PMT LINIE KOLEJOWE
Spółka z o.o.

Instrukcja dla personelu ruchowych posterunków technicznych Lr-2

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

WICEPREZES ZARZĄDU
Patryk Wałaczkiewicz

PREZES ZARZĄDU
Renata Krok

Opracowała:
Ewelina Marciniak

(data, pieczęć i podpis zarządcy infrastruktury kolejowej zgodnie z KRS bądź wpisem do ewidencji działalności gospodarczej)

Owczary, 2025 r.

Zarządzenie nr PD/ 3 /2026
Prezesa Zarządu PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.
z dnia 14 stycznia 2025 r.

W sprawie przyjęcia i stosowania Instrukcji dla personelu ruchowych posterunków technicznych Lr-2.

§ 1.

Wprowadza się do stosowania dokument pn. „Instrukcja dla personelu ruchowych posterunków technicznych Lr-2", zwana dalej Instrukcją, w brzmieniu zawartym w załączniku do niniejszego Zarządzenia.

§ 2.

1. Stosowanie Instrukcji 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 powierza się Kierownikowi Działu Ruchu.

§ 3.

Traci moc Instrukcja dla personelu ruchowych posterunków technicznych Lr-2 zatwierdzona przez Prezesa Zarządu na podstawie §1 pkt 2 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

Rozdział 1 5
Postanowienia ogólne 5
§ 1 Podstawa, zakres, obowiązywanie instrukcji i podstawowe definicje 5
§ 2 Posterunki ruchu i ich podział 7
§ 3 Obsada posterunków technicznych 8
§ 4 Wyposażenie posterunków ruchu 8
§ 5 Ogólne obowiązki pracowników obsługi posterunków technicznych 10
§ 6 Nadzór nad pracą personelu posterunków technicznych 11
§ 7 Utrzymanie urządzeń na posterunkach technicznych 12
Rozdział 2 12
Obowiązki personelu posterunków ruchu 12
§ 8 Przyjęcie i przekazanie dyżuru 12
§ 9 Obowiązki personelu w czasie dyżuru 14
§ 10 Prowadzenie dokumentacji techniczno - ruchowej 15
§ 11 Oddalanie się z posterunku 15
§ 12 Zdejmowanie plomb 16
§ 13 Postępowanie w okresie zimy 17
§ 14 Kontrola oświetlenia sygnalizatorów i wskaźników 17
§ 15 Przygotowanie drogi przebiegu 17
§ 16 Postępowanie przy wjeździe, wyjeździe i przejeździe pociągu 20
§ 17 Rozwiązanie drogi przebiegu 21
§ 18 Udział pracownika posterunku nastawczego w wykonywaniu manewrów 21
§ 19 Obsługa przejazdów kolejowo-drogowych 23
§ 20 Postępowanie przy przewozie towarów niebezpiecznych 24
Rozdział 3 25
Prowadzenie robót w urządzeniach sterowania ruchem, usterki w urządzeniach 25
§ 21 Udzielanie zezwoleń na prowadzenie robót 25
§ 22 Podstawa prowadzenia robót 25
§ 23 Pracownicy uprawnieni do prowadzenia robót 25
§ 24 Wyrażanie zgody na prowadzenie robót 25
§ 25 Zakończenie robót 26
§ 26 Postępowanie w czasie przeszkód w działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym 27
§ 27 Zastępcze źródło zasilania 27
§ 28 Prowadzenie książki kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym i książki utrzymania drogi kolejowej 27
Rozdział 4 29

Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej 29
§ 29 Przejazd pociągu obok semafora wskazującego sygnał „Stój" 29
§ 30 Uszkodzenie toru 29
§ 31 Zbiegnięcie pojazdów kolejowych 30
§ 32 Wypadki z pojazdami kolejowymi 30
§ 33 Postępowanie w razie pożaru 31
§ 34 Wypadek z ludźmi 32
Rozdział 5 33
Podstawowe wymagania w zakresie bezpieczeństwa pracy 33
§ 35 Przestrzeganie porządku 33
§ 36 Bezpieczeństwo i higiena pracy 34

Rozdział 1

Postanowienia ogólne

§ 1

Podstawa, zakres, obowiązywanie instrukcji i podstawowe definicje

1. „Instrukcja obsługi ruchowych posterunków technicznych Lr-2" zwana dalej „Instrukcją Lr-2", jest przepisem wewnętrznym w rozumieniu postanowień ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1234) określającym ogólne obowiązki i wymagania służbowe od pracowników posterunków ruchu.
2. Postanowienia Instrukcji Lr-2 opracowane zostały na podstawie przepisów:
   - Ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 643);
   - Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tj. Dz. U. z 2025 poz. 100 z późn.zm.).
   - Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. 2016 poz. 369).
   - Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 styczeń 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. 2024 poz. 780).
3. Instrukcja Lr-2 stanowi kolejowe przepisy wewnętrzne PMT Linie Kolejowe w zakresie zadań
4. i obowiązków, jakim podlegają pracownicy wykonujący czynności dyżurnych ruchu, zwrotniczych, manewrowych zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
5. Szczegółowe postanowienia wynikające z warunków miejscowych znajdują się w regulaminie technicznym posterunku ruchu.
6. Przepis nadaje się do stosowania w zakresie bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania infrastruktury i eksploatacji pojazdów kolejowych.

1) Celem instrukcji jest określenie obowiązków, zasad pracy oraz postępowania pracowników posterunków technicznych przy prowadzeniu ruchu kolejowego.

2) Instrukcja obowiązuje na terenie zarządzanym przez PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o..

3) Szczegółowe postanowienia wynikające z miejscowych warunków, powinny znajdować się w regulaminie technicznym i wewnętrznych warunkach techniczno-ruchowych linii.

4) Bezpieczeństwo – oznacza brak niedopuszczalnego ryzyka szkody.

5) Bocznica kolejowa - 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 się i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej

6) Dyżurny ruchu – pracownik bezpośrednio odpowiedzialny za organizację, bezpieczne prowadzenie i nadzorowanie całego ruchu pociągów oraz manewrów na stacji kolejowej oraz przyległych odcinkach, zapewniając bezpieczeństwo, sprawne prowadzenie ruchu oraz obsługując urządzenia sterowaniem ruchu i łączności.

7) EDR - Elektroniczny Dziennik Ruchu.

8) Komisja kolejowa - osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznicy kolejowej, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek.

9) Linia kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów

10) Lokalne Centrum Sterowania (LCS) - wydzielony technicznie i organizacyjnie odcinek linii kolejowej, stanowiący jeden obszar sterowania ruchem kolejowym z wykorzystaniem komputerowych urządzeń srk wyposażonych w komputerowe pulpity nastawcze.

11) Manewr – zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągów.

12) Okręg nastawczy – wyznaczony obszar stacji kolejowej lub innego posterunku ruchu, na którym wszystkie urządzenia sterowania ruchem kolejowym obsługiwane są z jednej centralnej nastawni działając w sposób zapewniający bezpieczny i płynny ruch pociągów.

13) Pojazd kolejowy - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu.

14) Prowadzenie ruchu kolejowego – złożony proces zarzadzania i sterowania pociągami na sieciach kolejowych, opartych na systemach sygnalizacji, łączności i zasadach

bezpieczeństwa, realizowanych przez wykwalifikowanych pracowników (dyżurny ruchu) oraz urządzeń (blokada liniowa).

15) Przewoźnik kolejowy - przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.

16) Rozkaz pisemny - informacja, zezwolenie lub polecenie wydane przez dyżurnego ruchu drużynie pociągowej na ustalonym formularzu druku. Wydawane w nietypowych sytuacjach (awarie, roboty torowe, ograniczenia prędkości).

17) Ruch kolejowy - przemieszczanie się pojazdów kolejowych. Do ruchu kolejowego należą jazda pociągów i manewry.

18) Urządzenia srk - urządzenia sterowania ruchem kolejowym.

19) Wypadek - niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:

1) kolizje;
2) wykolejenia;
3) zdarzenia na przejazdach;
4) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu;
5) pożar pojazdu kolejowego

20) Zarządca infrastruktury - podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora.

§ 2
Posterunki ruchu i ich podział

1. Prowadzenie ruchu pociągów na infrastrukturze kolejowej zarządzanej przez PMT Linie Kolejowe jest organizowane i nadzorowane przez dyżurnych ruchu.
2. Posterunki ruchu umożliwiają organizowanie i nadzorowanie prowadzenia ruchu kolejowego na liniach kolejowych i stacjach.
3. Posterunek techniczny przeznaczony jest do wykonywania, organizowania i nadzorowania czynności związanych z ruchem kolejowym. Podział posterunków ruchu przedstawiony został w ,, Instrukcji prowadzenia ruchu pociągów Lr-1"
4. Posterunek nastawczy przeznaczony jest do wykonywania przez uprawnionych pracowników czynności związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego. Do posterunków nastawczych zalicza się nastawnie i posterunki zwrotniczowskie.
5. Pod względem funkcji ruchowej rozróżnia się nastawnie dysponujące i wykonawcze.

6. Każdy posterunek nastawczy powinien być oznaczony ustalonym skrótem.

§ 3

Obsada posterunków technicznych

1. Obsadę posterunku technicznego stanowi pracownik lub zespół pracowników zatrudnionych na tym posterunku.
2. Obsada posterunku powinna być dostosowana do wielkości oraz rodzaju pracy posterunku oraz określona w regulaminie technicznym stacji.
3. Obsadę posterunku - w zależności od zakresu i rodzaju pracy posterunku - stanowią: dyżurny ruchu, nastawniczy oraz zwrotniczy.
4. W przypadku wieloosobowej obsady posterunku, w regulaminie technicznym należy określić obowiązki poszczególnych pracowników.

