor ten osygnalizować zgodnie z obowiązującymi zasadami sygnalizacji,
- 3) zwrotnice prowadzące na zamknięty tor przestawić w kierunku innego toru i w tym położeniu unieruchomić je za pomocą zamków zwrotnicowych – o ile nie spowoduje to wyłączenia innych przebiegów niesprzecznych – oraz zastosować zamknięcia pomocnicze,
- 4) zewrzeć oba toki szyn zamkniętego toru, który jest izolowany.

3. Jeżeli zamknięty tor jest torem wjazdowym, należy ponadto zastosować środki pomocnicze, stosownie do postanowień § 32.

4. Jeżeli część zamkniętego toru ma być użytkowana, należy ją prowizorycznie zakończyć za pomocą podkładów lub w inny sposób i miejsce, do którego wolno dojechać, osygnalizować tarczą zatrzymania D 1 „Stój”.

5. Dyżurny ruchu powinien upewnić się o wykonaniu postanowień ust. 2 pkt 2 i 3 oraz ust. 3 i 4.

6. Otwarcie toru zamkniętego do ruchu może nastąpić na polecenie dyżurnego ruchu, po otrzymaniu od uprawnionego pracownika zawiadomienia o usunięciu przeszkód do ruchu na tym torze.

7. Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego należy zanotować w książce przebiegów. Zamknięcie toru wjazdowego dyżurny ruchu i nastawniczy nastawni wykonawczej powinni zanotować również w kontrolce zajętości torów, o ile taką prowadzą.

ROZDZIAŁ VI

Powiadamianie drużyn pociągowych i manewrowych

§ 39

Rozkazy pisemne

1. Rozkazy pisemne – to formalne polecenia wydawane maszynistom w formie pisemnej przez dyżurnych ruchu. Rozkazy pisemne służą do przekazywania zezwoleń, poleceń i informacji w sytuacjach odbiegających od normalnych zasad prowadzenia ruchu, zwłaszcza w sytuacjach awaryjnych, robót torowych, uszkodzeń urządzeń sterowania ruchem lub innych wyjątkowych okoliczności. Rozkazy sporządzane i odbierane są na sformalizowanych formularzach (papierowych lub elektronicznych). Przekazywane są fizycznie, drogą elektroniczną lub ich treść może być przekazywana urządzeniami radiolączności.
2. 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 należy zawiadamiać drużyny pociągowe i manewrowe. Zawiadomienie to jest zbędne, jeżeli:
 - 1) wymienione okoliczności wykazano w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, dodatkach do niego lub zarządzeniu przewozu przesyłki nadzwyczajnej,
 - 2) potrzeba zmniejszenia prędkości lub nieplanowanego zatrzymania pociągu jest odpowiednio sygnalizowana, a instrukcje nie wymagają stosowania dodatkowego zawiadomienia.
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 Dodatku nr IV do niniejszej instrukcji.
7. Za pomocą rozkazu 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 rozkazu pisemnego „S” wydaje się drużynie pociągowej i manewrowej następujące zezwolenia, polecenia i informacje:

1) zezwolenie na przejechanie obok semafora wyjazdowego, 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 wyjazdowe z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego, 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 bocznicego, 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 jednostronnego zarządzenia;

11) polecenie zatrzymania pociągu przed uszkodzonym obsługiwanym semaforem;

12) informację o uszkodzeniu torowych urządzeń;

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 następnych 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, lokomotywki 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 pociągom 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, przesnurować, opieczetować, a liczbę kart w bloczku powinien poświadczony pracownik. Bloczki rozkazów pisemnych „S” i „O” należy objąć ścisłą ewidencją.

§ 40

Ostrzeżenia

1. Ostrzeżeniami nazywają się pisemne lub cyfrowe zawiadomienia wydawane drużynom pociągowym, a dotyczące ograniczenia prędkości jazdy lub zachowania innych ostrożności.

2. Ostrzeżenia dzielą się na stałe i doraźne.

Za ostrzeżenia stałe uważa się ostrzeżenia, które ujęte są w dodatku 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów w Wykazie Ostrzeżeń Stałych (WOS), bez względu na to, czy ostrzeżenie obowiązuje stale czy tylko w ustalonym okresie czasu.

Ostrzeżeniami doraźnymi są ostrzeżenia nie ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych, które wprowadzone zostały doraźnymi zarządzeniami. Ostrzeżenia doraźne mogą być jednorazowe, tj. odnoszące się do określonego pociągu lub 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 nieotrzymania w porę wykazu ostrzeżeń stałych, pracownik, który wykazu tego nie otrzymał, obowiązany jest odpowiednio wcześniej zająć go od swego przełożonego.
6. Nie wolno dokonywać w wykazie ostrzeżeń stałych następujących zmian:
 - 1) wnoszenia ostrzeżeń, których w wykazie tym nie wydrukowano,
 - 2) zmiany czasu obowiązywania ostrzeżenia, z wyjątkiem jego skrócenia,
 - 3) zmiany miejsca (i toru), na którym obowiązuje ostrzeżenie, z wyjątkiem skrócenia odcinka objętego ostrzeżeniem stałym,
 - 4) zmniejszenia prędkości jazdy pociągów,
 - 5) przedłużać okresu obowiązywania wykazu ostrzeżeń stałych umieszczonego na stronie wierzchniej okładki.

W tych wszystkich przypadkach należy drużyny pociągowe zawiadamiać rozkazami pisemnymi a ostrzeżenia stałe, w których zaszły zmiany wymienione w pkt 2, 3, 4 należy unieważnić. 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 Dodatku III 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.”. Prawidłowość 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 poświadczyć kierownik jednostki lub inny uprawniony pracownik.

ROZDZIAŁ VII

Jazda pociągów

§ 41

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 semafory 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) jeżeli pociąg był zatrzymany przed semaforem wjazdowym – doręczenie lub przekazanie za pomocą urządzeń łączności rozkazu pisemnego, zezwalającego na przejechanie obok semafora wjazdowego wskazującego sygnał „Stój”.
 - 2) zezwoleniem na przejazd pociągu – oprócz podania sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym (i drogowskazowym) jest:

- a) podanie na semaforze wyjazdowym sygnału zastępczego „Sz”;
 - b) przekazanie odpowiedniego rozkazu pisemnego zezwalającego na przejechanie obok semafora wyjazdowego 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.

§ 42

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 uruchomieniem pociągu, który ma odjechać przy sygnale zezwalającym na semaforze, maszynista powinien sprawdzić wzrokiem, czy dotyczący semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę lub sygnał zastępczy oraz czy w zasięgu jego wzroku nie ma przeszkód do jazdy. 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).
3. Maszynista popychacza po dojechaniu do pociągu i po złączeniu popychacza z pociągiem, jeżeli złączenie to jest wymagane, powinien podać sygnał „Bacność”
4. 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 „Bacność”. Po tym sygnale maszynista lokomotywy ciągnącej uruchamia pociąg.
5. Jeżeli lokomotywy, ciągnąca i popychająca, są wyposażone w sprawne radiotelefony, to zamiast podawania sygnałów dźwiękowych, maszyniści tych lokomotyw mogą porozumiewać się za pomocą radiotelefonu.
6. Szczegółowe postępowanie drużyny pociągowej przed odjazdem pociągu określają przepisy wewnętrzne przewoźnika kolejowego.

§ 43

Prędkość jazdy pociągów

1. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągów zależy od:
 - 1) konstrukcji i stanu technicznego nawierzchni i podtorza oraz obiektów inżynierskich i urządzeń srk,
 - 2) konstrukcji pojazdów kolejowych, ich 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 dla każdego pociągu w wewnętrznym rozkładzie jazdy. Prędkość ta powinna być zmniejszona w przypadkach lub miejscach wskazanych w niniejszej instrukcji, w wykazie ostrzeżeń stałych, rozkazie pisemnym lub zarządzeniu przewoźnika przesyłki nadzwyczajnej oraz gdy maszynista uzna to za potrzebne.
3. W czasie jazdy pociągu po innym torze niż ten, dla którego opracowano wewnętrzny rozkład jazdy, nie wolno przekraczać podanej w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów maksymalnej prędkości dla

danego pociągu oraz prędkości drogowej dla odcinka danego toru 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 pisemny 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
12.	podczas przejeżdżania przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście zabezpieczone rogatkami w przypadku, gdy maszynista zauważył nie zamknięcie rogatki i brak dróżnika przejazdowego, o czym nie był zawiadomiony rozkazem pisemnym (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	20
13	podczas pracy pociągu roboczego w strefie oddziaływania na urządzenia ssp	20

10. Jeżeli zmniejszenie prędkości dotyczy okręgu nastawczego, to jego początkiem jest miejsce ustawienia semafora lub innego sygnalizatora, a końcem jest ostatni przejeżdżany rozjazd 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 gdy z powodu gwałtownych zaburzeń atmosferycznych istnieje możliwość powstania przeszkody do jazdy.

13. PMT Linie Kolejowe może zawsze wprowadzić odpowiednie dodatkowe ograniczenia prędkości jazdy gdy tego wymaga stan toru, urządzeń, itp.

§ 44

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 uprawnieniach 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 obowiązany jest:

- 1) przed wyjazdem pociągu ze stacji – stwierdzić czy dano prawidłowe zezwolenie na wyjazd i czy podano wymagane przepisami 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 drugim maszynistą (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 kolejowo-drogowych i przejściach obsługiwanych rogatki są zamknięte,
 - d) czy sieć trakcyjna nie ma uszkodzenia zagrażającego bezpieczeństwu ruchu,
 - e) czy na pociągu własnym i mijanych nie ma niebezpiecznych usterek, jak: przesunięcie się ładunku, grzania się czopa osi itp.,
 - f) o ile jest to możliwe, czy pociąg jedzie cały i czy posiada sygnał końca pociągu – zwłaszcza po ruszeniu pociągu towarowego i w czasie jazdy po łukach,
 - g) drogę przebiegu podczas przejazdu w granicach posterunku ruchu.

