Załącznik do uchwały Nr 460/2026
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.
z dnia 26 maja 2026 r.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1

Tekst ujednolicony przeznaczony do użytku wewnętrznego, wprowadzony uchwałą Nr 460/2026 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 26 maja 2026 r.

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

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrala Biuro Eksploatacji
i Obsługi Pasażerskiej
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
tel. (+48 22) 47 320 10, fax. (+48 22) 47 324 76
www.plk-sa.pl, e-mail: ies@plk-sa.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone.
Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych, całości lub części przepisu, bez uprzedniej zgody PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – są zabronione

Spis treści

ROZDZIAŁ 1. POSTANOWIENIA OGÓLNE 7
§ 1 Podstawa, zakres i obowiązywanie instrukcji 7
§ 2 Podział sieci kolejowej pod względem technicznym 7
§ 3 Posterunki ruchu 8
§ 4 Posterunki techniczne 11
§ 5 Budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego 12
§ 6 Ogólne obowiązki pracowników związanych z prowadzeniem ruchu 14
§ 7 Pracownicy posterunków technicznych i ich zadania oraz prowadzona dokumentacja 16
§ 8 Pojazdy kolejowe 18
§ 9 Określenie i podział pociągów 19
§ 10 Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów 20
ROZDZIAŁ 2. MANEWRY 21
§ 11 Ogólne zasady 21
§ 12 Manewry na torach głównych 21
§ 13 Manewrowanie przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia 24
ROZDZIAŁ 3. PRZYGOTOWANIE POCIĄGÓW DO JAZDY 25
§ 14 Przygotowanie i zgłoszenie pociągu do jazdy 25
§ 15 Obsada pociągu 27
§ 16 Znajomość linii kolejowych przez drużynę pociągową 29
§ 17 Hamowanie pociągów 30
§ 18 Próba hamulców 31
§ 19 Masa ogólna i długość pociągu 33
§ 20 Rzeczywista masa hamująca 33
§ 21 Wymagana masa hamująca 34
ROZDZIAŁ 4. PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU 37
§ 22 Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku 37
§ 23 Zasady zapowiadania pociągów 40
§ 24 Telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu. Wstrzymanie wyprawiania pociągów 43
§ 25 Telefoniczne oznajmienie odjazdu pociągu 48
§ 26 Telefoniczne potwierdzenie przyjazdu pociągu 49
§ 27 Prowadzenie ruchu pociągów z wykorzystaniem urządzeń radiołączności 51
§ 28 Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową 53

§ 29 Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową 59
§ 30 Prowadzenie ruchu dwukierunkowego po torze na szlaku dwutorowym przy czynnych obu torach 63
§ 31 Zdalne prowadzenie ruchu 65
§ 31a Wjazd, wyjazd lub przejazd pociągów na posterunkach obszaru zdalnego prowadzenia ruchu w sytuacji awaryjnej 68
§ 32 Jazda na widoczność 68
§ 33 Prowadzenie ruchu pociągów na szlaku bez zapowiadania 70
§ 34 Prowadzenie ruchu pociągów do obsługi bocznic 70
§ 35 Prowadzenie ruchu pociągów utrzymaniowo-naprawczych i roboczych 77
§ 36 Prowadzenie ruchu pociągów ratunkowych 79
§ 37 Prowadzenie dziennika ruchu 81
ROZDZIAŁ 5. PRZYJMOWANIE, WYPRAWIANIE I PRZEPUSZCZANIE POCIĄGÓW NA POSTERUNKACH RUCHU 87
§ 38 Wyznaczanie torów na stacji dla wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pociągów 87
§ 39 Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu 90
§ 40 Przygotowanie drogi przebiegu pociągu 95
§ 41 Sprawdzanie i zgłaszanie gotowości drogi przebiegu pociągu 98
§ 42 Podawanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu 100
§ 43 Zależność semaforów, zwrotnic, wykolejnic, rygli, tarcz zaporowych i manewrowych 103
§ 44 Zezwolenie na wjazd, wyjazd lub przejazd pociągu bez podania sygnału zezwalającego . 104
§ 45 Obserwacja przejeżdżającego pociągu 105
§ 46 Nastawienie sygnału „Stój” na semaforze i rozwiązanie drogi przebiegu 106
§ 47 Nieprawidłowości przy podawaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora 108
§ 48 Zatrzymanie lub przepuszczanie pociągu nieprzewidziane w wewnętrznym rozkładzie jazdy 112
§ 49 Prowadzenie książki przebiegów 113
§ 50 Stosowanie środków pomocniczych (zabezpieczających lub ostrzegających) 117
§ 51 Zasady regulowania ruchu pociągów 124
§ 52 Skomunikowania pociągów pasażerskich 125
ROZDZIAŁ 6. ZAMKNIĘCIA TORÓW. PROWADZENIE RUCHU JEDNOTOROWEGO DWUKIERUNKOWEGO 127
§ 53 Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego 127
§ 54 Prowadzenie ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym w czasie zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego 130
§ 55 Prowadzenie ruchu po torze zamkniętym 138

§ 56 Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego 142
ROZDZIAŁ 7. ZAMYKANIE I OTWIERANIE POSTERUNKÓW RUCHU 143
§ 57 Postępowanie w razie zamknięcia i otwarcia posterunków ruchu 143
ROZDZIAŁ 8. POWIADAMIANIE DRUŻYN POCIĄGOWYCH I MANEWROWYCH 146
§ 58 Rozkazy pisemne 146
§ 59 Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego w systemie SERWO2 152
§ 59a(uchylony) 156
§ 60 Ostrzeżenia 156
ROZDZIAŁ 9. JAZDA POCIĄGÓW 166
§ 61 Zezwolenie na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu 166
§ 62 Podawanie sygnałów przez drużynę pociągową przed odjazdem pociągu 168
§ 63 Prędkość jazdy pociągów 169
§ 64 Postępowanie drużyny pociągowej w czasie jazdy pociągu 176
§ 65 Postępowanie przy pociągu z podwójną trakcją 183
§ 66 Postępowanie przy pociągu popychanym 184
§ 67 Postępowanie przy pociągu pchanym 186
§ 68 Jazda w kabinie maszynisty 187
ROZDZIAŁ 10 188
POSTĘPOWANIE W RAZIE ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU I ZDARZEŃ KOLEJOWYCH 188
§ 69 Ogólne zasady 188
§ 70 Cofanie, dzielenie i zabieranie częściami składu pociągu ze szlaku 190
§ 71 Rozerwanie pociągu na szlaku i zbiegnięcie wagonów 193
§ 72 Pożar w pociągu 195
§ 73 Zaspy śnieżne 195
§ 74 Gwałtowna ulewa lub przybór wód 196
§ 75 Pęknięcie szyny lub deformacja toru 197
§ 76 Uszkodzenie wagonów w pociągu 199
§ 77 Brak sygnałów na pociągu lub niewłaściwe jego osygnalizowanie 202
§ 78 Uszkodzenie sieci trakcyjnej 205
§ 79 Zasłabnięcie, zranienie i śmierć osób 205
ROZDZIAŁ 11. RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH 207
§ 80 Ogólne zasady 207
§ 81 Wyposażenie pojazdów pomocniczych i obowiązki maszynisty lub prowadzącego pojazd kolejowy 208

§ 82 Prowadzenie ruchu pojazdów pomocniczych 209
§ 83 Postępowanie z pojazdami pomocniczymi z przyczepami 213
ROZDZIAŁ 12. ZABEZPIECZENIE RUCHU NA PRZEJAZDACH KOLEJOWO-DROGOWYCH I PRZEJŚCIACH 216
§ 84 Zawiadamianie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu i innych okolicznościach .. 216
§ 85 Postępowanie w razie wystąpienia nieprawidłowości, uszkodzenia lub dezaktywacji urządzeń ssp 223
DODATKI DO INSTRUKCJI 226
DODATEK 1 226
TABLICA A: PROCENTY WYMAGANEJ MASY HAMUJĄCEJ DROGA HAMOWANIA 400M, HAMULCE WOLNO DZIAŁAJĄCE 227
Dodatek 2 244
Dodatek 3 246
Dodatek 4 do Instrukcji Ir-1 248
§ 1 Metody i zasady komunikacji w sprawach dotyczących bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. 250
§ 2 Zasady wypełniania formularza 254
§ 4 Opis formularza rozkazu pisemnego 257
§ 5 Instrukcja europejska 275
§ 6 Opis formularza instrukcji europejskiej 276
ZAŁĄCZNIKI DO INSTRUKCJI IR-1 285
Załącznik 1a 286
Załącznik 1b 290
Załącznik 2 293
Załącznik 3 298
Załącznik 4 299
Załącznik 5 302
Załącznik 6 304
Tabela zmian 306

Rozdział 1.
POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1
Podstawa, zakres i obowiązywanie instrukcji

1. Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów opracowano na podstawie przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2024 r. poz. 697), oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity Dz. U. z 2025 r. poz. 100 z późn. zm.), oraz 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 prowadzenia ruchu pociągów na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zwane dalej PLK S.A. Zasady współpracy w zakresie połączenia linii kolejowych zarządzanych przez PLK S.A. z liniami innego zarządcy infrastruktury, określa umowa dwustronna.
3. Dla każdego posterunku ruchu i obszaru zdalnego prowadzenia ruchu powinien być opracowany regulamin techniczny według zasad zawartych w Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych Ir-3.
4. Postanowienia wynikające z warunków miejscowych ujęte są w regulaminach technicznych, wewnętrznych rozkładach jazdy pociągów oraz dodatkach do tych rozkładów.
5. Postanowienia niniejszej instrukcji obowiązują pracowników PLK S.A. i pracowników innych podmiotów gospodarczych korzystających z infrastruktury zarządzanej przez PLK S.A. – odpowiednio do rodzaju i zakresu wykonywanych czynności opisanych w tej instrukcji.
6. Językiem operacyjnym stosowanym w ruchu kolejowym na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. jest język polski.

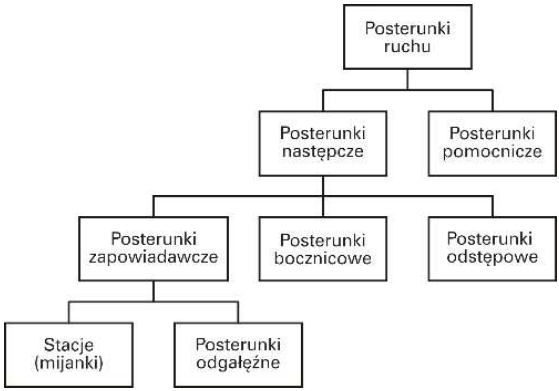
§ 2
Podział sieci kolejowej pod względem technicznym

1. Sieć kolejowa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest to układ połączonych ze sobą linii kolejowych zarządzanych przez PLK S.A.
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 Zarząd PLK S.A.
3. Linie kolejowe dzielą się na odcinki, szlaki i odstępy.

4. Odcinek jest to część linii kolejowej zawarta między sąsiednimi stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową.
5. Szlak jest to część linii kolejowej między:
   1) dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi,
   2) ostatnim posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.
6. Odstęp jest to część toru szlakowego między:
   1) posterunkiem zapowiadawczym, a najbliższym posterunkiem odstępowym (bocznicowym) lub semaforem odstępowym blokady wieloodstępowej (samoczynnej),
   2) dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi (bocznicowymi),
   3) posterunkiem odstępowym i bocznicowym,
   4) dwoma kolejnymi semaforami odstępowymi blokady wieloodstępowej (samoczynnej) dla tego samego kierunku jazdy przy danym torze.

§ 3
Posterunki ruchu

1. Posterunek ruchu służy do bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego. Posterunki ruchu dzielą się na następcze i pomocnicze.



2. 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 posterunki: zapowiadawcze, bocznicowe i odstępowe.
3. Posterunek zapowiadawczy jest to posterunek mający możliwość zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy przyległy do tego posterunku.

4. Do posterunków zapowiadawczych należą stacje i posterunki odgałęźne.

5. 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 dysponujące stanowiące osobne posterunki zapowiadawcze.

   Stacja, na której układ torów umożliwia jedynie krzyżowanie i wyprzedzanie pociągów, nazywa się mijanką.

6. 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.

7. Stacje, na których łączą się szlaki z trzech lub więcej kierunków, nazywamy stacjami węzłowymi.

   Zespół stacji i posterunków ruchu sąsiadujących ze sobą nazywa się węzłem kolejowym.

8. Posterunek odgałęźny urządzony jest poza stacją:

   1) w miejscu odgałęzienia linii kolejowej,

   2) przy przejściu ze szlaku jednotorowego w dwutorowy i odwrotnie,

   3) w miejscu połączenia torów na szlaku.

   Posterunek odgałęźny bierze udział w prowadzeniu ruchu wszystkich pociągów kursujących na przyległych szlakach (odstępach).

9. 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.

10. Posterunek bocznicowy jest to posterunek ruchu urządzony na szlaku przy odgałęzieniu bocznicy, który bierze udział w prowadzeniu ruchu wszystkich pociągów kursujących na przyległych odstępach i pociągów obsługujących bocznicę. Przyjmowanie pociągów na bocznicę i wyprawianie ich z bocznicy odbywa się na zasadach ustalonych dla posterunków zapowiadawczych, a przepuszczanie innych pociągów – na zasadach ustalonych dla posterunków odstępowych.

11. Posterunek odstępowy jest posterunkiem ruchu urządzanym na szlaku w celu podziału szlaku na odstępy. Posterunek odstępowy lub automatyczny posterunek odstępowy (APO) reguluje następstwo pociągów, to jest pozwala na przejazd pociągu przez ten posterunek, gdy następny odstęp jest wolny. Na szlaku jednotorowym semaforami odstępowymi APO dysponuje dyżurny ruchu wyznaczony regulaminem technicznym, a na szlaku dwutorowym ten dyżurny ruchu, który zarządza danym torem.

    Na liniach z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową funkcje posterunków odstępowych spełniają samoczynne semafory odstępowe.

12. Posterunek pomocniczy jest to posterunek urządzony na szlaku przy odgałęzieniu bocznicy, tylko w celu umożliwienia wjazdu pociągu na bocznicę i zgłoszenia, że szlak jest wolny, względnie wyjazdu pociągu z bocznicy. Posterunek pomocniczy nie jest wyposażony w semafory i bierze udział w zapowiadaniu tylko pociągów obsługujących bocznicę.

13. Na sieci PLK S.A. oprócz posterunków ruchu występują również przystanki osobowe i bocznice kolejowe.

14. Przystanek osobowy to miejsce na szlaku lub w granicach posterunku ruchu, do wsiadania i wysiadania podróżnych, gdzie zatrzymują się pociągi pasażerskie.

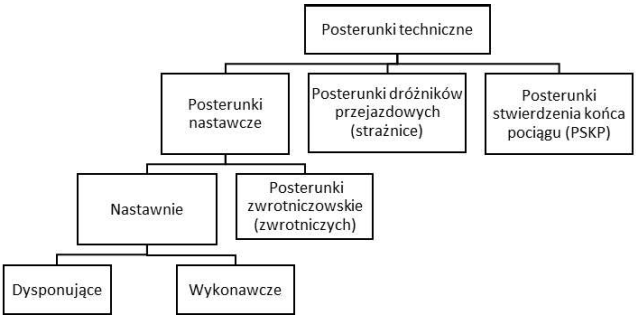
    Na przystankach osobowych położonych na szlakach jednotorowych niewyposażonych w urządzenia blokady liniowej, wewnętrzny rozkład jazdy może przewidywać zmianę kierunku jazdy pociągów pasażerskich. Szczegółowe zasady dokonywania zmiany

kierunku jazdy pociągów pasażerskich określają regulaminy techniczne posterunków przylegających do szlaku, na którym następuje zmiana kierunku jazdy.

15. Bocznica kolejowa 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.

§ 4
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 nastawczy, którego urządzenia nie mają funkcji, o której mowa w pkt 1, uczestniczący w przygotowaniu dróg przebiegu dla pociągów i manewrów – 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 jednej nastawnicy, nazywa się okręgiem nastawczym.
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, nazywana jest Lokalnym Centrum Sterowania (LCS). Posterunki podległe nazywa się

posterunkami zdalnie sterowanymi. Nastawnia położona na obszarze zdalnego sterowania, 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. (uchylony)
9. Posterunek techniczny, którego zadaniem jest potwierdzenie prawidłowości wjazdu pociągu nazywamy posterunkiem stwierdzenia końca pociągu.
10. Posterunek techniczny, którego zadaniem jest kierowanie ruchem na przejeździe kolejowo-drogowym przy pomocy sygnałów ręcznych albo systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w rogatki zamykające całą szerokość jezdni nazywamy posterunkiem dróżnika przejazdowego (strażnicą).
11. (uchylony)

§ 5
Budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego

1. 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 odprzęgów na górkach rozrządowych, urządzenia ułatwiające wykonywanie czynności ładunkowych, wsiadanie i wysiadanie podróżnych, urządzenia informacji świetlnej i dźwiękowej, oświetlenie itp.
2. Urządzenia na posterunkach ruchu są obsługiwane przez uprawnionych i wyznaczonych pracowników lub działają samoczynnie.
3. Na stacjach tory kolejowe dzielą się na tory: główne, specjalnego przeznaczenia i boczne.
4. Tory przystosowane do jazd pociągowych nazywają się torami głównymi. Dzielą się one na tory główne zasadnicze i tory główne dodatkowe.
5. Tory główne będące przedłużeniem torów szlakowych nazywają się torami głównymi zasadniczymi, natomiast pozostałe tory główne torami głównymi dodatkowymi.
6. Do torów specjalnego przeznaczenia należą: żeberka ochronne, tory dojazdowe do bocznic, komunikacyjne, wyciągowe, bocznicowe.
7. Inne tory na stacjach są torami bocznymi.

8. 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.

9. Tory na szlakach i na stacjach 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 Zakład Linii Kolejowych,

   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.

10. 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.

11. 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.
12. Wykolejnice i zwrotnice wyposażone w latarnie powinny być oświetlone zgodnie z postanowieniami zawartymi w regulaminie technicznym.
13. Dla sprawdzenia stanu rozjazdów dokonuje się ich oględzin w sposób i w zakresie ustalonym w Instrukcji o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów Id-4 oraz modułu D2 Diagnostyka – dozorowanie Instrukcji Id-1. W regulaminie technicznym podaje się, kto i w jakim czasie ma obowiązek dokonywania oględzin rozjazdów.
14. W razie zauważenia nieprawidłowości w działaniu zwrotnicy lub uszkodzenia rozjazdu, należy o tym powiadomić pracownika wyznaczonego do obsługi zwrotnicy, który zgłasza to dyżurnemu ruchu 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 kierunek zwrotny itp.).
15. Tory i inne urządzenia kolejowe powinny być utrzymywane w stanie zapewniającym sprawność, ciągłość i bezpieczeństwo ruchu według zasad podanych w oddzielnych przepisach i instrukcjach.

§ 6
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 obowiązuje ponadto znajomość i przestrzeganie postanowień przepisów, instrukcji wewnętrznych, zarządzeń i regulaminów technicznych, związanych z wykonywaniem powierzonych im obowiązków.

3. Pracownicy posterunków technicznych biorących udział w prowadzeniu ruchu kolejowego (dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy i dróżnik przejazdowy) 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.
4. Wszystkie obowiązki należy wykonywać sumiennie.
5. W pierwszej kolejności należy zapewnić bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a następnie realizację rozkładu jazdy. Obie powyższe czynności są nadrzędne w stosunku do innych powierzonych czynności.
6. W razie otrzymania polecenia, którego wykonanie może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, należy odmówić jego wykonania podając przyczynę.
7. Pracownicy, których praca związana jest z ruchem pociągów, powinni w czasie pracy korzystać z zegara wskazującego aktualny czas.
8. Pracownik powinien znać nazwiska osób bezpośrednio z nim współpracujących. Nawiązując łączność, wywołujący i wywołany, podają nazwę posterunku, a robiąc to pierwszy raz po przyjęciu dyżuru, także swoje nazwisko. Zawsze należy mieć pewność, że rozmawia się z właściwą osobą. Rozmowy powinny być możliwie krótkie, a ich treść nie może nasuwać żadnych wątpliwości. Nadawanie telefonogramów wymienionych w Dodatku 2 instrukcji Ir-1 (Wykaz telefonogramów zapowiadawczych) odbywa się ściśle wg zasad § 23 ust. 9.
9. Pracownicy, o których mowa w ust. 1 w czasie pełnienia dyżuru obowiązani są do przestrzegania określonych zasad:
    1) Pracownik posterunku nastawczego w czasie pełnienia dyżuru powinien obserwować okręg nastawczy.
    2) 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 zabronione.
    3) 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.
    4) Pracownikowi nie wolno udostępniać osobom postronnym dokumentacji techniczno-ruchowej.

5) Pracownik pełniący dyżur na posterunku nastawczym nie może dopuszczać osób nieuprawnionych do samodzielnej obsługi urządzeń i wykonywania innych czynności mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
6) Pracownicy uzyskujący autoryzację lub odbywający 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.
7) W przypadku przybycia na posterunek przełożonego lub osoby kontrolującej, pracownik pełniący dyżur powinien przekazać mu ustną informację o przebiegu pracy. Osoby nieznane należy wylegitymować.

§ 7
Pracownicy posterunków technicznych i ich zadania oraz prowadzona dokumentacja

1. Pracę posterunków technicznych oraz szczegółowy zakres ich zadań i obowiązków określają regulaminy techniczne.
2. W prowadzeniu ruchu pociągów bezpośrednio uczestniczą: dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy i dróżnik przejazdowy. Natomiast organizowanie i kierowanie ruchem pociągów należy do dyspozytora.
3. Zadania i obowiązki dyspozytora określają oddzielne instrukcje i regulaminy.
4. Dyżurnych ruchu dzielimy na: dysponujących, odcinkowych i pomocniczych.
   1) dyżurny ruchu dysponujący – prowadzi ruch kolejowy na posterunku zapowiadawczym i przyległych szlakach (odstępach) oraz koordynuje pracę pozostałych pracowników i zespołów zaangażowanych w proces przewozowy na zarządzanym terenie. W Lokalnym Centrum Sterowania taką funkcję pełni jeden z dyżurnych ruchu odcinkowych, wskazany w regulaminie technicznym obszaru zdalnego prowadzenia ruchu,
   2) dyżurny ruchu odcinkowy — prowadzi ruch kolejowy z Lokalnego Centrum Sterowania na obszarze zdalnego prowadzenia ruchu lub jego części i na szlakach stycznych do obszaru, którym steruje,
   3) dyżurny ruchu pomocniczy – współpracuje z dyżurnym ruchu dysponującym lub odcinkowym w zakresie wskazanym regulaminem technicznym,
   4) (uchylony)
   5) (uchylony)

5. Nastawniczy na polecenie dyżurnego ruchu bierze udział w przygotowywaniu dróg przebiegów dla jazd pociągowych i manewrowych w przydzielonym okręgu nastawczym oraz wykonuje inne czynności określone regulaminem technicznym.
6. Jeżeli w nastawni pełni czynności równocześnie kilku nastawniczych, wówczas jeden z nich pełni obowiązki starszego nastawniczego. Starszy nastawniczy, oprócz wykonywania obowiązków nastawniczego w przydzielonym mu zakresie koordynuje pracę pozostałych nastawniczych. W regulaminie technicznym należy ustalić ścisły podział czynności każdego z nastawniczych i starszego nastawniczego. Ilekroć w instrukcji jest mowa o nastawniczym, należy rozumieć również starszego nastawniczego.
7. Zwrotniczy na polecenie dyżurnego ruchu, nastawniczego lub starszego zwrotniczego obsługuje zwrotnice i wykolejnice w przydzielonym okręgu oraz wykonuje inne czynności określone regulaminem technicznym.
8. Starszy zwrotniczy koordynuje i nadzoruje pracę przydzielonych mu posterunków zwrotniczowskich, obsługuje urządzenia znajdujące się na wyznaczonym mu posterunku oraz wykonuje inne czynności określone regulaminem technicznym.
9. Jeśli w okręgu starszego zwrotniczego nie ma zwrotniczego, starszy zwrotniczy nastawia zwrotnice osobiście.
10. Dróżnik przejazdowy obsługuje i utrzymuje przejazd kolejowo-drogowy lub przejście zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji i Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść Ir-7.
11. Szczegółowy podział czynności dyżurnych ruchu i innych pracowników biorących udział w prowadzeniu ruchu oraz zasady pracy i postępowanie pracowników zatrudnionych na posterunkach technicznych przy prowadzeniu ruchu kolejowego w tym: przyjmowanie, przekazywanie i pełnienie dyżuru oraz zachowanie się w czasie dyżuru określa regulamin techniczny.