§ 4

Wyposażenie posterunków ruchu

1. Wszystkie posterunki techniczne muszą być wyposażone w:

1) aktualne instrukcje:

a) Lr-1 prowadzenia ruchu pociągów,

b) Lr-2 dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych,

c) Lr-3 o postępowaniu w sprawach zdarzeń w transporcie kolejowym

d) Lr-4 o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej

e) Lr 5 wykonywania pracy manewrowej, właściwego zestawiania i rozmieszczania taboru w pociągu

f) Lr-6 organizacji i trybu postępowania przy przewozie przesyłek nadzwyczajnych i zasad załadunku wagonów

g) Lr-7 o sporządzaniu regulaminów technicznych

h) Lr-8 o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych

i) Le-1 sygnalizacji kolejowej

j) inne instrukcje, wytyczne, zarządzenia, polecenia i regulacje wynikające z charakteru pracy posterunku.

2) dokumentację techniczno-ruchową:

a) regulamin techniczny stacji,

b) wyciąg z rozkładu jazdy. Na nastawniach posiadających EDR wymagane jest wyposażenie posterunku w wyciąg w wersji papierowej,

c) dziennik ruchu posterunku zapowiadawczego,

d) książkę kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym,

e) książkę utrzymania drogi kolejowej,

f) dziennik telefoniczny,

g) bloczki rozkazów pisemnych,

h) inną dokumentację techniczno-ruchową wynikającą z postanowień regulaminu technicznego.

3) Sprzęt:

a) niezbędny sprzęt i umeblowanie zgodne z zasadami ergonomii stanowiska pracy,

b) zapasowe spony iglicowe i zamki zwrotnicowe (danego typu) w ilości wskazanej w regulaminie technicznym,

c) klucze zapasowe do zwrotnic, wykolejnic lub urządzeń sygnałowych zamykanych na zamki, umieszczone w szafkach lub na tablicach,

d) korby do ręcznego przestawiania zwrotnic w ilości co najmniej jedna danego typu napędu,

e) co najmniej dwie tarcze zatrzymania i dwie tarcze ostrzegawcze przenośne,

f) reflektor zewnętrzny, przybory sygnałowe: latarka, trąbka sygnałowa, chorągiewka i w razie potrzeby lampa sygnałowa (24 V), według potrzeb określonych w regulaminie technicznym,

g) sprzęt przeciwpożarowy wynikający z odrębnych przepisów,

h) apteczkę,

i) skrobaczkę, łopatę żelazną, szczotki i miotły do czyszczenia zwrotnic oraz kliny zastawcze, kliny zwrotnicowe, smar do smarowania zwrotnic,

j) płozy hamulcowe do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem w ilości i typu wskazanej w regulaminie technicznym (nie mniej niż dwie),

k) płytki do kontroli przylegania iglicy do opornicy oraz do kontroli zamknięć nastawczych,

l) sprzęt informatyczny, wynikający z charakteru zadań nałożonych w regulaminie technicznym na personel obsługi,

4) Na posterunku nastawczym powinien znajdować się „Wykaz instrukcji przydzielonych do użytku personelu obsługi posterunku oraz spis inwentarza.

§ 5

Ogólne obowiązki pracowników obsługi posterunków technicznych

1. Pracownicy posterunków powinni być szczegółowo zapoznani z:
   1) rodzajem i obsługą urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności,
   2) regulaminem technicznym w zakresie potrzebnym do wykonywania pracy na posterunku,
   3) zakresem pracy w przydzielonym okręgu nastawczym wynikającym z warunków miejscowych.
2. Obowiązkiem nadrzędnym jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a następnie punktualność ruchu w stosunku do innych powierzonych czynności.
3. Wszystkie czynności należy wykonywać sumiennie i sprawnie w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
4. Pracownik pełniący dyżur na posterunku technicznym musi przestrzegać, aby osoby postronne, pracownicy niepełniący dyżuru i nieodbywający szkolenia nie przebywali w pomieszczeniu posterunku.
5. Pracownik posterunku technicznego zobowiązany jest:
   1) znać nazwiska osób bezpośrednio z nim współpracujących,
   2) znać i przestrzegać postanowień instrukcji oraz przepisów obowiązujących w PMT Linie Kolejowe,
   3) odmówić wykonania polecenia, jeżeli zagraża ono bezpieczeństwu ruchu lub ludzi,
   4) ostrzegać przed najechaniem przez pojazd kolejowy osoby znajdujące się na torach lub w pobliżu torów,
   5) udostępniać upoważnionym osobom prowadzoną dokumentację techniczno-ruchową,
   6) zaznajamiać się ze zmianami w przepisach i instrukcjach oraz zmianami warunków lokalnych, które mają wpływ na wykonywanie obowiązków zawodowych,
   7) przestrzegać przepisy bezpieczeństwa i higieny pracy.
6. W przypadku niemożności zgłoszenia się do pracy, pracownik powinien zawiadomić o tym swojego przełożonego nie później niż 6 godzin przed planowanym objęciem dyżuru.
7. Zgłaszanie się do pracy w stanie nietrzeźwym lub pod wpływem środka odurzającego, pełnienie obowiązków w tym stanie, jak również spożywanie napojów alkoholowych i oraz produktów zawierających środki odurzające, w czasie pracy jest zabronione
8. Pracodawca ma prawo badać pracownika na obecność alkoholu lub środka odurzającego przed przyjęciem dyżuru, w czasie pełnienia dyżuru lub przebywania na obszarze

kolejowym. Badanie przeprowadza się za pomocą dostępnych urządzeń lub testów określających obecność w organizmie środka niedozwolonego. Pracownik ma obowiązek poddać się badaniu za pomocą dostępnych urządzeń lub testów określających obecność środka niedozwolonego.

9. Obowiązek poddawania się pracowników posterunków technicznych egzaminom, szkoleniom, doskonaleniu zawodowemu i badaniom lekarskim regulują odrębne przepisy.

§ 6

Nadzór nad pracą personelu posterunków technicznych

1. Określone w regulaminie technicznym czynności związane z prowadzeniem ruchu kolejowego, pracownik posterunku nastawczego wykonuje samodzielnie, za ich prawidłowe i bezpieczne wykonanie ponosi odpowiedzialność i nikt nie może ingerować w jego działania, chyba że działania te zmierzają do powstania zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
2. Prowadzenie ruchu pociągów na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchu (zpr), przyległych szlakach oraz w okręgach nastawczych wyznaczonych regulaminem technicznym oraz nadzór nad pracą manewrową odbywającą się na torach głównych, należy do obowiązków dyżurnego ruchu.
3. Dyżurny ruchu powinien wydawać polecenia należycie przemyślane i nie zmieniać ich bez uzasadnionej potrzeby.
4. Poleceń wydawanych przez dyżurnego ruchu związanych z ruchem kolejowym nie wolno zmieniać ani odwoływać bez jego zgody, z wyjątkiem sytuacji zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
5. Dyżurny ruchu koordynuje działania oraz może wydawać polecenia związane z prowadzeniem ruchu kolejowego wszystkim pracownikom jednostek organizacyjnych biorących udział w procesie przewozowym na zarządzanym terenie.
6. Pracownicy posterunków technicznych współpracują między sobą oraz realizują uzgodnienia uprawnionych pracowników dotyczące planowania ruchu kolejowego
7. Dyżurni ruchu mają obowiązek dbać i chronić powierzone im mienie oraz prawidłowo eksploatować znajdujące się na posterunku urządzenia srk, łączności i inne.

§ 7

Utrzymanie urządzeń na posterunkach technicznych

1. Pracownicy posterunków technicznych utrzymują urządzenia sterowania ruchem kolejowym
   w zakresie podanym w *Instrukcji obsługi, eksploatacji i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym Le-2.*
2. Jeżeli na posterunku jest zatrudnionych kilku pracowników, podział czynności w zakresie utrzymania urządzeń określa regulamin techniczny.
3. Wszystkie dostępne części obsługiwanych urządzeń należy codziennie obejrzeć i sprawdzić, a stwierdzone uszkodzenia i nieprawidłowości w działaniu odnotować w dokumentacji techniczno-ruchowej i zgłosić niezwłocznie uprawnionemu pracownikowi.
4. Oględziny rozjazdów dokonywane są w czasie wskazanym w regulaminie technicznym. Oględziny rozjazdów mogą być wykonywane przez wyznaczonego pracownika.
5. Zakres i terminy oględzin rozjazdów określa *Instrukcja diagnostyki i utrzymania infrastruktury kolejowej.*
6. W przypadku zauważenia jakichkolwiek usterek w działaniu rozjazdów należy niezwłocznie uczynić odpowiednią adnotację w książce utrzymania drogi kolejowej, a rozjazd w razie potrzeby zabezpieczyć sponą iglicową, zamkiem zwrotnicowym lub uniwersalnym zamkiem zwrotnicowym (zabudowanym w rozjeździe) niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu.

Rozdział 2

Obowiązki personelu posterunków ruchu

§ 8

Przyjęcie i przekazanie dyżuru

1. Czas zmiany pracowników na posterunkach ustalony został w regulaminie technicznym.
2. Pracownik powinien zgłosić się na dyżur wypoczęty, w pełni sprawny psychofizycznie w ustalonym czasie i miejscu.
3. Zgłaszanie się do pracy lub przebywanie na obszarze kolejowym zarządzanym przez PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o. po użyciu alkoholu i/lub pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu, pełnienie dyżuru pod wpływem substancji działających negatywnie na sprawność psychofizyczną człowieka, bądź posiadanie przedmiotów, które mogą być lub były użyte do zażycia narkotyków lub substancji pochodnych jest zabronione.
4. Zabrania się przekazywania dyżuru pracownikowi będącemu w stanie wskazującym na spożycie alkoholu lub środków odurzających. O zaistniałym fakcie należy niezwłocznie

powiadomić przełożonego.