4. Maszynista powinien zatrzymać pociąg, jeżeli:

- 1) pociąg został skierowany na tor lewy, a drużyna trakcyjna nie otrzymała wymaganego zezwolenia,
- 2) pociąg został skierowany w innym kierunku niż przewiduje wewnętrzny rozkład jazdy, a drużyna trakcyjna nie została o tym powiadomiona rozkazem pisemnym,
- 3) podczas jazdy na szlaku jednotorowym lub po torze lewym semafor dla przeciwnego kierunku jazdy wskazuje sygnał zezwalający na jazdę po tym torze,
- 4) pociąg został skierowany na tor prawy, przy wyświetlonym wskaźniku W 24.

Po zatrzymaniu pociągu należy porozumieć się z dyżurnym ruchu, co do sposobu dalszego postępowania.

5. 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.

6. 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.

7. W czasie jazdy należy unikać zbyt silnego hamowania, podczas którego koła ślizgałyby się po szynach.

8. Gdy maszynista spostrzeże, że w pociągu został użyty hamulec bezpieczeństwa (kurek nagłego hamowania), powinien zastosować nagłe hamowanie pociągu.

9. Jeżeli drużynie pociągowej nasunie się podejrzenie, że brak jest sygnału końca pociągu, należy zażądać sprawdzenia tego sygnału na najbliższym posterunku ruchu.

10. 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.

11. Jeżeli maszynista zauważy zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, powinien podać sygnał „Alarm” i zastosować i poinformować o sytuacji dyżurnego ruchu.

12. 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.

13. 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.

14. 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.

15. Maszynista pociągu zatrzymanego przed sygnałem „Stój”, podanym na urządzeniu sygnałowym obsługiwanym, podaje sygnał „Baczność”, jeżeli z posterunku ruchu nie podano ręcznego lub słuchowego sygnału „Stój”. Gdy po podaniu sygnału „Baczność” 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.

16. 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.

17. Przejazd pociągu obok sygnału D1 „Stój” może odbyć się po otrzymaniu rozkazu pisemnego (doręcznego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności) i po usunięciu tego sygnału lub po obróceniu go o 90°.

18. Pociąg zatrzymany sygnałem „Stój”, podanym ręcznie lub dźwiękiem, może jechać dalej, gdy ustała przeszkoda do jazdy.

19. 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.

20. Drużyna trakcyjna pociągu wyprawionego na szlak z blokadą liniową za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego (doręczanego 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.

21. 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.

22. 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 następnych 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 dwóch 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)).

23. 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;

3) w razie nieprawidłowego działania hamulca zespolonego;

4) w razie zaistnienia przeszkody do dalszej jazdy;

5) gdy zatrzymanie pociągu może zapobiec powstaniu wypadku lub może przyczynić się do zmniejszenia skutków wypadku;

6) usłyszeniu lub zaobserwowaniu sygnału „Alarm”.

24. Po zatrzymaniu pociągu na skutek jednego z przypadków wymienionych w ust. 23 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.

25. 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 odłączony 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.

26. Jeżeli na torze szlakowym zajdzie potrzeba odłączenia 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 odłączona lub oderwana 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.

27. W razie niemożności szybkiego ustalenia profilu toru, na którym zatrzymany został pociąg, bądź wymaganej masy hamującej należy zahamować ręcznie wszystkie wagony posiadające hamulec ręczny.

28. 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.

29. Zawiadomienie dyżurnego ruchu o nieplanowanym zatrzymaniu pociągu powyżej 15 minut, o osłonie pociągu lub przeszkody oraz porozumienie się z dyżurnym ruchu w sprawie nadeśnięcia 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.

30. 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 „Baczność”;
- 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.

31. 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

32. 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 odchylenia od normalnego sposobu prowadzenia ruchu, np. w czasie wypadku lub incydu;
- 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.
- 33.** 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.
- 34.** 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 powinny 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.

§ 45

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 rozwarą 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. Lokomotywę popychającą należy sprzęgać z pociągiem i włączyć w przewód hamulca zespolonego, jeżeli pociąg ma być popychany do stacji, na której ma postój. Jeżeli pociąg ma być popychany tylko na części szlaku lub do stacji, na której nie zatrzymuje się, wówczas od stacji ostatniego postoju 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. W czasie jazdy popychanego pociągu 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 i informacji podawanych przez maszynistę lokomotywy ciągnącej i zwracać uwagę na skład pociągu, szczególnie w czasie jazdy na łukach.
6. 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.
7. Powrót popychacza ze szlaku odbywa się na zasadach podanych maszyniście w doręczonym lub podyktowanym przez radiotelefon rozkazie pisemnym. Na szlakach z blokadą liniową lokomotywa popychająca powinna zasadniczo dojeżdżać z pociągiem do następnej stacji. Powrót lokomotywy popychającej pociąg do określonego miejsca na szlaku z blokadą liniową jest dozwolony, jeżeli urządzenia uniemożliwiają wyprawienie pociągu przed powrotem lokomotywy popychającej.
8. Szczegółowy sposób postępowania w warunkach miejscowych w przypadku popychania pociągów należy podać w regulaminie technicznym.

§ 46

Postępowanie przy pociągu pchanym

1. Pociągi, które na czole nie mają czynnej lokomotywy lub czynnej kabiny sterowniczej, są pociągami pchanymi.
2. Pociągi z czynnym pługiem odśnieżnym na własnych kołach, znajdującym się przed lokomotywą, nie są uważane pod względem ruchowym za pociągi pchane.
3. Pchane mogą być pociągi:
 - 1) robocze, ratunkowe, inspekcyjne i diagnostyczne,
 - 2) jadące do i z bocznic,
 - 3) próżne pociągi pasażerskie.
4. Zabrania się pchania pociągów przewożących podróżnych.

5. Pojazd trakcyjny pchający pociąg powinien być sprzęgnięty ze składem pociągu.
6. Pociąg kolejowy znajdujący się na czole pociągu pchanego powinien być:
 - 1) przepisowo osygnalizowany,
 - 2) wyposażony w czynny hamulec zespolony,
 - 3) obsadzony przez pracownika drużyny pociągowej.
7. Pracownik znajdujący się na czole pociągu pchanego powinien:
 - 1) obserwować szlak,
 - 2) podawać odpowiednie sygnały wraz z sygnałem Rp 1 „Bacność” w miejscach, w których wymagane jest podanie tego sygnału przez maszynistę,
 - 3) przekazywać maszyniście informacje dotyczące jazdy pociągu pchanego za pomocą urządzeń radiolączności,
 - 4) zatrzymać pociąg w przypadku grożącego niebezpieczeństwa.
8. Maszynista pociągu pchanego powinien:
 - 1) obserwować sygnały podawane przez pracownika znajdującego się na czole pociągu,
 - 2) pchać pociąg z prędkością nieprzekraczającą 30 km/h, a do 20 km/h przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób.

§ 47

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.
2. Odcinki linii, po których prowadzony jest ruch pociągów towarowych obsługiwanych jednoosobową drużyną trakcyjną muszą być wyposażone w sprawne urządzenia radiolączności 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.
3. W przypadku uszkodzenia na pojeździe trakcyjnym w czasie jazdy urządzenia radiolączności pociągowej lub wszystkich urządzeń kontrolujących czujność maszynisty (SHP, czuwak aktywny), zezwala się doprowadzić pociąg tylko do najbliższej stacji.
4. 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 odczepić pojazdu trakcyjnego nawet na torach poziomych.
5. 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).
6. 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 zajęty przez pociąg
7. 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;

§ 48

Jazda w kabinie maszynisty

1. Prawo wstępu i przejazdu w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego poza uprawnionymi pracownikami przewoźnika kolejowego posiadają osoby:
- 1) legitymujące się dowodem tożsamości i pisemnymi upoważnieniami właściwych organów kontrolnych lub zezwoleniami do przejazdu w kabinie maszynisty,
 - 2) wskazane przez dyżurnego ruchu w wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych okolicznościami; podstawą do przejazdu wskazanej osoby w kabinie maszynisty jest wydanie drużynie trakcyjnej rozkazu pisemnego
 - 3) których przejazd regulują inne przepisy.
2. Osobom jadącym w kabinie maszynisty nie wolno utrudniać pracy obsłudze pojazdu trakcyjnego.
3. Przebywanie w nieczynnej kabinie maszynisty jest niedozwolone; wyjątek stanowią przypadki uzasadnione względami technicznymi lub eksploatacyjnymi (jazda próbna, jazda doświadczalna, obserwacja przesyłki nadzwyczajnej itp.).

ROZDZIAŁ VIII

Zasady postępowania w razie wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego

§ 49

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, pośrednie posterunki ruchu, dróżników przejazdowych oraz innych zainteresowanych pracowników w celu ewentualnego wstrzymania wyprawiania lub zatrzymania pociągu lub wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej, jeżeli zachodzi taka potrzeba.
- 4. W przypadku zauważenia przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu ruchu, należy ją usunąć, a jeśli nie jest to możliwe:

- 1) należy zewrzeć toki szyn, jeżeli tor jest izolowany;
 - 2) zagrożone miejsce osłonić sygnałami, a w razie potrzeby podawać sygnały "Stój" oraz wezwać pomoc.
 - 3) podawać sygnały "Stój"
 - 4) wezwać pomoc i o przeszkodzie zgłosić dyżurnemu ruchu.
5. Jeśli usunięcie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub zmniejszenie następstw zagrożenia względnie wypadku zależy również od innych pracowników, należy ich niezwłocznie o tym powiadomić, w celu ewentualnego wstrzymania wyprawiania lub zatrzymania pociągu, względnie wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej.
6. Jeżeli dyżurny ruchu stwierdzi lub otrzyma powiadomienie albo nasunie mu się przypuszczenie o powstaniu potrzeby wzmożenia ostrożności lub zmniejszenia prędkości powinien to zarządzić i drużyny pociągowe powiadamiać o tym rozkazami pisemnymi.
7. Jeżeli drużyna pociągowa stwierdzi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, któremu można zapobiec lub zmniejszyć jego skutki poprzez zatrzymanie pociągu, w szczególności, gdy zauważy, że po tym samym torze na szlaku zbliża się inny pociąg jadący w przeciwnym kierunku, powinna:
- 1) stosować radiotelefoniczny system alarmowy,
 - 2) wykonać hamowanie nagłe.
- W przypadku zauważenia przeszkody, mogącej zagrażać bezpieczeństwu ruchu, należy przedsięwziąć stosowne środki w celu jej usunięcia. W razie potrzeby podawać sygnały „Stój”, wezwać pomoc i o przeszkodzie zgłosić dyżurnemu ruchu. Jeżeli tor jest izolowany, należy najpierw zewrzeć jego toki szyn.
8. W razie wypadku z pociągiem na szlaku należy niezwłocznie osłonić sygnałami „Stój” przede wszystkim sąsiednie tory, jeżeli wskutek wypadku powstała przeszkoda do jazdy po tych torach, a następnie osłonić tor, na którym powstał wypadek i zgłosić to dyżurnemu ruchu.
9. Pracownik, który zauważył zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, może opuścić miejsce zagrożenia dopiero wtedy, gdy wykonał wszystkie czynności zmierzające do uniknięcia wypadku lub zmniejszenia jego skutków.
10. 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.
11. 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 przepisami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury i regulaminem technicznym.
12. Na miejscu wypadku każdy członek drużyny pociągowej powinien przedsięwziąć odpowiednie środki zapobiegające następstwom wypadku, 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) zabezpieczyć mienie kolejowe i ładunek.
13. W razie niezatrzymania się pociągu w miejscu, w którym miał się on zatrzymać, należy zbadać stan i działanie urządzeń hamulcowych, zgodnie z postanowieniami przepisów wewnętrznych.
14. Jeżeli dyżurny ruchu spostrzegł lub dowiedział się, że pociąg bez pozwolenia wyjechał na szlak lub następny odstęp albo że jazda pociągu znajdującego się na szlaku lub odstępie bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu ruchu pociągów, należy postępować w następujący sposób:
- 1) dyżurny ruchu powinien natychmiast nadać sygnał "Alarm" za pomocą urządzeń radiolączności pociągowej i podjąć działania zapobiegające wypadkowi lub zmniejszające jego skutki; na liniach niewyposażonych w radiolączność pociągową należy nadać sygnał "Alarm", a następnie polecić dróżnikom przejazdowym i odpowiednim posterunkom następczym zatrzymanie tego pociągu;
 - 2) dyżurny ruchu po otrzymaniu zgłoszenia o zatrzymaniu pociągu powinien polecić usunięcie tarczy zatrzymania, a dróżnicy przejazdowi powinni polecenie to wykonać;

- 3) 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 dźwiękowe "Stój", aby zapewnić możliwie najwcześniejsze zatrzymanie pociągu.
15. Przybory sygnałowe, stanowiące wyposażenie posterunków, powinny być przechowywane w miejscach łatwo dostępnych, umożliwiającym natychmiastowe ich użycie.
16. Szczegółowe warunki użytkowania radiołączności pociągowej oraz wykorzystywania jej w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego określa zarządca infrastruktury kolejowej w przepisach wewnętrznych.

§ 50

Cofanie, dzielenie i zabieranie częściami składu pociągu ze szlaku

1. Bez pozwolenia dyżurnego ruchu nie jest dozwolone cofanie pociągu z wyjątkiem nagle grożącego niebezpieczeństwa.
2. Pociąg zatrzymany na szlaku może być cofnięty, jeżeli cofanie uzgodniono z dyżurnym ruchu posterunku zapowiadawczego, w kierunku którego pociąg ma się cofać, i gdy na pierwszym w kierunku cofania wagonie wyposażonym w dźwignię nagłego hamowania, będzie znajdował się pracownik, celem obserwacji toru szlakowego i zahamowania pociągu w razie potrzeby w szczególności po odebraniu sygnału „Stój” oraz w miejscach wskazanych w ust. 5. Drużyna trakcyjna powinna cofać pociąg ze szczególną ostrożnością, nie przekraczając prędkości 30 km/h, a 20 km/h przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, które nie są obsługiwane lub nie zabezpieczone w inny sposób.
3. Cofanie pociągu zestawionego z zespołów trakcyjnych, pojazdów trakcyjnych luzem lub składów zakończonych kabiną sterowniczą, odbywa się z kabiny umieszczonej w kierunku cofania, z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h, przy czym:
 - 1) przy przejeżdżaniu przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia wyposażone w samoczynny system przejazdowy należy ograniczyć prędkość do 20 km/h (dla czoła pociągu);
 - 2) jeżeli cofany pociąg znajduje się przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem osłanianym tarczą ostrzegawczą przejazdową, która nadaje sygnał Osp 2, nie stosuje się ograniczenia, o którym mowa w pkt 1.
4. Cofanie pociągu ze szlaku bez uzgodnienia z dyżurnym 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 zastrzeżeniem ust. 5.
5. Cofanie pociągu jest zabronione:
 - 1) gdy w czasie przerwy w łączności przewodowej za tym pociągiem miał być wyprawiony na szlak następny pociąg;
 - 2) jeżeli pociąg jedzie bez obsady konduktorskiej;
 - 3) w czasie, gdy widoczność jest mniejsza niż 100 m, a cofanie nie zostało uzgodnione z dyżurnym ruchu;
 - 4) jeżeli pociąg jedzie na jednotorowym odcinku linii kolejowej bez obsady stacji oraz mijanek i bez urządzeń sterowania zdalnego, jeśli nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu odcinkowego.
6. Cofany pociąg należy zatrzymać:
 - 1) przed obsługiwanym posterunkiem odstępowym - 100 m przed semaforem odstępowym, odnoszącym się do toru i kierunku jazdy pociągu przed cofaniem, jeżeli:
 - a) na cofanie pociągu nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu stacji, do której pociąg ma się cofać,
 - b) pozwolenie takie otrzymano, lecz dyżurny ruchu z posterunku blokowego nie podaje sygnału "Do mnie";
 - 2) przed posterunkiem zapowiadawczym:
 - a) przed urządzeniem sygnałowym, ważnym dla cofanego pociągu,
 - b) gdy urządzenia takiego nie ma - obok semafora wjazdowego, znajdującego się przy sąsiednim torze z prawej strony w kierunku cofania,

- c) gdy semafora przy sąsiednim torze nie widać - w odległości 100 m przed pierwszym rozjazdem na drodze cofanego pociągu.
7. Jeżeli po zatrzymaniu pociągu okaże się, że część pociągu może jechać dalej, to oprócz wykonania zawiadomienia za pomocą urządzeń łączności dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego należy, o ile jest to możliwe, porozumieć się również z dyżurnym ruchu najbliższego przedniego posterunku zapowiadawczego i postąpić według jego polecenia.
8. 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.
9. Pozostającą na szlaku część pociągu należy zahamować i, jeżeli jest to możliwe, strzec.
10. Przed odjazdem części pociągu ze szlaku należy dokonać wymaganej próby hamulców i odhamować wagony w tej części pociągu. Na odjeżdżającej części pociągu nie można umieszczać sygnału końca pociągu; maszynista powinien zanotować numer ostatniego wagonu tej części pociągu, aby upewnić się na stacji, że część ta przyjechała w całości; nie dotyczy to ostatniej części pociągu.
11. Na odjeżdżającej części pociągu nie można umieszczać sygnału końca pociągu Pc 5, 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.
12. 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 lub nastawniczego o pozostawieniu części pociągu na szlaku i o miejscu jej znajdowania się.
13. Jeżeli zawiadomienia, o którym mowa w ust.12, dokonano za pomocą radiotelefonu podczas jazdy części pociągu ze szlaku, nie ma potrzeby zatrzymywania się przed semaforem nadającym sygnał zezwalający. Jeżeli zawiadomienie to otrzymał nastawniczy lub zwrotniczy, powinien niezwłocznie zgłosić to dyżurnemu ruchu. Dalsza jazda odbywa się według poleceń dyżurnego ruchu.
14. 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.
15. 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.

§ 51

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 zatrzymała się lub toczy się w odwrotnym kierunku, to przednią część pociągu należy natychmiast zatrzymać oraz, jeśli to możliwe, powiadomić o rozerwaniu pociągu dyżurnego ruchu najbliższego posterunku.
3. 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.
4. Po wykonaniu czynności wymienionych w ust. 1, jeżeli obsada pociągu na to pozwala, to należy przednią częścią rozerwanego pociągu dojechać do części oderwanej, a następnie obie części

połączyć, wykonać próbę hamulca, wagony odhamować i jechać dalej. Powyższe czynności wykonują pracownicy drużyny pociągowej

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. Wagon z uszkodzonymi urządzeniami sprzęgowymi należy, o ile to jest możliwe, zabrać z pierwszą częścią pociągu, łącząc go z tą częścią nawet w sposób prowizoryczny.

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 należy przewidzieć w regulaminie technicznym środki zapobiegające zbiegnięciu wagonów i skutkom zbiegnięcia.

8. W razie zbiegnięcia wagonów ze stacji na szlak należy je 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 dróżników przejazdowych na szlaku do sąsiedniej stacji, w której kierunku toczą się wagony, oraz pośrednie posterunki ruchu.

10. Pociąg znajdujący się na torze, na który zbiegły wagony, należy w razie potrzeby cofać.

11. Na stacji, w kierunku której 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 wagony z ludźmi lub załadowane towarami niebezpiecznymi. Szczegółowy sposób postępowania w zależności od istniejących warunków miejscowych określa regulamin techniczny.

12. Tory szlaku, na który zbiegły wagony, należy uważać za zamknięte do czasu upewnienia się, że wagony nie pozostały na szlaku i że sąsiedni tor szlaku dwutorowego również jest wolny od przeszkody do jazdy.

§ 52

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, i podawać sygnał "Pożar";
- 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 należy niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu i zażądać pomocy.

3. W razie pożaru pociągu znajdującego się na szlaku należy zamknąć tor szlakowy oraz, jeżeli przejazd obok płonącego wagonu byłby niebezpieczny, również sąsiedni tor szlakowy.

4. Jeżeli na sąsiednim torze znajduje się pociąg, należy zatrzymać go przed miejscem pożaru, jeżeli przejazd obok tego miejsca byłby niebezpieczny.

5. Po ugaszeniu pożaru uprawniony pracownik powinien dokonać oględzin uszkodzonego wagonu i zdecydować, czy wagon jest zdalny do ruchu.

§ 53

Prowadzenie ruchu pociągów w czasie trudnych warunków atmosferycznych

Gwałtowna ulewa, przybór wód

1. Jeżeli ulewny deszcz lub przybór wód osiągnie takie rozmiary, przy których stan toru może zagrażać bezpieczeństwu ruchu, dyżurny ruchu powinien porozumieć się z właściwą jednostką utrzymania 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.