    Pracownicy posterunku nastawczego zobowiązani są do bezzwłocznego zawiadomienia dyżurnego ruchu o wszelkich zakłóceniach, które wystąpiły w toku pracy w okresie pełnienia dyżuru.
12. 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.

13. Pracownik pełniący dyżur na posterunku nastawczym musi przestrzegać, aby osoby postronne, pracownicy niepełniący dyżuru i nieodbywający szkolenia nie przebywali na posterunku.
14. 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 (załącznik 8).
15. 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. Prowadzoną dokumentację techniczno-ruchową należy udostępniać upoważnionym osobom.
16. Wskazane w niniejszej instrukcji dzienniki, książki itp. powinny być przesznurowane i opieczętowane, a ilość stron po sprawdzeniu powinien poświadczyć podpisem naczelnik sekcji 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. Wykaz prowadzonej dokumentacji techniczno-ruchowej na danym posterunku ruchu znajduje się w regulaminie technicznym.
17. W razie potrzeby zabrania z posterunku niezakończonej dokumentacji (dziennika, książki, bloczku rozkazu pisemnego itp.), przełożony powinien, przed zabraniem druku niezakończonego, dostarczyć na ten posterunek nowy druk.
18. 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.

§ 8
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 jazd. Dane te powinny znajdować się na ścianach bocznych takiego taboru.
6. (uchylony)
7. (uchylony)
8. 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).
9. Pojazdy szynowo-drogowe oddziałujące na urządzenia srk, posiadające urządzenia kontrolujące czujność maszynisty oraz urządzenia radiołączności pociągowej poruszają się po torach kolejowych na zasadach prowadzenia ruchu pociągów stosownie do posiadanego dopuszczenia.
10. W przypadku, gdy pojazd szynowo-drogowy nie posiada urządzenia kontrolującego czujność maszynisty lub urządzenia radiołączności pociągowej jego prędkość zostaje ograniczona do 60 km/h.

§ 9
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. PLK S.A. jest przewoźnikiem dla uruchamianych własnych przewozów technologicznych.
4. Dla potrzeb wewnętrznych PLK S.A. mogą być uruchamiane:
   1) pociągi utrzymaniowo-naprawcze (ratunkowe, inspekcyjne, diagnostyczne) – przeznaczone do usuwania skutków wypadków kolejowych, diagnostyki, inspekcji linii,

2) pociągi robocze – wykonujące pracę na szlaku lub szlakach na zamkniętym torze.

5. Na zasadach ustalonych dla pociągów kursują:

1) tabor specjalny,

2) pojazdy pomocnicze oddziaływujące na urządzenia sterowania ruchem kolejowym.

6. Szczegółowego podziału pociągów, o których mowa w ust. 2 dokonuje przewoźnik kolejowy.

§ 10
Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów

1. Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów jest planem, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na sieci kolejowej zarządzanej przez PLK S.A. lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje. Sposób opracowania wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów oraz zasady numerowania pociągów określa Instrukcja o rozkładzie jazdy pociągów Ir-11.

2. Do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów wydawane są dodatki:

1) warunki techniczno-ruchowe linii – dodatek 1,

2) wykaz ostrzeżeń stałych – dodatek 2,

3. Pracownicy, których czynności związane są z prowadzeniem ruchu kolejowego, powinni posiadać w czasie wykonywania pracy aktualny wewnętrzny rozkład jazdy pociągów, w postaci Elektronicznego Dziennika Ruchu (EDR) połączonego z Systemem Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE2) albo Systemu Wspomagania Dróżnika Przejazdowego (SWDP).

4. Na każdym posterunku technicznym powinien znajdować się wewnętrzny rozkład jazdy pociągów lub wyciąg z tego rozkładu w wersji papierowej.

5. O uruchomieniu pociągów nieujętych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów oraz o zmianach w obowiązującym wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów należy powiadomić zainteresowane jednostki i pracowników w terminie umożliwiającym ich sprawne wprowadzenie.

6. Wewnętrzne rozkłady jazdy pociągów i wyciągi z nich powinny być stale aktualne.

Rozdział 2.
MANEWRY

§ 11
Ogólne zasady

1. Manewry są to wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności na torach, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągów.
2. Manewry mogą być wykonywane pojazdami kolejowymi z napędem, z wykorzystaniem siły ciężkości (przy zastosowaniu górek rozrządowych lub torów na pochyłniach), z wykorzystaniem ciągników szynowych, drogowych lub specjalnych urządzeń mechanicznych.
3. Manewry powinny być wykonywane pod kierownictwem uprawnionego pracownika (kierownika manewrów).
4. Szczegółowe zasady i sposób wykonywania manewrów na sieci kolejowej PLK S.A. określa Instrukcja o technice wykonywania manewrów Ir-9, jak również regulamin techniczny dla danego posterunku ruchu.
5. Prowadzenie manewrów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS określa Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir-1a, oraz Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir-1b.

§ 12
Manewry na torach głównych

1. Manewry na torach głównych mogą odbywać się tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu.
2. Manewry na torze, po którym ma jechać pociąg, należy przerwać i z toru tego usunąć pojazdy kolejowe. Wydanie polecenia kierownikowi manewrów na przerwanie manewrów i dopilnowanie jego wykonania należy do obowiązków pracownika posterunku ruchu, w którego rejonie odbywają się manewry.

   Przerwanie manewrów przed jazdą pociągu powinno nastąpić z odpowiednim wyprzedzeniem, wskazanym w regulaminie technicznym.

   Manewry należy przerwać po otrzymaniu polecenia przygotowania drogi przebiegu dla pociągu albo na wcześniejsze polecenie dyżurnego ruchu.

   Manewry należy uważać za przerwane, gdy manewrujące pojazdy kolejowe zostały usunięte z drogi przebiegu pociągu i zatrzymane w miejscu niezagrażającym kolizją z jazdą pociągu, odpowiednie sygnały nadają zakaz manewrowania, a kierownik manewrów zgłosił, że manewry zostały przerwane.

3. Jeżeli przygotowano drogę przebiegu dla pociągu, manewry na torach łączących się z torem, po którym ma się odbywać jazda pociągu są dozwolone tylko wtedy, gdy droga przebiegu dla pociągu jest zabezpieczona zwrotnicami ochronnymi, wykolejnicami lub sygnałami zabraniającymi jazd manewrowych. Jeżeli ruchy manewrowe zagrażałyby jadącemu pociągowi, nie należy wykonywać tych ruchów. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie powinny być ujęte w regulaminie technicznym.

4. Wyjazd manewrującego taboru na szlak (w kierunku szlaku) poza wskaźnik oznaczający granicę przetaczania, a gdzie wskaźnika takiego nie ma – poza ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów), dozwolony jest tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu.

   W przypadku wyjazdu na tor (w kierunku toru):

   – szlaku jednotorowego,

   – lewy szlaku dwutorowego (w kierunku przeciwnym do zasadniczego),

   – prawy szlaku dwutorowego (w kierunku zasadniczym), po którym prowadzony jest ruch dwukierunkowy,

   – w kierunku przeciwnym do zasadniczego szlaku wielotorowego,

   – w kierunku zasadniczym, po którym prowadzony jest ruch dwukierunkowy szlaku wielotorowego,

   zezwolenie to musi być przekazane rozkazem pisemnym z określeniem numeru toru szlakowego, kilometra na szlaku, do którego może odbywać się jazda manewrowa, godziny powrotu i rodzaju sygnału będącego zezwoleniem na wjazd na stację (powrót ze szlaku). Rozkaz ten może być wykorzystywany do wielokrotnych jazd, w czasie ustalonym przez dyżurnego ruchu.

   Dyżurny ruchu przed wydaniem zezwolenia obowiązany jest wyjazd taki uzgodnić z dyżurnym ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego.

   W tym celu dyżurny ruchu powinien zażądać pozwolenia telefonogramem według wzoru nr 18:

   „Czy droga dla manewrów z rodzaj i nazwa posterunku na tor szlakowy numer nr na minut min. jest wolna?".

   Dyżurny ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego może dać to pozwolenie telefonogramem według wzoru nr 19:

   „Dla manewrów z rodzaj i nazwa posterunku na tor szlakowy numer nr na minut min. droga jest wolna",

jeżeli po dotyczącym torze szlakowym nie wyprawił do sąsiedniej stacji żadnego pociągu lub pojazdu pomocniczego, ani nie wyprawi go do czasu otrzymania zawiadomienia o ukończeniu manewrów telefonogramem według wzoru nr 20:

„Manewry z rodzaj i nazwa posterunku na tor szlakowy numer nr są ukończone i tor ten jest wolny".

5. Na tor prawy (w kierunku zasadniczym) szlaku dwutorowego, gdy po tym torze prowadzi się ruch jednokierunkowy, jazda manewrującego taboru poza wskaźnik oznaczający granicę przetaczania lub poza ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów) gdy takiego wskaźnika nie ma, może odbyć się po otrzymaniu ustnego zezwolenia dyżurnego ruchu.

   Zezwolenie to dyżurny ruchu może dać, jeżeli po tym torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego dla tego toru nie pojedzie żaden pociąg.

   Przed daniem zezwolenia dyżurny ruchu informuje kierownika manewrów, ustnie lub za pomocą urządzeń łączności, o sposobie realizacji planu pracy manewrowej przewoźnika kolejowego z podaniem: kilometra na szlaku, do którego może dojechać skład manewrowy, czasu powrotu i rodzaju sygnału będącego zezwoleniem na wjazd (powrót ze szlaku).

6. Jazda manewrowa za wyprawionym pociągiem może odbywać się tylko na ściśle określonej drodze niezbędnej do wykonania manewru, przy dobrej widoczności w odległości nie mniejszej niż 500 m od pociągu, jeżeli pochylenie na szlaku jest mniejsze niż 10‰. Prędkość jazdy manewrowej za wyprawionym pociągiem należy tak regulować, aby nie nastąpiło najechanie na tył pociągu, gdyby pociąg się zatrzymał.

7. Dozwolony przez dyżurnego ruchu czas prowadzenia manewrów na torze szlakowym, jak również czas pobytu składu manewrowego na torze głównym, musi być ściśle przestrzegany, o ile pracy nie zakończono wcześniej lub dyżurny ruchu nie zarządził wcześniejszego przerwania i zwolnienia toru.

8. Jazda manewrowa na tor szlakowy powinna się odbywać tylko na odległość niezbędną dla wykonania manewru, nie dalej jednak niż do granicy najbliższego posterunku następczego lub najbliższego semafora odstępowego blokady wieloodstępowej (samoczynnej).

9. Polecenie przerwania manewrów i zwolnienia torów wydane przez dyżurnego ruchu lub w jego zastępstwie przez nastawniczego (zwrotniczego lub dróżnika przejazdowego) powinno być niezwłocznie wykonane.

§ 13
Manewrowanie przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia

1. Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia wolno prowadzić tylko po zamknięciu rogatek. Jeżeli przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia nie są chronione rogatkami, manewry mogą odbywać się tylko przy zachowaniu następujących warunków:
   1) prędkość jazdy nie powinna przekraczać 20 km/h,
   2) zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego, maszynista zobowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy (sygnał Rp 1 „Baczność"),
   3) w przypadku pchania pojazdów kolejowych, uprawniony pracownik powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.
2. W razie dłuższego manewrowania przez przejazdy kolejowo-drogowe należy cyklicznie umożliwiać 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.
3. Odrzucanie wagonów przez przejazd kolejowo-drogowy (przejście) bez rogatek może odbywać się pod warunkiem, że na przejeździe kolejowo-drogowym (przejściu) zapewniono pracownika przewoźnika kolejowego uprawnionego do kierowania ruchem w obrębie tego przejazdu.
4. Dodatkowe warunki i środki ostrożności w czasie manewrowania przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia należy określić w regulaminie technicznym.

Rozdział 3.
PRZYGOTOWANIE POCIĄGÓW DO JAZDY

§ 14
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 załadowania 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, w czasie poprzedzającym planowy jego odjazd, podając:
   - numer pociągu,
   - numer i serię pojazdu trakcyjnego,

– długość pociągu w metrach,

– rzeczywiste brutto składu,

– informacje o przesyłce nadzwyczajnej włączonej do pociągu, podając numer uzyskanej zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej lub krajowej, bądź zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej,

– godzinę zgłoszenia,

– własne nazwisko.

W przypadku pociągu zestawionego z czynnych zespołów trakcyjnych lub czynnych pojazdów trakcyjnych jadących luzem pracownik przewoźnika zgłasza dyżurnemu ruchu numer i serię wszystkich zespołów trakcyjnych lub pojazdów trakcyjnych znajdujących się w składzie pociągu. W takim przypadku nie jest wymagane podanie informacji dotyczących długości oraz masy ogólnej pociągu. Dyżurny ruchu rejestruje treść zgłoszenia w dzienniku telefonicznym lub w innej formie określonej w regulaminie technicznym oraz potwierdza zgłaszającemu przyjęcie gotowości pociągu do odjazdu podając:

– własne nazwisko,

– godzinę przyjęcia zgłoszenia,

– numer, pod którym zgłoszenie zostało zarejestrowane .

O wszelkich odchyleniach od parametrów określonych w wewnętrznych 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. Zasady regulowania ruchu pociągów w przypadku zaistnienia odchyleń od parametrów określonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów określają postanowienia § 51.

7. Przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu powinien przekazać obsadzie pociągu informacje, polecenia i zezwolenia, o których mowa w §: 58, 59, 60.

8. Zestawienie pociągu powinno odpowiadać warunkom określonym odrębnymi przepisami i instrukcjami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego.

9. Ogólne zasady zestawiania pociągów przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych określa Instrukcja o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych Ir-16, a szczegółowe zasady regulują instrukcje wewnętrzne przewoźnika kolejowego. Przewóz koleją transportów wojskowych określają przepisy i instrukcje wojskowe oraz przewoźnika kolejowego.

10. Warunki przewozu rzeczy, które ze względu na kształt, rozmiary lub masę albo drogę przewozu mogą spowodować trudności transportowe, określa Instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych Ir-10.

11. W pojeździe kolejowym powinny znajdować się dokumenty określone w przepisach dotyczących wykazu dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu.

12. Przygotowanie pociągów do jazdy z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS określa Instrukcja Ir-1a dla poziomu 1 i Instrukcja Ir-1b dla poziomu 2 oraz instrukcje wewnętrzne przewoźnika kolejowego.

§ 15
Obsada pociągu

1. Obsadę pociągu stanowi drużyna pociągowa, w skład której wchodzi drużyna trakcyjna oraz drużyna konduktorska lub tylko drużyna trakcyjna.

2. Drużyna trakcyjna może być jedno- lub dwuosobowa; w razie potrzeby drużyna trakcyjna może składać się z większej liczby osób.

2a. 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. 2b i 2c.

2b. 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. 2a 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.

2c. Do zadań pracownika, o którym mowa w ust. 2b, należy wspomaganie maszynisty obsługującego pojazd kolejowy w zakresie obserwacji szlaku oraz informowanie maszynisty o zauważonych zagrożeniach.

3. 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 radiołączności pociągowej,

2) w pociągach kursujących na liniach kolejowych z prędkością nieprzekraczającą 160 km/h z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS w poziomie 0, w poziomie STM lub NTC lub w poziomie 1 LS,

3) w pociągach wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 lub poziomu 2 oraz urządzenia radiołączności pociągowej, kursujących na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 lub poziomu 2, z zastrzeżeniami określonymi w Instrukcji Ir-1a i Instrukcji Ir-1b,

4) 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 PLK S.A.; wówczas obsada tego pojazdu może być jednoosobowa, o ile maszynista posiada znajomość odcinka linii kolejowej, po którym odbywa się przejazd, albo

   b) gdy w kabinie znajduje się drugi maszynista lub kierownik pociągu.

3a. Przepis ust. 3 pkt 1 nie dotyczy pociągów prowadzonych pojazdami trakcyjnymi jednokabinowymi charakteryzującymi się ograniczoną widocznością szlaku z kabiny maszynisty i nieposiadającymi urządzeń technicznych umożliwiających obserwację szlaku.

4. Prowadzenie pociągu z prędkością przekraczającą 160 km/h przy jednoosobowej obsłudze trakcyjnej może odbywać się wyłącznie pod pełnym nadzorem czynnego i sprawnie działającego systemu ERTMS/ETCS, jeżeli pociąg jest wyposażony w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS:

   1) poziomu 1 i porusza się na odcinku linii kolejowej wyposażonej w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1,

   2) poziomu 2 i porusza się na odcinku linii kolejowej wyposażonej w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2,

3) poziomu 2 i porusza się na odcinku linii kolejowej wyposażonej w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 1, jeśli urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS pociągu przystosowane są również do pracy w poziomie 1

– z zastrzeżeniami określonymi w Instrukcji Ir-1a i Instrukcji Ir-1b.

5. Pociągi pasażerskie przewożące pasażerów powinny mieć obsadę konduktorską składającą się co najmniej z kierownika pociągu, o ile jego zadania ruchowe nie są wykonywane przez innego pracownika lub przez urządzenia wyposażenia technicznego. Pociągi pasażerskie mogą jeździć bez kierownika pociągu, jeżeli zamykanie drzwi pojazdu kolejowego przy wymianie podróżnych jest zapewnione, a zamknięcie drzwi jest sygnalizowane maszyniście za pomocą urządzeń technicznych.
6. W przypadkach szczególnych takich jak uszkodzenie urządzeń kontrolujących czujność maszynisty albo urządzeń radiołączności, 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.
7. Szczegółowe warunki dotyczące obsady pociągu określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.
8. W pociągach uruchamianych dla potrzeb PLK S.A. czynności kierownika pociągu może wykonywać inny pracownik spełniający wymagania kwalifikacyjne i zdrowotne określone w odrębnych przepisach i nie będący jednocześnie maszynistą.

§ 16
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 PLK S.A.,
   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: uprawniony pracownik przewoźnika lub przedstawiciel zarządcy infrastruktury posiadający udokumentowaną znajomość tych odcinków.

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.

3a. W sytuacji nadzwyczajnej, tj. zakłóceń w ruchu kolejowym, powstałej w wyniku nagłego wydarzenia (z przyczyn naturalnych lub innych nieprzewidzianych okoliczności), powodującej konieczność zmiany trasy jazdy pociągu pasażerskiego, dyspozytor liniowy informuje o tym dyżurnego ruchu. Prędkość jazdy takiego pociągu nie może być większa niż 60 km/h, chyba że maszyniście zostanie przydzielony pracownik znający odcinki zmienionej trasy. O zmianie trasy należy maszynistę poinformować rozkazem pisemnym.

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 nieznajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowych przez kierownika pociągu należy ustnie powiadomić maszynistę tego pociągu.

§ 17
Hamowanie pociągów

1. Pociągi powinny być hamowane hamulcem zespolonym, w którym hamulcem podstawowym jest hamulec pneumatyczny.

2. Hamulce pociągu muszą spełniać warunki gwarantujące ich bezpieczną eksploatację określone w instrukcjach przewoźników kolejowych dotyczących obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.

3. W razie uszkodzenia hamulca zespolonego w czasie jazdy pociągu, warunki co do możliwości dalszego kontynuowania jazdy, sposobu doprowadzenia pociągu do najbliższej stacji lub sprowadzenia składu pociągu w częściach, określa maszynista.

4. Jeżeli maszynista stwierdzi uszkodzenie hamulca zespolonego powinien zatrzymać pociąg, a następnie drużyna pociągowa powinna zabezpieczyć zatrzymany pociąg przed

zbiegnięciem, poprzez zahamowanie wymaganej liczby wagonów hamulcem ręcznym lub postojowym.

5. Informacje o uszkodzeniu urządzeń hamulcowych pociągu, jego rodzaju, sposobie postępowania i ewentualne żądanie pomocy, maszynista (kierownik pociągu) powinien niezwłocznie przekazać dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego. Sposób postępowania drużyny pociągowej mający na celu zwolnienie szlaku musi być uzgodniony z właściwym dyżurnym ruchu.
6. Opis rodzaju hamulców, obsługę hamulców, przystosowanie ich do pracy w poszczególnych rodzajach pociągów oraz sposób wykonywania próby hamulców określają przepisy wewnętrzne PLK S.A. i przewoźników kolejowych.

§ 18
Próba hamulców

1. 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.
2. Szczegółową próbę hamulca należy wykonać:
   1) przed wyprawieniem pociągu ze stacji początkowej.

      Odstępstwo od tej zasady może być stosowane dla pociągu, który po przybyciu na stację będzie wyprawiony w dalszą drogę bez przeformowania lub bez naprawy urządzeń hamulcowych pod warunkiem, że przy tym składzie co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca, wtedy należy 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 przeładowaniu głównego przewodu hamulcowego pociągu i opróżnieniu komór i zbiorników sterujących za pomocą odluźniaczy.

3. 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.

4. 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.

5. 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.

6. Szczegółowe postanowienia w sprawie wykonywania prób hamulców określają przepisy PLK S.A. i przewoźników kolejowych.

§ 19
Masa ogólna i długość pociągu

1. Masa ogólna pociągu (Mo) 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, pociągu o masie składu pociągu mniejszej od 200 ton oraz dla pociągu wykonującego międzynarodowe przewozy kolejowe - jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych wraz z czynnym pojazdem z napędem.
2. W przypadku zespołów trakcyjnych lub wagonów silnikowych masa ogólna składu pociągu równa się masie ogólnej pociągu.
3. Długość pociągu to suma długości wszystkich pojazdów kolejowych znajdujących się w pociągu, określana w metrach.
4. Długość pociągów nie powinna być większa od długości użytecznej torów głównych na stacjach.
5. Długość pociągów pasażerskich nie powinna być większa od długości peronów, przy których pociąg ma postój handlowy, wskazany w rozkładzie pociągu. Oznacza to, że pociągi pasażerskie powinny mieć taką długość, aby zapewniony był dostęp do krawędzi peronowej wszystkimi drzwiami.
6. Dopuszczalne długości pociągów podaje się w dodatkach do rozkładu jazdy.
7. Odstępstwo od postanowień ujętych w ust. 4 - 6 może zostać udzielone odrębnymi zezwoleniami.

§ 20
Rzeczywista masa hamująca

1. Rzeczywista masa hamująca jest sumą mas hamujących wszystkich pojazdów kolejowych z czynnymi hamulcami znajdujących się w pociągu.

1a. Przez pojazd kolejowy z czynnym hamulcem należy rozumieć pojazd kolejowy z hamulcem sprawnym i włączonym do przewodu głównego hamulca pociągu. W przypadku prowadzenia pociągu na hamulcach ręcznych jako 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.

§ 21
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 (Mhw) pociągu obliczana się według wzoru:

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

gdzie:

Mo – masa ogólna w tonach,

Pw – procent wymaganej masy hamującej.

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

3. Procent wymaganej masy hamującej (Pw) 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) pochyleń miarodajnych na drodze jazdy pociągu.
4. Procenty wymaganej masy hamującej pociągu, w zależności od sposobu hamowania, prędkości jazdy i miarodajnych pochyleń, określają tablice hamowania pociągu zamieszczone w Dodatku I niniejszej instrukcji:
   1) tablica A – dla drogi hamowania 400 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. (uchylony)
6. Do obliczenia procentu wymaganej masy hamującej pociągu jako miarodajne pochylenie należy przyjmować pochylenie na odcinku o długości drogi hamowania, którego punkt

początkowy i końcowy dają największą różnicę poziomów. Jeżeli droga hamowania jest większa niż 1000m to jako miarodajne pochylenie przyjmuje się pochylenie na odcinku 1000m.

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.

9. 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 (Mo), jaką może zabrać pociąg przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (Mhr) i wymaganym procencie masy hamującej (PW), oblicza się według wzoru:

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

10. 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 (PR) 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.