5. Pracownikowi pełniącemu czynności związane z ruchem kolejowym nie wolno opuścić miejsca pracy przed przekazaniem dyżuru przyjmującemu. W przypadku nie przybycia we właściwym czasie pracownika zmieniającego, należy fakt ten zgłosić przełożonemu i zastosować się do jego poleceń.
6. Przekazanie i przyjęcie dyżuru na posterunku odbywa się w sposób określony w regulaminie technicznym.
7. Przekazujący powinien poinformować przyjmującego dyżur o:

1) wszelkich odchyleniach od rozkładu jazdy pociągów i kursowaniu pojazdów pomocniczych

2) stanie zajętości i zamknięciu torów stacyjnych i szlakowych,

3) stanie rozjazdów,

4) stanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (usterki, stan plomb, zamknięć, itp.), wprowadzonych obostrzeniach w sposobie prowadzenia ruchu, stanie sieci trakcyjnej, sprzętu informatycznego oraz urządzeń łączności,

5) zaległej pracy i wydanych względnie otrzymanych poleceniach, których jeszcze nie wykonano

6) prowadzonych pracach przy urządzeniach wymienionych w pkt 3 i 4 oraz robotach torowych mających wpływ na sposób prowadzenia ruchu lub wymagających szczególnej ostrożności,

7) obowiązujących ostrzeżeniach doraźnych,

8) sytuacji w pracy manewrowej,

9) wszelkich wydarzeniach i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

8. Przyjmującemu dyżur należy przekazać znajdującą się na posterunku dokumentację techniczno-ruchową, instrukcje i inwentarz.
9. Przyjmujący dyżur powinien zapoznać się z treścią wszystkich zapisów w dokumentacji, dokonać oględzin urządzeń, a w razie potrzeby zażądać dodatkowych wyjaśnień.
10. Przekazanie i przyjęcie dyżuru należy zanotować we wszystkich dziennikach ruchu, a na posterunkach, które ich nie prowadzą w dokumentacji określonej w regulaminie technicznym. Należy podać dokładny czas oraz datę przekazania i przyjęcia dyżuru; czas ten musi być taki sam w każdym z dokumentów. Zapisy te powinni potwierdzić podpisem pracownik przekazujący

i przyjmujący dyżur. Wylogowanie oraz zalogowanie się do wszystkich systemów zainstalowanych na danych posterunku nastawczym w czasie pełnienia dyżuru nie wymaga przekazania i przyjęcia dyżuru w dokumentacji techniczno-ruchowej.

11. Pracownikowi przyjmującemu dyżur nie wolno wykonywać żadnych czynności związanych z prowadzeniem ruchu, do czasu przyjęcia przez niego dyżuru, potwierdzonego podpisem. Po złożeniu podpisów przez przekazującego i przyjmującego dyżur czynności tych nie wolno wykonywać pracownikowi, który dyżur przekazał. Wyjątek stanowi konieczność zapobiegnięcia zagrożeniom.
12. W przypadku, gdy istnieją przeszkody uniemożliwiające przepisowe przekazanie dyżuru lub zachowanie pracownika, który powinien go przekazać budzi zastrzeżenia - przyjmujący zgłasza o tym przełożonemu i przyjmuje dyżur.
13. W razie stwierdzenia przez przekazującego dyżur, że istnieją przeszkody uniemożliwiające prawidłowe przekazanie dyżuru lub zachowanie pracownika, który powinien go przyjąć budzi zastrzeżenia - zdający dyżur zgłasza o tym przełożonemu, nie przekazuje dyżuru i postępuje zgodnie z poleceniem przełożonego. W takiej sytuacji obowiązki dyżurnego może przyjąć inny pracownik posiadający wymagane kwalifikacje i autoryzację na danym posterunku.

§ 9

Obowiązki personelu w czasie dyżuru

1. Pracownik w czasie pełnienia dyżuru powinien obserwować teren swojego okręgu nastawczego.
2. Gdy nie odbywa się ruch kolejowy, wolny czas należy wykorzystywać na czynności związane
   z utrzymaniem w czystości pomieszczenia posterunku nastawczego oraz w jego obrębie.
3. Jeżeli w pracy posterunku nastawczego występuje określona regulaminem technicznym przerwa, wymagająca obecności pracownika na dyżurze, w czasie jej trwania bezpośredni przełożony może przydzielić pracownikowi wykonanie innych czynności określonych w regulaminie technicznym.
4. Oglądanie programów telewizyjnych na nośnikach audiowizualnych oraz korzystanie z gier w czasie pracy jest zakazane. Słuchanie radia może mieć miejsce jedynie w chwilach zmniejszonego natężenia pracy oraz podczas przerw w pracy, o ile nadmiernie nie angażuje uwagi pracownika negatywnie wpływając na wykonywanie obowiązków. Wykorzystywanie prywatnych telefonów komórkowych oraz innych urządzeń elektronicznych w czasie pełnienia obowiązków jest zabroniona.
5. Pracownik pełniący dyżur na posterunku powinien zwracać uwagę na sygnały podawane

przez innych pracowników oraz na sygnały skierowane do niego, zgłaszać się na nie niezwłocznie, a każde polecenie powtórzyć.

6. Pracownikowi nie wolno udostępniać osobom postronnym dokumentacji techniczno-ruchowej.
7. Pracownik pełniący dyżur nie może dopuszczać osób nieuprawnionych do samodzielnej obsługi urządzeń i wykonywania innych czynności mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
8. Pracownicy uzyskujący autoryzację lub odbywający w procesie przygotowania zawodowego staż stanowiskowy, szkolenie praktyczne bądź zajęcia próbne na posterunku nastawczym, mogą obsługiwać urządzenia pod nadzorem i odpowiedzialnością pracownika pełniącego dyżur oraz jeśli wymagają tego przepisy dodatkowo pod nadzorem pracownika Spółki, posiadającego kwalifikacje i doświadczenie zawodowe zwanego opiekunem, jeżeli przy przyjęciu dyżuru zostali wpisani do prowadzonej dokumentacji.
9. W przypadku przybycia na posterunek przełożonego lub osoby kontrolującej, pracownik pełniący dyżur powinien przekazać mu ustną informację o przebiegu pracy.
10. Osobom nieznanym nie powinien udzielać jakichkolwiek informacji.
11. Osoby nieznane należy wylegitymować.

§ 10
Prowadzenie dokumentacji techniczno - ruchowej

1. Na posterunkach nastawczych w zależności od potrzeb prowadzi się dokumentację techniczno- ruchową określoną w regulaminie technicznym.
2. Zapisów w prowadzonej dokumentacji należy dokonywać właściwie, czytelnie i trwale. Zapisów nie wolno poprawiać, wycierać, wywabiać, zamazywać ani zaklejać. W przypadku pomyłki należy zapis przekreślić tak, aby możliwe było jego odczytanie, a obok należy nanieść nowy zapis i potwierdzić go podpisem.
3. Dokumentacja związana z ruchem kolejowym powinna być przesznurowana i opieczętowana, a ilość stron po sprawdzeniu przed wydaniem druku na posterunek nastawczy poświadczona podpisem przez przełożonego. U dyżurnego ruchu powinien znajdować się zapas książek,dzienników i druków stosowanych na posterunkach.
4. Zabierając z posterunku niezakończoną dokumentację przełożony powinien przed jej zabraniem dostarczyć nowy druk.

§ 11
Oddalanie się z posterunku

1. Pracownikowi posterunku nastawczego nie wolno opuścić miejsca pracy przed

przekazaniem dyżuru i przed objęciem dyżuru przez następcę. Podczas pełnienia dyżuru, pracownikom bezpośrednio podlegającym dyżurnemu ruchu, nie wolno pod żadnym pozorem oddalać się z posterunku bez uzyskania jego zgody.

2. W czasie chwilowej nieobecności na posterunku z jednoosobową obsadą, wywołanej potrzebą związaną z pracą lub fizjologiczną, należy zamknąć pomieszczenie i zabrać klucz ze sobą po uprzednim zgłoszeniu o tym:

   1) dyżurnemu ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego;

   2) pozostałym pracownikom - dyżurnemu ruchu.

   Obsługiwane przez posterunek nastawczy semafory powinny w tym czasie wskazywać sygnał „Stój", a w przypadku obsługujących przejazdy kolejowo - drogowe i przejścia dla pieszych ustawienie rogatek w położenie zasadnicze zgodnie z regulaminem obsługi przejazdu kolejowo - drogowego lub przejścia dla pieszych, wcześniej upewniwszy się,

   u dyżurnych ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, że nie został wyprawiony pociąg w tym kierunku.

3. W razie zachorowania pracownika pełniącego dyżur na posterunku, pracownik ten powinien o tym zawiadomić bezpośredniego przełożonego.

4. Chory pracownik musi jednak pozostać na posterunku do czasu przybycia zastępcy. W nagłych przypadkach, nadzór nad posterunkiem przejmuje bezpośredni przełożony, o ile posiada wymagane kwalifikacje i autoryzację, powinien przejąć dyżur za chorego dyżurnego ruchu lub nastawniczego do czasu przybycia innego uprawnionego pracownika lub planowego zmiennika.