Zaspy śnieżne

1. W czasie zamieci lub wzmożonych opadów śniegu:
 - 1) drużyna trakcyjna powinna podczas jazdy pociągu zwracać uwagę, czy nie tworzą się zaspy, które mogą stanowić przeszkodę dla ruchu;
 - 2) dyżurny ruchu powinien zasięgnąć informacji u pracowników utrzymania zarządcy infrastruktury o stanie szlaku, zwłaszcza przed wyprawieniem pociągu, któremu może zagrażać utknięcie w zaspie śnieżnej.
2. O powstaniu zaspy śnieżnej stanowiącej przeszkodę dla ruchu pociągów należy zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor szlakowy i zażądać usunięcia zasy.
3. Jeżeli pociąg zatrzyma się na torze szlakowym z powodu zasp śnieżnych uniemożliwiających dalszą jazdę, należy powiadomić dyżurnego ruchu i zastosować się do otrzymanych dyspozycji.
4. Jeżeli nie ma możliwości ściągnięcia lub cofnięcia pociągu pasażerskiego, który utknął w zaspie na szlaku, należy użyć dostępnych środków w celu dowiezienia do stacji podróżnych i ich bagażu z pociągu znajdującego się na szlaku.
5. W razie potrzeby należy uruchomić pług odśnieżny; pociąg z pługiem odśnieżnym, wyprawiony do akcji usuwania zasp śnieżnych, kursuje na zasadach ustalonych dla pociągów ratunkowych.

§ 54

Pęknięcie szyny lub deformacja toru

1. W przypadku stwierdzenia pęknięcia szyny lub deformacji toru zagrażających bezpieczeństwu ruchu należy:
 - 1) jeżeli jest to możliwe, zatrzymać zbliżające się pociągi przed miejscem uszkodzonym, za pomocą dostępnych środków, łącznie z podaniem sygnałów "Alarm";
 - 2) miejsce to osłonić sygnałami "Stój" z obu kierunków, przy czym najpierw z tej strony, z której spodziewany jest pociąg;
 - 3) zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor i zawiadomić o tym właściwą jednostkę infrastruktury kolejowej;
 - 4) 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 może wykonać i zgłosić dyżurnemu ruchu dróżnik przejazdowy lub dróżnik obchodowy. 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.

§ 55

Uszkodzenie wagonu w pociągu

1. W przypadku stwierdzenia uszkodzenia wagonu w pociągu, które mogłoby zagrażać bezpieczeństwu ruchu, należy uszkodzenie usunąć bez wyłączenia wagonu, a jeżeli jest to niemożliwe, należy wagon wyłączyć z pociągu. W razie wątpliwości, czy dane uszkodzenie może ujemnie wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu, decyduje właściwy pracownik przewoźnika kolejowego, a gdy go nie ma – maszynista.

2. Wagony wykolejone, nawet jeżeli nie uległy uszkodzeniu, powinny być zbadane przez rewidenta taboru kolejowego 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 kolejowego, 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 lub dróżnika przejazdowego, 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 natychmiast zatrzymać, a następnie maszynista decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może dojechać do najbliższej stacji, zawiadamiając o tym dyżurnego ruchu przedniej stacji.

Grzanie się czopa osi zestawu kołowego rozpoznaje się po ciągłym gwizdzie lub pisku, po zapachu spalenizny, czarnym dymie lub płomieniu wydobywającym się z łożyska osiowego, a w porze ciemnej również po rozgrzaniu do czerwoności. Wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego należy na najbliższej stacji wyłączyć z pociągu. Jeżeli wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego ujawniono na szlaku, maszynista decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może dojechać do najbliższej stacji i zawiadamia 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) jazdę wagonu z zagrzanym czopem osi powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej i gdyby wagon ten wykolejał się, należy natychmiast zatrzymać pociąg;
- 4) po sąsiednich torach nie powinny przejeżdżać żadne pojazdy.

5. Na stacji należy wyłączyć z pociągu wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego. Jeżeli pociąg nie może jechać z uwagi na 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.

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. Dyżurnego ruchu tej stacji należy zawiadomić, na którym miejscu od końca pociągu znajduje się wagon z płaskimi miejscami lub nalepami na obręczach zestawów kołowych i w miarę

możności podać rodzaj i numer wagonu. Jeżeli dyżurny ruchu nie otrzymał tych szczegółowych informacji, powinien pociąg zatrzymać przed semaforem wjazdowym, a następnie w czasie wjazdu pociągu ustalić, który wagon posiada płaskie miejsca na obręczach kół. Jeżeli starcie powierzchni tocznej koła lub wysokość nalepów przekracza dopuszczalną granicę, należy wagon wyłączyć z pociągu.

8. Jeżeli w jadącym pociągu hamuje wagon, lecz jego koła 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 jadącym pociągu 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 nieprzekraczającą 20 km/h do najbliższej stacji, gdzie należy wagon zbadać, czy wytarcie obręczy nie przekracza dopuszczalnej granicy.

10. Informacje o usterkach wykrytych w taborze kolejowym przez urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych w jadącym taborze kolejowym, w szczególności grzejące się łożyska osiowe, deformacje powierzchni tocznych kół, niesprawności w działaniu hamulców, powinny być przekazywane w systemie automatycznej transmisji danych z tych urządzeń do dyżurnego ruchu. Po otrzymaniu komunikatu z urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych dyżurny ruchu oraz drużyna pociągowa postępuje zgodnie z przepisami określonymi przez zarządcę infrastruktury.

11. W razie zauważenia braku zderzaka przy wagonie w pociągu należy niezwłocznie 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.

12. Dyżurny ruchu stacji włączającej na koniec pociągu wagon bez zderzaka powinien powiadomić o tym pracowników posterunków ruchu i dróżników przejazdowych 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.

§ 56

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. Jeżeli pracownik obsługujący semafor stwierdził brak sygnału końca pociągu i zachodzi podejrzenie, że mogło nastąpić rozerwanie pociągu, należy podjąć działania w celu uniemożliwienia wyprawienia innego pociągu na tor, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu. O niewłaściwym osygnalizowaniu pociągu pracownicy posterunków ruchu powinni się kolejno powiadamiać.

3. Gdy pracownik obsługujący semafor nie stwierdził z całą pewnością lub nie upewnił się, że pociąg ma sygnał końca pociągu, należy uważać, że mogło nastąpić rozerwanie pociągu i wówczas nie wolno uczynić niczego, co umożliwiłoby wyprawienie innego pociągu na tor, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu. Tory sąsiadujące z torem, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu, należy uważać za zagrożone i przed wyprawieniem na nie pociągu należy drużynę pociągową zawiadomić rozkazem pisemnym, polecając zmniejszenie prędkości jazdy do 20 km/h i zachowanie ostrożności.

4. Po przejechaniu pociągu bez sygnału końca pociągu obok semafora wjazdowego należy obsłużyć urządzenie sterowania ruchem kolejowym, a następnie zawiadomić o tym najbliższą przednią stację, pośrednie posterunki następcze i dróżników przejazdowych. Po przejechaniu pociągu bez sygnału końca pociągu obok semafora wjazdowego, na semaforze tym powinien być nastawiony sygnał „Stój”.

O wyjeździe pociągu bez sygnału końca pociągu należy zawiadomić dyżurnego ruchu w formie:

„Pociąg numer ... wyjechał bez sygnału końca pociągu”,

a następnie obsłużyć urządzenie blokady liniowej i stacyjnej. Dyżurny ruchu, który stwierdził lub któremu zgłoszono, że pociąg wyjechał bez sygnału końca pociągu, powinien zawiadomić o tym dyżurnego ruchu najbliższej przedniej stacji, dyżurnych ruchu pośrednich posterunków następnych i drózników przejazdowych. Dyżurny ruchu, który otrzymał to zawiadomienie, powinien zatrzymać pociąg i po sprawdzeniu, że wjechał on w całości, powiadomić o tym dyżurnego ruchu tylnej stacji, dyżurnych ruchu pośrednich posterunków następnych i drózników przejazdowych oraz spowodować osygnalizowanie końca pociągu. Do czasu otrzymania zawiadomienia od dyżurnego ruchu przedniej stacji, że pociąg przyjechał w całości, tor szlakowy należy uważać za zajęty, a na odpowiednie urządzenia należy założyć zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze.

5. Jeżeli pociąg bez sygnału końca pociągu przejechał obok obsługiwanego semafora wjazdowego lub odstępowego, to nie można obsłużyć bloku liniowego lub w inny sposób potwierdzić przyjazdu lub przejazdu tego pociągu, a na odpowiednie urządzenia należy założyć zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze. O przejeździe pociągu bez sygnału końcowego obok semafora wjazdowego lub odstępowego należy niezwłocznie powiadomić tylną stację i pośrednie posterunki następne oraz drózników przejazdowych, znajdujących się na tym szlaku.

6. Jeżeli brak sygnału końca pociągu zauważył dróznik przejazdowy, powinien on niezwłocznie zawiadomić o tym najbliższy tylny i przedni posterunek następny. Tylny posterunek następny po otrzymaniu tego zawiadomienia powinien wstrzymać wyprawianie następnych pociągów na tor szlakowy, na którym znajduje się pociąg bez sygnału końcowego, oraz powinien zawiadomić o tym tylne posterunki ruchu i drózników przejazdowych. W razie wyprawienia w międzyczasie pociągu na tor szlakowy z blokadą samoczynną lub na tor szlakowy wyposażony w odstępy ETCS należy użyć wszelkich dostępnych środków, aby pociąg ten zatrzymać do czasu otrzymania wyjaśnienia z przedniej stacji, że pociąg przyjechał w całości.

7. Po stwierdzeniu na stacji, że pociąg niemający sygnału końca pociągu przyjechał w całości, dyżurny ruchu tej stacji powinien zawiadomić o tym nastawniczego obsługującego semafor wjazdowy, tylną stację i pośrednie posterunki następne oraz drózników przejazdowych, po czym na wszystkich zainteresowanych posterunkach następnych należy 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 pociąg

§ 57

Uszkodzenie sieci trakcyjnej

1. W przypadku zauważenia, że sieć trakcyjna oberwała się lub niebezpiecznie obniżyła się nad torem, należy:

- 1) opuścić pantografy pociągu zbliżającego się do przeszkody;
- 2) o ile jest to możliwe zatrzymać pociąg przed miejscem uszkodzonym;
- 3) o uszkodzeniu sieci trakcyjnej zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor, zawiadomić dyspozytora i żądać wyłączenia napięcia;
- 4) w przypadku zagrożenia bezpiecznego ruchu po sąsiednim torze maszynista powinien spowodować zatrzymanie pociągu w trybie alarmowym.