11. Dyżurny ruchu wyprawiający pociąg, którego prędkość jazdy wskazana w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów została zmniejszona, wydaje drużynie pociągowej rozkaz pisemny ze wskazaniem największej dozwolonej prędkości określonej przez pracownika przewoźnika kolejowego. Rozkaz pisemny może być wydany na całą trasę pociągu lub jej część według wskazania drużyny pociągowej. O zmianie prędkości jazdy pociągu

dyspozytor liniowy powinien zawiadomić wszystkich dyżurnych ruchu posterunków zapowiadawczych na jego odcinku oraz innych zainteresowanych dyspozytorów.

12. W przypadku spełnienia warunków, o których mowa w § 15 ust. 4, wymagane charakterystyki hamowania zapewnia system ERTMS/ ETCS, w oparciu o wprowadzony do systemu procent rzeczywistej masy hamującej pociągu. W tym przypadku nie mają zastosowania postanowienia § 21 ust. 2.

Rozdział 4.
PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU

§ 22
Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku

1. Na szlaku dwutorowym pociągi powinny kursować po torze prawym, patrząc w kierunku jazdy pociągu (kierunek zasadniczy). Odstępstwa od tej zasady dopuszczalne są:
   1) w razie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym,
   2) jeżeli urządzenia srk przystosowane są do prowadzenia ruchu w obu kierunkach po każdym torze,
   3) w razie wprowadzenia ruchu dwukierunkowego po jednym torze szlaku dwutorowego przy obu torach czynnych,
   4) w razie konieczności cofnięcia pociągu,
   5) dla powrotu pociągu lub pojazdu pomocniczego, wyprawionego do określonego miejsca na szlaku i z powrotem,
   6) dla powrotu lokomotywy popychającej pociąg na części szlaku (do kilometra),
   7) dla jazdy po torze zamkniętym,
   8) za zezwoleniem Zarządu PLK S.A., jeżeli tego wymaga układ torów.
2. Dyżurny ruchu w przypadkach, o których mowa w § 54 ust. 7, 8 i 9 oraz § 30 ust. 5, informuje maszynistę, ustnie lub za pomocą urządzeń radiołączności, o zamiarze wyprawienia pociągu na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego.
3. Na szlakach wielotorowych zasadniczy kierunek ruchu po każdym torze ustalają w regulaminach technicznych Zakłady Linii Kolejowych.
4. Na szlaku wielotorowym pociąg może być przepuszczony po torze innym, niż wyznaczony dla tego pociągu, pod warunkiem, że kierunek jazdy po torze innym jest taki sam, jak po torze, po którym pociąg ten powinien jechać oraz pod warunkiem, że:
   1) dyspozytor liniowy PLK S.A. wyraził na to zgodę,
   2) drużyna pociągowa została o tym powiadomiona odpowiednim wskaźnikiem, rozkazem pisemnym, ustnie lub za pomocą urządzeń radiołączności przez dyżurnego ruchu.
5. Pociągi tego samego kierunku jazdy powinny kursować po torze szlakowym w odstępach posterunków następczych tzn., że na każdym torze danego szlaku względnie odstępie (jeżeli szlak jest podzielony na odstępy) może równocześnie znajdować się tylko jeden

pociąg. Wyjątek od tej zasady dopuszczalny jest w przypadkach jazdy na widoczność (§ 32) lub jazdy po torze zamkniętym.

Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego może wyprawić lub przepuścić pociąg na tor szlakowy, gdy ustali, że ten tor względnie najbliższy odstęp na nim jest wolny i nie ma przeszkód do jazdy, a na tor szlakowy z ruchem dwukierunkowym – gdy ponadto nastąpiło wymagane porozumienie, wykluczające jazdę po tym torze pociągu przeciwnego kierunku.

Tor szlakowy względnie odstęp jest wolny wtedy, gdy wyprawiony uprzednio pociąg przejechał przyległy szlak lub odstęp w całości z sygnałem końca pociągu i został osłonięty sygnałem „Stój" na semaforze.

6. W zależności od rodzaju istniejących urządzeń sterowania ruchem kolejowym ustalenie, że dla jazdy pociągu tor szlakowy lub odstęp jest wolny, następuje na podstawie:
   1) wskazań prawidłowo działającej blokady liniowej albo
   2) porozumienia między dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków następczych względnie 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.
7. Dyżurny ruchu może zezwolić na wyjazd lub przejazd pociągu po upewnieniu się, że:
   1) otrzymał potwierdzenie przyjazdu poprzednio wyprawionego pociągu od przedniego posterunku następczego lub:
      a) przy prawidłowo działającej blokadzie wieloodstępowej (samoczynnej) – właściwe urządzenie powtarzające nie wskazuje zajętości pierwszego odcinka oddalania,
      b) gdy prawidłowo działająca jednoodstępowa (półsamoczynna) blokada liniowa bez obsługi bloków liniowych przejdzie do stanu neutralnego,
      c) przy prawidłowo działającej jednoodstępowej (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,
      d) przy prawidłowo działającej jednoodstępowej (półsamoczynnej z blokiem początkowym i końcowym) blokadzie liniowej z kontrolą stanu niezajętości torów szlakowych – blok początkowy jest odblokowany i powtarzacz kontroli stanu niezajętości toru szlakowego wskazuje, że tor jest wolny,

e) przy prawidłowo działającej jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokadzie liniowej z obsługą bloków liniowych – odblokował się blok początkowy,

f) przy zapowiadaniu za pomocą urządzeń łączności – w dzienniku ruchu jest odpowiedni zapis,

g) spełnione są dodatkowe warunki przewidziane i określone w regulaminie technicznym,

2) od przedniego posterunku zapowiadawczego otrzymał pozwolenie na wyprawienie pociągu na tor szlakowy z ruchem dwukierunkowym po tym torze,

3) ostatni pociąg przeciwnego kierunku przyjechał w całości 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 bocznicę szlakową,

7) otrzymano potwierdzenie o zakończeniu 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.

8. (uchylony)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. 7 pkt 1 lit. f oraz w pkt 2-10. 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 (§ 31).

9. Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku obowiązują również pojazdy specjalne i pojazdy pomocnicze współpracujące z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym.

10. 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.

11. Ruch pociągów na szlakach granicznych między sąsiednimi państwami należy prowadzić w sposób ustalony w umowach i porozumieniach granicznych, z uwzględnieniem zasad określonych w niniejszej instrukcji.

12. Zasady prowadzenia ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 określa Instrukcja Ir-1a, a dla poziomu 2 Instrukcja Ir-1b.

13. Ruch pociągów po torach głównych zasadniczych stacji może być prowadzony według zasad obowiązujących jak na szlaku.

§ 23
Zasady zapowiadania pociągów

1. Zapowiadanie pociągów za pomocą urządzeń łączności telefonicznej (w szczególnych przypadkach urządzeń radiołączności) 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, według wzoru podanego w § 24 ust. 5 lub 8,
   2) danie pozwolenia na wyprawienie pociągu, według wzoru podanego w § 24 ust. 9 lub 10,
   3) oznajmienie odjazdu pociągu według wzoru podanego w § 25 ust. 2 i 3,
   4) potwierdzenie przyjazdu lub przejazdu pociągu, według wzorów podanych w § 26 ust. 3 lub 4.
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 (§ 24 ust. 8-9).
4. Na szlaku dwutorowym przy prowadzeniu ruchu jednokierunkowego po każdym z torów zapowiadanie pociągów obejmuje:
   1) oznajmienie odjazdu pociągu,
   2) potwierdzenie przyjazdu pociągu.

   W razie potrzeby na szlaku dwutorowym można przewidzieć w regulaminie technicznym obowiązek żądania i dania pozwolenia na wyprawienie pociągu.

5. Telefoniczne zapowiadanie pociągów należy stosować:
   1) na liniach bez blokady liniowej,
   2) na liniach z blokadą liniową:
      a) jednoodstępową (półsamoczynną) – w przypadkach wymienionych w § 28 ust. 16, pkt 1,
      b) wieloodstępową (samoczynną) – w przypadkach wymienionych w § 29 ust. 12, pkt 1.
6. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy stosować w przypadkach i w sposób określony w § 27.
7. Przy zapowiadaniu pociągów należy ściśle przestrzegać stosowania ustalonych wzorów telefonogramów zapowiadawczych wskazanych w Dodatku 2 do niniejszej instrukcji.

   W razie otrzymania telefonogramu niezgodnego z odpowiednim wzorem, należy żądać nadania go w sposób prawidłowy.
8. Przy zapowiadaniu pociągów podaje się ich numer, a w przypadku pociągów roboczych i utrzymaniowo-naprawczych, należy określić również ich rodzaj.

   W telefonogramach o odjeździe, przyjeździe lub przejeździe powracającego ze szlaku popychacza, należy określić go „popychacz od pociągu nr ...". Jeżeli dla powracającego popychacza wyznaczono osobny numer pociągu, to numer ten powinien poprzedzać wymienione określenie.

   W przypadku kursowania lokomotyw luzem, przy zapowiadaniu należy, oprócz numeru pociągu, podać liczbę jadących pojazdów sprzęgniętych ze sobą oraz określić rodzaj ich trakcji.
9. Zapowiadanie pociągów powinien wykonywać dyżurny ruchu wyznaczony regulaminem technicznym.

   Dyżurny ruchu wywołany na łączu zapowiadawczym zgłasza się podając nazwę swego posterunku.

   Następnie dyżurny ruchu wywołujący wymienia nazwę swojego posterunku i podaje treść telefonogramu.

   Dyżurny ruchu otrzymujący telefonogram powtarza jego treść, z wyjątkiem telefonogramu (części telefonogramu według wzorów nr: 2a, 2b, 3a, 3b) zawierającego żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu, którego nie powtarza się.

   Jeżeli dyżurny ruchu powtarzający telefonogram bezpośrednio po tym nie podaje żadnego telefonogramu, kończy rozmowę.

Dyżurny ruchu, który podał telefonogram, sprawdza właściwe powtórzenie treści telefonogramu i jeżeli bezpośrednio po tym sprawdzeniu nie podaje żadnego telefonogramu, kończy rozmowę.

Jeżeli bezpośrednio po otrzymaniu telefonogramu, zawierającego żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu, nie można podać telefonogramu zawierającego danie pozwolenia, należy poinformować, że podanie tego telefonogramu nastąpi później, po wywołaniu dyżurnego ruchu żądającego pozwolenia.

Postępowanie to i jego kolejność przedstawiają następujące przykłady:

Przykład I

Stacja Jedlicze – dyżurny ruchu	Stacja Krosno – dyżurny ruchu
Wydzwania	
	Zgłasza się – Krosno
„Jedlicze, Pociąg 772 przyjechał o 20 43”	
	„Pociąg 772 przyjechał o 20 43. Czy droga dla pociągu 3368 jest wolna ?”
„Dla pociągu 3368 droga jest wolna”	
	„Dla pociągu 3368 droga jest wolna”

Przykład II

Stacja Pawonków – dyżurny ruchu	Stacja Lubliniec – dyżurny ruchu
Wydzwania	
	Zgłasza się – Lubliniec
„Pawonków. Czy droga dla pociągu 5522 jest wolna ?”	
	Informuje
	Wydzwania
Zgłasza się – Pawonków	
	„Lubliniec. Dla pociągu 5522 droga jest wolna”
„Dla pociągu 5522 droga jest wolna.	

10. Na posterunkach ruchu wyposażonych w system elektronicznej łączności zapowiadawczej w przypadku prowadzenia ruchu pociągów za pomocą urządzeń blokady liniowej, zapowiadanie pociągów realizowane jest za pomocą tego systemu.
11. W przypadku wyposażenia posterunku ruchu w elektroniczny system do łączności zapowiadawczej informację o tym należy zamieścić w regulaminie technicznym.

§ 24
Telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu. Wstrzymanie wyprawiania pociągów

1. Użyte w dalszej treści określenie ,,ruch jednotorowy dwukierunkowy" oznacza prowadzenie ruchu po torze szlakowym w obu kierunkach bez blokady liniowej lub z blokadą liniową dowolnego typu i odnosi się do przypadków:
   1) szlaku jednotorowego,
   2) szlaku dwutorowego, gdy ruch prowadzony jest w obu kierunkach po jednym z torów przy jednoczesnym zamknięciu drugiego toru,
   3) szlaku dwutorowego, gdy ruch prowadzony jest w obu kierunkach po jednym z torów i w jednym kierunku po drugim torze,
   4) szlaku dwutorowego, gdy ruch prowadzony jest w obu kierunkach po każdym z torów.
2. Na szlakach z ruchem jednotorowym dwukierunkowym dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawiający pociąg żąda pozwolenia na wyprawienie pociągu, a dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego przyjmujący pociąg daje pozwolenie na wyprawienie pociągu.

   Telefonogramy zapowiadawcze z żądaniem i daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu na szlak jednotorowy, należy podawać do wiadomości wszystkim dyżurnym ruchu czynnych posterunków odstępowych (bocznicowych). Jeżeli łączność nie jest przystosowana do tego celu, telefonogramy te należy podawać do wiadomości tylko dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków odstępowych (bocznicowych).
3. Telefonogram z żądaniem oraz daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu wolno nadać, gdy zaistnieją warunki wymienione w § 22 ust. 7, pkt 1 i 3-10.
4. Żądanie pozwolenia na wyprawienie (przepuszczenie) pociągu powinno być nadane zasadniczo nie wcześniej, niż 5 minut przed zamierzonym wyprawieniem pociągu. W zależności od warunków miejscowych czas ten może być odpowiednio zwiększony, co powinno być ujęte w regulaminach technicznych zainteresowanych posterunków ruchu.
5. Żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 1a:

„Czy droga dla pociągu nr jest wolna?”.

6. Jeżeli w czasie prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlaku z posterunkiem odstępowym (bocznicowym) lub posterunkami odstępowymi (bocznicowymi), po przejeździe pociągu ma być wyprawiony pociąg przeciwnego kierunku, żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 2a:

   „Pociąg nr przyjechał o godz. min. Czy droga dla pociągu nr jest wolna?”.

   Telefonogramem tym potwierdza się przyjazd ostatniego pociągu do posterunku żądającego pozwolenia, niezależnie od tego, że przyjazd tego pociągu potwierdza się również dyżurnemu ruchu posterunku odstępowego (bocznicowego) i bez względu na to, ile czasu upłynęło od jego przyjazdu.

7. Jeżeli w czasie prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlaku z posterunkiem odstępowym (bocznicowym) lub posterunkami odstępowymi (bocznicowymi), dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawił pociąg i otrzymał od dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku odstępowego (bocznicowego) potwierdzenie przejazdu tego pociągu, a ma do wyprawienia następny pociąg w tym samym kierunku, wówczas żądanie pozwolenia na wyprawienie tego pociągu dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 3a:

   „Pociąg nr przejechał przez nazwa posterunku odstępowego (bocznicowego) o godz. min. Czy droga dla pociągu nr jest wolna?”.

8. Jeżeli w czasie prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlaku z posterunkiem odstępowym (bocznicowym) lub z posterunkami odstępowymi (bocznicowymi) dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego ma do wyprawienia dwa lub więcej kolejnych pociągów tego samego kierunku jazdy w odstępach posterunków następczych, w żądaniu pozwolenia podaje ilość pociągów i ich numery w kolejności zamierzonego wyprawiania, telefonogramem według wzoru nr 1b:

   „Czy droga dla ilość pociągów numer nr i numer nr jest wolna?”,

   w przypadku wymienionym w ust. 6 – telefonogramem według wzoru nr 2b:

   „Pociąg nr przyjechał o godz. min. Czy droga dla ilość pociągów numer nr i numer nr jest wolna?”,

   zaś w przypadku wymienionym w ust. 7 – telefonogramem według wzoru nr 3b:

   „Pociąg nr przejechał przez nazwa posterunku odstępowego (bocznicowego) o godz. min. Czy droga dla ilość pociągów numer nr i numer nr jest wolna?”.

9. Danie pozwolenia na wyprawienie pociągu dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 4a:

   „Dla pociągu nr droga jest wolna".

   Jeżeli żądano pozwolenia na wyprawienie kilku kolejnych pociągów w odstępach posterunków następczych, to w pozwoleniu na wyprawienie należy podać ilość pociągów i ich numery, w kolejności zawartej w żądaniu pozwolenia telefonogramem według wzoru nr 4b:

   „Dla ilość pociągów numer nr i numer nr droga jest wolna".

10. 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) telefonogramem według wzoru nr 5a:

    „Stój pociąg nr"

    albo telefonogramem według wzoru nr 5b:

    „Stój ilość pociągi(ów) numer nr i numer nr".

    Oprócz tego należy podać krótko przyczynę odmowy przyjęcia. Po usunięciu przyczyny odmowy przyjęcia pociągu(ów) pozwolenie na wyprawienie pociągu(ów) daje się telefonogramem według wzoru nr 6a:

    „Teraz dla pociągu nr droga jest wolna",

    albo telefonogramem według wzoru nr 6b:

    „Teraz dla ilość pociągów numer nr i numer nr droga jest wolna".

    Telefonogramu według wzoru nr 6b nie nadaje się w przypadkach odmowy dania pozwolenia na wyprawienie pociągów z tego powodu, że nie można przyjąć żadnej ilości pociągów lub w żądanej kolejności. Wówczas, po wstępnym uzgodnieniu zmienionej ilości pociągów lub ich kolejności należy nadać nowy telefonogram z żądaniem pozwolenia na wyprawienie pociągów telefonogramem według wzoru nr 1b.

11. Jeżeli pociąg ma zatrzymać się na szlaku – z wyjątkiem rozkładowego zatrzymania pociągu na przystankach osobowych, wyłącznie dla wsiadania i wysiadania podróżnych – wówczas w telefonogramach zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu należy po numerze pociągu dodać słowa: „z postojem na kilometrze km minut min.".

12. 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 km z postojem minut min. i z powrotem".

13. Jeżeli w pociągu znajdują się przesyłki: z towarami niebezpiecznymi, z towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka, z przesyłką nadzwyczajną, to w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu, po numerze pociągu należy dodać właściwe określenie dotyczące przesyłki w pociągu, w następujący sposób: „z towarami niebezpiecznymi", „z TWR", „z przesyłką nadzwyczajną".

14. Oprócz uzupełnień telefonogramów zapowiadawczych w sposób ustalony w ust. 11,12 i 13 obowiązują również uzupełnienia przewidziane w § 34 ust. 6 pkt 1, lit. a, pkt 2 lit. a, ust. 20 pkt 1 i ust. 24, § 55 ust. 3 i 4, § 66 ust. 12, § 82 ust. 6 pkt 3 oraz ust. 12 pkt 6.

15. Jeżeli po daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu(ów) zajdzie potrzeba zatrzymania pociągu(ów), dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który dał pozwolenie, żąda zatrzymania pociągu(ów) telefonogramem według wzoru nr 7a:

    „Zatrzymać pociąg nr"

    lub telefonogramem według wzoru nr 7b:

    „Zatrzymać ilość pociągi(ów) numer nr i numer nr".

    Po otrzymaniu telefonogramu według wzoru nr 7a lub 7b, należy pociąg(i) zatrzymać i powiadomić o tym zainteresowanych dyżurnych ruchu telefonogramem według wzoru nr 8a:

    „Pociąg nr jest zatrzymany",

    lub telefonogramem według wzoru nr 8b:

    „ilość pociągi(ów) numer nr i numer nr są zatrzymane".

    Telefonogram zawiadamiający o zatrzymaniu pociągu(ów) nadaje się również wtedy, gdy zatrzymanie pociągu nastąpiło bez otrzymania żądania zatrzymania pociągu(ów), na który(e) otrzymano pozwolenie na wyprawienie. Nadanie zawiadomienia o zatrzymaniu pociągu(ów) telefonogramem wzór 8a lub nr 8b unieważnia otrzymane pozwolenie na wyprawienie tego pociągu (pociągów), wskutek czego wyprawienie jakiegokolwiek pociągu na ten tor szlakowy wymaga nadania żądania i otrzymania nowego pozwolenia na wyprawienie.

16. Na szlaku z dwukierunkową blokadą liniową telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu poprzedza obsługę urządzeń blokady liniowej.

17. Jeżeli do posterunku odgałęźnego przylega dwa lub więcej szlaków jednotorowych, dyżurny ruchu tego posterunku pozwolenie na wyprawienie pociągu może dać dyżurnemu ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego dopiero po telefonicznym uzgodnieniu tego

pozwolenia z dyżurnym ruchu przedniego posterunku zapowiadawczego, przyległego do szlaku jednotorowego.

Uzgadnianie to powinno odbywać się w następującej formie:

Pytanie: „Czy zgoda na danie pozwolenia dla pociągu nr?”

Odpowiedź: „Tak zgoda na danie pozwolenia dla pociągu nr”

lub

„Nie zgadzam się na danie pozwolenia dla pociągu nr”.

Uzgodnienie nie jest daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu.

18. Jeżeli z jakichkolwiek powodów dyżurny ruchu stacji nie może przyjmować pociągów ze szlaku dwutorowego, powinien zawiadomić o tym dyżurnego ruchu tylnej stacji telefonogramem według wzoru nr 9:

„Nie wyprawiać pociągów od godz. min. aż do odwołania”.

Po ustaniu przyczyny nadania tego telefonogramu, wstrzymanie wyprawienia pociągów należy natychmiast odwołać telefonogramem według wzoru nr 10:

„Wstrzymanie wyprawienia pociągów odwołuję o godz. min.”.

Jeżeli dyżurny ruchu stacji z powodu zajęcia torów nie może przyjąć ze szlaku dwutorowego pociągu(ów), który(e) ma(mają) być wyprzedzony(e) przez oczekiwany pociąg z pierwszeństwem przejazdu, zawiadamia o tym dyżurnego ruchu tylnej stacji telefonogramem według wzoru nr 11:

„Nie wyprawiać pociągu nr do czasu przejazdu pociągu nr”

lub telefonogramem według wzoru nr 12:

„Nie wyprawiać żadnego pociągu do czasu przejazdu pociągu nr”.

Telefonogramy według wzoru nr 11 i nr 12 nie wymagają odwołania po przejeździe pociągu wyższego stopnia pierwszeństwa, wskazanego w tym telefonogramie.

§ 25
Telefoniczne oznajmienie odjazdu pociągu

1. Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu dyżurny ruchu posterunku następczego podaje dyżurnemu ruchu najbliższego przedniego posterunku następczego. W razie potrzeby może być zarządzone regulaminem technicznym, aby oznajmienie odjazdu pociągów podawane było również dyżurnemu ruchu drugiego z kolei posterunku następczego w kierunku jazdy tych pociągów.
2. Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu podaje się telefonogramem według wzoru nr 13:

   „Pociąg nr odjechał o godz. min.”.
3. Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu, daje się niezwłocznie po odjeździe (przejeździe) pociągu. Na szlakach (odstępach) krótkich oznajmienie odjazdu pociągu należy dawać odpowiednio wcześnie 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.
4. Dyżurny ruchu posterunku odstępowego (bocznicowego) może nadać oznajmienie odjazdu pociągu telefonogramem według wzoru nr 15, z wyjątkiem przypadków wyprawienia pociągu do określonego kilometra na szlaku i powrotu pociągu na stację wyprawienia oraz wyprawienia pociągu z popychaczem do kilometra i powrotu popychacza ze szlaku na stację wyprawienia, w których to przypadkach oznajmienie odjazdu pociągu dyżurny ruchu posterunku odstępowego (bocznicowego) powinien nadać telefonogramem według wzoru nr 13.
5. Telefonogram zawierający oznajmienie odjazdu pociągu „do kilometra km z postojem minut min. i z powrotem” i pociągu „z popychaczem do kilometra km” dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, wyprawiający ten pociąg, powinien nadać do dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do dyżurnych ruchu pośrednich posterunków następczych.
6. Uzupełnienia telefonogramów zapowiadawczych, przewidziane w § 24 ust. 11, 12 i 13, mają zastosowanie również w telefonogramach zawierających oznajmienie odjazdu pociągu. Poza tym obowiązują uzupełnienia przewidziane w § 34 ust. 6 pkt 1 lit. b i pkt 2 lit. b, ust. 20 pkt 2 i ust. 24, § 55 ust. 3 i 4, § 66 ust. 12, § 82 ust. 6 pkt 3 i ust. 12 pkt 6.
7. Gdy zbliża się pociąg, dla którego nie otrzymano wymaganego oznajmienia odjazdu, należy niezwłocznie zażądać tego oznajmienia.