§ 12
Zdejmowanie plomb

1. Pracownik obsługujący urządzenia srk może zdjąć plomby z urządzeń stosując się do postanowień zawartych w „Instrukcji obsługi, eksploatacji i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym" obowiązującej w PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o..

2. O wprowadzonych obostrzeniach w prowadzeniu ruchu kolejowego wynikających ze zdjęcia plomb z urządzeń srk, dyżurny ruchu dokonuje zapisu w Dzienniku ruchu przez całą szerokość strony. Ponadto właściwego zapisu należy również dokonać w Książce kontroli urządzeń srk. Jeżeli obostrzenia nie są wymagane, zapisów dokonuje się tylko w książce kontroli urządzeń srk.

3. Zapisy o wykonywaniu robót, otwieraniu kłódek i zdejmowaniu lub zakładaniu przez uprawnionych pracowników obsługi technicznej plomb oraz wprowadzonych i odwołanych obostrzeniach w prowadzeniu ruchu, powinny być przenoszone przez dyżurnego ruchu z książki kontroli urządzeń sterowania ruchem do dziennika ruchu.

4. Jeśli obostrzenia nie są wymagane i nie są wprowadzone, dyżurny ruchu przyjmuje do wiadomości zapisy wniesione przez uprawnionych pracowników obsługi technicznej w książce kontroli urządzeń sterowania ruchem.

§ 13

Postępowanie w okresie zimy

1. W czasie opadów śniegu lub mrozu pracownik posterunku zobowiązany jest w miarę możliwości do utrzymania urządzeń w stanie czynnym. W tym celu powinien w przerwach w prowadzeniu ruchu kolejowego oczyszczać ze śniegu i lodu zwrotnice oraz dostępne ruchome części zewnętrzne urządzeń srk.
2. Właściwe działanie napędów zwrotnicowych należy sprawdzać przez próbne ich przekładanie. Czynności te należy wykonywać zwłaszcza w czasie mrozu i opadów śniegu.
3. Zakres prac oraz sposób nadzoru nad ich wykonaniem powinien być określony w ,,regulaminie akcji zima".

§ 14

Kontrola oświetlenia sygnalizatorów i wskaźników

1. Pracownik posterunku nastawczego, powinien w swoim okręgu nastawczym zwracać uwagę na prawidłowe oświetlenie sygnalizatorów i wskaźników oraz powtarzaczy w pomieszczeniu nastawni.
2. Wszelkie nieprawidłowości powinny zostać odnotowane w książce kontroli urządzeń srk i zgłoszone pracownikom obsługi technicznej.

§ 15

Przygotowanie drogi przebiegu

1. Przygotowanie drogi przebiegu obejmuje wykonanie wszystkich przewidzianych czynności związanych z przyjęciem, wyprawieniem lub przepuszczeniem pociągu lub z jazdą manewrową w sposób określony w regulaminem technicznym, celem zapewnienia prawidłowej i bezpiecznej jazdy pojazdów kolejowych. Ruch kolejowy powinien odbywać się tylko po przygotowanych drogach przebiegu.
2. Ruch pociągów należy prowadzić po torach wyznaczonych w regulaminie technicznym i po zorganizowanych drogach przebiegu.
3. Jeżeli w okręgu nastawczym prowadzi się manewry sprzeczne z drogą przebiegu dla pociągu, a przerwanie ich wymaga dłuższego czasu, dyżurny ruchu powinien we właściwym czasie, wydać polecenie przerwania manewrów. W innym przypadku polecenie przygotowania drogi przebiegu oznacza jednocześnie polecenie przerwania manewrów.
4. Manewry uważa się za przerwane, gdy:

1) manewrujące pojazdy kolejowe zostały usunięte z drogi przebiegu pociągu i zatrzymane,

2) sygnały na odpowiednich sygnalizatorach wskazują zakaz manewrowania,

3) po wydaniu polecenia przerwania manewrów, kierownik manewrów zgłosił przerwanie manewrów.

5. Jeżeli w okręgu nastawczym nie odbywają się jazdy pociągów lub manewrów, zwrotnice powinny znajdować się w położeniu zasadniczym wskazanym na planie schematycznym w regulaminie technicznym. Odstępstwa od tej zasady powinny być podane w regulaminie technicznym.

6. Przed przystąpieniem do przygotowania drogi przebiegu należy sprawdzić czy tory i rozjazdy, na które ma być przyjęty pociąg są wolne. Zajętość toru i rozjazdów należy sprawdzić w sposób wskazany w regulaminie technicznym.

7. W zależności od warunków miejscowych i rodzaju znajdujących się na posterunku nastawczym urządzeń srk, sprawdzenie niezajętośći torów i rozjazdów może być dokonane:

1) bezpośrednio w terenie;

2) z okna nastawni;

3) na planie świetlnym, pulpicie nastawczym lub komputerowym (na monitorze) - dla torów i rozjazdów wyposażonych w urządzenia kontrolujące stan ich niezajętości, przy bezawaryjnym działaniu tych urządzeń.

8. Regulamin techniczny powinien określać kto, w jaki sposób i w jakich granicach dokonuje sprawdzenia niezajętości torów i rozjazdów.

9. W każdym przypadku należy dokonać sprawdzenia niezajętości torów i rozjazdów w terenie, jeżeli z jakichkolwiek przyczyn istnieje obawa, że sprawdzenie w inny sposób nie daje pełnej gwarancji, że tor i rozjazd jest wolny.

10. Przy sprawdzaniu drogi przebiegu należy zwrócić szczególną uwagę, czy:

1) pojazdy kolejowe na torach sąsiednich znajdują się w granicach ukresów i są zabezpieczone przed zbiegnięciem,

2) na sprawdzanym torze lub nad nim nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego,

3) nie było zgłoszenia o zamknięciu toru dla ruchu, względnie czy na danym torze nie pracują ludzie,

4) na torze lub obok, nie znajduje się tarcza lub wskaźnik zabraniające lub ograniczające

przyjmowanie pociągów na ten tor, skrajnia taboru nie jest przekroczona oraz czy nie ma innych przeszkód,

5) dla pociągów o trakcji elektrycznej tor jest zelektryfikowany.

11. Sprawdzenie przygotowania drogi przebiegu polega na sprawdzeniu prawidłowego nastawienia zwrotnic i wykolejnic, wchodzących w drogę przebiegu.

12. Sprawdzanie prawidłowego nastawienia zwrotnic i wykolejnic przeprowadza się następująco:

1) przy zwrotnicach i wykolejnicach przestawianych ręcznie i zabezpieczanych tymczasowo zamkami kluczowymi lub sponami, prawidłowe nastawienie zwrotnic i wykolejnic sprawdza się każdorazowo na miejscu podczas przygotowania drogi przebiegu,

2) przy zwrotnicach i wykolejnicach przestawianych elektrycznie, przy prawidłowo działających urządzeniach, właściwe położenie zwrotnic i wykolejnic sprawdza się przez obserwację świateł kontrolnych położenia zwrotnic i wykolejnic,

3) przy zwrotnicach i wykolejnicach scentralizowanych, zabezpieczonych tymczasowo zamkami kluczowymi, sponami iglicowymi lub uniwersalnymi zamkami zwrotnicowymi oraz przekazanych do lokalnego nastawiania, sprawdza się każdorazowo na miejscu podczas przygotowania drogi przebiegu.

13. Jeżeli zwrotnice lub wykolejnice niescentralizowane nie są zamykane na zamki, należy strzec je przed przestawieniem od czasu sprawdzenia ich nastawienia w określonym przebiegu, aż do czasu przejazdu pociągu.

14. Zwrotnice strzeżone są wtedy, gdy pracownik posterunku nastawczego widzi ich położenie z miejsca, w którym się znajduje i może zapobiec ich przestawieniu.

15. Sygnał zezwalający na jazdę należy ustawić na semaforze wjazdowym z takim wyliczeniem, aby zbyt późne nastawienie sygnału nie spowodowało zbędnego zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy pociągów, a jednocześnie przez zbyt wczesne nastawienie tego sygnału nie utrudniać pracy manewrowej.

16. W razie nagłej przeszkody do przyjęcia lub wyprawienia pociągu, wynikłej po ustawieniu sygnału zezwalającego na jazdę, należy sygnał ten zmienić na sygnał zabraniający jazdy i starać się zatrzymać pociąg (jeżeli czoło pociągu minęło już semafor) wszelkimi dostępnymi środkami (przez radiotelefon, systemem „radio - stop", podawanie sygnałów słuchowych i wzrokowych).

17. Gdy wyjątkowo zachodzi potrzeba użycia drogi przebiegu, dla której nie jest możliwe, nie jest przewidziane lub nie wolno podać na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę,

pracownik posterunku nastawczego po ułożeniu, sprawdzeniu, zabezpieczeniu i zgłoszeniu gotowości drogi przebiegu, może zezwolić na jazdę pociągu za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego. Polecenie to powinno być odnotowane w książce przebiegów, w rubryce „Uwagi" przy numerze odnośnego pociągu.

§ 16

Postępowanie przy wjeździe, wyjeździe i przejeździe pociągu

1. Pracownik posterunku od czasu przygotowania 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. Pracownik posterunku obserwuje przejeżdżające pociągi z odpowiednimi przyborami sygnałowymi; przybory sygnałowe powinny znajdować się w ręku lub miejscu zapewniającym ich natychmiastowe użycie; regulacje w tym zakresie określone są w regulaminie technicznym.
2. Przy obserwacji jadącego pociągu należy zwracać szczególną uwagę czy:
   1) pociąg jest przepisowo osygnalizowany;
   2) prowadzący pojazd kolejowy reaguje na nadawane sygnały;
   3) nie ma oznak zagrzania się czopów osi zestawu kołowego;
   4) nie ma uszkodzeń pojazdów kolejowych zagrażających bezpieczeństwu ruchu;
   5) nie hamuje żaden wagon, gdy pociąg jedzie w stanie odhamowanym;
   6) obręcze 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 nieprawidłowość zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
3. Podczas wjazdu lub wyjazdu pociągu z popychaczem, pracownik posterunku nastawczego powinien zwracać uwagę na osygnalizowanie pociągu oraz lokomotywy popychającej.