2. Jeżeli opuszczenie sieci trakcyjnej nie zagraża w prowadzeniu ruchu pociągów trakcją spalinową, to ruch taki można prowadzić po uprzednim wyłączeniu napięcia w sieci trakcyjnej i zamknięcia ruchu dla trakcji elektrycznej. Wówczas dyżurny ruchu nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogram według wzoru nr 31:

„Tor numer nr od nazwa posterunku do nazwa posterunku od godziny godz. minut min. nieprzejezdny dla pociągów z trakcją elektryczną”.

3. Jeżeli ustala przyczyna, dla której wprowadzono zakaz jazdy trakcją elektryczną dyżurny ruchu nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego informację, o przywróceniu ruchu trakcją elektryczną.

4. Drużyny pociągowe wyprawianych pociągów trakcją spalinową należy powiadamiać rozkazami pisemnymi w celu zachowania ostrożnej jazdy pociągów w miejscu obniżenia sieci trakcyjnej, kilometra jego znajdowania się i konieczności obserwacji miejsca opuszczenia sieci.
5. Miejsce oberwania się przewodu sieci trakcyjnej należy chronić, aby ludzie nie dotknęli się zerwanego przewodu lub przedmiotów, z którymi styka się ten przewód.
6. Jeżeli zerwany przewód sieci trakcyjnej styka się z taborem, należy przesunąć pociąg tak, aby usunąć to zetknięcie, o ile jest to możliwe.

§ 58

Wypadki z ludźmi na terenie kolejowym, załabnięcia, zranienia i śmierć osób

1. W razie załabnięcia lub uszkodzenia cielesnego osoby znajdującej się na terenie kolejowym, pracownik kolejowy, który to spostrzegł lub o tym się dowiedział, obowiązany jest udzielić pierwszej pomocy lub zapewnić udzielenie tej pomocy przez innego pracownika, a w razie potrzeby i pomocy lekarskiej, jeżeli tego jeszcze nie zrobiono.
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. Po najechaniu na człowieka lub spostrzeżeniu rannego na torze lub w pobliżu toru należy pociąg zatrzymać, udzielić rannemu pomocy, i o ile jest to możliwe, przewieźć go do najbliższej stacji, na której może być udzielona wymagana pomoc.
4. W razie zgonu człowieka w wagonie należy usunąć z przedziału pozostałe osoby, zamknąć przedział ze zwłokami, a następnie uzgodnić stację, na której wezwany będzie lekarz i Policja. Po przyjeździe pociągu do tej stacji oraz ustaleniu potrzebnych danych, zwłoki należy usunąć, wagon z zamkniętym przedziałem przewieźć do stacji końcowej pociągu albo postąpić stosownie do wskazań lekarza i Policji.
5. W przypadku zauważenia na torze zwłok ludzkich pociąg lub pojazd kolejowy należy zatrzymać i postępować zgodnie z przepisami ust. 2. i:
 - 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.
6. 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.
7. 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.
8. Każdy przypadek załabnięcia, 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

§ 59

Ogólne zasady prowadzenia ruchu pojazdów pomocniczych

1. Pojazdy pomocnicze są to pojazdy kolejowe, których budowa nie pozwala na ich włączenie do składu pociągu, a w szczególności: maszyny budowlane na kołach, ciągniki szynowe, drezyny i wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych.

2. Pod względem ruchowym rozróżnia się pojazdy pomocnicze oddziaływujące i nieoddziaływujące na urządzenia srk kontroli niezajętości torów i rozjazdów.

Stosownie do warunków techniczno-eksploatacyjnych (oddziaływania na urządzenia srk kontroli niezajętości torów i rozjazdów) pojazdy pomocnicze powinny być właściwie oznaczone.

W razie konieczności jazdy po torach pojazdów pomocniczych:

1) maszynista informuje przy użyciu środków radiołączności dyżurnego ruchu o oddziaływaniu lub nie oddziaływaniu danego rodzaju pojazdu na urządzenia kontroli niezajętości torów i rozjazdów,

2) w przypadku, gdy dyżurny ruchu nie otrzymał wymaganej w pkt 1 informacji – powiadamia maszynistę, że pod względem prowadzenia ruchu kolejowego, pojazd będzie traktowany jako nie oddziaływujący na urządzenia kontroli niezajętości torów i rozjazdów.

3. Jazdą każdego pojazdu pomocniczego powinien kierować upoważniony pracownik, zwany maszynistą lub prowadzący pojazdy kolejowe wyłącznie w przypadkach określonych w ustawie o transporcie kolejowym.

4. 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.

5. Jazda pojazdu pomocniczego po torach szlakowych i stacyjnych może się odbywać tylko za pozwoleniem dyżurnego ruchu.

6. Jazda pojazdu pomocniczego w porze ciemnej lub gdy brak jest odpowiedniej widoczności (np.: mgła, opady atmosferyczne itp.) dozwolona jest tylko za zgodą dyżurnego ruchu w razie niezbędnej konieczności (np.: usuwania skutków wypadku, przeszkód, uszkodzenia urządzeń i nawierzchni kolejowej zagrażających bezpieczeństwu ruchu itp.).

7. 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 kolejowo-drogowego lub przejścia maszynista ma obowiązek reagowania i zastosowania środków gwarantujących bezpieczeństwo w przypadku zauważenia otwartych rogatek, wykonywania robót na torze lub słabej widoczności.

8. Pojazdu pomocniczego nie wolno łączyć z taborem kolejowym. Wyjątkowo w przypadkach konieczności ściągnięcia ze szlaku do najbliższej stacji uszkodzonego pojazdu pomocniczego można pojazd ten z taborem połączyć pod warunkiem zastosowania potrzebnych środków ostrożności i odpowiedniej prędkości jazdy.

9. Pracownicy pchający pojazd pomocniczy nie powinni znajdować się z przodu, lecz tylko z boku lub z tyłu tego pojazdu.

10. Jazda pracowników na wózku nieposiadającym hamulca, jak również na wózku ładowym, nieposiadającym napędu motorowego, jest zabroniona, z wyjątkiem konieczności przewiezienia rannego lub chorego.

11. Postanowienia odnoszące się do pojazdów pomocniczych nie dotyczą pojazdów dwukołowych prowadzonych po jednej szynie, zwanych maderonami i defektoskopami, niezależnie od sposobu ich prowadzenia.

12. Posługiwanie się maderonem dozwolone jest pod warunkiem, że ukształtowanie terenu i rodzaj przewożonych przedmiotów zezwalają na usunięcie maderonu na zewnętrzną stronę toru natychmiast i w każdym miejscu. Gdy zbliża się pociąg, należy pojazd usunąć z toru. O zbliżaniu się pociągu

pracownik kierujący pracą maderonu lub defektoskopu powinien być ostrzegany przez osobnego pracownika, który z odpowiedniej odległości powinien obserwować tor szlakowy.

§ 60

Wypożażenie pojazdów pomocniczych

1. Pojazdy pomocnicze powinny być wypożażone w urzāżenia hamulcowe odpowiednio do dozwolonej prędkości jazdy i przeznaczenia pojazdu, radiotelefon pracujący w sieci pociągowej lub oraz dwa płozy hamulcowe.
2. Pojazdy pomocnicze motorowe powinny być wypożażone w urzāżenia do podawania sygnałów dźwiękowych.
3. Pojazdy pomocnicze, spełniające wymóg oddziaływania na urzāżenia srk, powinny być oznaczone literą „E”.
4. Maszynista pojazdu pomocniczego lub prowadzący pojazd kolejowy, powinien posiadać:
 - 1) przybory sygnałowe (trābka, chorągiewka, latarka),
 - 2) aktualny wykaz ostrzeżeń stałych,
 - 3) formularze rozkazów pisemnych
 - 4) w razie potrzeby latarnie do osygnałizowania pojazdu pomocniczego w porze ciemnej,
 - 5) w razie potrzeby przenośne urzāżenie radiołāczności.
5. Maszynista pojazdu pomocniczego lub prowadzący pojazd kolejowy powinien:
 - 1) stosować się ściśle do poleceń dyżurnego ruchu dotyczących jazdy, postoju i usunięcia pojazdu pomocniczego z toru,
 - 2) obserwować bacznie sygnały i wskaźniki, tor i przejazdy kolejowo-drogowe,
 - 3) kierować pojazdem pomocniczym zgodnie z przepisami i obowiązującymi instrukcjami,
 - 4) dbać o bezpieczeństwo ruchu oraz ludzi znajdujących się na pojeździe pomocniczym, obok niego lub na torze,
 - 5) w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu stosować radiotelefoniczny system alarmowy oraz wszelkie dostępne środki sygnalizacyjne.

§ 61

Prowadzenie ruchu pojazdów pomocniczych

1. Ruch pojazdów pomocniczych może się odbywać pod warunkiem, że nie wpłynie ujemnie na ruch pociągów.
2. Každy wjazd pojazdu pomocniczego na tor i jazda po tym torze dozwolone są tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu.
3. Ruch manewrowy pojazdów pomocniczych w granicach stacji odbywa się według zasad ustalonych dla jazd manewrowych niepilotowanych pojazdów trakcyjnych w okręgu nastawczym.
4. Wyprawianie pojazdów pomocniczych na szlak odbywa się po porozumieniu z sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym.
5. Pojazdy pomocnicze określa się ich rodzajem, np. „drezyna”, „wózek motorowy” itp. I numeruje według zasad ich kursowania:
 - 1) między stacjami – o ile nie opracowano rozkładu jazdy dla tych pojazdów – poczynając od 11 względnie 12, kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym, zależnie od kierunku jazdy np. 11, 13 lub 12, 14 itp.,
 - 2) do określonego miejsca na szlaku i z powrotem – wg zasad prowadzenia ruchu pociągów roboczych po torze zamkniętym, poczynając od 1 względnie 2, kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym, zależnie od kierunku, w którym dany pojazd pomocniczy rozpocznie jazdę pierwszy raz na danym szlaku,
 - 3) z przyczepą(ami) – po numerze dodaje się wyrazy: „z przyczepą” lub „z liczbą przyczepami”.