§ 26
Telefoniczne potwierdzenie przyjazdu pociągu

1. Przyjazd (przejazd) pociągu dyżurny ruchu posterunku następczego potwierdza dyżurnemu ruchu najbliższego tylnego posterunku następczego, a na szlaku z ruchem jednotorowym dwukierunkowym, podzielonym na odstępy, dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego potwierdza również przyjazd pociągu dyżurnemu ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego przed zmianą kierunku ruchu po tym torze.

2. Potwierdzenie przyjazdu pociągu jest stwierdzeniem, że ostatni odstęp lub tor szlakowy, z którego przyjechał pociąg, jest wolny. Wyjątek stanowi potwierdzenie przyjazdu powracającej ze szlaku lokomotywy popychającej pociąg do kilometra, które oznacza tylko przyjazd lokomotywy, nie oznacza natomiast, że tor szlakowy jest wolny.

3. Potwierdzenie przyjazdu pociągu należy dawać telefonogramem według wzoru nr 14:

   „Pociąg nr przyjechał o godz. min."

4. Jeżeli pociąg przejechał przez posterunek odstępowy (bocznicowy) i istnieje możliwość równoczesnego nadania telefonogramu do dyżurnego ruchu tylnego i przedniego posterunku następczego, wówczas zamiast osobnych telefonogramów według wzorów nr 13 i nr 14 nadaje się telefonogram według wzoru nr 15:

   „Pociąg nr przejechał o godz. min.",

   co dla dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego jest potwierdzeniem przyjazdu pociągu, a dla dyżurnego ruchu przedniego posterunku następczego jest oznajmieniem odjazdu pociągu.

5. Z potwierdzeniem przyjazdu (przejazdu) pociągu może być połączone żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu przy użyciu telefonogramów wzór nr 2a, 2b, 3a, 3b, stosownie do postanowień § 24 ust. 6, 7 i 8.

6. Przyjazd (przejazd) każdego pociągu należy potwierdzić niezwłocznie, gdy spełnione zostaną następujące warunki:

   1) pociąg przyjechał (przejechał) i minął sygnałowe miejsce końca pociągu,

   2) na pociągu znajduje się sygnał końca pociągu, albo w inny sposób stwierdzono, że pociąg przyjechał w całości,

   3) na semaforze wjazdowym lub odstępowym sygnał zezwalający, zmieniony został na sygnał „Stój" lub wygasło światło sygnału zastępczego na semaforze wjazdowym,

   4) wygasło światło sygnału zastępczego, gdy pociąg przyjęto z toru z kierunku przeciwnego do zasadniczego na ten sygnał, podany uprzednio na sygnalizatorze

sygnału zastępczego (umieszczonego na osobnej podstawie) odnoszącego się do tego toru.

7. Jeżeli wskutek nieprawidłowego działania urządzeń nie można nastawić na semaforze sygnału „Stój" lub wygasić światło sygnału zastępczego, potwierdzenie przyjazdu pociągu wolno dać dopiero po zastosowaniu się do postanowień § 47 ust. 7 i gdy jest wolny odstęp do następnego semafora i za nim odcinek toru do sygnałowego miejsca końca pociągu.

8. Gdy po upływie 5 minut po rozkładowym czasie 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 środki pomocnicze zgodnie z postanowieniami § 50.

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

10. 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 dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego potwierdzenie przyjazdu popychacza po jego powrocie ze szlaku.

    Telefonogram zawierający potwierdzenie przyjazdu popychacza po jego powrocie na posterunek zapowiadawczy, dyżurny ruchu tego posterunku powinien nadać do dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do dyżurnych ruchu pośrednich posterunków następczych.

    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. Nie wolno wówczas obsługiwać urządzeń blokady stacyjnej i liniowej, aż do czasu przybycia lokomotywy popychającej lub otrzymania polecenia dyżurnego ruchu.

11. Jeżeli na szlak z posterunkiem odstępowym (bocznicowym) wyprawiono pociąg do określonego kilometra na szlaku z postojem i z powrotem, a jazda pociągu sięga poza posterunek odstępowy (bocznicowy), dyżurny ruchu tego posterunku po przejeździe pociągu nie powinien potwierdzić przyjazdu pociągu. Po powrocie pociągu ze szlaku na posterunek zapowiadawczy, dyżurny ruchu, który go wyprawił, powinien nadać do dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do dyżurnych ruchu

pośrednich posterunków następczych telefonogram zawierający potwierdzenie przyjazdu tego pociągu.

12. Obowiązują uzupełnienia telefonogramów zapowiadawczych, przewidziane w § 34 ust. 6 pkt 1 lit. b i pkt 2 lit. b, ust. 20 pkt 2, § 37 ust. 7 pkt 6 lit. a, § 54 ust. 4, § 55 ust. 3 i 4, § 66 ust. 12.

§ 27
Prowadzenie ruchu pociągów z wykorzystaniem urządzeń radiołączności

1. (uchylony)
2. W przypadku uszkodzenia łączności zapowiadawczej, gdy podstawą prowadzenia ruchu jest sprawnie działająca blokada liniowa, do zapowiadania pociągów można wykorzystać urządzenia radiołączności pociągowej, łączności cyfrowej GSM-R, telefonii ogólnoeksploatacyjnej lub komórkowej.

   Jeśli w czasie uszkodzenia łączności zapowiadawczej blokada liniowa nie może być podstawą prowadzenia ruchu, należy wprowadzić radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów.
3. 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 kolejowo-drogowym lub obsługiwanym przejściem do 20 km/h z powodu niepowiadomienia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu,
   2) o posterunkach następczych, które nie biorą udziału w prowadzeniu ruchu i na których nieważne są wskazania sygnałów na semaforach,
   3) o posterunkach posiadających zwrotnice, przez które przejazd pociągu odbędzie się na sygnał ręczny Rm 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 następczych wyłączonych z prowadzenia ruchu o zaistniałej przerwie w łączności przewodowej.

   Jeżeli podstawą prowadzenia ruchu jest wprowadzone radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów, aby uniemożliwić włączeniu się do rozmów osób nieuprawnionych należy, oprócz ustalonych form porozumiewania (§ 6 ust. 7 i 8), używać dodatkowych, cyfrowych oznaczeń

identyfikacyjnych, zawartych w oddzielnych tablicach cyfrowych, zwanych dalej tablicami tożsamości, o różnym układzie cyfr dla każdego szlaku.

Posterunki następcze przylegające do tego samego szlaku muszą posiadać tablice tożsamości o identycznym układzie cyfr.

W przypadku stosowania urządzeń cyfrowej radiołączności GSM-R stosowanie tablic tożsamości nie jest wymagane.

4. Tablice tożsamości należy opracować według zasad określonych w Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych Ir-3 oddzielnie dla każdego szlaku lub odstępu.

5. Dyżurni ruchu korzystający z tablic tożsamości, po wymianie obowiązujących zgłoszeń, powinni podać sobie, przed nadaniem radiotelefonogramu zapowiadawczego, numer rozpoznawczy. W tym celu jeden z dyżurnych ruchu podaje z tablicy tożsamości dla danego szlaku, dwie sąsiednie, dowolnie wybrane cyfry z rzędu I a w odpowiedzi zgłaszający się podaje dwie cyfry znajdujące w wierszu II, pod cyframi wymienionymi z wiersza I.

Przykład stosowania tablic tożsamości:

Szlak..... A …….…….. - ……..…… B ….……..														
nazwa posterunku zapowiadawczego								posterunku zapowiadawczego						
I	2	5	7	8	1	0	3	6	9	4	6	3	0	8
II	6	4	3	0	5	2	9	7	1	8	4	0	7	1

„Stacja A, stacja A, tu stacja B zgłosić się – odbiór”

„Tu stacja A dyżurny ruchu nazwisko zgłaszam się – odbiór”

„Tu stacja B dyżurny ruchu nazwisko tożsamość 30. Czy droga dla pociągu nr jest wolna – odbiór”

„Tu stacja A dyżurny ruchu nazwisko tożsamość 07. Dla pociągu nr droga jest wolna – odbiór”

„Tu stacja B dyżurny ruchu nazwisko. Powtarzam. Dla pociągu nr droga jest wolna – bez odbioru”

6. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy wprowadzić telefonogramem według wzoru nr 16, zastępując słowo „telefoniczne” słowem „radiotelefoniczne”.

7. Po ustaniu przyczyn powodujących radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy je odwołać telefonogramem według wzoru nr 17, zastępując słowo „telefoniczne” słowem „radiotelefoniczne”.

8. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy prowadzić na zasadach i według wzorów przewidzianych w § 24, § 25 i § 26.

9. W przypadku pogorszenia się słyszalności lub innych zakłóceń, gdy odbierający nie rozumie poszczególnych wyrazów należy je przeliterować używając zasad określonych w Księdze formularzy § 1 ust. 7..

10. Każdy radiotelefonogram zapowiadawczy powinien być powtórzony, z wyjątkiem radiotelefonogramu zawierającego żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu oraz zakończony słowem „Odbiór" lub „Bez odbioru".

11. Dyżurny ruchu przekazujący dyżur w czasie trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów, odnotowuje to w dzienniku ruchu.

§ 28
Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową

1. Na szlakach dwutorowych z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową ruch pociągów prowadzi się na podstawie obsługi urządzeń blokady liniowej.

2. Na szlaku dwutorowym obowiązuje ponadto podawanie informacji o numerze pociągu. Informację tę podaje dyżurny ruchu w następującej formie: „pociąg nr odjechał" przy czym, w razie potrzeby, po numerze pociągu dodaje się słowa: „z postojem na kilometrze km minut min.", „z popychaczem sprzęgniętym", „z przesyłką nadzwyczajną", „z towarem niebezpiecznym", „z TWR" itp.

   W razie potrzeby podaje się również bliższe określenie pociągu, stosownie do postanowień § 23 ust. 8.

   Informację podaje się przed zablokowaniem bloku początkowego, a na szlakach (odstępach) krótkich podaje się ją odpowiednio wcześniej do 5 minut przed spodziewanym odjazdem pociągu, co powinno być określone w regulaminie technicznym.

   Informację o odjeździe podaje się dyżurnemu ruchu najbliższego przedniego posterunku następczego, a w razie potrzeby również dyżurnemu ruchu następnego z kolei posterunku następczego, co należy przewidzieć w regulaminie technicznym.

3. Na szlakach jednotorowych z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową ruch pociągów prowadzi się na podstawie tej blokady, obsługiwanej zgodnie z jej przeznaczeniem i instrukcją obsługi serii Ie i instrukcją producenta, będącą załącznikiem do regulaminu technicznego, a ponadto żądania i dania pozwolenia na wyprawienie pociągu.

   Niezależnie od stanu blokady liniowej należy dla każdego pociągu żądać pozwolenia na wyprawienie pociągu (wzór nr 1a) i jeżeli istnieją wymagane warunki i nie ma przeszkód,

należy dać pozwolenie na wyprawienie pociągu (wzór nr 4a), a następnie obsłużyć blokadę liniową zgodnie z instrukcją obsługi serii Ie i instrukcją producenta, będącą załącznikiem do regulaminu technicznego.

4. Zablokowanie bloku początkowego i odblokowanie się na przednim posterunku następczym współpracującego bloku końcowego oznacza danie i otrzymanie oznajmienia odjazdu (przejazdu) pociągu.
5. Zablokowanie bloku końcowego i odblokowanie się na tylnym posterunku następczym współpracującego bloku początkowego oznacza danie i otrzymanie potwierdzenia przyjazdu (przejazdu) pociągu.
6. (uchylony)
7. Jeżeli blok liniowy znajduje się na nastawni wykonawczej, a na nastawni dysponującej wyjątkowo nie ma powtarzacza tego bloku lub powtarzacz ten jest uszkodzony, to o każdej zmianie stanu bloku liniowego nastawniczy powinien niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu.
8. 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.
9. 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.
10. 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.
11. 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 (zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze), zgodnie z postanowieniami § 50.

12. 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".

13. 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).

14. 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.

15. 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 § 50.

16. 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 zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym – gdy blokada liniowa nie jest przystosowana do prowadzenia takiego ruchu,

b) w razie wyprawienia pociągu po torze zamkniętym,

c) w razie wyprawienia pociągu po torze lewym szlaku dwutorowego (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), gdy oba tory są czynne, a blokada liniowa nie jest przystosowana do prowadzenia dwukierunkowego ruchu po każdym torze,

d) w razie wyprawienia pociągu do określonego kilometra na szlaku i z powrotem,

e) w razie wyprawienia pociągu z postojem na kilometrze celem obsługi bocznicy, jak również w razie wyprawienia pociągu na bocznicę lub z bocznicy, przy której jest posterunek pomocniczy lub bocznicowy,

f) 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,

g) w razie wyprawienia pojazdu pomocniczego nie oddziaływującego 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 wyjazdowym, odstępowym lub wjazdowym na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego, nie można nastawić sygnału zezwalającego, z wyjątkiem postanowień ust. 9,

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 wyjazdowym, 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) gdy brak jest plomb lub zamknięć na urządzeniach lub pomieszczeniach wskazanych w odrębnych instrukcjach serii Ie i instrukcjach obsługi urządzeń będących załącznikami do regulaminu technicznego,

g) gdy nie można nastawić sygnału „Stój" na semaforze,

h) w razie nieprawidłowego działania sprzęgła ramienia semafora wyjazdowego oraz w razie niewyświetlenia się sygnału zezwalającego na świetlnym semaforze wyjazdowym po przełożeniu jego dźwigni lub po obsłużeniu odnośnego przycisku tego semafora,

i) w razie czasowego wyłączenia posterunku ruchu, nastawni wykonawczej z udziału w prowadzeniu ruchu,

j) w przypadku, gdy urządzenia kontroli niezajętości wskazują na zajętość toru szlakowego pomimo przybycia wcześniej wyprawionego pociągu do jednego z posterunków zapowiadawczych przyległych do szlaku (§ 63 ust. 5 pkt 31).

17. Jeżeli telefoniczne zapowiadanie wprowadza się dla jednego z kierunków jazdy po danym torze (ust. 16), telefonogram ten i telefonogram według wzoru nr 17 (ust. 25), po wyrazach „po torze numer nr" należy uzupełnić wyrazami „dla kierunku ...".

18. W czasie, w którym obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów, podstawą do prowadzenia ruchu pociągów jest telefoniczne zapowiadanie pociągów, a urządzenia blokady liniowej należy obsługiwać pomocniczo, jeżeli jest to możliwe.

    Telefonogramy zapowiadawcze należy nadawać przed obsłużeniem blokady liniowej. Urządzeń blokady liniowej nie należy obsługiwać, gdy istnieje zakaz obsługi.

19. Jeżeli blok liniowy obsługuje nastawniczy, to w czasie telefonicznego zapowiadania pociągów nastawniczy może zablokować blok końcowy lub początkowy tylko na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu. W tym przypadku nastawniczy zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd lub oznajmia odjazd według postanowień § 46 ust. 6.

    Po otrzymaniu tego zgłoszenia dyżurny ruchu potwierdza telefonicznie przyjazd lub oznajmia odjazd pociągu, a następnie daje nastawniczemu polecenie zablokowania bloku końcowego lub początkowego. Polecenie to powinno brzmieć „Zablokować blok końcowy/początkowy - oznaczenie bloku".

20. Zapowiadanie telefoniczne wprowadza dyżurny ruchu tego posterunku zapowiadawczego, na którym zaistniała przyczyna wymagająca wprowadzenia takiego zapowiadania. Jeżeli przyczyna ta zaistniała na posterunku odstępowym (bocznicowym), zapowiadanie to na całym torze szlakowym wprowadza na szlaku dwutorowym dyżurny ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego, a na szlaku jednotorowym dyżurny ruchu posterunku

zapowiadawczego, z którego został wyprawiony pociąg i podczas jego przejazdu zaistniała przyczyna wymagająca wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów.

21. Jeżeli powstała potrzeba wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów (ust. 16 pkt 2), należy telefonicznie potwierdzić przyjazd ostatniego pociągu, który był wyprawiony przed rozpoczęciem telefonicznego zapowiadania pociągów.

22. Podczas telefonicznego zapowiadania pociągów na szlaku z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową dyżurny ruchu informuje nastawniczego nastawni wykonawczej położonej od strony szlaku o przybyciu pociągu lub pojazdu pomocniczego do sąsiedniego posterunku ruchu.

23. W czasie obowiązywania telefonicznego zapowiadania pociągów należy stosować środki pomocnicze według postanowień § 50.

24. Jeżeli ustała przyczyna wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów (ust. 16 pkt 2), należy odwołać telefoniczne zapowiadanie pociągów dopiero wtedy, gdy:

    1) na szlaku jednotorowym z ruchem dwukierunkowym – przejedzie po jednym pociągu w każdym kierunku przy prawidłowo działającej blokadzie,

    2) na szlaku dwutorowym:

        a) przy ruchu dwutorowym jednokierunkowym po każdym torze – po torze, na którym obowiązywało czasowe telefoniczne zapowiadanie, przejedzie pociąg w kierunku ustalonym dla tego toru, przy prawidłowo działającej blokadzie,

        b) przy czasowym ruchu jednotorowym dwukierunkowym bez urządzeń srk przystosowanych do prowadzenia takiego ruchu – po przywróceniu ruchu dwutorowego jednokierunkowego po każdym torze, przejedzie przy prawidłowo działającej blokadzie jeden pociąg w kierunku ustalonym dla toru, po którym był prowadzony ruch jednotorowy dwukierunkowy,

        c) przy czasowym ruchu dwukierunkowym po torze szlaku dwutorowego, przy czynnych obu torach, bez urządzeń srk przystosowanych do prowadzenia takiego ruchu – po przejeździe wszystkich pociągów po torze lewym, przejedzie po tym torze, przy prawidłowym działaniu blokady, pociąg w kierunku ustalonym dla tego toru.

25. Po ustaniu przyczyny wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów (ust. 16 pkt 2) 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”.

    Telefonogram ten nadaje się, gdy spełnione zostały warunki wymienione w ust. 24.

26. W razie prowadzenia robót, nieprawidłowego działania lub wyłączenia z działania urządzeń blokady liniowej, odnoszących się tylko do jednego toru szlakowego lub kierunku przy blokadzie dwukierunkowej – ruch pociągów na innych torach lub kierunkach tego szlaku należy prowadzić za pomocą urządzeń blokady liniowej, jako podstawy prowadzenia ruchu.

27. W razie przerwy w łączności telefonicznej przy prawidłowym działaniu jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokady liniowej, blokada ta jest nadal podstawą prowadzenia ruchu, a informację o numerze pociągu do dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku ruchu należy przekazać za pomocą urządzeń radiołączności.

    W czasie przerwy w łączności telefonicznej i radiotelefonicznej przy prawidłowo działającej jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokadzie liniowej, podstawą prowadzenia ruchu jest blokada liniowa. W takich warunkach, dla ustalenia numerów kursujących pociągów, należy posługiwać się wewnętrznym rozkładem jazdy, obserwacją pociągów, a w przypadkach, gdy to jest niezbędne – zatrzymywać je w celu wymiany informacji z drużyną pociągową.

28. O uszkodzeniu, nieprawidłowym działaniu lub nieprzepisowym stanie urządzeń blokady liniowej należy zawiadomić uprawnionego pracownika.

29. 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 eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym Ie-5.

§ 29
Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową

1. Na szlakach z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową semafory odstępowe są nieobsługiwane, a sygnały ukazują się na nich samoczynnie. Pod względem liczby wskazań sygnałowych (stawności) blokady te są trzy i czterostawne. Sygnały te są zależne od stanu zajętości odstępu, znajdującego się za tym semaforem.

    W wieloodstępowej (samoczynnej) blokadzie liniowej:

    1) (uchylony)

    2) trzystawnej – odstęp nie może być krótszy od przyjętej dla danej linii drogi hamowania, a światło zielone ciągłe oznacza, że co najmniej dwa kolejne odstępy za semaforem (patrząc w kierunku jazdy pociągu) nie są zajęte,

    3) czterostawnej – odstęp nie może być krótszy od połowy drogi hamowania przyjętej dla danej linii, a światło zielone ciągłe oznacza, że co najmniej trzy kolejne odstępy za semaforem (patrząc w kierunku jazdy) nie są zajęte.

Ostatni semafor wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej wyposażony we wskaźnik W 18 spełnia funkcje tarczy ostrzegawczej do semafora wjazdowego.

Pociągi należy wyprawiać, gdy przynajmniej jeden odcinek oddalania na planie świetlnym (ekranie monitora) jest wolny i nie ma przeszkód do jazdy.

2. Jeżeli odcinek toru znajdujący się pomiędzy semaforem wyjazdowym a pierwszym semaforem blokady wieloodstępowej (samoczynnej) ma długość mniejszą od obowiązującej drogi hamowania, a maszynista nie został o tym uprzedzony wskaźnikiem W 20 na semaforze wyjazdowym, to kolejny pociąg może zostać wyprawiony dopiero wtedy, gdy dwa pierwsze odcinki oddalania nie wykazują zajętości.
3. Na szlakach wyposażonych w wieloodstępową (samoczynną) blokadę liniową będących jednym odstępem, ruch pociągów prowadzony jest w sposób analogiczny do prowadzenia ruchu pociągów na szlakach wyposażonych w jednoodstępową (półsamoczynną) blokadę liniową.
4. Po wyprawieniu każdego pociągu obowiązuje podawanie do sąsiedniego obsługiwanego posterunku zapowiadawczego informacji o numerze wyprawianego pociągu i dodatkowych informacji według postanowień § 28 ust. 2. Jednocześnie można przekazać do trzech numerów pociągów, a jeśli jest konieczne ograniczenie tej liczby, powinno to zostać wskazane w regulaminie technicznym. W razie niedziałania lub nieprawidłowego działania urządzeń srk, należy postępować w następujący sposób:
   1) gdy na semaforze wyjazdowym nie można podać sygnału zezwalającego, pociąg należy wyprawić za pomocą sygnału zastępczego „Sz" albo rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń radiołączności), przy czym należy przestrzegać następujących postanowień:
      a) jeżeli pierwszy odcinek oddalania na planie świetlnym (ekranie monitora) działa prawidłowo – pociąg należy wyprawić, gdy odcinek ten nie wykazuje zajętości,
      b) jeżeli pierwszy odcinek oddalania na planie świetlnym (ekranie monitora) stale wykazuje zajętość, lecz drugi odcinek działa prawidłowo – pierwszy pociąg wolno wyprawić po zażądaniu i otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnego posterunku zapowiadawczego ostatniego wyprawionego pociągu, następne zaś pociągi wolno wyprawiać po zwolnieniu drugiego prawidłowo działającego odcinka albo na podstawie wprowadzonego telefonicznego zapowiadania, w odstępach posterunków następczych, w zależności od postanowień w regulaminie technicznym,

c) jeżeli dwa pierwsze odcinki oddalania na planie świetlnym (ekranie monitora) stale wykazują zajętość – należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów jadących po torze objętym uszkodzeniem; pierwszy pociąg wolno wyprawić po otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnego posterunku zapowiadawczego ostatniego wyprawionego pociągu, następne zaś pociągi należy wyprawiać w odstępach posterunków następczych,

2) gdy trzy lub więcej samoczynnych semaforów odstępowych dla jednego kierunku jazdy stale wskazują czerwone światło, są nieoświetlone lub wskazują sygnał wątpliwy – należy postępować w sposób ustalony w pkt 1 lit. c.