Gdyby w czasie wjazdu pociągu z popychaczem, nie było przy nim lub w pobliżu lokomotywy popychającej, należy niezwłocznie zgłosić o tym dyżurnemu ruchu posterunku poprzedniego. Nie wolno obsługiwać urządzeń blokady liniowej, aż do czasu przybycia lokomotywy popychającej.

4. W przypadku niezauważenia lub braku sygnałów końca pociągu na pociągu wjeżdżającym należy po odjeździe pociągu ustawić na semaforze wjazdowym sygnał ,,stój" i niezwłocznie ten fakt zgłosić dyżurnemu ruchu następnego posterunku. Jeżeli na posterunku jest blokada liniowa należy zablokować blok początkowy.
5. Szczegółowe zasady i warunki postępowania przy wjeździe, wyjeździe i przejeździe pociągu określa *Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Lr-1* oraz regulamin techniczny.

§ 17

Rozwiązanie drogi przebiegu

1. W przypadku, gdy pociąg z sygnałem końca pociągu minie sygnałowe miejsce końca pociągu należy nastawić na semaforze sygnał „Stój" - jeżyli sygnał ten nie zmienił się samoczynnie.
2. Drogę przebiegu można rozwiązać dopiero wtedy, gdy pociąg z sygnałem końca pociągu minął sygnałowe miejsce końca pociągu, a na semaforze nastawiony został sygnał „Stój" oraz pociąg minął przebiegowe miejsce końca pociągu.
3. Sposób zwolnienia przebiegu w zależności od rodzaju zastosowanych urządzeń srk określony jest w regulaminie technicznym.
4. W przypadku niezauważenia sygnału końca pociągu na pociągu wjeżdżającym, nie wolno obsługiwać żadnych urządzeń srk, a fakt braku sygnałów końca pociągu niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu poprzedniego posterunku, a rozwiązanie dogi przebiegu może nastąpić dopiero po sprawdzeniu składu pociągu.
5. Wyjątkowo można bez spełnienia warunków wymienionych w ust. 1 - 4 ustawić sygnał „Stój" na semaforze wjazdowym oraz rozwiązać drogę przebiegu w razie nagłego niebezpieczeństwa np. spowodowanego toczącą się za pociągiem oderwaną częścią pociągu, w celu skierowania jej na inny tor dla zatrzymania. W tym przypadku nie wolno obsługiwać bloku liniowego.

§ 18

Udział pracownika posterunku nastawczego w wykonywaniu manewrów

1. Pracownik posterunku nastawczego bierze czynny udział w wykonywaniu manewrów nastawiając zwrotnice, wykolejnice i sygnalizatory stosownie do żądań kierownika manewrów. Zabrania się wykonywania żądań kierownika manewrów, których wykonanie

zagrażałoby bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

2. Bez każdorazowej zgody dyżurnego ruchu nie wolno wykonywać manewrów ani zajmować pojazdami kolejowymi torów głównych.
3. Przed rozpoczęciem wykonywania manewrów, kierownik manewrów obowiązany jest poinformować zainteresowanych pracowników o planie i sposobie wykonywania zamierzonej pracy.
4. Podczas manewrów pracownik posterunku nastawczego powinien zwracać baczną uwagę na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a w razie zauważenia nieprawidłowości lub grożącego niebezpieczeństwa wstrzymać wykonywanie manewrów.
5. Ruch manewrowy może odbywać się na polecenie kierownika manewrów, na podstawie wskazań sygnalizatorów lub na odpowiedni sygnał ręczny i słuchowy podany przez pracownika posterunku nastawczego. Pozwolenie na wykonanie ruchu manewrowego może być także udzielone za pomocą środków łączności.
6. Jeżeli w okręgu nastawczym posterunku manewry wykonuje kilka lokomotyw, każdy pracownik posterunku nastawczego powinien zwracać uwagę, aby żadna z lokomotyw nie wjeżdżała w rejon manewrowy innej lokomotywy bez uzgodnienia z kierownikiem manewrów i pracownikiem posterunku nastawczego.
7. Jazda lokomotywy lub składu manewrowego w okręg innego posterunku nastawczego może się odbyć po uzyskaniu zgody od pracownika tego posterunku nastawczego.
8. Wyjazd lokomotywy lub składu manewrowego poza granicę przetaczania może odbyć się wyłącznie na polecenie dyżurnego ruchu. Dyżurny ruchu w rozkazie pisemnym określa czas na jaki możliwe jest zajęcie toru szlakowego oraz podaje inne niezbędne informacje dotyczące wyjazdu składu manewrowego na szlak.
9. Jeżeli pojazd kolejowy wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, nie wolno cofać tego pojazdu. Jeżeli nie ma widocznych uszkodzeń uniemożliwiających dalszą jazdę, należy pojazd kolejowy usunąć ze zwrotnicy jazdą w kierunku z ostrza iglicy. Następny ruch przez tę zwrotnicę może się odbywać po zezwoleniu wydanym przez dyżurnego na podstawie stwierdzenia należytego stanu i prawidłowego działania zwrotnicy wraz z napędem przez uprawnionych do tego pracowników.
10. W przypadku rozprucia zwrotnicy przez jadący pojazd kolejowy na niewłaściwie ułożoną zwrotnicę, pracownik obsługi powinien wykonać następujące czynności:
    1) zamknąć rozjazd dla ruchu;
    2) odpisać zdarzenie i powiadomić upoważnionych pracowników utrzymania wymienionych w wykazach A i B książki kontroli urządzeń sterowania ruchem;

3) odpisać zdarzenie w książce utrzymania drogi kolejowej

4) po sprawdzeniu rozjazdu oraz napędu zwrotnicowego przez upoważnionych pracowników i odpisaniu wyników sprawdzenia w książce kontroli urządzeń sterowania ruchem oraz książce utrzymania drogi kolejowej, rozjazd może być otwarty dla ruchu.

11. Po zakończeniu manewrów pracownik posterunku nastawczego powinien upewnić się o prawidłowości zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem wyłącznie wtedy, gdy jest to wskazane w regulaminie technicznym. W przypadku braku takiego zabezpieczenia pracownik posterunku nastawczego powinien podjąć działania w celu usunięcia nieprawidłowości.

12. Szczegółowe zasady i warunki postępowania w zakresie wykonywania manewrów określa *Instrukcja wykonywania pracy manewrowej, właściwego zestawiania i rozmieszczania taboru w pociągu Lr-5* oraz regulamin techniczny.

§ 19

Obsługa przejazdów kolejowo-drogowych

1. Pracownik posterunku nastawczego obsługujący przejazd kolejowo- drogowy powinien przed każdą jazdą pojazdami kolejowymi zamknąć w odpowiednim czasie rogatki.
2. Po przejeździe pojazdów kolejowych rogatki należy niezwłocznie otworzyć, jeżeli regulamin obsługi przejazdu kolejowo-drogowego nie stanowi inaczej.
3. Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe wolno prowadzić tylko po zamknięciu rogatek. W przypadku dłuższego manewrowania przez przejazdy kolejowo-drogowe należy cyklicznie umożliwić przejazd pojazdom drogowym, przerywając manewry w odstępach nie dłuższych niż 10 minut. Manewry należy przerwać natychmiast dla umożliwienia przejazdu uprzywilejowanych pojazdów drogowych będących w akcji np.: pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, policji itp.
4. Jeżeli na posterunku znajduje się powtarzacz samoczynnej sygnalizacji przejazdowej, to postępowanie w przypadku konieczności obsługi powtarzacza zawiera regulamin techniczny posterunku.
5. W przypadku awarii urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowym, pracownik posterunku nastawczego obsługujący urządzenia przejazdowe zobowiązany jest do:
   1) niezwłocznego oznakowania przejazdu znakiem B-20 „STOP" wraz z umieszczoną pod nim tablicą z napisem „Rogatka uszkodzona" lub „Sygnalizacja uszkodzona" zgodnie z postanowieniem regulaminu obsługi przejazdu kolejowego;
   2) powiadomienia sąsiednich posterunków zapowiadawczych o uszkodzeniu urządzeń przejazdowych i konieczności wprowadzenia ograniczenie prędkości jazdy pociągów przez przejazd do 20 km/h dla czoła pociągu oraz obowiązku podawania z pojazdu szynowego sygnału Rp1 „Baczność" bezpośrednio przed przejazdem;

3) odnotowania uszkodzenia w książce kontroli urządzeń srk;
4) powiadomienia odpowiednich pracowników obsługi technicznej o awarii lub uszkodzeniu urządzeń przejazdowych.

§ 20

Postępowanie przy przewozie towarów niebezpiecznych

1. W wyciągach z wewnętrznego rozkładu jazdy znajdujących się na posterunkach technicznych oraz w Dzienniku ruchu w rubryce „Uwagi", pociągi przewożące towary niebezpieczne z grupy wysokiego ryzyka oznacza się skrótem „TWR"

2. Wagony z towarami niebezpiecznymi oznacza się odpowiednimi nalepkami ostrzegawczymi, tablicami pomarańczowymi z napisami zawierającymi numer identyfikacyjny zagrożenia i numer identyfikacyjny towaru, pasem koloru pomarańczowego – zbiorniki do gazów skroplonych oraz napisami i tablicami zawierającymi dane charakteryzujące zbiornik.