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

6. Maszynista lub prowadzący pojazd pomocniczego powinien ściśle przestrzegać uzgodnionych z dyżurnym ruchu czasów jazdy i postoju oraz nie powinien zatrzymywać się na szlaku bez zezwolenia dyżurnego ruchu.

7. W razie pracy na szlaku pojazdu pomocniczego obowiązują również postanowienia dotyczące pociągów roboczych.

8. Ruch pojazdów pomocniczych oddziaływujących na urządzenia srk pomiędzy posterunkami ruchu odbywa się według zasad ustalonych dla pociągów.

9. Podczas prowadzenia na szlaku ruchu pojazdów pomocniczych nie przystosowanych do oddziaływania na urządzenia srk należy stosować następujące postanowienia:

- 1) jazda w okręgu każdego posterunku nastawczego odbywa się na podstawie ręcznego sygnału Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”,
- 2) na szlakach z blokadą liniową obowiązuje stosowanie telefonicznego zapowiadania pojazdów pomocniczych,
- 3) zezwolenie na wyjazd pojazdu pomocniczego może być udzielone przez dyżurnego ruchu ustnie lub za pomocą urządzeń łączności,
- 4) przejazd pojazdu pomocniczego obok semafora wskazującego sygnał „Stój” – z wyjątkiem samoczynnego semafora odstępowego – odbywa się na sygnał zastępczy lub na ręczny sygnał Rm 1 „Do mnie”, podany przez dyżurnego ruchu lub z jego polecenia przez pracownika obsługującego ten semafor,
- 5) maszynista pojazdu pomocniczego, zatrzymany przed semaforem wjazdowym wskazującym sygnał „Stój”, powinien podać sygnał Rp 1 „Baczność”, a jeżeli nie otrzyma zezwolenia na wjazd ani ręcznego sygnału „Stój”, powinien porozumieć się z dyżurnym ruchu za pomocą urządzeń łączności lub przez posłańca z pracownikiem obsługi najbliższego posterunku nastawczego i ustalić warunki dalszej jazdy,
- 6) za pociągiem lub pojazdem pomocniczym, którego przyjazdu przedni posterunek ruchu nie potwierdził, pojazd pomocniczy bez przyczep może być wyprawiony w odstępie czasu 5 minut i w odległości nie mniejszej niż 1000 m tylko wówczas, gdy:
 - a) jest pora dzienna i dobra widoczność,
 - b) szlak jest dłuższy niż 5 km i nie jest podzielony na odstępy,
 - c) pochylenie szlaku jest mniejsze niż 10 ‰,
 - d) na szlaku nie ma urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego (ssp) na przejazdach kolejowo-drogowych lub przejściach,
 - e) poprzedzający pociąg lub pojazd pomocniczy nie ma przewidzianego postoju na szlaku.

W telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie oraz oznajmienie odjazdu pojazdu pomocniczego, po numerze tego pojazdu dodaje się słowa: „za pociągiem nr” lub „za określenie pojazdu pomocniczego”.

Maszynistę pojazdu pomocniczego należy zawiadomić rozkazem pisemnym zezwalającym na wyjazd i zawierającym informację o jeździe za pociągiem lub pojazdem pomocniczym oraz o prędkości jazdy tego pociągu (pojazdu),

7) w czasie znajdowania się pojazdu pomocniczego na torze głównym na stacji lub na torze szlakowym należy stosować środki pomocnicze,

8) o jeździe pojazdu pomocniczego dyżurny ruchu powinien zawiadomić, oprócz posterunków następczych i drózników przejazdowych, zainteresowane posterunki techniczne,

9) w czasie jazdy pojazdu pomocniczego rogatki przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia powinny być zamknięte,

10) o konieczności zachowania szczególnej ostrożności przez maszynistę pojazdu pomocniczego, z powodu jazdy za pociągiem lub pojazdem pomocniczym, nie zawiadomienia dróznika przejazdowego o jeździe pojazdu pomocniczego, robót na torze szlakowym i o wszelkich innych okolicznościach, wymagających zachowania ostrożności, należy zawiadomić maszynistę rozkazem pisemnym,

11) jeżeli nastąpi uszkodzenie pojazdu pomocniczego lub przekroczony zostanie ustalony czas jazdy na szlaku o więcej niż 10 min. albo nieprzewidziany postój na szlaku wyniesie więcej niż 10 min., należy niezwłocznie zawiadomić o tym dyżurnego ruchu i zastosować się do jego polecenia,
12) w czasie postoju na torze stacyjnym lub szlakowym, pojazd pomocniczy należy dozorować obserwując tor, a w razie zbliżania się pociągu lub pojazdu kolejowego, należy biec naprzeciw i podawać sygnały „Stój”. Dozorowanie należy do pracownika jednostki organizacyjnej będącej użytkownikiem tego pojazdu. W razie konieczności oddalenia się maszynisty pojazdu pomocniczego, pojazd ten powinien być zabezpieczony przed uruchomieniem i zbiegnięciem.

10. Maszynistę pojazdu szynowo drogowego (PSD) w razie jazdy po torach kolejowych, obowiązują wszystkie postanowienia odnoszące się do pojazdów pomocniczych.

W razie potrzeby dojazdu PSD do miejsca wypadku lub do miejsca robót można pojazd ten wstawić na tor kolejowy posterunku zapowiadawczego lub na szlaku. Wstawienie pojazdu na szlaku może się odbyć po otrzymaniu zezwolenia (rozkazu pisemnego doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności) od dyżurnego ruchu.

Zezwolenie to dyżurny ruchu może dać, jeżeli:

- 1) tor szlakowy został zamknięty,
- 2) w kierunku tego pojazdu nie jedzie żaden inny pojazd kolejowy, nie zawiadomiony o miejscu wstawienia i kierunku jazdy tego pojazdu,
- 3) otrzymał od dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego pozwolenie na wstawienie i jazdę tego pojazdu,
- 4) zawiadomił maszynistę PSD o sytuacji na torze, po którym ma jechać,
- 5) o jeździe tej zawiadomił dróżników przejazdowych.

Wjazd PSD na tor stacyjny nie wymaga zamykania tego toru.

11. Potrzebę i gotowość wjazdu i zjazdu z toru kolejowego oraz czas wjazdu i zjazdu tego pojazdu na i z toru kolejowego maszynista PSD lub prowadzący pojazd kolejowy zgłasza dyżurnemu ruchu.

12. Wjazd i zjazd PSD na i z toru kolejowego oraz praca tego pojazdu musi odbywać się w taki sposób, aby ruch kolejowy po sąsiednich torach odbywał się w sposób bezpieczny. W przypadku zaplanowanych robót, szczegółowe postanowienia dotyczące pracy PSD określa regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.

13. Podczas wjazdu i zjazdu PSD na przejazdach kolejowo-drogowych rogatki powinny być zamknięte, gdy jest to możliwe.

§ 62

Postępowanie z pojazdami pomocniczymi z przyczepami

1. Sprzęganie pojazdów pomocniczych ze sobą lub z wózkami doczepnymi, zwanymi w dalszych postanowieniach „przyczepami” dozwolone jest, jeżeli pojazdy te są dostosowane do tego celu.

Za należyte ich sprzęgnięcie odpowiedzialny jest maszynista pojazdu pomocniczego lub prowadzący pojazd kolejowy.

2. Uruchomienie pojazdu pomocniczego z przyczepami dozwolone jest przy spełnieniu następujących postanowień:

1) sprzęganie:

- a) pojazd pomocniczy i przyczepy powinny posiadać urządzenia do łączenia, wykluczające możliwość samoczynnego rozprzęgnięcia się,
- b) pojazd pomocniczy i przyczepy powinny posiadać z obu stron odpowiednie zderzaki (po jednym lub po dwa) albo odpowiednio wydłużone ostojnice z twardego drewna na wszystkich czterech rogach lub inne odpowiednie urządzenia ochronne,
- c) z pojazdem pomocniczym można sprzęgać jedną lub dwie sprzęgnięte ze sobą przyczepy, a przy przewozie szyn trzy przyczepy przystosowane do przewozu szyn,
- d) przy przewozie szyn przyczepy mogą być połączone tylko ładunkiem, który powinien być zabezpieczony przed przesunięciem się na przyczepie,

2) hamowanie:

- a) pojazd pomocniczy powinien mieć dwa niezależnie działające układy hamulcowe,
- b) każda przyczepa powinna być wyposażona w hamulce,
- c) działanie hamulców należy wypróbować przed rozpoczęciem jazdy,

3) załadowanie i obciążenie:

- a) konstrukcja przyczepy lub ładunek nie może utrudniać obserwacji drogi przejazdu względnie zmniejszać jej widoczności,
- b) ładunek nie może wystawać poza skrajnię ładunkową i powinien być rozłożony możliwie równomiernie na całej podłodze oraz zabezpieczony przed rozsunięciem lub spadnięciem,
- c) masa ładunku nie może być większa od dozwolonej ładowności i pojemności przyczep, a masa ogólna przyczep nie powinna być większa od uciągu ustalonego dla danego pojazdu pomocniczego i nie może przekraczać możliwości zatrzymania zespołu na występujących spadkach odcinka linii, po których zespół ten ma jechać,

4) przewóz pracowników:

- a) przewóz pracowników na pojeździe pomocniczym z napędem może odbywać się do miejsca robót i z powrotem, jeżeli jazda możliwa jest w pozycji siedzącej i istnieje zabezpieczenie przed wypadnięciem; na przyczepach załadowanych nie wolno przewozić pracowników, z wyjątkiem pracownika obsługującego hamulec,
- b) wsiadanie i wysiadanie podczas jazdy są zabronione,

5) prędkość jazdy pojazdu pomocniczego nie może być większa niż:

- a) najwyższa prędkość konstrukcyjna ustalona dla tych pojazdów,
- b) 40 km/h przy pchaniu przyczep.