W razie potrzeby można postępowanie takie (pkt 1 lit. c) przewidzieć w regulaminie technicznym dla mniejszej liczby samoczynnych semaforów odstępowych,

3) gdy pociąg wyprawiony jest w odstępie posterunków następczych, maszynistę należy zawiadomić rozkazem pisemnym:

a) (uchylony)

b) o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych,

c) o potrzebie ostrożnej jazdy od ostatniego samoczynnego semafora odstępowego (ze wskaźnikiem W 18),

d) (uchylony)

5. (uchylony)

6. W razie stwierdzenia lub otrzymania zawiadomienia, że blokada działa nieprawidłowo, należy niezwłocznie wnieść odpowiedni zapis do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem, zawiadomić o tym uprawnionego pracownika i zainteresowanych pracowników biorących udział w prowadzeniu ruchu pociągów oraz zastosować odpowiednie środki pomocnicze (§ 50). W przypadku zaniku, a następnie przywrócenia zasilania blokady wieloodstępowej (samoczynnej) bez udziału uprawnionego pracownika do odwołania telefonicznego zapowiadania pociągów zapis tego pracownika nie jest wymagany. Usunięcie nieprawidłowego działania wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej, jeżeli naprawa odbywa się na szlaku, może być zgłoszone przez uprawnionego pracownika za pomocą urządzeń łączności; uprawniony pracownik usuwający usterkę dyktuje dyżurnemu ruchu treść zapisu dokonanego w książce kontroli urządzeń sterowania ruchem znajdującej się w szafie (kontenerze) sbl, a dyżurny ruchu podyktowaną treść wpisuje do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem znajdującej się na nastawni.

7. Na szlaku z blokadą wieloodstępową (samoczynną) nie wolno wyprawiać pociągu z lokomotywą popychającą pociąg do kilometra i powracającą ze szlaku na stację wyprawienia.
8. Pociąg roboczy, który po wykonaniu pracy na szlaku ma dojechać do następnego posterunku, jeżeli urządzenia SRK na to pozwalają, wyprawia się na sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym.
9. Jeżeli pociąg ma być wyprawiony na część szlaku (do kilometra) lub na bocznicę, przy której nie ma urządzonego posterunku ruchu, a następnie ma powrócić do stacji wyprawienia, to pociąg taki należy wyprawiać po torze zamkniętym.
10. W czasie przerwy w łączności telefonicznej i radiotelefonicznej przy prawidłowo działającej wieloodstępowej (samoczynnej) blokadzie liniowej, podstawą prowadzenia ruchu jest blokada liniowa. W takich warunkach, dla ustalenia numerów kursujących pociągów, należy posługiwać się wewnętrznym rozkładem jazdy, obserwacją pociągów, a w przypadkach, gdy to jest niezbędne, zatrzymywać je w celu wymiany informacji z drużyną pociągową.
11. Na szlaku z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową należy po jednym lub po obu torach szlakowych:
    1) stosować telefoniczne zapowiadanie pociągów bez osobnego wprowadzania telefonogramem:
        a) w razie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym, gdy blokada nie jest przystosowana do takiego ruchu (jednokierunkowa),
        b) w razie wyprawienia pociągu po torze zamkniętym,
        c) w razie wyprawienia pociągu po torze lewym, gdy oba tory są czynne, a blokada nie jest przystosowana do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze,
        d) w razie wyprawienia pociągu do określonego kilometra na szlaku i z powrotem do stacji wyprawienia,
        e) w razie wyprawienia pociągu z postojem na szlaku w celu obsługi bocznicy albo wyprawienia pociągu na bocznicę, przy której jest posterunek pomocniczy lub bocznicowy,
        f) w razie wyprawienia pojazdu pomocniczego nie oddziałującego na urządzenia srk – zapowiadać należy tylko pojazd pomocniczy,

g) w razie wyprawienia pociągu roboczego z postojem na szlaku i z jazdą do następnej stacji,

h) w razie wyprawienia pociągu po torze lewym do określonego kilometra na szlaku lub na bocznicę, przy której nie ma posterunku ruchu i z powrotem na stację wyprawienia,

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

a) w razie wykonywania robót w urządzeniach srk, gdy pracownik prowadzący roboty wpisze do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem potrzebę wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów,

b) gdy dwa pierwsze odcinki oddalania stale wykazują zajętość (§ 29 ust. 5 pkt 1 lit. c), a także gdy trzy lub więcej samoczynnych semaforów odstępowych dla jednego kierunku jazdy stale wskazują czerwone światło, są nieoświetlone lub wskazują sygnał wątpliwy (§ 29 ust. 5 pkt 2),

c) (uchylony)

d) w razie nienastawienia się sygnału „Stój" na semaforze posterunku następczego,

e) w razie niedziałania lub nieprawidłowego działania wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej.

Jeżeli telefoniczne zapowiadanie wprowadza się dla jednego z kierunków jazdy po danym torze, to telefonogram o wprowadzeniu i odwołaniu telefonicznego zapowiadania według wzoru nr 16 (§ 28 ust. 16 pkt 2) i według wzoru nr 17 (§ 28 ust. 25), po wyrazach „po torze numer nr" należy uzupełnić wyrazami „dla kierunku ...".

12. Telefoniczne zapowiadanie ruchu pociągów należy odwołać po ustaniu przyczyny, dla której zostało ono wprowadzone telefonogramem według wzoru nr 17.

§ 30
Prowadzenie ruchu dwukierunkowego po torze na szlaku dwutorowym przy czynnych obu torach

1. Po torach szlaku dwutorowego, wyposażonych w blokadę liniową przystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze przy czynnych obu torach, jak również po torach szlaku dwutorowego, na których blokada liniowa nie jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego – ruch pociągów może być prowadzony:

1) dwukierunkowo po jednym torze i jednokierunkowo po drugim torze,

2) dwukierunkowo po każdym torze.

2. W przypadkach wymienionych w ust. 1 obowiązują postanowienia:

1) gdy blokada wieloodstępowa (samoczynna) i jednoodstępowa (półsamoczynna) jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego po każdym torze przy czynnych obu torach szlakowych, kierunek ruchu po danym torze może być zmieniony tylko wtedy, gdy ten tor szlakowy jest wolny i otrzymano pozwolenie na włączenie żądanego kierunku. Żądanie dania tego pozwolenia odbywa się telefonicznie lub za pomocą specjalnego urządzenia.

   Czas dania i otrzymania pozwolenia na wyprawienie pociągu przeciwnego kierunku należy wpisać w rubryce 4 dziennika ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, bez konieczności zapisu telefonogramu wprowadzającego i odwołującego taki ruch.

   Czas dania i otrzymania pozwolenia dotyczy każdego pociągu wyprawionego po torze lewym i pierwszego pociągu wyprawionego w kierunku zasadniczym

2) gdy blokada liniowa nie jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego, ruch dwukierunkowy wprowadza dyżurny ruchu zarządzający tym torem nadając do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i posterunków odstępowych (bocznicowych) telefonogram wg wzoru nr 26:

   „Przy czynnych obu torach wprowadzam od nazwa posterunku do nazwa posterunku ruch dwukierunkowy po torze numer nr, po którym ostatni pociąg nr odjechał o godz. min."

3. Pociągom wyprawionym po torze posiadającym blokadę liniową przystosowaną do ruchu dwukierunkowego nie jest wymagane przekazywanie informacji o prowadzeniu ruchu dwukierunkowego.

4. Szlaki, na których blokada liniowa jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego po jednym lub po obu torach, należy odpowiednio oznaczyć w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.

5. Na szlakach z blokadą liniową przystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze, jak również na szlakach z blokadą liniową nieprzystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego, sposób prowadzenia ruchu pociągów po torze w kierunku zasadniczym nie ulega zmianie, natomiast prowadzenie ruchu pociągów po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego odbywa się tak, jak w czasie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego.

6. Dla zwrócenia uwagi na prowadzenie ruchu dwukierunkowego, personel obsługi posterunku zapowiadawczego stosuje środki pomocnicze według postanowień § 50.

7. Jeżeli drogi przebiegu obu równocześnie zbliżających się do posterunku zapowiadawczego pociągów jednego szlaku byłyby sprzeczne, należy zatrzymać przed semaforem wjazdowym pociąg jadący po torze prawym patrząc w kierunku jazdy. Dopuszcza się

w razie konieczności przyjęcie w pierwszej kolejności pociągu jadącego po torze prawym patrząc w kierunku jazdy, jeżeli w torze dla pociągu jadącego po torze lewym patrząc w kierunku jazdy zwrotnice ustawione są ochronnie.

8. Po przejeździe ostatniego pociągu, dla którego dano pozwolenie na wyprawienie po określonym torze i po potwierdzeniu przyjazdu tego pociągu, ruch jednokierunkowy po tym torze przywraca ten posterunek zapowiadawczy, który wprowadził ruch dwukierunkowy, tj. ten, który zarządza tym torem; dyżurny ruchu tego posterunku nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według wzoru nr 27:

   „Przywracam ruch jednokierunkowy po torze numer nr od nazwa posterunku do nazwa posterunku o godz. min."

9. O wprowadzeniu i odwołaniu ruchu dwukierunkowego po jednym torze przy obu torach czynnych należy zawiadomić zainteresowanych pracowników i dróżników przejazdowych.

10. W sprawie ograniczenia prędkości jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego obowiązują postanowienia § 54 ust. 15.

§ 31
Zdalne prowadzenie ruchu

1. Obszar zdalnego prowadzenia ruchu (obszar zpr) – wydzielony technicznie i organizacyjnie obszar infrastruktury kolejowej, w którym prowadzenie ruchu kolejowego odbywa się zasadniczo z jednego miejsca, tj. z Lokalnego Centrum Sterowania (LCS), przy wykorzystaniu urządzeń zdalnego sterowania.

2. Ruch pociągów na obszarze zdalnego prowadzenia ruchu prowadzi dyżurny ruchu z Lokalnego Centrum Sterowania.

   Szlaki między posterunkami obszaru zdalnego prowadzenia ruchu są szlakami wewnętrznymi. Na szlakach wewnętrznych dla których na przyległych posterunkach ruchem nie zarządza jeden dyżurny ruchu obowiązują zasady prowadzenia ruchu jak dla szlaków stycznych.

3. Posterunki zapowiadawcze przyległe do obszaru zdalnego prowadzenia ruchu nazywane są posterunkami stycznymi. Szlak między posterunkiem stycznym i pierwszym posterunkiem obszaru zdalnego prowadzenia ruchu nazywamy szlakiem stycznym.

4. (uchylony)

5. (uchylony)

6. Prowadzenie ruchu na obszarze zpr odbywa się według postanowień tej instrukcji, instrukcji obsługi urządzeń serii Ie oraz regulaminu technicznego obszaru zpr.

7. Dla każdego obszaru zpr należy opracować – zgodnie z Instrukcją o sporządzaniu regulaminów technicznych Ir-3 – regulamin techniczny obszaru zpr.
8. Linie, odcinki linii oraz posterunki, na których obowiązuje zdalne prowadzenie ruchu, ujęte są i oznaczone w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
9. Na obszarze zpr i szlakach stycznych:
   1) każdy pojazd kolejowy z napędem musi być wyposażony w sprawne urządzenia radiołączności głosowej, w przeciwnym wypadku zabrania się wjazdu pojazdu na obszar zpr,
   2) (uchylony)
   3) zabrania się stosowania lokomotyw popychających niesprzęgniętych z pociągiem,
   4) stanowisko pracy dyżurnego ruchu musi być wyposażone w urządzenia samoczynnie rejestrujące wszystkie rozmowy prowadzone przez niego za pomocą łączności przewodowej, radiowej i cyfrowej GSM-R, a także w urządzenia obrazujące i rejestrujące przemieszczanie się poszczególnych pociągów,
   5) zabrania się kursowania pojazdów pomocniczych, które nie oddziałują na urządzenia kontroli nie zajętości,
   6) nie prowadzi się dzienników ruchu o ile urządzenia samoczynnego przekazywania informacji o pociągach działają prawidłowo.
10. Zarejestrowana sytuacja ruchowa powinna być archiwizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.
11. Na szlakach stycznych ruch pociągów prowadzi się zgodnie z ogólnymi zasadami zapowiadania pociągów, z uwzględnieniem postanowień zawartych w niniejszym paragrafie.
12. Powiadamianie dróżników przejazdowych o jeździe pociągów może następować samoczynnie lub być dokonywane przez dyżurnego ruchu. Szczegółowe postanowienia oraz sposób zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych lub obsługiwanych przejść na czas przejazdu pojazdów kolejowych, należy podać w regulaminie technicznym obszaru zpr oraz w regulaminie obsługi przejazdów kolejowo-drogowych.
13. (uchylony)
14. Szczegółowe postanowienia dotyczące prowadzenia pracy manewrowej na stacjach obszaru zpr należy określić w regulaminie technicznym obszaru zpr.
15. (uchylony)

16. (uchylony)

17. (uchylony)

18. W razie niedziałania lub nieprawidłowego działania urządzeń srk – do czasu usunięcia usterki urządzeń lub wprowadzenia miejscowej obsługi sterowanych posterunków ruchu należy na szlakach z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową postępować w sposób określony w § 29 ust. 5, a na szlakach z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową postępować w sposób określony w § 28 ust. 16 pkt 2, z zachowaniem następujących zasad:

    1) na szlaku stycznym i bezpośrednio przyległym do niego szlaku wewnętrznym (kolejnych szlakach wewnętrznych) telefoniczne zapowiadanie pociągów należy wprowadzić między posterunkiem ruchu stycznym i najbliższym posterunkiem ruchu wewnętrznym, na którym dyżurny ruchu może stwierdzić, że pociąg zjechał w całości ze szlaku (odcinka) objętego usterką. W tym przypadku ruch pociągów należy prowadzić w odstępie tych posterunków,

    2) na szlaku wewnętrznym – ruch pociągów prowadzić w odstępie posterunków, na których dyżurny ruchu może stwierdzić, że pociąg zjechał w całości ze szlaku (odcinka) objętego usterką.

19. Ruch jednotorowy dwukierunkowy na szlaku:

    1) stycznym należy prowadzić według ogólnych zasad określonych w § 54 i § 30, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi,

    2) wewnętrznym należy prowadzić według ogólnych zasad określonych w § 54 i § 30, bez używania telefonogramów zapowiadawczych, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi.

20. Zamknięcie toru szlakowego i prowadzenie ruchu po torze zamkniętym na szlaku:

    1) stycznym – należy prowadzić według zasad ogólnych określonych w § 53 i § 55, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi,

    2) wewnętrznym – należy prowadzić według zasad ogólnych określonych w § 53 i § 55, bez używania telefonogramów o zamknięciu i otwarciu toru szlaku wewnętrznego, i telefonogramów zapowiadawczych, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi.

21. Od chwili uruchomienia nastawni miejscowej, dyżurny ruchu miejscowy, który obejmuje tam dyżur, przejmuje odpowiedzialność za prowadzenie ruchu kolejowego na terenie działania tej nastawni i szlaków przyległych.

22. Szczegółowe postanowienia dotyczące prowadzenia ruchu pociągów na obszarze zpr należy określić w regulaminie technicznym.

§ 31a
Wjazd, wyjazd lub przejazd pociągów na posterunkach obszaru zdalnego prowadzenia ruchu w sytuacji awaryjnej

1. Sytuacja awaryjna na posterunkach obszaru zdalnego prowadzenia ruchu polega na:
   a) utracie kontroli położenia zwrotnic lub braku możliwości ich przestawiania,
   b) utracie kontroli stwierdzania niezajętości torów lub rozjazdów,
   c) usterce powodującej brak możliwości zdalnego sterowania posterunkiem.
2. W powyższej sytuacji, pracownikowi zatrudnionemu na stanowisku automatyka lub toromistrza, spełniającego wymagania określone w załączniku 2a Instrukcji Ia-5, można powierzyć ułożenie i zabezpieczenie drogi przebiegu, przy czym, do czasu ukończenia tych czynności, nie może wykonywać żadnych innych czynności zawodowych.
3. Jeżeli w sytuacji awaryjnej, określonej w ust.1, pracownik zatrudniony na stanowisku automatyka lub toromistrza będzie dokonywał czynności związanych z przygotowaniem drogi przebiegu pociągu oraz jego obserwacją i potwierdzaniem przejazdu - należy stosować awaryjny tryb prowadzenia ruchu.
4. Do czasu zakończenia prowadzenia ruchu w trybie awaryjnym, przy udziale pracownika zatrudnionego na stanowisku automatyka lub toromistrza nie wolno powierzać mu innych czynności zawodowych.
5. Szczegółowy sposób postępowania w takiej sytuacji należy określić w regulaminie technicznym obszaru zdalnego prowadzenia ruchu, oddzielnie dla każdego posterunku.
6. Na posterunku obszaru zdalnego prowadzenia ruchu lub tylko w danym okręgu zwrotnicowym w obszarze zpr, na którym wystąpiła sytuacja awaryjna określona w ust. 1, prędkość wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pojazdu kolejowego nie może przekroczyć 40 km/h.

§ 32
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.

2. Jazdę na widoczność stosuje się w następujących przypadkach:

1) jeżeli samoczynny semafor odstępowy nie wskazuje sygnału zezwalającego na jazdę, wówczas pociąg po zatrzymaniu może minąć ten semafor i wjechać na odstęp, który należy uważać za zajęty przez poprzedni pociąg z prędkością do 40 km/h, z wyłączeniem ciężkiego pociągu towarowego (§ 38 ust. 3 pkt 4), który może przejechać bez zatrzymania ze zmniejszoną prędkością do 20 km/h obok semafora odstępowego, na którym umieszczono wskaźnik W 22. Zapis ten nie obowiązuje w przypadku samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał S 1a „Stój – absolutny zakaz wjazdu do tunelu” przy którym należy bezwzględnie się zatrzymać, a dalsza jazda możliwa jest w przypadku wygaszenia sygnału S 1a oraz uzyskaniu zezwolenia od dyżurnego ruchu obsługującego dany semafor,

2) gdy maszynista po usłyszeniu sygnału „ALARM” otrzymanego środkami radiołączności lub odebraniu połączenia alarmowego „REC” nie otrzymał wyjaśnienia przyczyny jego nadania – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, pociąg może jechać dalej do najbliższego posterunku ruchu z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h, a jeżeli na semaforze wjazdowym na ten posterunek podany jest sygnał zezwalający, maszynista powinien wjechać na ten posterunek, z zachowaniem szczególnej ostrożności i oczekiwać na dalsze polecenia. W przypadku sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym posterunku odgałęźnego (bez semafora wyjazdowego) lub obsługiwanym semaforze odstępowym (dotyczy również APO), pociąg należy zatrzymać przed tym semaforem,

3) przy wyjeździe pociągu na szlak z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową na podstawie sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego; prędkość jazdy na widoczność nie może przekraczać 40 km/h i obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, o ile maszynista nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacją, że sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne.

§ 33
Prowadzenie ruchu pociągów na szlaku bez zapowiadania

1. Na szlaku, na którym jeden pojazd trakcyjny obsługuje wszystkie pociągi, a urządzeń blokady liniowej nie ma lub są, lecz ich się nie obsługuje – ruch pociągów może odbywać się bez zapowiadania, na podstawie opracowanego i zatwierdzonego przez Zakład Linii Kolejowych regulaminu prowadzenia ruchu dla tego szlaku, w dostosowaniu do warunków miejscowych. Na prowadzenie takiego ruchu wymagana jest zgoda Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali PLK S.A.

3. Ruch pociągów jednym pojazdem trakcyjnym bez zapowiadania może być prowadzony między posterunkiem zapowiadawczym, a końcowym punktem linii bez posterunku zapowiadawczego pod warunkiem, że między tym posterunkiem, a punktem końcowym oraz w punkcie końcowym nie będzie znajdował się żaden inny pojazd trakcyjny.

4. Środkiem porozumiewania się drużyny pociągowej z dyżurnym ruchu posterunku zapowiadawczego po wyjeździe ze stacji obsługi powinna być radiołączność pociągowa lub łączność telefoniczna.

5. Drużyna pociągowa, wyznaczona do obsługi pociągów bez ich zapowiadania, powinna być zapoznana z postanowieniami regulaminu technicznego stacji obsługującej oraz regulaminu prowadzenia ruchu na tym szlaku.

§ 34
Prowadzenie ruchu pociągów do obsługi bocznic

1. Obsługa bocznic odgałęziających się od torów szlakowych, odbywa się pociągami bocznicowymi przez wyznaczone stacje obsługujące.

2. Postanowienia niniejszej instrukcji dotyczą bocznic, a postanowienia dotyczące pociągów bocznicowych odnoszą się również do innych pociągów obsługujących bocznicę bądź jadących na bocznicę lub z bocznicy.

3. Sposób obsługi bocznicy zależny jest od tego, czy przy odgałęzieniu bocznicy jest posterunek bocznicowy lub pomocniczy czy nie ma żadnego posterunku ruchu, przeznaczonego do jej obsługi.

A. Przy bocznicy nie ma posterunku ruchu

4. Bocznica wówczas ma połączenie tylko z jednym torem szlakowym.

5. Pociąg bocznicowy po obsłudze bocznicy albo wraca na stację obsługującą, po tym samym torze, po którym przyjechał na bocznicę albo jedzie do następnej stacji.

6. Pociąg bocznicowy, który po obsłudze bocznicy:

1) ma jechać do następnej stacji – zapowiada się telefonicznie i dodatkowo obsługuje się blokadę liniową, jeżeli jest.

   W telefonogramach zapowiadawczych po numerze pociągu dodaje się słowa:

   a) w żądaniu i daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu (przy ruchu jednotorowym dwukierunkowym) – „z obsługą bocznicy nazwa”,

   b) w oznajmieniu odjazdu i w potwierdzeniu przyjazdu pociągu – „z kluczem(ami) od bocznicy nazwa”

   jeżeli klucz nie jest utwierdzony w urządzeniach srk bocznicy,

2) ma powrócić na stację obsługującą – zapowiada się telefonicznie, a blokady liniowej, jeżeli jest, nie obsługuje się.

   W telefonogramach zapowiadawczych po numerze pociągu dodaje się słowa:

   a) w żądaniu i daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu (przy ruchu jednotorowym dwukierunkowym) – „na bocznicę nazwa i z powrotem”,

   b) w oznajmieniu odjazdu i w potwierdzeniu przyjazdu pociągu – jak w pkt 1, lit. b.

3) W przypadkach wymienionych w pkt 1 i 2, gdy pociąg obsługuje dwie lub więcej bocznic, słowo „bocznicy” zastępuje się słowem „bocznic”.

7. Jeżeli na szlaku są posterunki odstępowe, wszystkie telefonogramy dotyczące zapowiadania pociągu bocznicowego należy podawać do wiadomości dyżurnych ruchu tych posterunków.

8. Na szlakach jednotorowych z ruchem dwukierunkowym, ograniczonych z jednej strony posterunkiem odgałęźnym, zapowiadanie pociągów bocznicowych, w razie potrzeby, powinno odbywać się nie tylko z udziałem posterunku odgałęźnego, ale również obu sąsiednich stacji, między którymi znajduje się bocznica.

9. Na szlaku jednotorowym z blokadą liniową, przed wyprawieniem pociągu bocznicowego z posterunku zapowiadawczego, blok pozwolenia na stacji wyprawiającej pociąg powinien być w stanie odblokowanym.

10. Jeżeli klucz od wykolejnicy lub zwrotnicy ochronnej, znajdującej się w torze odgałęziającym bocznicę – zwany kluczem od bocznicy – nie jest utwierdzony w urządzeniu srk przy bocznicy, kierownik pociągu bocznicowego otrzymuje ten klucz na stacji obsługującej bocznicę. Dopóki klucz od bocznicy nie zostanie zwrócony na stacji obsługującej lub na stacji sąsiedniej albo nie zostanie utwierdzony w urządzeniach srk przy bocznicy, nie wolno potwierdzać przyjazdu pociągu bocznicowego i tor szlakowy należy uważać za zajęty. Klucz od bocznicy, oddany na następnej stacji, należy przesłać stacji obsługującej przez

kierownika wyznaczonego pociągu. Przekazanie klucza od bocznicy między dyżurnym ruchu a kierownikiem pociągu odbywa się w sposób określony w regulaminie technicznym, który może przewidywać zastosowanie innych rozwiązań technicznych dla zabezpieczenia wjazdu na bocznicę z uzależnieniem w urządzeniach srk na stacji obsługującej lub w miejscu odgałęzienia się bocznicy.

Kierownik pociągu odpowiedzialny jest za to, aby po obsłudze bocznicy zwrotnice i wykolejnice zostały ustawione w położenie zasadnicze i zamknięte i aby nie pozostawiono żadnego wagonu na torze szlakowym.