3. Pociągi z towarami niebezpiecznymi przyjmuje się na tory wyznaczone w regulaminie technicznym posterunku.

4. Wjazd i wyjazd pociągów przewożących towary niebezpieczne powinien odbywać się na przebiegi zorganizowane.

5. Tor, na którym stoją wagony z towarami niebezpiecznymi należy zabezpieczać przez nastawienie zwrotnic w położenie ochronne i zastosowanie zamknięć pomocniczych właściwych dla danego rodzaju urządzeń.

6. Manewrowanie wagonami załadowanymi towarami niebezpiecznymi powinno być ograniczone do niezbędnych potrzeb, związanych z obsługą punktów ładunkowych i włączaniem lub wyłączaniem wagonów do pociągu.

7. W czasie wykonywania manewrów z wagonami załadowanymi towarami niebezpiecznymi należy postępować zgodnie z postanowieniami „Instrukcji wykonywania pracy manewrowej Lr-5".
8. Informację o wyprawieniu pociągu przewożącym towar niebezpieczny z grupy wysokiego ryzyka należy przekazać dyżurnemu ruchu posterunku następnego i fakt ten zapisać w rubryce 9 Dziennika ruchu.

9. Dyżurny ruchu, który otrzymał informację (zawiadomienie) o powstałej nieprawidłowości w przewozie towarów niebezpiecznych, bądź o zaistnieniu wypadku z pociągiem przewożącym takie towary, obowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym bezpośredniego przełożonego. Pozostałe czynności należy wykonywać zgodnie z opracowanym w PMT Linie Kolejowe „Planem postępowania

10. W razie stwierdzenia na stacji lub bocznicy wysypywania się środka chemicznego, wycieku płynu, wydobywania się gazu lub, gdy opakowanie przesyłki zostało rozbite względnie uszkodzone, należy niezwłocznie zawiadomić bezpośredniego przełożonego, a jeżeli jest to możliwe, to bezpośrednio Państwową Straż Pożarną, celem zarządzenia akcji ratunkowej i zaalarmowania w razie potrzeby wszystkich znajdujących się na stacji pracowników o zagrożeniu toksycznym lub promieniotwórczym, wstrzymania pracy na zagrożonej części stacji lub bocznicy i ewentualnej ewakuacji w bezpieczne miejsce pracowników i innych osób.

Rozdział 3

Prowadzenie robót w urządzeniach sterowania ruchem, usterki w urządzeniach

§ 21

Udzielanie zezwoleń na prowadzenie robót

Bez zezwolenia dyżurnego ruchu nie wolno przystępować do robót zarówno torowych, sieciowych i w urządzeniach srk.

§ 22

Podstawa prowadzenia robót

Rozróżnia się roboty planowe oraz nieplanowe (awaryjne). Przed rozpoczęciem robót planowych pracownik posterunku nastawczego powinien zapoznać się z:

1) tymczasowym regulaminem prowadzenia ruchu w czasie robót,
2) zarządzeniem o terminie rozpoczęcia robót i wdrożeniu tymczasowego regulaminu.

§ 23

Pracownicy uprawnieni do prowadzenia robót

1. Przed pozwoleniem na dokonanie zapisów w dokumentacji techniczno-ruchowej należy sprawdzić, czy pracownicy mają prawo wykonywania robót tzn., czy:
   1) są umieszczeni w tabeli „A" lub „B" książki kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
   2) są umieszczeni w tymczasowym regulaminie prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.
2. Uprawnienia do wykonywania robót mogą również wynikać z racji zajmowanego stanowiska oraz posiadania pisemnego upoważnienia wystawionego przez PMT LK.

§ 24

Wyrażanie zgody na prowadzenie robót

1. Po dokonaniu przez uprawnionego pracownika zapisów w odpowiedniej dokumentacji (książka kontroli urządzeń sterowania ruchem i książce utrzymania drogi kolejowej), dyżurny ruchu przyjmuje zapis do wiadomości przez złożenie podpisu. Należy zwracać uwagę, aby w zapisie było dokładnie określone w jakich urządzeniach mają być prowadzone roboty oraz jakie ograniczenia lub obostrzenia spowodują.
2. Jeżeli dyżurny ruchu wyrazi zgodę na prowadzenie robót, należy najpierw wprowadzić żądane przez uprawnionego pracownika obostrzenia, a następnie przy zapisie pracownika uprawnionego do prowadzenia robót dokonać zapisu zezwalającego na rozpoczęcie robót i informację o wprowadzonych obostrzeniach.

3. Jeżeli dyżurny ruchu nie zezwoli na rozpoczęcie robót lub zezwoli na ich wykonanie w innym czasie, należy umieścić o tym odpowiedni zapis.
4. Zapisy dokonane przez dyżurnego ruchu przyjmuje do wiadomości za podpisem pracownik żądający zgody na prowadzenie robót.
5. Przed dokonaniem zapisów o wyrażeniu zgody na prowadzenie robót nie wolno pozwolić na zdejmowanie plomb, otwieranie urządzeń i rozpoczynanie jakichkolwiek robót.

§ 25

Zakończenie robót

1. Po zakończeniu robót uprawnieni pracownicy powinni dokonać o tym zapisów w tej samej dokumentacji, w której odnotowali rozpoczęcie robót, ze wskazaniem czy wprowadzone uprzednio ograniczenia lub obostrzenia mogą być odwołane.
2. Dyżurny ruchu powinien sprawdzić czy na urządzeniach, w których prowadzone były roboty założone zostały plomby i czy urządzenia te zostały przepisowo zamknięte.
3. Fakt odwołania obostrzeń dyżurny ruchu odnotowuje w dzienniku ruchu i książce kontroli urządzeń sterowania ruchem.
4. Jeżeli po zakończeniu robót w określonym dniu obostrzenia lub ograniczenia nie mogą być odwołane, zapis ten przyjmują do wiadomości kolejno pracownicy posterunku nastawczego wszystkich zmian. To samo dotyczy zapisu o przywróceniu stanu normalnego.
5. Przy prowadzeniu robót na podstawie tymczasowego regulaminu należy zwracać szczególną uwagę, aby na czas robót wprowadzone zostały wszystkie dodatkowe zabezpieczenia przewidziane tymczasowym regulaminem.
6. Jeżeli tymczasowy regulamin przewiduje wprowadzenie dodatkowych zabezpieczeń (zamki kluczowe, wykolejnice, tablice zależności itp.), to bez założenia tych urządzeń nie wolno pozwolić na przystąpienie do robót.
7. Wprowadzenie dodatkowych urządzeń srk i zmian w istniejących urządzeniach srk powinno być odnotowane w części II książki kontroli urządzeń sterowania ruchem,
   a pracownicy obsługi powinni być doraźnie przeszkoleni z umiejętności obsługi tych urządzeń, co poświadczają swoimi podpisami obok zapisu o zainstalowaniu dodatkowych urządzeń.

§ 26

Postępowanie w czasie przeszkód w działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym

1. Jeżeli w czasie pracy wystąpią przeszkody w działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym, to pracownicy posterunku nastawczego po sprawdzeniu, że przeszkody nie wynikają z niewłaściwej obsługi urządzeń lub nie mogą być przez personel obsługi usunięte, wzywają uprawnionego pracownika (tabela A książki kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym) do usunięcia usterek.
2. Do czasu usunięcia usterki lub przeszkody, należy postępować według postanowień zawartych w *instrukcjach obsługi, eksploatacji i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym.*

§ 27

Zastępcze źródło zasilania

1. W każdym pomieszczeniu, gdzie znajduje się awaryjne źródło zasilania (agregat, przetwornica itp.), powinna być umieszczona na widocznym miejscu instrukcja obsługi tych urządzeń.
2. Pracownicy posterunku nastawczego powinni być przeszkoleni teoretycznie i praktycznie z umiejętności obsługi urządzeń wchodzących w skład awaryjnego źródła zasilania.

§ 28

Prowadzenie książki kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym i książki utrzymania drogi kolejowej

1. Na posterunku nastawczym wyposażonym w urządzenia sterowania ruchem kolejowym powinna znajdować się książka kontroli urządzeń sterowania ruchem. Na każdym posterunku, w rejonie którego dokonuje się oględzin i konserwacji rozjazdów powinien znajdować się książka utrzymania drogi kolejowej. Na nastawni zdalnego sterowania LCS, na której znajduje się kilka komputerowych stanowisk obsługi dyżurnych ruchu, którzy dysponują własnymi odcinkami zdalnego sterowania, to dla tych stanowisk przydziela się oddzielną książkę kontroli urządzeń sterowania ruchem. Niezależnie od tego na każdej nastawni miejscowej powinna znajdować się książka kontroli urządzeń sterowania ruchem, która będzie służyła do dokonywania zapisów w czasie otwarcia tego posterunku.
   Odrębne książki utrzymania drogi kolejowej powinny być założone dla każdego posterunku ruchu należącego do odcinka zdalnego prowadzenia ruchu i znajdować się na nastawni zdalnego sterowania. Niezależnie od tego dla każdej nastawni miejscowej obsługującego rozjazdy należy założyć książkę utrzymania drogi kolejowej i prowadzić go z chwilą otwarcia posterunku.
2. Za należyte prowadzenie książki kontroli urządzeń sterowania ruchem odpowiedzialny jest

pracownik posterunku nastawczego.

3. Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem składa się z dwóch części:

   1) Część pierwsza przeznaczona jest dla zapisywania przez personel obsługi usterek w urządzeniach, odnotowywania usunięcia tych usterek i wykonania związanych z tym prac przez uprawnionych pracowników oraz informacji o wprowadzonych i odwołanych obostrzeniach.