Maszynista pojazdu pomocniczego lub prowadzący pojazd kolejowy z przyczepami powinien:

- 1) sprawdzić przed rozpoczęciem jazdy właściwe sprzęgnięcie pojazdów i obsadę hamulców oraz prawidłowe osygnalizowanie pojazdu pomocniczego wraz z przyczepami,
- 2) zwracać uwagę w czasie jazdy na stan załadowania i umocowania ładunku, czy prowadzi cały skład i czy nie ma przeszkód do jazdy, w razie potrzeby wyznaczyć pracownika do dodatkowej obserwacji zachowania się ładunku,
- 3) zabezpieczyć skład w czasie postoju przed niezamierzonym ruszeniem,
- 4) sprawdzić przed rozpoczęciem jazdy z miejsca pracy lub postoju, czy na torze nie pozostał jakiś pojazd lub inny przedmiot i czy nie ma na torze innych przeszkód do jazdy.

DODATKI DO INSTRUKCJI

DODATEK I

TABLICE HAMOWANIA POCIĄGÓW

Tablica A: procenty wymaganej masy hamującej droga hamowania 400m, hamulce wolno działające

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	6	6	6	8	17	27	40	54	71	89
1	6	6	6	10	19	29	42	56	73	91
2	6	6	7	12	21	32	44	58	75	94
3	6	6	8	15	23	34	46	61	77	96
4	6	6	9	17	25	36	48	63	80	98
5	7	7	11	19	27	38	50	65	84	100
6	7	8	13	20	29	40	53	67	86	–
7	8	9	15	22	31	42	55	70	88	–
8	9	10	17	24	33	44	57	72	91	–
9	10	13	19	26	35	46	59	74	93	–
10	11	15	21	28	37	48	61	76	95	–
11	13	17	22	30	39	50	63	78	97	–
12	14	18	24	32	41	52	65	80	99	–
13	15	20	26	34	43	54	67	82	–	–
14	17	22	28	35	45	56	69	85	–	–
15	19	23	30	37	47	58	72	87	–	–
16	20	25	31	39	49	60	74	89	–	–
17	22	27	33	41	51	62	76	91	–	–
18	23	28	35	43	53	64	78	93	–	–
19	25	30	37	45	55	66	80	95	–	–
20	27	32	38	47	57	68	82	97	–	–
21	28	34	40	49	58	70	84	99	–	–
22	30	35	42	50	60	72	86	–	–	–
23	31	37	44	52	62	74	88	–	–	–
24	33	39	46	54	64	76	90	–	–	–
25	35	40	47	56	66	78	92	–	–	–
26	36	42	49	58	68	80	94	–	–	–
27	38	44	51	60	70	82	96	–	–	–
28	39	45	53	61	72	84	98	–	–	–
29	41	47	54	63	74	86	100	–	–	–
30	43	49	56	65	76	88	–	–	–	–
31	44	50	58	67	77	90	–	–	–	–
32	46	52	60	69	79	94	–	–	–	–
33	47	54	61	70	81	95	–	–	–	–
34	49	55	63	72	83	97	–	–	–	–
35	51	57	65	74	85	99	–	–	–	–
36	52	59	66	76	87	–	–	–	–	–
37	54	60	68	78	89	–	–	–	–	–
38	55	62	70	79	90	–	–	–	–	–
39	57	64	72	81	92	–	–	–	–	–
40	58	65	73	83	94	–	–	–	–	–
41	60	67	75	85	96	–	–	–	–	–
42	62	68	77	86	98	–	–	–	–	–
43	63	70	78	88	99	–	–	–	–	–
44	65	72	80	90	–	–	–	–	–	–
45	66	73	82	92	–	–	–	–	–	–

Tablica A: procenty wymaganej masy hamującej droga hamowania 400m, hamulce zespolone szybko działające

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	6	6	6	6	13	20	29	39	49	61
1	6	6	6	8	15	22	31	40	51	63
2	6	6	7	10	16	24	33	42	53	64
3	6	6	8	12	18	26	34	44	54	66
4	6	6	9	13	20	27	36	45	56	67
5	6	7	10	15	21	29	38	47	58	69
6	7	8	11	17	23	31	39	49	59	71
7	8	9	13	18	25	32	41	50	61	72
8	9	10	15	20	27	34	43	52	62	74
9	10	12	16	22	28	36	44	54	64	75
10	11	13	18	23	30	37	46	55	66	77
11	12	15	20	25	32	39	48	57	67	78
12	13	17	21	27	33	41	49	59	69	80
13	14	18	23	28	35	42	51	60	70	82
14	16	20	24	30	36	44	52	62	72	83
15	18	22	26	32	38	46	54	63	73	85
16	20	23	28	33	40	47	56	65	75	86
17	21	25	29	35	41	49	57	66	77	88
18	22	26	31	36	43	50	59	68	78	89
19	24	28	32	38	44	52	60	69	80	91
20	26	29	34	40	46	53	62	71	81	92
21	27	31	36	41	48	55	63	72	83	93
22	29	33	37	43	49	56	65	74	84	95
23	30	34	39	44	51	58	66	76	86	96
24	32	36	40	46	52	60	68	77	87	98
25	33	37	42	47	54	61	69	78	88	99
26	35	39	43	49	55	63	71	80	90	101
27	36	40	45	50	57	64	72	81	91	102
28	38	42	46	52	58	66	74	83	93	103
29	39	43	48	53	60	67	75	84	94	105
30	41	45	49	55	61	69	77	86	96	106
31	42	46	51	56	63	70	78	87	97	108
32	44	48	52	58	64	71	80	89	98	109
33	45	49	54	59	66	73	81	90	100	110
34	47	50	55	61	67	74	82	91	101	112
35	48	52	57	62	69	76	84	93	103	113
36	50	53	58	64	70	77	85	94	104	114
37	51	55	59	65	71	79	87	96	105	116
38	52	56	61	66	73	80	88	97	107	117
39	54	58	62	68	74	81	90	98	108	118
40	55	59	64	69	76	83	91	100	109	120
41	57	60	65	71	77	84	92	101	111	121
42	58	62	66	72	78	86	94	102	112	122
43	59	63	68	73	80	87	95	104	113	124
44	61	65	69	75	81	88	96	105	115	125
45	62	66	71	76	83	90	98	107	116	126

Tablica B: procenty wymaganej masy hamującej droga hamowania 700m, hamulce wolno działające

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]								
	20	25	30	35	40	45	50	55	60
	procent wymaganej masy hamującej wynosi								
0	6	6	6	6	8	12	19	26	34
1	6	6	6	7	9	14	21	28	35
2	6	6	6	8	10	16	22	29	37
3	6	6	7	9	12	18	24	31	39
4	6	6	8	10	14	20	26	33	41
5	7	7	9	11	16	21	28	35	43
6	7	8	10	13	18	23	29	37	45
7	8	9	11	15	20	25	31	38	46
8	9	10	13	16	21	27	33	40	48
9	10	11	15	18	23	28	35	42	50
10	11	12	16	20	25	30	36	44	52
11	12	14	17	21	26	32	38	45	53
12	13	15	19	23	28	34	40	47	55
13	14	17	20	25	30	35	42	49	57
14	15	18	22	26	31	37	43	51	59
15	17	20	24	28	33	39	45	52	61
16	18	21	25	29	34	40	47	54	62
17	20	23	27	31	36	42	48	56	64
18	21	25	28	33	38	44	50	58	66
19	23	26	30	34	39	45	52	59	68
20	24	28	31	36	41	47	53	61	69
21	26	29	33	37	43	49	55	63	71
22	27	30	34	39	44	50	57	64	73
23	29	32	36	41	46	52	58	66	74
24	30	34	37	42	47	53	60	68	76
25	32	35	39	44	49	55	62	69	78
26	33	37	41	45	50	57	63	71	79
27	35	38	42	47	52	58	65	73	81
28	36	39	44	48	54	60	67	74	83
29	37	41	45	50	55	61	68	76	85
30	39	42	47	51	57	63	70	78	86
31	40	44	48	53	58	65	72	79	88
32	42	45	49	54	60	66	73	81	89
33	43	47	51	56	62	68	75	83	91
34	45	48	53	57	63	69	76	84	93
35	46	50	54	59	65	71	78	86	94

Tablica B: procenty wymaganej masy hamującej droga hamowania 700m, hamulce zespolone szybko działające

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]								
	20	25	30	35	40	45	50	55	60
	procent wymaganej masy hamującej wynosi								
0	6	6	6	6	8	11	16	22	28
1	6	6	6	7	9	12	18	23	29
2	6	6	6	8	10	14	19	25	31
3	6	6	7	9	11	16	21	27	33
4	6	6	8	10	13	17	23	28	34
5	7	7	9	11	14	19	24	30	36
6	7	8	10	12	16	21	26	31	38
7	8	9	11	14	18	22	27	33	39
8	9	10	12	15	19	24	29	35	41
9	10	11	13	17	21	26	31	36	42
10	11	12	15	19	23	27	32	38	44
11	12	13	17	20	24	29	34	39	45
12	13	15	18	22	26	30	35	41	47
13	14	17	20	23	27	32	37	42	48
14	16	18	21	25	29	33	38	44	50
15	18	20	23	26	31	35	40	46	52
16	19	22	25	28	32	37	42	47	53
17	21	23	26	30	34	38	43	49	55
18	22	25	28	31	35	40	45	50	56
19	24	26	29	33	37	41	46	52	57
20	25	28	31	34	38	43	48	53	59
21	27	29	32	36	40	44	49	55	60
22	28	31	34	37	41	46	51	56	62
23	30	32	35	39	43	47	52	57	63
24	31	34	37	40	44	49	54	59	65
25	33	35	38	42	46	50	55	60	66
26	34	37	40	43	47	52	56	62	68
27	36	38	41	45	49	53	58	63	69
28	37	40	43	46	50	54	59	65	70
29	39	41	44	48	51	56	61	66	72
30	40	43	46	49	53	57	62	67	73
31	41	44	47	50	54	59	64	69	75
32	43	45	48	52	56	60	65	70	76
33	44	47	50	53	57	62	66	72	77
34	46	48	51	55	59	63	68	73	79
35	47	50	53	56	60	64	69	74	80

Tablica C: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1000 m, hamulce zespolone wolno