Jeżeli szlak podzielony jest na odstępy i jeżeli po obsłudze bocznicy pociąg bocznicowy jedzie do następnej stacji, to po utwierdzeniu klucza od bocznicy w urządzeniach srk przy bocznicy i po zaistnieniu wymaganych warunków następny pociąg w tym samym kierunku może być wyprawiony, jeżeli odstęp jest wolny.

11. Na posterunkach ruchu, na których dla danego szlaku nie ma blokady liniowej:

    1) dla jazdy pociągu bocznicowego po jednotorowym szlaku i po torze prawym szlaku dwutorowego obsługuje się semafory,

    2) dla powrotu pociągu bocznicowego jadącego po torze lewym szlaku dwutorowego (w kierunku przeciwnym do zasadniczego):

        a) przejazd przez posterunek odstępowy odbywa się na sygnał zezwalający na semaforze odstępowym (o ile jest) lub na sygnał ręczny Rm 1 „Do mnie”,

        b) wjazd na stację lub posterunek odgałęźny odbywa się:

            – na sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy na semaforze wjazdowym, odnoszącym się do toru lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego),

            – na sygnał zastępczy podany na osobnym urządzeniu odnoszącym się do toru lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego),

            – na rozkaz pisemny.

12. Na posterunkach ruchu, na których dla danego szlaku jest blokada liniowa:

    1) jeżeli pociąg po obsłudze bocznicy jedzie do następnej stacji – obsługuje się semafory i blokadę liniową; blok końcowy wolno zablokować dopiero po zwrocie przez kierownika pociągu klucza od bocznicy,

    2) jeżeli pociąg bocznicowy nie dojeżdża do następnego posterunku zapowiadawczego, semaforów oraz blokady liniowej nie obsługuje się – wyjazd pociągu odbywa się wówczas na sygnał zastępczy lub na rozkaz pisemny, a dalsza jazda na bocznicę i z powrotem odbywa się według postanowień ust. 11 pkt 2 lit. a, b. Wyjątek stanowią

przypadki, gdy podanie semafora wyjazdowego nie zakłóca działania urządzeń srk – wyjazd pociągu bocznicowego odbywa się na sygnał zezwalający na tym semaforze,

3) wjazd pociągu bocznicowego powracającego na stację wyprawiającą powinien odbyć się na sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym, o ile podanie tego semafora nie zakłóca działania urządzeń srk.

13. Jeżeli pociąg bocznicowy do obsługi bocznicy ma jechać po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) szlaku dwutorowego, to pociąg ten wyprawia się po zamknięciu tego toru (§ 53 ust. 1 pkt 6).

B. Przy bocznicy jest posterunek pomocniczy

14. Posterunek pomocniczy organizuje się przy odgałęzieniu bocznicy połączonej z jednym torem szlakowym, gdzie zachodzi potrzeba zwolnienia tego toru szlakowego po wjeździe pociągu na bocznicę.

Posterunek pomocniczy bierze udział w prowadzeniu ruchu tylko pociągu bocznicowego i otwiera się go tylko na ten czas.

15. Dyżurny ruchu posterunku pomocniczego, otwiera go:

1) przed wyprawieniem ze stacji pociągu na bocznicę,

2) przed wyprawieniem pociągu z bocznicy,

3) przed wykonaniem manewrów z wyjazdem z bocznicy na tor szlakowy.

W razie potrzeby właściwy Zakład Linii Kolejowych może ustalić, aby posterunek pomocniczy otwierany był po przyjeździe pociągu bocznicowego do miejsca odgałęzienia bocznicy, którą ma ten pociąg obsłużyć.

Posterunek pomocniczy może być otwarty, gdy w jego kierunku nie został wyprawiony pociąg ani nie dano pozwolenia na wyprawienie pociągu po torze, od którego odgałęzia się bocznica, z wyjątkiem pociągu bocznicowego.

W sprawie możliwości i czasu otwarcia posterunku pomocniczego dyżurny ruchu tego posterunku powinien porozumieć się telefonicznie z dyżurnymi ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i stacji obsługującej.

Jeżeli nie ma przeszkód do otwarcia posterunku pomocniczego, dyżurny ruchu tego posterunku nadaje do dyżurnych ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i stacji obsługującej telefonogram według wzoru nr 28:

„rodzaj i nazwa posterunku otwarty(a) o godzinie godz. minut min.”.

16. Obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów bocznicowych (jak przy ruchu jednotorowym dwukierunkowym).

    Zapowiadanie pociągu wyprawionego na bocznicę powinno odbywać się w następujący sposób:

    1) dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, wyprawiający pociąg na bocznicę, powinien od dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i pomocniczego żądać pozwolenia na wyprawienie pociągu bocznicowego; jeżeli posterunek pomocniczy ma być otwarty dopiero po przyjeździe pociągu bocznicowego do posterunku pomocniczego, pozwolenie na wyprawienie pociągu na bocznicę żąda się tylko od dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego,

    2) pozwolenie, o którym mowa w pkt 1, daje najpierw dyżurny ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego, a następnie posterunku pomocniczego (o ile jest już otwarty),

    3) oznajmienie odjazdu pociągu na bocznicę dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, wyprawiający pociąg, nadaje do dyżurnego ruchu posterunku pomocniczego i sąsiedniego posterunku zapowiadawczego; gdy posterunek pomocniczy ma być otwarty dopiero po przyjeździe pociągu bocznicowego do miejsca odgałęzienia bocznicy, wówczas oznajmienie odjazdu pociągu na bocznicę podaje się tylko do dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego,

    4) potwierdzenie przyjazdu pociągu na bocznicę nadaje dyżurny ruchu posterunku pomocniczego do obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, po wjeździe tego pociągu na bocznicę i po nastawieniu i zamknięciu zwrotnic dla przejazdu pociągów po tym torze szlakowym.

17. Posterunek pomocniczy zamyka dyżurny ruchu tego posterunku:

    1) po wjeździe pociągu na bocznicę i po nastawieniu i zamknięciu zwrotnicy odgałęziającej na przejazd pociągów po torze szlakowym oraz zwrotnicy ochronnej lub wykolejnicy w położeniu zasadniczym,

    2) po wyjeździe pociągu z bocznicy i po otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu tego pociągu do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego, po nastawieniu i zamknięciu zwrotnicy odgałęziającej na przejazd pociągów po torze szlakowym oraz po zamknięciu zwrotnicy ochronnej lub wykolejnicy w położeniu zasadniczym,

    3) po ukończeniu manewrów z wyjazdem z bocznicy na tor szlakowy i po wjeździe manewrującego taboru na bocznicę i nastawieniu i zamknięciu zwrotnicy odgałęziającej

na przejazd pociągów po torze szlakowym oraz zwrotnicy ochronnej lub wykolejnicy w położeniu zasadniczym.

W każdym z tych przypadków dyżurny ruchu posterunku pomocniczego nadaje do obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych telefonogram według wzoru nr 29:

„rodzaj i nazwa posterunku zamknięty(a) o godzinie godz. minut min.".

Właściwy Zakład Linii Kolejowych może ustalić w regulaminie obsługi bocznicy, aby zamknięcie posterunku pomocniczego następowało przed przyjazdem pociągu bocznicowego do posterunku zapowiadawczego. Wówczas potwierdzenie przyjazdu pociągu bocznicowego daje się tylko sąsiedniemu posterunkowi zapowiadawczemu.

18. Gdy zachodzi potrzeba wykonania manewrów z wyjazdem z bocznicy na tor szlakowy, dyżurny ruchu posterunku pomocniczego, po otwarciu tego posterunku, nadaje do obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych telefonogram według wzoru nr 18:

„Czy droga dla manewrów z rodzaj i nazwa posterunku na tor szlakowy numer nr na minut min. jest wolna?".

Jeżeli nie ma przeszkód, oba sąsiednie posterunki zapowiadawcze odpowiadają telefonogramem według wzoru nr 19:

„Dla manewrów z rodzaj i nazwa posterunku na tor szlakowy numer nr na minut min. droga jest wolna".

Po otrzymaniu tego telefonogramu od obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, dyżurny ruchu posterunku pomocniczego zarządza wykonanie manewrów, a po ich ukończeniu, zwolnieniu toru szlakowego, nastawieniu i zamknięciu zwrotnic dla przejazdu pociągów po torze szlakowym, nadaje telefonogram według wzoru nr 20:

„Manewry z rodzaj i nazwa posterunku na tor szlakowy numer nr są ukończone i tor ten jest wolny",

a następnie zamyka posterunek pomocniczy.

W wymienionych telefonogramach podawanie numeru toru jest zbędne, gdy bocznica odgałęzia się od jednotorowego szlaku.

19. Zapowiadanie pociągu wyprawianego z bocznicy powinno odbywać się w następujący sposób po otwarciu posterunku:

1) posterunek pomocniczy powinien od obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych żądać pozwolenia na wyprawienie pociągu z bocznicy,

2) pozwolenie to daje najpierw posterunek zapowiadawczy przedni w stosunku do kierunku jazdy pociągu, nadając telefonogram do posterunku pomocniczego i do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego, a następnie posterunek tylny,

3) oznajmienie odjazdu pociągu z bocznicy posterunek pomocniczy daje obu sąsiednim posterunkom zapowiadawczym,

4) potwierdzenie przyjazdu pociągu bocznicowego posterunek zapowiadawczy, do którego pociąg ten przyjechał, daje posterunkowi pomocniczemu i sąsiedniemu posterunkowi zapowiadawczemu.

20. W telefonogramach zapowiadawczych po numerze pociągu dodaje się słowa:

1) w żądaniu i daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu: „na bocznicę nazwa" lub „z bocznicy nazwa do nazwa posterunku zapowiadawczego",

2) w oznajmieniu odjazdu i w potwierdzeniu przyjazdu pociągu: „z kluczem(ami) od bocznicy nazwa",

jeżeli klucz nie jest utwierdzony w urządzeniu srk przy bocznicy.

21. Jeżeli na szlaku są posterunki odstępowe, wszystkie telefonogramy dotyczące otwarcia i zamknięcia posterunku pomocniczego, zapowiadania pociągu bocznicowego i wykonania manewrów z wyjazdem na tor szlakowy, należy podawać do wiadomości dyżurnych ruchu tych posterunków.

22. Blokady liniowej nie obsługuje się, lecz na szlaku jednotorowym z blokadą liniową, przed wyprawieniem pociągu bocznicowego z posterunku zapowiadawczego, blok pozwolenia na stacji wyprawiającej pociąg powinien być w stanie odblokowanym.

23. Odnośnie obsługi urządzeń srk dla wyjazdu pociągu bocznicowego na bocznice, przejazdu przez posterunki odstępowe i odgałęźne i powrotu pociągu z bocznicy obowiązują postanowienia ust. 11, 12, 13.

Wjazd i wyjazd pociągu bocznicowego na i z posterunku pomocniczego odbywa się na sygnał ręczny Rm 1 „Do mnie".

C. Przy bocznicy jest posterunek bocznicowy

24. Posterunek bocznicowy osłania semaforami miejsce połączenia bocznicy z torami szlakowymi.

Posterunek bocznicowy jest posterunkiem zapowiadawczym dla pociągu bocznicowego, natomiast dla innych pociągów jest posterunkiem odstępowym.

Ruch pociągów bocznicowych odbywa się na podstawie telefonicznego zapowiadania, jak przy ruchu jednotorowym dwukierunkowym, a blokadę liniową, jeżeli jest, obsługuje się

dodatkowo. W żądaniu i daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu na bocznice lub z bocznicy i w oznajmieniu odjazdu takiego pociągu należy po numerze pociągu dodać słowa:

„na bocznicę nazwa", względnie „z bocznicy nazwa do nazwa posterunku zapowiadawczego".

25. Drogi przebiegu nastawia się według tablicy zależności. Jeżeli zwrotnice są niescentralizowane, klucze zwrotnicowe przechowywane są na posterunku bocznicowym.

26. Jeżeli zachodzi potrzeba wykonania manewrów z wyjazdem na tor szlakowy, należy postępować w sposób wskazany w ust. 18, lecz bez otwierania i zamykania posterunku.

27. Bocznicę szlakową na odcinkach zpr obsługuje się stosując ogólne zasady wskazane w niniejszym paragrafie i szczegółowe postanowienia podane w regulaminie technicznym odcinka zpr dostosowane do warunków miejscowych.

W przypadkach: A, B i C

28. W czasie zajęcia toru szlakowego przez pociąg bocznicowy lub manewrujący tabor, należy zastosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze; w przypadkach A i B na obu sąsiednich posterunkach zapowiadawczych, a w przypadku C należy zastosować je na tylnym posterunku zapowiadawczym.

29. W razie zagubienia klucza od bocznicy, do czasu zmiany zamka lub rejestru klucza, należy drużynom pociągowym wydawać rozkaz pisemny nakazujący zatrzymanie się przed tą zwrotnicą i sprawdzenie jej nastawienia i zamknięcia.

30. Szczegółowe postanowienia w sprawie obsługi bocznicy należy zamieścić w regulaminie technicznym posterunków ruchu obsługujących bocznicę oraz w regulaminie pracy bocznicy kolejowej.

31. Planowane włączenie bocznicy do toru szlakowego należy uzgodnić z dyrektorem biura właściwego ds. eksploatacji.

§ 35
Prowadzenie ruchu pociągów utrzymaniowo-naprawczych i roboczych

1. Pociągi utrzymaniowo-naprawcze powinny kursować na podstawie wewnętrznych rozkładów jazdy. Wyjątek stanowią pociągi utrzymaniowo-naprawcze uruchamiane dla potrzeb usuwania skutków wypadków kolejowych i kursujących na warunkach określonych przez dyspozytora liniowego.

   Numer pociągu utrzymaniowo-naprawczego zostaje zmieniony na numer pociągu roboczego na posterunku zapowiadawczym przed wyjazdem tego pociągu na zamknięty tor

szlakowy. Natomiast zmiana numeru pociągu roboczego na numer pociągu utrzymaniowo-naprawczego następuje na posterunku zapowiadawczym przed wyjazdem na tor czynny.

Obsadę pociągu utrzymaniowo-naprawczego należy powiadomić rozkazem pisemnym (§58 ust.13) o obowiązujących prędkościach jazdy na poszczególnych odcinkach linii kolejowych oraz obowiązujących ograniczeniach prędkości (stałych i doraźnych).

Jeżeli pociąg utrzymaniowo-naprawczy jedzie do usunięcia przerwy w ruchu pociągów lub zdarzenie spowodowało ofiary w ludziach, należy wyznaczyć mu stopień pierwszeństwa, przewidziany dla pociągu ratunkowego.

2. 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).

3. Dla jazdy pociągu roboczego należy zamknąć tor szlakowy (§ 53 ust. 1 pkt 8).

4. 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.

5. W pociągu roboczym powinien znajdować się kierownik pociągu, który zarządza ruchem tego pociągu na szlaku, odpowiada za bezpieczeństwo ruchu oraz wydaje polecenia ruchowe pracownikom pociągu roboczego.

6. 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.

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

8. 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.

9. 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.).

   Odłączenie 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.

10. W czasie zajęcia szlaku przez pociąg roboczy należy stosować środki pomocnicze według postanowień § 50.

§ 36
Prowadzenie ruchu pociągów ratunkowych

1. Po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku, którego skutki wymagają wysłania pociągu ratunkowego, właściwy dyspozytor PLK S.A. po wykonaniu niezbędnych czynności przygotowawczych zarządza wyjazd i poleca dyżurnemu ruchu wyprawić pociąg ratunkowy z miejsca postoju do miejsca wypadku.

2. Pociągi ratunkowe jadące do miejsca wypadku mają pierwszeństwo przed innymi pociągami. O kursowaniu pociągu ratunkowego właściwy dyspozytor liniowy powinien zawiadomić telefonicznie w granicach swego odcinka dyżurnych ruchu wszystkich posterunków zapowiadawczych, znajdujących się na drodze jazdy pociągu ratunkowego, podając im największą prędkość jazdy i – w razie potrzeby – stopień pierwszeństwa tych pociągów.
   O kursowaniu pociągu ratunkowego właściwy dyspozytor powinien zawiadomić również dyspozytora sąsiedniego odcinka, jeżeli pociąg ratunkowy ma jechać na ten odcinek.

3. 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).

4. 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.

5. Jazda pociągu ratunkowego do posterunku zapowiadawczego lub do posterunku ruchu przyległego do szlaku, na którym zdarzył się wypadek, odbywa się na podstawie wewnętrznego rozkładu jazdy.

   Pociąg ratunkowy, w tym pociąg do usuwania skutków awarii, uszkodzeń lub do naprawy infrastruktury kolejowej, może być wyprawiony bez wewnętrznego rozkładu jazdy pociągu. Kursowanie tego pociągu zarządza dyspozytor liniowy nadając mu numer i określając relację i stopień pierwszeństwa. Powiadamia telefonicznie (selektorem) lub za pomocą systemów informatycznych (SEPE2/EDR) wszystkich dyżurnych ruchu posterunków zapowiadawczych znajdujących się na drodze jazdy takiego pociągu w granicach swojego odcinka, a także dyspozytora liniowego sąsiedniego odcinka, na który pociąg ten ma wjechać. Przed odjazdem ze stacji uruchomienia pociągu ratunkowego wprowadza do systemu SEPE2 dane o tym pociągu, które to drogą elektroniczną eksportowane są do systemu EDR.

   Dla pociągu ratunkowego należy na stacji wyprawienia wydać komputerowy wydruk rozkazu pisemnego z bazy centralnej SERWO2, a jeśli nie ma takiej możliwości, należy obsadę pociągu ratunkowego powiadomić rozkazem pisemnym o obowiązujących w rozkładzie jazdy prędkościach na poszczególnych odcinkach linii kolejowych oraz obowiązujących ograniczeniach prędkości.

6. 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.

7. Szczegółowe zasady postępowania z pociągami ratunkowymi zawiera Instrukcja o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15.

8. 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 dyspozytor liniowy w zależności od potrzeb.

§ 37
Prowadzenie dziennika ruchu

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 (zał. 1a) 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.

   W razie prowadzenia ruchu dwukierunkowego po obu lub po jednym torze szlaku dwutorowego, przy czynnych obu torach szlakowych, należy dziennik ruchu prowadzić jak przy ruchu jednokierunkowym, z adnotacją w rubryce 7 o jeździe pociągu po torze lewym w przypadku jego wyprawienia po torze, którym dyżurny ruchu nie zarządza (ust. 7 pkt 6 lit. a).

   Ilość dzienników ruchu i przeznaczenie każdego z nich dla poszczególnych szlaków należy dla każdego posterunku zapowiadawczego, a w razie potrzeby i dla posterunku odstępowego, (bocznicowego) ustalić w regulaminie technicznym.

3. 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.

4. Dzienniki ruchu prowadzi dyżurny ruchu.

5. Dziennik ruchu należy prowadzić na bieżąco. Telefonogramy należy zapisywać niezwłocznie po ich odebraniu i bezpośrednio przed ich nadaniem. Zawiadomienia dróżników przejazdowych o jeździe pociągów należy notować bezpośrednio po nadaniu tego zawiadomienia.

6. Czasu żądania pozwolenia na wyprawienie pociągu nie notuje się w dzienniku ruchu.

7. 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 dwutorowym – oznajmienie odjazdu pociągu lub informację o numerze pociągu,

   b) na szlaku jednotorowym – żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu,

   c) 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 pociągu zanotować w rubr. 1 względnie 2 w następnym wolnym wierszu,

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 wiersz w przeciwległej stronicy należy zakreskować; na stacjach węzłowych i rozrządowych, w razie potrzeby można w regulaminie technicznym postanowić, że zapisy dotyczące tego samego pociągu na każdej z obu stronic mogą być dokonywane w różnych wierszach,

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 kontrolą 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 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 bocznicę ...”, „z bocznicy ... do ...”, „po zamkn. torze nr ...”, „z kluczem(ami) od bocznic(y)”, „z przesył. nadzwycz.”, „z towar. niebezp.”, „TN”, „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 5a lub 5b,

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 (§ 28 ust. 21, § 29 ust. 5),

g) czas dania polecenia nastawniczemu na zablokowanie bloku końcowego lub początkowego, gdy obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów, a blokada stacyjna działa prawidłowo (§ 49 ust. 9 pkt 2),

h) zmieniony numer licznika użytego sygnału zastępczego, zmieniony stan licznika przełącznika blokady liniowej dwukierunkowej, zmieniony stan licznika użytego przycisku chwilowego wyłącznika zasilania blokady liniowej itp.,

i) inne okoliczności, mające znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu (np. identyfikator wydanego rozkazu pisemnego)

7) w rubryce 8 notuje się zawiadomienie dróżników przejazdowych o jeździe pociągu; zawiadomienie to notuje się zgodnie z postanowieniami § 84 ust. 8, ust. 9 i ust. 11.

8. Jeżeli dyżurny ruchu żąda pozwolenia na wyprawienie kilku pociągów bezpośrednio po sobie następujących lub połączonych pociągów roboczych, to przed nadaniem tego telefonogramu wpisuje on w rubr. 1 względnie 2 numer każdego z tych pociągów w oddzielnym wierszu, zachowując kolejność zamierzonego wyprawienia tych pociągów.

W ten sam sposób wypełnia rubrykę 1 względnie 2 dyżurny ruchu dający pozwolenie na wyprawienie tych pociągów oraz dyżurny ruchu posterunku odstępowego, któremu podano do wiadomości to pozwolenie.

Przy wszystkich tych pociągach wpisuje się ten sam czas dania pozwolenia na ich wyprawienie.

Pozostałe rubryki wypełnia się wg czasu rzeczywistego dla każdego pociągu.

W razie odmowy przyjęcia żądanej liczby pociągów lub w żądanej kolejności, a następnie żądania pozwolenia na wyprawienie uzgodnionej wstępnie innej liczby pociągów lub innej kolejności, należy numery pociągów podanych w poprzednim żądaniu przekreślić na krzyż,

a pozostałe rubryki zakreskować, zaś ostatnie żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu zanotować, wpisując numery pociągów w następnych wolnych wierszach w rubryce 1 względnie 2.

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 wierszu dotyczącym pociągu, dla którego żądano pozwolenia w rubr. 7 zanotować numer pociągu, który przyjechał, skrót nazwy swego posterunku i czas przyjazdu pociągu; natomiast posterunek dający pozwolenie powinien w wolnym wierszu, bezpośrednio pod wierszem zajętym dla ostatniego wyprawionego pociągu, wpisać w rubr. 6 otrzymane potwierdzenie przyjazdu tego pociągu do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego, w rubr. 7 zanotować „do" i nazwę lub skrót nazwy posterunku zapowiadawczego, do którego ten pociąg przyjechał, a rubryki 4 i 5 zakreskować,

   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. Telefonogramy zapowiadawcze według wzorów 9-12, 16, 17 i 21-32 należy zapisywać przez całą szerokość strony.

    Pod tym zapisem notuje się:

    „Nadał nazwisko nadającego i nazwa posterunku następczego.

    Odebrał nazwisko odbierającego i nazwa posterunku następczego o godz. … min …",

    a jeżeli telefonogram taki nadano do kilku posterunków następczych, nadający notuje wszystkich, którzy telefonogram ten odebrali oraz czas odebrania.

11. Również przez całą szerokość odpowiedniej stronicy zapisuje się inne telefonogramy i okoliczności mające wpływ na sposób prowadzenia ruchu.

12. Przyjęcie i przekazanie dyżuru przez dyżurnego ruchu oraz początek doby należy notować:

    1) przez obie stronice dziennika ruchu przeznaczonego dla dwóch szlaków (odstępów),

2) przez szerokość stronicy dziennika ruchu przeznaczonego dla jednego szlaku (odstępu).

13. Otrzymane zawiadomienia pisemne będące podstawą zamknięcia lub otwarcia toru szlakowego, (§ 53 ust. 7), wyłączenia i załączenia napięcia w sieci trakcyjnej dyżurny ruchu wkleja na odpowiedniej stronicy dziennika ruchu lub przechowuje w wyznaczonym miejscu zgodnie z ust. 1.