   2) Część druga jest przeznaczona dla dokonywania zapisów o prowadzeniu robót nie związanych z usuwaniem usterek, wprowadzonych zmianach w urządzeniach oraz wprowadzeniu i odwoływaniu obostrzeń z powodu prowadzenia robót. W części tej odnotowuje się ponadto terminy dokonanych sprawdzeń nadzwyczajnych i okresowych oraz wyniki sprawdzenia.

4. Zapisy o prowadzonych robotach dokonuje uprawniony pracownik w książce kontroli urządzeń sterowania ruchem na tym posterunku nastawczym, na którym wykonuje roboty nawet i w tych przypadkach, gdy usterka powoduje przeszkody na innych posterunkach nastawczych.
5. Zapisów w książce kontroli urządzeń sterowania ruchem mogą dokonywać tylko uprawnieni pracownicy. Pracownik obsługi przyjmuje do wiadomości te zapisy przez złożenie własnoręcznego podpisu, a gdy są wymagane lub żądane obostrzenia, wpisuje te obostrzenia ze wskazaniem ich przyczyny w dzienniku ruchu, jeżeli dotyczy to urządzeń blokady liniowej. Jeżeli obostrzenia nie są wymagane, zapisów dokonuje się tylko w książce kontroli urządzeń sterowania ruchem.
6. Na posterunkach nastawczych wyposażonych w urządzenia blokady liniowej, wszystkie zapisy wymagające wprowadzenia obostrzeń i obostrzenia prowadzi się w dziennika ruchu.
7. Jeżeli uprawnieni pracownicy podani w tabeli B książki kontroli urządzeń sterowania ruchem chcą prowadzić roboty torowe w urządzeniach oddziaływania pociągów (szyny izolowane i izolowane odcinki torowe lub zwrotnicowe, zamknięcia nastawcze zwrotnicowe, albo przy łącznikach iglic zwrotnicowych) to powinni oni uprzednio dokonać o tym odpowiednie zapisy w książce kontroli urządzeń sterowania ruchem. Zapisy te powinny określać:
   1) rodzaj robót (przy jakich urządzeniach i jakie roboty),
   2) rodzaj obostrzeń w prowadzeniu ruchu (np. zmniejszenie prędkości, dozorowanie zwrotnic na miejscu, sprawdzanie na gruncie itp.),
   3) termin zakończenia robót.
8. Na każde roboty wymagana jest zgoda dyżurnego ruchu, nawet jeżeli nie powoduje wprowadzenia obostrzeń.
9. Książka utrzymania drogi kolejowej służy do rejestrowania wyników oględzin rozjazdów,

wyników badań technicznych rozjazdów i umieszczaniu adnotacji o dokonanych naprawach.

10. W książce utrzymania drogi kolejowej znajdującym się na nastawni rejestruje się stan rozjazdów na podstawie zgłoszeń pracowników posterunków nastawczych i na podstawie osobistych oględzin.
11. Jeżeli oględzin rozjazdów dokonuje inny wyznaczony pracownik, to wniesiony przez niego do książki utrzymania drogi kolejowej zapis przyjmuje do wiadomości pracownik obsługujący rozjazdy, stwierdzając to własnoręcznym podpisem.
12. Jeżeli przy robotach związanych z utrzymaniem rozjazdów, z uwagi na zakres robót wymagane jest zamknięcie toru dla ruchu lub ograniczenie prędkości jazdy pociągów, to kierownik robót powinien wnieść odpowiedni zapis w książce utrzymania drogi kolejowej zainteresowanego posterunku nastawczego. Jeżeli ze względu na znaczną odległość nastawni i terminowość robót wniesienie zapisu w książce utrzymania drogi kolejowej jest niemożliwe, wówczas kierownik robót zgłasza to dyżurnemu ruchu telefonogramem, treść którego dyżurny ruchu wpisuje do książki utrzymania drogi kolejowej.

Rozdział 4

Postępowanie po zaistnieniu zdarzenia lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznej

§ 29

Przejazd pociągu obok semafora wskazującego sygnał „Stój"

1. W przypadku stwierdzenia, że pociąg przejeżdża obok semafora wskazującego sygnał „Stój",

   a nie udzielono zezwolenia na przejazd w inny sposób, pracownik posterunku nastawczego powinien natychmiast pociąg ten zatrzymać stosując w tym celu dostępne środki np. system "Radio-stop", radiotelefon, sygnały słuchowe i wzrokowe.
2. O przejechaniu bez zezwolenia obok semafora wskazującego sygnał „Stój", pracownik posterunku nastawczego powinien niezwłocznie powiadomić bezpośredniego przełożonego, który wydaje polecenie odnośnie dalszego postępowania.

§ 30

Uszkodzenie toru

1. Po otrzymaniu zawiadomienia o uszkodzeniu toru, pracownik posterunku nastawczego powinien niezwłocznie powiadomić o tym odpowiedniego pracownika działu utrzymania infrastruktury kolejowej.
2. Tor należy zamknąć i zabezpieczyć przed wjazdem pojazdów kolejowych na miejsce niebezpieczne przez ustawienie tarcz zatrzymania, nastawienie zwrotnic w położenie uniemożliwiające jazdę na ten tor oraz zastosowanie zamknięć pomocniczych. Niezależnie

od tego, należy zastosować zamknięcia pomocnicze tabliczkę z napisem „Tor zamknięty".

3. Zdjęcie środków pomocniczych może być dokonane po dopuszczeniu jazdy i dokonaniu odpowiedniego zapisu przez uprawnionego pracownika.

§ 31

Zbiegnięcie pojazdów kolejowych

1. Na posterunkach nastawczych, przyległych do szlaku z dużym spadkiem w kierunku stacji, na których może występować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu powodowane zbiegnięciem pojazdów kolejowych, należy stosować środki zabezpieczające wskazane w regulaminie technicznym.
2. W razie zbliżania się zbiegłych pojazdów kolejowych należy nastawić zwrotnicę na tor wolny zakończony kozłem oporowym i starać się zatrzymać zbiegłe pojazdy przez zahamowanie ich płozami hamulcowymi.
3. Jeżeli nie ma toru wolnego, a istnieje obawa zderzenia z innymi pojazdami kolejowymi, należy wykoleić je na wykolejnicy lub w inny sposób, albo skierować na tor zakończony kozłem oporowym lub zajęty próżnymi wagonami.
4. Jeżeli sąsiedni szlak jest wolny, a jego profil sprzyja zatrzymaniu ich na tym szlaku, to po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu sąsiedniej stacji można zbiegłe pojazdy kolejowe przepuścić na ten szlak. Przy wyborze sposobu postępowania należy kierować się zasadą, ograniczenia do minimum ewentualnych szkód i czasu trwania przerwy w ruchu.
5. Zbiegłe pojazdy kolejowe można w ostateczności skierować na tor zajęty wagonami ładownymi, jeżeli wśród tych ostatnich nie ma wagonów z ludźmi, zwierzętami, towarami niebezpiecznymi lub przy których nie odbywają się czynności ładunkowe.
6. Szczegółowe postanowienia dotyczące postępowania w przypadku zbiegnięcia pojazdów kolejowych zawiera regulamin techniczny.

§ 32

Wypadki z pojazdami kolejowymi

1. Pracownik kolejowy, który zauważył lub dowiedział się, że może dojść do wypadku, powinien użyć wszelkich możliwych środków aby mu zapobiec, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.
2. Pracownik kolejowy obowiązany jest zgłosić wypadek niezwłocznie, używając wszelkich dostępnych środków, bezpośredniemu przełożonemu, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób.
3. Miejsce wykolejenia należy osygnalizować zgodnie z postanowieniami instrukcji sygnalizacji. Należy przy tym zwracać uwagę nie tylko na tor, na którym nastąpiło zdarzenie, ale także na tory, których skrajnia została naruszona przez wykolejone pojazdy

kolejowe. Urządzenia nastawcze należy zabezpieczyć zamknięciami pomocniczymi uniemożliwiającymi skierowanie innych pojazdów kolejowych na tory lub ich część objętą wypadkiem.

4. Do czasu przybycia komisji kolejowej w celu zbadania okoliczności i ustalenia przyczyn zdarzenia nie wolno naruszać stanu urządzeń srk, zdejmować plomb, zmieniać położenia wykolejonych pojazdów, ani bezpośrednio sąsiadujących z nimi pojazdów, nawet gdyby nie były wykolejone, jak też dopuszczać do zacierania śladów mogących mieć związek ze zdarzeniem (z wyjątkiem wskazań w ust 5).
5. Rozwiązanie drogi przebiegu może nastąpić:
   1) niezwłocznie - jeżeli jest to niezbędne dla udzielenia pomocy poszkodowanym lub ograniczenia skutków zdarzenia;
   2) dla pozostałych przypadków - po uprzednim opisaniu stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej.
6. Usuwanie skutków zdarzenia może nastąpić na polecenie bezpośredniego przełożonego lub innego upoważnionego pracownika, po uprzednim uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej.
7. Jeżeli pracownik posterunku nastawczego otrzymał polecenie wyprawienia pociągu na szlak, na którym według zgłoszenia nastąpił wypadek, to należy wstrzymać wyprawienie tego pociągu.
8. Szczegółowe postępowanie dyżurnego ruchu, który otrzymał zgłoszenie o wypadku reguluje *Instrukcja postępowania w sprawach zdarzeń w transporcie kolejowym Lr-3*