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]								
	20	25	30	35	40	45	50	55	60
	procent wymaganej masy hamującej wynosi								
0	6	6	6	6	6	8	11	14	17
1	6	6	6	6	6	9	12	15	19
2	6	6	6	6	7	10	13	16	21
3	6	6	6	7	9	11	14	18	22
4	6	6	6	8	10	12	15	19	24
5	6	6	7	9	11	14	17	21	26
6	6	7	8	10	12	15	18	23	27
7	7	8	9	11	13	16	20	24	29
8	8	9	10	12	14	18	21	26	31
9	9	10	12	14	16	19	23	27	32
10	10	11	13	15	17	21	25	29	34
11	11	12	14	16	19	22	26	31	35
12	12	13	15	17	20	24	28	32	37
13	13	14	16	19	22	25	29	34	39
14	14	15	18	20	23	27	31	35	40
15	15	17	19	22	25	28	32	37	42
16	16	18	21	23	26	30	34	38	43
17	18	20	22	25	28	31	35	40	45
18	19	21	23	26	29	33	37	42	47
19	20	22	25	28	31	34	39	43	48
20	22	24	26	29	32	36	40	45	50
21	23	25	28	31	34	38	42	46	51
22	25	27	29	32	35	39	43	48	53
23	26	28	31	34	37	41	45	49	54
24	27	30	32	35	38	42	46	51	56
25	29	31	33	36	40	43	48	52	57
26	30	32	35	38	41	45	49	54	59
27	31	34	36	39	43	46	51	55	60
28	33	35	38	41	44	48	52	57	62
29	34	36	39	42	46	49	54	58	63
30	35	38	41	44	47	51	55	60	65

działające

Tablica C: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1000 m, hamulce zespolone szybko działające

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]								
	20	25	30	35	40	45	50	55	60
	procent wymaganej masy hamującej wynosi								
0	6	6	6	6	6	7	10	11	15
1	6	6	6	6	6	8	11	13	16
2	6	6	6	6	7	10	12	14	17
3	6	6	6	6	8	11	13	15	18
4	6	6	6	7	9	12	14	16	19
5	6	6	7	8	11	13	15	17	20
6	6	7	8	10	12	14	16	18	22
7	6	8	9	11	13	15	17	20	23
8	7	9	10	12	14	17	18	21	25
9	9	10	11	13	15	18	19	22	26
10	10	11	12	14	16	19	20	24	28
11	11	12	13	15	17	20	22	25	29
12	12	13	14	16	18	21	23	27	31
13	13	14	16	17	20	24	25	28	32
14	14	15	17	18	21	25	26	30	34
15	15	16	18	20	22	26	28	31	35
16	16	17	19	21	23	27	29	33	37
17	17	18	20	22	24	28	31	34	38
18	18	19	21	23	25	29	32	36	40
19	19	20	22	24	27	30	33	37	41
20	20	21	23	25	28	32	35	39	43
21	21	23	24	26	29	33	36	40	44
22	22	24	25	27	30	35	38	42	46
23	23	25	26	29	34	36	39	43	47
24	24	26	27	30	35	37	41	44	49
25	25	27	28	31	37	39	42	46	50
26	26	28	30	35	39	40	44	47	52
27	27	29	32	37	40	42	45	49	53
28	28	30	33	38	41	43	47	50	55
29	29	31	34	39	42	45	48	52	56
30	30	33	35	40	43	46	50	53	57

Tablica D: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1300 m, hamulce zespolone wolno działające

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]								
	20	25	30	35	40	45	50	55	60
	procent wymaganej masy hamującej wynosi								
0	6	6	6	6	6	8	10	12	14
1	6	6	6	6	6	9	11	13	14
2	6	6	6	6	7	10	12	13	15
3	6	6	6	7	8	11	13	14	16
4	6	6	6	8	9	12	14	15	16
5	6	6	7	9	10	13	14	16	18
6	6	7	8	10	11	14	15	16	19
7	7	8	9	11	12	14	15	18	21
8	8	9	10	12	13	15	16	19	23
9	9	10	11	13	14	16	17	21	24
10	10	11	12	14	15	16	19	22	26
11	11	12	13	15	16	18	21	24	27
12	12	13	14	16	17	19	22	25	29
13	13	14	15	16	18	21	24	27	30
14	14	15	16	17	20	22	25	28	32
15	15	16	17	19	21	24	26	30	33
16	16	17	18	20	22	25	28	31	35
17	17	18	20	22	24	27	29	33	36
18	18	19	21	23	25	28	31	34	38
19	19	21	22	24	27	29	32	36	39
20	21	22	24	26	28	31	34	37	41

Tablica D: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1300 m, hamulce zespolone szybko działające

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]								
	20	25	30	35	40	45	50	55	60
	procent wymaganej masy hamującej wynosi								
0	6	6	6	6	6	7	7	7	10
1	6	6	6	6	6	8	8	8	11
2	6	6	6	6	7	8	8	9	12
3	6	6	6	6	7	8	8	11	14
4	6	6	6	7	7	8	9	12	15
5	6	6	7	7	8	8	10	13	16
6	6	6	7	8	8	9	12	14	17
7	6	6	8	8	9	10	13	15	18
8	7	7	8	9	9	11	14	16	20
9	7	7	9	9	10	12	15	17	21
10	8	8	9	10	12	14	16	19	22
11	8	8	10	11	13	15	18	20	23
12	9	10	11	13	15	17	19	22	25
13	10	11	12	14	16	18	21	23	26
14	11	12	14	16	17	20	22	25	28
15	13	14	15	17	19	21	23	26	29
16	14	15	17	18	20	22	25	28	30
17	15	17	18	20	22	24	26	29	32
18	17	18	19	21	23	25	28	30	33
19	18	19	21	22	24	27	29	32	35
20	20	21	22	24	26	28	31	33	36

DODATEK II

W Y K A Z wzorów telefonogramów zapowiadawczych

Wzór nr	Tekst telefonogramu
1a	Czy droga dla pociągu nr jest wolna?
1b	Czy droga dla ilość pociągów numer nr i numer nr jest wolna?
2a	Pociąg nr przyjechał o godz. min. Czy droga dla pociągu nr jest wolna?
2b	Pociąg nr przyjechał o godz. min. Czy droga dla ilość pociągów numer nr i numer nr jest wolna?
3a	Dla pociągu nr droga jest wolna
3b	Dla ilość pociągów numer nr i numer nr droga jest wolna
4a	Stój pociąg nr
4b	Stój ilość pociągi(ów) numer nr i numer nr
5a	Teraz dla pociągu nr droga jest wolna
5b	Teraz dla ilość pociągów numer nr i numer nr droga jest wolna
6	Zatrzymać pociąg nr
7	Pociąg nr jest zatrzymany
7a	Zatrzymać ilość pociągi (ów) numer nr i numer nr
7b	ilość pociągi(ów) numer nr i numer nr są zatrzymane
8	Nie wyprawiać pociągów od godz. min. aż do odwołania
9	Wstrzymanie wyprawienia pociągów odwołuję o godz. min.
10	Pociąg nr odjechał o godz. min.
11	Pociąg nr przyjechał o godz. min.
12	O godz. min. wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer nr od nazwa posterunku do nazwa posterunku z powodu ...
13	O godz. min. odwołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer nr od nazwa posterunku do nazwa posterunku
14	Czy droga dla manewrów z rodzaj i nazwa posterunku na tor szlakowy numer nr na minut min. jest wolna?
15	Dla manewrów z rodzaj i nazwa posterunku na tor szlakowy numer nr na minut min. droga jest wolna
16	Manewry z rodzaj i nazwa posterunku na tor szlakowy numer nr są ukończone i tor ten jest wolny
17	Tor numer nr od nazwa posterunku do nazwa posterunku zamknięty od godz. min. z powodu (lub celem) ...
18	Tor numer nr od nazwa posterunku do nazwa posterunku otwarty o godz. min.
19	Posterunek zamknięty o godz. min.
20	Posterunek nazwa posterunku otwarty o godz. min.
21	(Rodzaj i nr pojazdu pomocniczego)..... na kilometrze toru szlakowego od do..... został usunięty o godz. min.
22	Tor numer nr od nazwa posterunku do nazwa posterunku od godziny godz. minut min. nieprzejezdny dla pociągów z trakcją elektryczną
23	Po torze numer nr od nazwa posterunku do nazwa posterunku od godziny godz. minut min. przywracam ruch trakcją elektryczną

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)

.....

(słownik)

.....

(podpis kierownika)

Strona wewnętrzna Dziennika ruchu

Szlak / odstęp z i do															
Nr pociągu		Tor stacy- ony	Droga wolna		Pociąg odjechał		Pociąg przyjechał		Podpis dyżurnego ruchu		Uwagi	O jeździe pociągu zawiadomiono droźników przejazdowych			
nieparzysty	parzysty		g.	m.	g.	m.	g.	m.	do rubr. 4	do rubr. 6					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						

Str.

2. Dziennik telefoniczny – strona tytułowa

PMT LINIE KOLEJOWE

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

D Z I E N N I K
T E L E F O N I C Z N Y

Stacja.....

Posterunek.....

Zaczęty dnia.....

Zakończony dnia.....

Nr telefonu.....

Dziennik ten zawiera stron ponumerowanych

.....

(słownie)

.....
(podpis kierownika)

Strona wewnętrzna Dziennika telefonicznego

[illegible]

3. Książka ostrzeżeń doraźnych – strona tytułowa

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				Inne ostrzeżenia
	od	do		po torze nr	w kierunku		z powodu	
	data godz. min.	data godz. min.			nieparz. km/h	parzyst. km/h		

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)

Strona wewnętrzna kontrolki zajęcia torów wjazdowych

[illegible]

DODATEK IV

WZORY ROZKAZÓW PISEMNYCH

1. Rozkaz pisemny „O”

ROZKAZ PISEMNY „O” 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				
2. Inne :					
stacja	posterunek		godzina	minut	
dyżurny ruchu			z polecenia dyżurnego ruchu		
Rozkaz otrzymałem:	kierownik pociągu		maszynista		
* 000001					

2. Rozkaz pisemny „S”

ROZKAZ PISEMNY „S” nr dla pociągu / manewru nr dnia 20..... r.			
1.	zezwalam po otrzymaniu sygnału „Nakaz jazdy” tylko tego rozkazu <i>pisemnego</i> - przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora wyjazdowego drogowskazowego (odnoszącego się do wyjazdu pociągu) - wyjechać z toru nr nie posiadającego semafora wyjazdowego		
2.	zezwalam przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora : - wjazdowego - drogowskazowego (odnoszącego się do wjazdu pociągu) - odstępowego - wjechać z zamkniętego toru nr nie posiadającego semafora wjazdowego		
3.	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			