14. Dziennik ruchu dla posterunków odstępowych (bocznicowych) (zał. nr 1b) prowadzi się analogicznie jak dziennik ruchu dla posterunków zapowiadawczych z tym, że:

1) porozumienie w sprawie ruchu pociągów na obu przyległych odstępach rejestruje się na jednej stronicy dziennika ruchu dla posterunków odstępowych (bocznicowych),

2) dziennik ten zawiera osobną rubrykę 7 dla zapisywania telefonogramów nadanych według wzoru nr 15 oraz dla równoczesnej obsługi bloku końcowego i bloku początkowego wspólnym klawiszem, natomiast nie zawiera rubryk 3 i 8 dziennika ruchu dla posterunków zapowiadawczych.

15. Jeżeli wyprawiony został pociąg z popychaczem do kilometra, dyżurny ruchu na posterunku odstępowym (bocznicowym) może wpisać w rubryce 6 potwierdzenie przyjazdu pociągu i nadać je dopiero po otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu popychacza na posterunek zapowiadawczy, który go wyprawił. Potwierdzenie przyjazdu popychacza na posterunek zapowiadawczy dyżurny ruchu na posterunku odstępowym (bocznicowym) powinien zapisać w rubryce 9 i 10, w pierwszym wolnym wierszu, a oba wiersze tj. wiersz dotyczący pociągu z popychaczem do kilometra i wiersz dotyczący popychacza, należy z lewej strony zakreślić klamrą.

16. Jeżeli wyprawiony został pociąg (pojazd pomocniczy) do kilometra na szlaku, skąd ma powrócić na stację wyprawienia, dyżurny ruchu na posterunku odstępowym (bocznicowym) nie powinien potwierdzić jego przyjazdu, lecz powinien zakreskować rubryki 6, 7 i 9, a po powrocie pociągu na posterunek zapowiadawczy, który go wyprawił, otrzymane potwierdzenie przyjazdu tego pociągu powinien zanotować w sposób wskazany dla popychacza, który powrócił ze szlaku.

17. Przykłady prowadzenia dziennika ruchu zawiera załącznik 1a i 1b.

Rozdział 5.
PRZYJMOWANIE, WYPRAWIANIE I PRZEPUSZCZANIE POCIĄGÓW NA POSTERUNKACH RUCHU

§ 38
Wyznaczanie torów na stacji dla wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pociągów

1. Ruch pociągów należy prowadzić po torach głównych, po zorganizowanych pociągowych drogach przebiegu.

   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 § 44 i regulaminu technicznego.

   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 tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania 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.

2. Ruch pociągów należy prowadzić zasadniczo po torach wyznaczonych w wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.

   Dla pociągów, dla których nie wyznaczono toru na stacji ani w wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów ani w zarządzeniu o jego uruchomieniu, dyżurny ruchu ustala ten tor, stosując się do postanowień niniejszego paragrafu.

3. 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.

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.

4. Pociągi, które w wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy nie mają ustalonego toru wjazdowego i mają być przyjęte na tor główny dodatkowy uważa się za pociągi, dla których zachodzi konieczność zmiany toru wjazdowego (ust. 3).

5. Ruch pociągów pasażerskich, mających postój, należy prowadzić po torach z peronem.

   W razie trudności ruchowych (w sytuacjach awaryjnych) dopuszcza się przyjęcie lub wyprawienie pociągu pasażerskiego na tor lub z toru nie posiadającego peronu, pod warunkiem zapewnienia podróżnym bezpieczeństwa przy wsiadaniu, wysiadaniu i przechodzeniu przez tory.

6. Ruch pociągów towarowych należy prowadzić – o ile jest to możliwe – po torach nie krótszych niż długość pociągów.

7. Przejazd pociągów przez stację powinien odbywać się po wyznaczonych torach głównych, po których istnieją przebiegi bez zatrzymana, ujęte w regulaminie technicznym. Jeżeli warunki te nie są spełnione, pociąg przyjmowany na tor główny dodatkowy, a mający rozkładowo przejazd, należy przyjąć na stację z zachowaniem warunków wymaganych w przypadkach:

   1) przyjęcia pociągu, który będzie miał nieprzewidziany postój na stacji,

   2) zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny dodatkowy.

8. Ruch pociągów z towarami niebezpiecznymi, TWR lub przesyłkami nadzwyczajnymi powinien odbywać się po torach wskazanych w regulaminie technicznym albo w doraźnym zarządzeniu.

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 odpowiednio 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 lub drogowskazowym.

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

9a. 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".

9b. Jeżeli dyżurny ruchu wyda polecenie przygotowania drogi przebiegu na tor zajęty tylko za pomocą blokady stacyjnej bez uprzedniej informacji telefonicznej, lub gdy polecenie to będzie sprzeczne z uprzednio otrzymanym poleceniem, nie należy go wykonywać i zażądać wyjaśnień.

10. Jeżeli w odstępstwie od wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów zajdzie konieczność wyjątkowego przyjęcia pociągu na tor główny zakończony kozłem oporowym, należy postąpić w sposób analogiczny, jak przy przyjęciu pociągu na tor częściowo zajęty (ust. 9).

11. O zmianie toru wyznaczonego w wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów należy wcześniej zawiadomić zainteresowanych pracowników obsługi posterunków nastawczych i stacyjnych pracowników przewoźnika kolejowego (megafonista, kasjer, rewident, odprawiacz itp.), a także maszynistę, gdy długość peronu przy zmienionym torze jest krótsza od długości pociągu pasażerskiego z wyznaczonym postojem.

Nastawniczy (zwrotniczy), który otrzymał polecenie nastawienia drogi przebiegu innej, niż przewiduje wyciąg z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów, a nie był przed tym zawiadomiony o zmianie toru wjazdowego, przed nastawieniem przebiegu powinien wyjaśnić z dyżurnym ruchu, czy nie zaszła pomyłka. Tak samo powinien nastawniczy postąpić, jeżeli polecenie nastawienia drogi przebiegu jest niezgodne z otrzymanym uprzednio zawiadomieniem o zmianie toru wjazdowego.

Miejsce zatrzymania pociągu powinno być tak wyznaczone, aby tor mógł być wykorzystany możliwie na całej długości, aby pociąg nie zagradzał przejścia lub przejazdu, nie stanowił przeszkody dla jazd innych pociągów i manewrów oraz, aby podróżni mogli bezpiecznie i możliwie dogodnie wsiadać, wysiadać i przechodzić tak do pociągu, jak i do budynku dworca.

§ 39
Polecenie przygotowania 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.

   Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu dla pracowników biorących udział w przygotowaniu danej drogi przebiegu jest jednocześnie poleceniem sprawdzenia czy tor jest wolny i czy nie ma przeszkód do jazdy, przerwania zagrażających pociągowi manewrów, nastawienia i zamknięcia zwrotnic, wykolejnic i innych urządzeń srk oraz sprawdzenia ich położenia.

   Sprawdzenie niezajętości torów i rozjazdów może być dokonane:

   1) bezpośrednio w terenie,

2) z okna nastawni,

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

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.

4. 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. Na posterunku nastawczym, na którym razem z dyżurnym ruchu pełni dyżur pracownik obsługujący urządzenia nastawcze, polecenie przygotowania drogi przebiegu dyżurny ruchu wydaje ustnie. Pracownik ten nie prowadzi książki przebiegów.

5. Polecenie przygotowania drogi przebiegu dyżurny ruchu daje po upewnieniu się, że tor dla jazdy pociągu jest wolny od przeszkód. Sposób tego upewnienia podaje regulamin techniczny.

   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.

6. Na posterunku zapowiadawczym z prawidłowo działającą blokadą stacyjną oraz z zależnością sygnału zezwalającego na semaforze od zwrotnic i wykolejnic, dyżurny ruchu informuje pracowników biorących udział w przygotowaniu drogi przebiegu o numerze pociągu, kierunku jazdy i numerze toru, po którym odbędzie się jazda pociągu, a następnie przez obsłużenie odpowiednich urządzeń blokady stacyjnej daje polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu, co jest równocześnie poleceniem podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę.

   Dla pracownika biorącego udział w przygotowaniu drogi przebiegu, który nie otrzymuje polecenia za pomocą urządzeń blokady stacyjnej, otrzymanie informacji o numerze pociągu, kierunku jazdy i numerze toru oznacza polecenie przygotowania drogi przebiegu lub tylko sprawdzenia jej, gdy nie obsługuje żadnych urządzeń srk.

   Informację o numerze pociągu, kierunku jazdy i numerze toru należy dawać w następującej formie:

„pociąg nr z nazwa posterunku ruchu na tor nr”

lub

„pociąg nr do nazwa posterunku ruchu z toru nr”.

6a. Jeżeli na posterunku ruchu są urządzenia do przełączania semaforów odnoszących się do torów głównych zasadniczych na działanie samoczynne dla przejazdu pociągów, to dyżurny ruchu może przełączyć je na samoczynność dla pociągów przejeżdżających po tych torach, jeżeli nie ma przeszkód do jazdy.

Nastawienie urządzeń na samoczynność semaforów nie zwalnia dyżurnego ruchu od śledzenia i regulowania ruchu pociągów.

Samoczynność semaforów wolno wyłączyć wówczas, gdy na żadnym odcinku drogi przebiegu, sygnalizowanej semaforami przełączonymi na samoczynność, nie znajduje się żaden pociąg i gdy co najmniej dwa odcinki zbliżania na planie świetlnym (ekranie monitora) nie wykazują zajętości.

W razie grożącego niebezpieczeństwa, sygnał zezwalający na semaforze należy natychmiast zmienić na sygnał „Stój”.

6b. Na posterunkach ruchu z systemem automatycznego nastawiania przebiegów pociągowych (ANP), nastawianie przebiegów może odbywać się automatycznie na skutek oddziaływania pociągu na urządzenia srk.

W zależności od konfiguracji systemu na danym posterunku, ANP może dotyczyć tylko przebiegów po torach głównych zasadniczych lub torach głównych zasadniczych i torach głównych dodatkowych.

Szczegółowe zasady działania i obsługi systemu ANP powinna określać instrukcja obsługi, będąca załącznikiem do regulaminu technicznego posterunku ruchu.

7. W przypadku, gdy urządzenia blokady stacyjnej nie mogą być podstawą prowadzenia ruchu, tj.:

1) nie ma urządzeń blokady stacyjnej,

2) urządzenia blokady stacyjnej są, lecz:

a) blokada stacyjna działa nieprawidłowo,

b) jazda pociągu ma odbyć się bez podania sygnału zezwalającego na semaforze,

c) nastawianie sygnału zezwalającego na semaforach nie jest uzależnione od prawidłowego nastawienia drogi przebiegu,

d) urządzenia nie wyłączają sprzecznych przebiegów,

e) w urządzeniach są prowadzone roboty, które mogą naruszać przepisowe uzależnienie lub powodować nieprawidłowe działanie urządzeń srk,

f) w nastawni wykonawczej brak jest plomb na urządzeniach, których nieprzepisowa obsługa mogłaby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu,

g) urządzenia nie są wykorzystywane w zakresie ustalonym dla normalnego działania,

h) w blokadzie stacyjnej:

– brak jest przymusu zwrotu nakazu lub przymusu zwrotu zgody,

– blok otrzymania nakazu lub otrzymania zgody dotyczy więcej niż jednego toru (blok grupowy),

i) zostało to zarządzone ze względu na szczególne warunki miejscowe, dyżurny ruchu wprowadza telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegu telefonogramem wg wzoru:

„O godz. godz. min. wprowadzam telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu dla wjazdów (wyjazdów) pociągów określić numery torów i kierunki z powodu ...".

Nadał dyżurny ruchu nazwisko, odebrał stanowisko, nazwisko

Po ustaniu przyczyny, dla której wprowadzono telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegu, dyżurny ruchu odwołuje je telefonogramem wg wzoru:

„O godz. godz. min. odwołuję telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu dla wjazdów (wyjazdów) pociągów określić numery torów i kierunki".

Nadał dyżurny ruchu nazwisko, odebrał stanowisko, nazwisko

Treść tych telefonogramów należy odnotować w książce przebiegów.

W przypadkach wymienionych w pkt 2 urządzenia blokady stacyjnej obsługuje się dodatkowo, jeżeli jest to możliwe.

Nastawniczemu, pełniącemu dyżur na nastawni dysponującej, polecenie przygotowania drogi przebiegu dyżurny ruchu daje ustnie.

Pełniącym dyżur na nastawni wykonawczej polecenie przygotowania drogi przebiegu nastawniczym daje ustnie starszy nastawniczy.

Starszy zwrotniczy polecenie przygotowania drogi przebiegu daje zwrotniczym ustnie lub telefonicznie.

Jeżeli telefoniczne polecenie przygotowania drogi przebiegu nie może być wydane z powodu przerwy w łączności, wówczas polecenie to dyżurny ruchu wydaje pisemnie.

Telefoniczne, ustne lub pisemnie polecenie przygotowania drogi przebiegu należy dawać w następującej formie:

„Przygotować wjazd pociągu nr z nazwa posterunku ruchu na tor nr"

lub

„Przygotować wyjazd pociągu nr do nazwa posterunku ruchu z toru nr".

8. Jeżeli polecenie przygotowania drogi przebiegu dyżurny ruchu daje telefonicznie, to po wywołaniu odpowiednich posterunków technicznych powinien upewnić się czy rozmawia z właściwymi pracownikami.

   Polecenie telefoniczne lub ustne powinno być powtórzone przez odbierającego, przy czym można opuścić słowa: „Przygotować wjazd/ wyjazd pociągu". Treść powtórzonego polecenia powinna być sprawdzona przez dającego polecenie.

   Telefoniczne polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu należy dawać, o ile jest to możliwe, równocześnie wszystkim posterunkom biorącym udział w jej przygotowaniu, a jeśli warunki miejscowe wymagają pewnej kolejności, powinna ona być wskazana w regulaminie technicznym.

   Polecenie przygotowania drogi przebiegu dyżurny ruchu daje oddzielnie dla każdego pociągu. Na stacjach bez blokady stacyjnej można jednocześnie dawać telefoniczne lub ustne polecenie przygotowania nie więcej, niż dwóch przebiegów niesprzecznych.

   Pracownikowi przygotowującemu drogę przebiegu pociągu nie należy w tym czasie wydawać innych poleceń, z wyjątkiem potrzeby odwołania wydanego polecenia przygotowania drogi przebiegu lub potrzeby wydania polecenia, które ma zapobiec zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu.

9. Telefoniczne, ustne lub pisemne polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu nie oznacza polecenia nastawienia na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę, na co dyżurny ruchu daje nastawniczemu obsługującemu dany semafor, osobne polecenie (§ 42 ust. 5).

10. 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.

11. Jeżeli telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegu jest niemożliwe, wówczas dyżurny ruchu wykorzystuje do tego celu urządzenia radiołączności sieci drogowej i utrzymania. Wzór telefonogramu wprowadzającego i odwołującego jest analogiczny jak w ust. 7 z tym, że wyraz „telefonicznie" zastępuje się wyrazem „radiotelefonicznie".

    Treść radiotelefonogramu odnotowuje się w książce przebiegów R-142. Odwołanie wprowadzenia radiotelefonicznego polecania i zgłaszania przygotowania dróg przebiegu następuje po ustaniu przyczyny jego wprowadzenia.

    Jeżeli pracownik uprawniony do przygotowywania i zgłaszania gotowości dróg przebiegu nie ma możliwości prowadzenia książki przebiegów lub jej nie prowadzi (np. brak posterunków nastawczych), to wymagane polecenia, zgłoszenia i informacje między pracownikiem zgłaszającym, a dyżurnym ruchu mogą odbywać się z wykorzystaniem radiołączności sieci drogowej i utrzymania, ale wyłącznie z funkcją rejestracji rozmów. W takiej sytuacji książka przebiegów jest prowadzona tylko przez dyżurnego ruchu w pełnym zakresie z pominięciem rubryki 6.

§ 40
Przygotowanie drogi przebiegu pociągu

1. Przygotowanie drogi przebiegu należy do obowiązków pracowników wyznaczonych do tych czynności.

    Jeżeli na posterunku nastawczym pełni dyżur równocześnie dwóch lub więcej pracowników, należy w regulaminie technicznym dokonać ścisłego podziału ich czynności.

2. Po otrzymaniu polecenia przygotowania drogi przebiegu należy:

    1) usunąć tabor z drogi przebiegu pociągu i przerwać manewry oraz upewnić 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) upewnić 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) upewnić się, czy na sąsiednich torach tabor został zabezpieczony przed przetoczeniem się w drogę przebiegu,

4) nastawić zwrotnice, wykolejnice, tarcze zaporowe i manewrowe oraz inne urządzenia w położenie wymagane dla jazdy pociągu oraz zamknąć i zabezpieczyć je przed przestawieniem do czasu przejazdu pociągu z sygnałem końca pociągu poza przebiegowe miejsce końca pociągu, które wskazane jest w regulaminie technicznym; czynności te należy wykonać zgodnie z tablicą zależności lub kartą przebiegową albo z regulaminem tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót,

5) upewnić się w sposób wskazany w regulaminie technicznym o zabezpieczeniu przejazdów kolejowo-drogowych i obsługiwanych przejść znajdujących się w obrębie obsługiwanego i nadzorowanego okręgu,

6) upewnić się dla pociągów o trakcji elektrycznej czy tor jest zelektryfikowany.

Jeżeli pracownik posterunku nastawczego otrzymał polecenie przygotowania drogi przebiegu dla wyjazdu pociągu na szlak jednotorowy bez blokady liniowej, a zgodnie z rozkładem jazdy powinien przed tym przybyć pociąg kierunku przeciwnego, należy zwrócić uwagę na to dyżurnemu ruchu, jeszcze przed przygotowaniem drogi przebiegu.

3. Obsługa urządzeń sterowania ruchem powinna odbywać się według postanowień instrukcji obsługi serii Ie i producenta opracowanej dla danego posterunku ruchu i regulaminu technicznego.

4. Przy nastawieniu zwrotnicy (wykolejnicy) niescentralizowanej należy sprawdzić, czy nie jest ona uszkodzona i czy iglica dolega do opornicy, a przy przestawianiu zwrotnicy scentralizowanej – czy nie ma oznak nieprawidłowego działania.

   W razie zauważenia uszkodzenia lub nieprawidłowego działania zwrotnicy należy zastosować się do postanowień Instrukcji o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów Id-4 oraz modułu D2 Diagnostyka – dozorowanie Instrukcji Id-1.

5. W przypadku braku lub wyłączenia zależności semafora od zwrotnic albo braku semafora, po nastawieniu zwrotnic i wykolejnic wchodzących w drogę przebiegu pociągu, zabezpieczenie ich, zależnie od rodzaju i stanu urządzeń, powinno być następujące:

   1) jeżeli zwrotnice i wykolejnice niescentralizowane są wyjątkowo nie zamknięte na zamki, należy od czasu sprawdzenia ich nastawienia aż do czasu przejazdu pociągu strzec je przed przestawieniem; zwrotnice strzeżone są wtedy, gdy pracownik obsługujący widzi ich położenie z miejsca, w którym się znajduje i może zapobiec ich przestawieniu,

   2) jeśli zwrotnice i wykolejnice niescentralizowane są zamykane na zamki, należy zamknąć je, a wszystkie właściwe klucze umieścić na tablicy kontrolnej u dyżurnego ruchu lub starszego zwrotniczego, co powinno być ustalone w regulaminie technicznym; klucze od zwrotnic, przez które wyjeżdżający pociąg ma przejechać z ostrza, jeżeli przechowywane

są na posterunku dyżurnego ruchu, mogą w czasie wyjazdu pociągu znajdować się na posterunku zwrotniczego,

3) jeśli klucze od zwrotnic i wykolejnic niescentralizowanych są zamykane drążkiem lub kluczem przebiegowym, należy klucze od zamków zwrotnicowych i wykolejnicowych umieścić w skrzyni lub w zamku zależności i zamknąć je kluczem lub drążkiem przebiegowym,

4) jeśli zwrotnice i wykolejnice wyłączone ze scentralizowanego nastawiania są ryglowane z nastawni, należy je zaryglować, a dźwignie ryglowe zamknąć drążkiem przebiegowym, jeżeli jest,

5) jeśli zwrotnice i wykolejnice są scentralizowane, należy zamknąć je drążkiem przebiegowym, pomocniczym drążkiem przebiegowym lub utwierdzić blokiem przebiegowym-utwierdzającym, jeżeli jest to możliwe. W urządzeniach elektrycznych dźwignie przebiegowo-sygnałowe, zgody lub nakazu należy przełożyć, jeżeli to jest możliwe, w takie położenie, aby nastąpiło zamknięcie drogi przebiegu; po nastawieniu zwrotnic i wykolejnic nastawianych elektrycznie należy wyłączyć prąd nastawczy.

6) w urządzeniach komputerowych zastosować się do instrukcji obsługi stanowiącej załącznik do regulaminu technicznego.

Ponadto w przypadkach wymienionych w pkt 3-5 należy zastosować zamknięcia pomocnicze w sposób wskazany w § 50.

6. Postępowanie przy nastawianiu drogi przebiegu, w skład której wchodzi most ruchomy lub prom, określa regulamin techniczny.

7. Jeśli zajdzie potrzeba przygotowania drogi przebiegu dla pociągu w czasie wyłączenia ze scentralizowanego nastawiania zwrotnicy nieryglowanej i przejeżdżanej na ostrze lub ochronnej, wówczas należy:

1) przy przewidzianym wyłączeniu tej zwrotnicy na okres przejściowy, zamknąć ją na zamek zwrotnicowy, a klucz uzależnić lub przechowywać w sposób wskazany w regulaminie technicznym,

2) przy nieprzewidzianym wyłączeniu tej zwrotnicy można zwrotnicę taką zamknąć sponą iglicową, o ile założenie zamka zwrotnicowego spowodowałoby opóźnienie pociągu.

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

§ 41
Sprawdzanie i zgłaszanie gotowości drogi przebiegu pociągu

1. Zanim zostanie podany na semaforze sygnał zezwalający lub pozwoli się w inny sposób na jazdę pociągu, należy sprawdzić, czy droga przebiegu jest przygotowana, tj. czy jest prawidłowo nastawiona i zabezpieczona i czy nie ma przeszkód do jazdy.

2. Jeżeli w przygotowaniu drogi przebiegu pociągów, oprócz dyżurnego ruchu dysponującego, bierze udział jeszcze inny posterunek techniczny, wówczas stacja powinna być podzielona na okręgi nastawcze i w każdym okręgu powinien być wyznaczony pracownik odpowiedzialny za sprawdzanie dróg przebiegu.

   W razie potrzeby, sprawdzanie czy tor jest wolny, może być powierzone regulaminem technicznym pracownikowi, który nie nastawia drogi przebiegu; wówczas pracownikowi temu należy wyznaczyć okręg sprawdzania.

   Jeżeli stacji nie podzielono na okręgi, za sprawdzanie całych dróg przebiegu pociągów odpowiedzialny jest dyżurny ruchu.

   W regulaminie technicznym ustala się, kto i w jaki sposób sprawdza, czy droga przebiegu jest wolna od przeszkód oraz granice okręgów, w których wyznaczeni pracownicy mają obowiązek sprawdzania dróg przebiegu pociągów.

3. Gdyby miejscowe warunki stwarzały trudności w sprawdzaniu dróg przebiegu, odpowiednie postanowienia należy ująć w regulaminie technicznym.

4. Drogę przebiegu pociągu (lub jej części), posiadającą kontrolę niezajętości odcinków torowych i rozjazdów, sprawdza się przez obserwację świateł kontrolnych na planie świetlnym (ekranie monitora), gdy urządzenia te działają prawidłowo.

   W regulaminie technicznym należy podać granice odcinków z kontrolą niezajętości oraz sposób sprawdzania drogi przebiegu w razie uszkodzenia lub nieprawidłowego działania tych odcinków lub w razie prowadzenia robót, które mogą mieć wpływ na funkcjonowanie odcinków izolowanych.

5. Sprawdzenie prawidłowego nastawienia zwrotnic i wykolejnic odbywa się w sposób ustalony w instrukcjach obsługi dla poszczególnych rodzajów urządzeń srk. Sprawdzenie to powinni wykonać w przydzielonych okręgach pracownicy przygotowujący drogę przebiegu pociągu. Nastawienie zwrotnic i wykolejnic przestawianych ręcznie i wyjątkowo nie zabezpieczonych zamkami zwrotnicowymi lub zabezpieczonych zamkami zwrotnicowymi bez uzależnienia z semaforami, sprawdza dyżurny ruchu lub inny wyznaczony regulaminem technicznym uprawniony pracownik.