§ 33

Postępowanie w razie pożaru

1. W razie zauważenia pożaru na obszarze kolejowym, w wagonach, magazynach, budynkach itp. należy podawać sygnał „Pożar" i zawiadomić dyżurnego ruchu oraz bezpośredniego przełożonego wezwania przez niego pomocy.
2. W przypadku pożaru na posterunku nastawczym należy przystąpić do gaszenia pożaru za pomocą dostępnych środków i powiadomić o tym bezpośredniego przełożonego.
3. W przypadku pożaru pojazdów kolejowych zatrzymać pociągi jadące po torach sąsiednich.
4. W razie zauważenia pożaru w pociągu, należy pociąg ten niezwłocznie zatrzymać, powiadomić dyżurnego ruchu i starać się ugasić pożar za pomocą dostępnych środków.
5. Szczegółowe wskazówki postępowania w razie pożaru w pociągu zawiera *Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Lr-1.*

§ 34

Wypadek z ludźmi

1. W razie zasłabnięcia lub uszkodzenia ciała osoby znajdującej się na obszarze kolejowym, pracownik, który to spostrzegł lub dowiedział się o tym, obowiązany jest udzielić pierwszej pomocy lub zapewnić udzielenie tej pomocy przez innego pracownika, a w razie potrzeby także pomocy lekarskiej oraz powiadomić dyżurnego ruchu.
2. Po zauważeniu na torze zwłok ludzkich, pociąg lub pojazd kolejowy należy zatrzymać i powiadomić dyżurnego ruchu.
3. W przypadku najechania człowieka przez pociąg lub pojazd kolejowy znajdujący się w ruchu, pociąg ten należy zatrzymać i zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu. 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.
4. Szczegółowe postępowanie w sprawie wypadków i incydentów zawiera *Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Lr-1* oraz *Instrukcja o postępowaniu w sprawach zdarzeń w transporcie kolejowym Lr-3.*

Rozdział 5

Podstawowe wymagania w zakresie bezpieczeństwa pracy

§ 35

Przestrzeganie porządku

1. Pracownik posterunku w miarę możliwości powinien w zasięgu widoczności z posterunku:
   1) nie dopuszczać, aby osoby nieuprawnione nie przebywały w okręgu nastawczym oraz w pomieszczeniach posterunku,
   2) nie dopuszczać, aby nie były wykonywane roboty w okręgu nastawczym bez pozwolenia dyżurnego ruchu,
   3) strzec przed kradzieżą i uszkodzeniem urządzenia i mienie na wyznaczonym terenie,
   4) zwracać uwagę, aby na przejazdach kolejowo-drogowych, torach i międzytorzach w granicach okręgu nie było przedmiotów zbędnych,
   5) przestrzegać, aby przy torach kolejowych nie składowano bez zgody zarządcy infrastruktury żadnych przedmiotów, a złożone lub składowane przedmioty odsunięte były na odległość zapewniającą bezpieczeństwo przejeżdżającego taboru i bezpieczeństwo pracowników zajętych czynnościami związanymi z manewrami i ruchem pociągów,
   6) przestrzegać, aby nie odstawiać na postój: maszyn torowych, pojazdów pomocniczych i zajętych przez ludzi wagonów mieszkalnych na tory nie przeznaczone do tego celu.
2. Ponadto należy zwracać uwagę, aby:
   1) pojazdy trakcyjne nie zanieczyszczały torów i międzytorzy,
   2) na urządzeniach nastawczych, w szafach i innych pomieszczeniach nie było przedmiotów zbędnych, nie wchodzono na tory poza czynnymi przejazdami kolejowo-drogowymi, nie przejeżdżano lub przechodzono w czasie, gdy rogatki są zamknięte,
   3) nie dokonywano samowolnego podnoszenia rogatek przez osoby niepowołane,
   4) miejsca przeznaczone do przechodzenia osób w okresie zimowym były odpowiednio utrzymane.
3. O wszelkich nieprawidłowościach, których pracownik posterunku nastawczego nie może usunąć we własnym zakresie, należy niezwłocznie zgłosić bezpośredniemu przełożonemu.

§ 36

Bezpieczeństwo i higiena pracy

Część I. Bezpieczeństwo i higiena pracy

1. Pracownik posterunku nastawczego powinien dbać o własne bezpieczeństwo w czasie wykonywania swoich obowiązków oraz przebywania na terenie kolejowym, a także w miarę możliwości zwracać uwagę na bezpieczeństwo innych pracowników.
2. Przy przekładaniu zwrotnicy (wykolejnicy) niescentralizowanej, pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica (wykolejnica) i ustawić się w bezpiecznej odległości od toru.
3. Dla zabezpieczenia przy czyszczeniu zwrotnic od niespodziewanego przełożenia zwrotnicy zdalnie nastawianej, należy każdorazowo zabezpieczyć iglicę odlegającą klinem zwrotnicowym. W tym celu, stojąc po stronie odsuniętej iglicy, wkłada się z góry klin zwrotnicowy w ostrzu iglicy, a następnie przesuwa w stronę osady iglic tak, by swoimi czołowymi krawędziami dolegał ściśle do iglicy i opornicy. Uchwyt klina zwrotnicowego powinien spoczywać na górnej powierzchni iglicy odsuniętej.
4. Zabrania się zakładania klina zwrotnicowego od strony opornicy i opierania uchwytu klina na opornicy. Wyjmowanie klina należy dokonywać w odwrotnej kolejności. W czasie znajdowania się klina między iglicą, a opornicą można dopuścić jazdę taboru pod warunkiem prawidłowego założenia klina.
5. Celem zwiększenia bezpieczeństwa osobistego pracowników zatrudnionych przy konserwacji, oczyszczaniu, oględzinach i naprawie zwrotnic oraz urządzeń srk, pracownik posterunku powinien zwracać uwagę, aby zatrudnieni w nadzorowanym rejonie pracownicy byli ubrani w pomarańczowe kamizelki ostrzegawcze oraz w czasie pracy przy zwrotnicach scentralizowanych stosowali kliny zwrotnicowe.
6. O zbliżaniu się pociągu do miejsca wykonywania robót pracownik posterunku nastawczego powinien powiadamiać zatrudnionych na torach pracowników ustalonym sygnałem lub urządzeniami nagłaśniającymi itp.
7. W przypadku zbliżania się pojazdu kolejowego należy w odpowiednim czasie zejść z toru w miejsce bezpieczne.

Część II. Poruszanie się po torach

1. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadle do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.
2. Przy przechodzeniu przez tory zastawione pojazdami kolejowymi należy korzystać

z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi pojazdami, o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojące pojazdy kolejowe przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego pojazdu.

3. Nie wolno przechodzić przez tory bezpośrednio przed nadjeżdżającym, jak i bezpośrednio za przejeżdżającym pociągiem lub pojazdem kolejowym.
4. Nie wolno przechodzić pod pojazdami kolejowymi oraz po ich zderzakach i sprzęgach.
5. Nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie jazdy pociągów po obu torach, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5 m.
6. Należy unikać chodzenia po rozjazdach, a szczególnie przy ich scentralizowanym nastawianiu. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu i napędu.
7. Zabrania się chodzenia po urządzeniach będących częścią automatycznego sterowania.
8. Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a rampami, magazynami, wagami itp. obiektami przylegającymi do tego toru.
9. Nie wolno stać lub chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzach do wymiany nawierzchni względnie budowy urządzeń oraz po materiałach i przedmiotach pozostałych po dokonywanych robotach, jak również po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.
10. Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania niezabezpieczonych wykopów ziemnych.

Część III. Zachowanie ostrożności na torach zelektryfikowanych

1. Jeżeli pojazdy kolejowe znajdują się na torze, nad którym zawieszona jest sieć jezdna nie wolno wchodzić ani przebywać na pojazdach kolejowych, a także na przewożonych na wagonach odkrytych ładunkach, jeżeli wysokość ładunku jest większa niż 1 m licząc od podłogi wagonu.
2. Nie wolno przechodzić przez pomosty hamulcowe na wagonach, ani przebywać na nich, o ile pomost jest wyniesiony wyżej niż 1 m od poziomu podłogi pojazdu kolejowego, a także wchodzić na drabinki pojazdów kolejowych.
3. Nie wolno dotykać przewodów trakcyjnych i innych urządzeń połączonych z tymi przewodami. Nie wolno dotykać tych urządzeń jakimikolwiek przedmiotami i narzędziami. Bezpieczna odległość od takich przewodów i urządzeń wynosi 1.4 m. Zabrania się

dotykania połączeń elektrycznych (kable, linki, łączniki) sieci powrotnej oraz urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów.

4. Nie wolno wchodzić na konstrukcje wsporcze sieci jezdnej (słupy, bramki), na których zawieszone są przewody trakcyjne i elektroenergetyczne.
5. W razie zauważenia zerwanych przewodów sieci trakcyjnej oraz przewodów linii elektroenergetycznych nie wolno zbliżać się do nich na odległość mniejszą niż 10 m. Analogicznie, w przypadku zerwanych połączeń elektrycznych (linki) sieci powrotnej.
   O zauważonej awarii sieci należy powiadomić dyżurnego ruchu oraz bezpośredniego przełożonego.
6. Z uwagi na możliwość wystąpienia awarii sieci trakcyjnej występującą głównie podczas trudnych warunków atmosferycznych (opady śniegu, oblodzenie sieci, silne wiatry) i możliwość porażenia prądem, należy zachować szczególną ostrożność w trakcie wykonywania manewrów na torach zelektryfikowanych.

TABELA ZMIAN

Nr zmiany	Zmiana dotyczy	Nr strony	Data wprowadzenia zmiany	Podpis wprowadzającego zmianę
1	2	3	4	5