Nastawienie zwrotnic i wykolejnic przestawianych ręcznie i wyjątkowo nie zabezpieczonych zamkami zwrotnicowymi lub zabezpieczonych tymczasowo zamkami zwrotnicowymi, sprawdza się każdorazowo na miejscu.

6. Zgłoszenie o przygotowaniu drogi przebiegu pociągu w przydzielonym okręgu, pracownicy biorący w tym udział dają za pomocą odpowiednich urządzeń srk (bloków zgody), a gdy ich nie ma, telefonicznie, zaś nastawniczy pełniący dyżur na nastawni dysponującej – ustnie.

   Nastawniczy, który polecenie nastawienia sygnału zezwalającego na jazdę otrzymał za pomocą bloku nakazu, nie składa osobnego meldunku o przygotowaniu drogi przebiegu pociągu. Nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze oznacza równocześnie, że droga przebiegu została przygotowana.

   Jeżeli polecenie przygotowania drogi przebiegu dyżurny ruchu wydał telefonicznie, pracownik, który to polecenie otrzymał, powinien o przygotowaniu drogi przebiegu zgłosić dyżurnemu ruchu telefonicznie.

   Zgłoszenie to obowiązuje również w tych przypadkach, gdy dodatkowo obsługuje się urządzenia blokady stacyjnej.

   Telefoniczne i ustne zgłoszenie o przygotowaniu drogi przebiegu pociągu należy składać w następującej formie:

   „Wjazd pociągu nr z nazwa posterunku ruchu na tor nr przygotowany”

   lub

   „Wyjazd pociągu nr do nazwa posterunku ruchu z toru nr przygotowany”

   Przy zgłoszeniu o przygotowaniu drogi przebiegu należy podać dyżurnemu ruchu:

   1) położenie poszczególnych zwrotnic i wykolejnic – wchodzących w przebieg oraz ochronnych – jeżeli jazda pociągu ma odbywać się po drodze przebiegu nie uzależnionej od wskazań semafora (na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny) lub zastosowanie innych zabezpieczeń (§ 40 ust. 5),

   2) położenie nieryglowanej zwrotnicy wyłączonej ze scentralizowanego nastawiania i z zależności, lecz zamkniętej zamkiem zwrotnicowym lub sponą iglicową.

   Położenie zwrotnicy należy zgłosić również wtedy, gdy wyłączona zwrotnica wyjątkowo nie jest zamknięta, a sprawdzenie i dozorowanie jej dyżurny ruchu polecił innemu pracownikowi. Pracownik, którego udział w przygotowaniu drogi przebiegu pociągu polega tylko na sprawdzeniu, czy tor jest wolny, o wyniku tego sprawdzenia zgłasza za pomocą odpowiednich urządzeń, a gdy ich nie ma telefonicznie lub ustnie:

   „Dla pociągu nr tor nr jest wolny”.

§ 42
Podawanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu

1. W czasie, gdy nie odbywają się jazdy pociągów, semafory obsługiwane powinny wskazywać sygnał „Stój", z wyjątkiem semaforów stacyjnych, ustawionych przy torach głównych zasadniczych, jeżeli semafory te zostały przełączone na działanie samoczynne.

   Semafory obsługiwane przełączone na działanie samoczynne w położeniu zasadniczym wskazują sygnał zezwalający.

2. Sygnał zezwalający na semaforze obsługiwanym podaje dyżurny ruchu lub na każdorazowe jego polecenie pracownik wyznaczony regulaminem technicznym.

3. Polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu daje dyżurny ruchu za pomocą urządzeń blokady stacyjnej lub telefonicznie.

4. Telefoniczne polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu daje dyżurny ruchu wówczas, gdy zachodzą okoliczności, w których obowiązuje telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegu pociągu (§ 39 ust. 7).

5. Telefoniczne polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu nastawniczemu, obsługującemu semafor, należy dawać w następującej formie:

   „Dla pociągu nr z nazwa posterunku ruchu na tor nr dać sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym"

   lub

   „Dla pociągu nr do nazwa posterunku ruchu z toru nr dać sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym".

6. Po otrzymaniu zgłoszeń o przygotowaniu drogi przebiegu, przewidzianych w § 41 ust. 6 i po sprawdzeniu tej drogi we własnym okręgu, dyżurny ruchu podaje na semaforze sygnał zezwalający na jazdę lub poleca pracownikowi wyznaczonemu regulaminem technicznym sygnał ten podać (lub zezwala w inny sposób na jazdę pociągu), jeżeli spełnione są wszystkie wymagane warunki i zbliża się pociąg lub czas jego odjazdu.

7. Jeżeli na nastawni dysponującej obsługuje się aparat blokowy, dźwignię sygnałową, przyciski sygnałowe, sygnały zastępcze, kluczową skrzynię zależności to czynności te może wykonać tylko dyżurny ruchu dysponujący.

8. Sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym i odstępowym należy podawać w takim czasie, aby przez zbyt późne nastawienie sygnału zezwalającego na jazdę nie spowodować zbędnego zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy pociągu albo przez przedwczesne nastawienie tego sygnału na semaforze wjazdowym nie utrudnić pracy manewrowej.

9. Dla pociągu mającego rozkładowy postój na stacji, sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym należy podawać dopiero po zatrzymaniu się pociągu. W razie potrzeby wcześniejsze podanie polecenia na nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym lub na nastawienie tego sygnału przed zatrzymaniem się pociągu może być dopuszczone regulaminem technicznym.

10. Dla pociągów przejeżdżających przez stację bez postoju wolno podać sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym i drogowskazowym, gdy wyjazd ze stacji jest wolny. Jeżeli posterunek zapowiadawczy jest wyposażony w semafor wyjazdowy, to sygnał zezwalający na nim powinien być podany przed podaniem sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym i drogowskazowym.

    Kolejność ta nie obowiązuje, gdy przed semaforem wyjazdowym, w odległości drogi hamowania, znajduje się tarcza ostrzegawcza, odnosząca się do tego semafora albo gdy semafor wjazdowy lub drogowskazowy wskazuje jaki sygnał jest na semaforze wyjazdowym.

11. Semafor wjazdowy i odpowiedni semafor wyjazdowy grupowy nie mogą wskazywać równocześnie sygnału zezwalającego na przejazd pociągu przez stację bez zatrzymania, z wyjątkiem przypadku, gdy przy torach, do których ten semafor się odnosi, znajdują się tarcze zaporowe ustawione na maszcie o normalnej wysokości i są one uzależnione z tym semaforem.

12. O podaniu sygnału zezwalającego na semaforze dyżurny ruchu powinien upewnić się w sposób ustalony w regulaminie technicznym.

13. Gdy na semaforze podany został sygnał zezwalający na jazdę, to przy jednoosobowej obsadzie nastawni, z której obsługuje się ten semafor, pracownik obsługujący semafor nie powinien opuścić nastawni, z wyjątkiem konieczności zapobieżenia grożącemu niebezpieczeństwu ruchu. Wówczas drzwi pomieszczenia nastawni należy zamknąć, a klucz zabrać.

14. W razie nagłej przeszkody do przyjęcia lub wyprawienia pociągu, wynikłej po daniu sygnału zezwalającego na semaforze, należy sygnał ten zmienić natychmiast na sygnał „Stój". Jeżeli w tym czasie pociąg minął już tarczę ostrzegawczą lub przedni semafor świetlny, należy niezwłocznie powiadomić maszynistę o zmianie sygnału na semaforze wjazdowym (drogowskazowym) lub wyjazdowym za pomocą urządzeń radiołączności lub w inny dostępny sposób.

15. 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 § 38 ust. 3,

3) konieczności zatrzymania na stacji pociągu nie mającego rozkładowego postoju na tej stacji, z wyjątkiem przypadków wskazanych w § 48 ust. 4,

4) konieczności przyjęcia pociągu na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony kozłem oporowym – jeżeli nie spełniono warunków wymienionych w § 38 ust. 9 i 10,

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.

W tych przypadkach sygnał zezwalający na semaforze należy podać po przygotowaniu drogi przebiegu, jeżeli w okolicznościach wymienionych w: pkt 1 – ustała sprzeczność przebiegu; pkt 2 i pkt 3 – pociąg zatrzymał się przed semaforem wjazdowym, a semafor wyjazdowy wskazuje sygnał „Stój"; pkt 4, pkt 5 i pkt 6 – powiadomiono drużynę pociągową; pkt 7 – usunięto przeszkodę.

16. Na stacjach, na których w blokadzie stacyjnej brak jest przymusu zwrotu zgody lub nakazu, należy postępować w następujący sposób:

1) gdy brak jest przymusu zwrotu zgody – w każdym przypadku, w którym wymagane jest obsłużenie urządzenia dania zgody, pracownik dający zgodę, po wykonaniu czynności przewidzianych przepisami, przed obsłużeniem tego urządzenia powinien pracownikowi otrzymującemu zgodę zgłosić telefonicznie o przygotowaniu drogi przebiegu pociągu. Zgłoszenie to powinno być zapisane w książce przebiegów przez nadającego i odbierającego. Otrzymanie zgody za pomocą urządzenia blokady stacyjnej nie upoważnia do dania polecenia lub nastawienia sygnału zezwalającego na semaforze, jeżeli nie otrzymano telefonicznego zgłoszenia o przygotowaniu drogi przebiegu pociągu,

2) gdy brak jest przymusu zwrotu nakazu – w każdym przypadku, w którym wymagane jest obsłużenie urządzenia dania nakazu, niezależnie od dania informacji i obsłużenia urządzenia dania nakazu, gdy droga przebiegu jest całkowicie przygotowana i nie ma przeszkód do jazdy pociągu, dyżurny ruchu powinien dać nastawniczemu,

obsługującemu ten semafor, telefoniczne polecenie dania sygnału zezwalającego na semaforze. Polecenie to notują dyżurny ruchu i nastawniczy w książce przebiegów. Bez otrzymania takiego telefonicznego polecenia nie wolno nastawniczemu nastawić sygnału zezwalającego na semaforze,

3) na stacjach, na których w blokadzie stacyjnej brak jest przymusu zwrotu zgody lub nakazu, należy odpowiednie postanowienia umieścić w regulaminie technicznym.

§ 43
Zależność semaforów, zwrotnic, wykolejnic, rygli, tarcz zaporowych i manewrowych

1. Między semaforem a zwrotnicami, wykolejnicami i ryglami powinna być taka zależność, aby sygnał zezwalający na jazdę na tym semaforze mógł być podany dopiero po prawidłowym nastawieniu wymienionych urządzeń i aby były one zamknięte do czasu zrealizowania przebiegu.

2. Zależności między poszczególnymi urządzeniami do dawania sygnałów powinny uniemożliwiać podanie sygnałów zezwalających dla jazd, które nie mogą się odbywać jednocześnie.

   W razie potrzeby należy wprowadzać kolejność nastawiania sygnałów zezwalających dla jazd, które nie mogą się odbywać jednocześnie.

3. Zależności wymienione w ust. 1 i 2 należy uważać za wyłączone, gdy uprawniony pracownik oświadczy pisemnie, że zależności te należy uważać za zniesione lub gdy pracownik obsługi zauważył, że zaistniała nieprawidłowość w działaniu urządzeń i że istnieje możliwość podania sygnału zezwalającego na jazdę przed nastawieniem zwrotnic, wykolejnic, rygli, tarcz zaporowych, manewrowych lub semaforów w położenie wskazane w tablicy zależności lub w karcie przebiegowej.

4. Po wyłączeniu zależności wskazanych w ust. l, zezwolenie na jazdę pociągu może być dane przez podanie sygnału zezwalającego na semaforze – o ile to jest możliwe lub za pomocą sygnału zastępczego albo rozkazu pisemnego. Powiadomienie rozkazem pisemnym o potrzebie zmniejszenia prędkości obowiązuje w przypadku, gdy prędkość ta ma być mniejsza od prędkości nakazanej sygnałem zezwalającym, podanym na semaforze lub od prędkości obowiązującej w razie dania zezwolenia na jazdę za pomocą sygnału zastępczego albo rozkazu pisemnego.

5. Jeżeli w urządzeniach srk przewidziane są specjalne zamki zależności, należy je zastosować dla przywrócenia zależności semafora od zwrotnicy wyłączonej z tej zależności.

6. W razie braku zależności wykluczającej podanie sygnałów zezwalających dla przebiegów sprzecznych, należy unieruchomić zamknięciami pomocniczymi drążki przebiegowe, bloki

dania nakazu, bloki dania zgody lub dźwignie sygnałowe dla przebiegów sprzecznych z przygotowaną drogą przebiegu, co należy wskazać w regulaminie technicznym.

§ 44
Zezwolenie na wjazd, wyjazd lub przejazd pociągu bez podania sygnału zezwalającego

1. Gdy wyjątkowo zachodzi potrzeba użycia drogi przebiegu pociągu, dla której nie jest możliwe, nie jest przewidziane, albo nie wolno podać na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę, jeżeli nie ma przeszkód, należy zezwolić na jazdę pociągu za pomocą sygnału zastępczego albo rozkazu pisemnego.

   Gdy na stacji posiadającej semafory wyjazdowe zachodzi potrzeba użycia drogi przebiegu dla pociągu z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego – zezwoleniem na wyjazd jest rozkaz pisemny przekazany na zasadach określonych w § 58 ust. 7 pkt 3 i ust. 8-9.

   Jeżeli na posterunku odgałęźnym bez semaforów wyjazdowych i na posterunku bocznicowym nie może być podany sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym, to zezwoleniem na przejazd pociągu jest wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego lub podanie sygnału zastępczego, po spełnieniu określonych warunków.

   Na posterunkach odstępowych w przypadku niemożności podania na semaforze sygnału zezwalającego, jeżeli nie ma przeszkód do jazdy, zezwoleniem na przejazd pociągu jest rozkaz pisemny wydany na zasadach określonych w § 58 ust.7 pkt 4 i ust. 8-9.

   Oprócz wymienionych środków, służących do udzielenia zezwolenia na jazdę pociągu, dla wyjazdu (przejazdu) pociągu obowiązuje ponadto podanie sygnału „Nakaz jazdy" lub dla wyjazdu pociągu może obowiązywać ponadto ustne polecenie zgodnie z postanowieniami § 61.

   W razie potrzeby wjazdu, przejazdu lub wyjazdu pociągu na sygnał zastępczy dyżurny ruchu informuje o tym maszynistę ustnie lub za pomocą urządzeń radiołączności oraz podaje przyczynę takiej jazdy i numer toru, którego dotyczy udzielone zezwolenie.

2. Jeżeli jazda pociągu ma odbyć się bez podania sygnału zezwalającego, dyżurny ruchu wydaje oddzielne polecenie na przygotowanie drogi przebiegu, a po przygotowaniu jej i po otrzymaniu zgłoszeń o tym, wjazd i wyjazd pociągu odbywa się na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny.

3. Nastawioną drogę przebiegu pociągu należy zabezpieczyć i sprawdzić oraz zgłosić jej przygotowanie, po czym dyżurny ruchu daje pozwolenie na jazdę pociągu.

   O tym, że spełnione są wszystkie wymagane warunki i że nie ma przeszkody do wyjazdu pociągu, dyżurny ruchu powinien zawiadomić nastawniczych, którzy zgłosili przygotowanie drogi przebiegu dla wyjazdu tego pociągu.

Zawiadomienie to brzmi: „Pociąg nr może wyjechać".

Jeżeli nastawniczy nie otrzymał tego zawiadomienia, powinien zatrzymać wyjeżdżający pociąg.

4. Podanie sygnału zastępczego lub przekazanie rozkazu pisemnego może nastąpić dopiero wtedy, gdy droga przebiegu jest przygotowana, spełnione są wszystkie wymagane warunki i nie ma przeszkody do jazdy pociągu.

5. Zezwolenie na przejazd pociągu obok sygnału „Stój" na obsługiwanym semaforze może przekazać tylko ten dyżurny ruchu, który obsługuje ten semafor lub semafor ten obsługiwany jest na jego polecenie.

6. W razie zarządzenia jazdy pociągu bez podania sygnału zezwalającego na semaforze, nie może odbywać się inna jazda, która nie byłaby zabezpieczona przed możliwością starcia z tym pociągiem zwrotnicami ochronnymi lub wykolejnicami wchodzącymi w zależność.

   Jednoczesne jazdy pociągów mogą się odbywać, jeżeli drogi przebiegów nie mają ze sobą żadnych połączeń.

7. (uchylony)

§ 45
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 zagrzania 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.

§ 46
Nastawienie 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. O nastawieniu sygnału „Stój" na semaforze dyżurny ruchu powinien upewnić się w sposób określony w regulaminie technicznym.
2. 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.

3. 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.

4. 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.

5. Na stacjach z prawidłowo działającą blokadą stacyjną zablokowanie przez nastawniczego bloku otrzymania nakazu oznacza zgłoszenie dyżurnemu ruchu wjazdu lub wyjazdu pociągu.

6. Na stacjach bez blokady stacyjnej i na stacjach z blokadą stacyjną, gdy blokada stacyjna nie jest podstawą prowadzenia ruchu, obowiązuje telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu, wjeździe lub wyjeździe pociągu oraz nastawieniu sygnału „Stój" na semaforze, dyżurnemu ruchu nastawniczy nastawni wykonawczej telefonicznie, a nastawniczy nastawni dysponującej ustnie składa w formie:

   „Pociąg nr wjechał" lub „Pociąg nr wyjechał".

7. 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.

8. 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.

§ 47
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 semaforem znajdującym się w odległości drogi hamowania.

   Po cofnięciu dźwigni sygnałowej do położenia odpowiadającego sygnałowi „Stój", nastawniczy zgłasza o tym dyżurnemu ruchu, nie obsługując ani blokady liniowej, ani bloku otrzymania nakazu, do czasu otrzymania od dyżurnego ruchu odpowiedniego polecenia.

2. Jeżeli po zmianie na semaforze sygnału zezwalającego na sygnał „Stój", zajdzie konieczność przestawienia zwrotnic lub wykolejnic wchodzących w drogę przebiegu, dyżurny ruchu ma prawo zarządzić rozwiązanie drogi przebiegu pociągu dopiero po zatrzymaniu się pociągu przed semaforem.

   Celem zapobieżenia wypadkowi lub zmniejszenia jego skutków, dyżurny ruchu może zarządzić rozwiązanie drogi przebiegu przed zatrzymaniem się pociągu przed semaforem. W razie nagle grożącego niebezpieczeństwa nastawniczy może rozwiązać drogę przebiegu bez polecenia dyżurnego ruchu, którego o rozwiązaniu drogi przebiegu powinien niezwłocznie zawiadomić.

3. Jeżeli telefoniczne potwierdzenie przyjazdu pociągu daje dyżurny ruchu pomocniczy na podstawie odblokowania się bloku dania nakazu, to w razie odwołania lub wstrzymania zarządzonej jazdy pociągu dyżurny ruchu dysponujący powinien uprzedzić go o tym.

4. 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.

5. 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.

6. 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.

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

   1) nastawniczy powinien o tym natychmiast zgłosić dyżurnemu ruchu,

   2) dyżurny ruchu powinien niezwłocznie zawiadomić maszynistów pociągów jadących w kierunku tego semafora o konieczności zatrzymania się przed nim,

   3) bezpośrednio przed tym semaforem należy ustawić sygnał D 1 „Stój" oraz obok tarczy ostrzegawczej sygnał DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania",

   4) po ujawnieniu nienastawienia się sygnału „Stój" na semaforze wjazdowym, odstępowym lub wyjazdowym należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów,

   5) zezwoleniem na minięcie przez pociąg sygnału D 1 „Stój", unieważniającego sygnał zezwalający na semaforze, jest otrzymanie przez maszynistę rozkazu pisemnego,

   6) usunięcie tarcz przenośnych (D 1 i DO) może nastąpić na polecenie dyżurnego ruchu dopiero po usunięciu uszkodzenia semafora.

8. Oprócz zasad zawartych w ust. 7 należy przestrzegać również następujących postanowień:
   1) jeżeli nie można nastawić sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym lub odstępowym (obsługiwanym):
      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 lub odstępowym (obsługiwanym) spostrzeżono po daniu potwierdzenia przyjazdu pociągu, należy zbliżającemu się pociągowi podawać sygnały „Stój” D 2 i D 3 lub zatrzymać go radiotelefonicznym systemem alarmowym, a na odcinkach linii wyposażonych w system łączności GSM-R kolejowym połączeniem alarmowym „REC”,
      d) dyżurny ruchu, który otrzymał od dyżurnego ruchu przedniego posterunku następczego zawiadomienie o nienastawieniu się sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym lub odstępowym (obsługiwanym), powinien zatrzymywać wszystkie pociągi jadące w kierunku tego semafora 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 wjazdowym 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, a na odcinkach linii wyposażonych w system łączności GSM-R kolejowym połączeniem alarmowym „REC”,
      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. 7 pkt 5.

9. Jeżeli w przypadkach wymienionych w ust. 7 i 8 nie może być przywrócona do położenia zasadniczego również odnośna tarcza ostrzegawcza lub jeżeli nie może być przywrócona do tego położenia tylko tarcza ostrzegawcza, należy przed nią ustawić przenośną tarczę ostrzegawczą i powiadamiać o tym drużyny pociągowe rozkazem pisemnym.

10. Gdy po przejeździe pociągu przez miejsce oddziaływania na sprzęgło elektryczne ramienia semafora, ramię to nie opadnie samoczynnie w położenie odpowiadające sygnałowi „Stój", należy cofnąć dźwignię sygnałową w położenie „Stój" w celu nastawienia na semaforze sygnału „Stój", wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów i obsłużyć blokadę.

11. 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.

12. W przypadku rozerwania pędni semafora lub tarczy ostrzegawczej, należy upewnić się, że urządzenia te w terenie wskazują sygnał odpowiadający sygnałowi „Stój", a dźwignię sygnałową unieruchomić zamknięciem pomocniczym.

13. 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. 7 i 8.

14. 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.

    Szczegółowe postanowienia dotyczące obsługi poszczególnych urządzeń sterowania ruchem w czasie ich uszkodzeń i robót w tych urządzeniach podają instrukcje obsługi poszczególnych rodzajów urządzeń.

    Ponadto należy stosować się ściśle do zatwierdzonego regulaminu prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, jeżeli został on opracowany.

15. W przypadkach wskazanych w ust.: 5, 7 pkt 4, ust. 8 pkt 1 lit. b oraz ust. 12, 14, należy stosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze stosownie do postanowień § 50.

§ 48
Zatrzymanie lub przepuszczanie pociągu nieprzewidziane w wewnętrznym rozkładzie jazdy

1. Pociąg, który w wewnętrznym rozkładzie jazdy ma przewidziany przejazd bez zatrzymania, należy zatrzymać na posterunku ruchu, jeżeli wymagają tego względy techniczno-ruchowe. W takich przypadkach dyżurny ruchu niezależnie od postanowień ujętych w ust. 4 podaje sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym dopiero po nawiązaniu łączności przez maszynistę lub sam powiadamia go o zmienionej organizacji ruchu.
2. W razie wypadku kolejowego, pożaru lub niebezpieczeństwa należy pociąg zatrzymać w celu usunięcia zagrożenia albo udzielenia pomocy.
3. W razie potrzeby nieprzewidzianego zatrzymania pociągu z przyczyn innych niż wymienione w ust. 1 i 2, zatrzymanie to, zarządza właściwy dyspozytor PLK S.A. O zarządzonym zatrzymaniu pociągu należy powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym z podaniem przyczyny postoju.
4. W razie potrzeby zatrzymania na stacji pociągu nie mającego rozkładowego postoju na tej stacji, dla pociągu tego wolno dać zezwolenie na wjazd do stacji, po uprzednim zatrzymaniu go przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym). Zatrzymanie pociągu przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) jest zbędne, gdy spełniony jest jeden z następujących warunków:
   1) przed semaforem wyjazdowym znajduje się tarcza ostrzegawcza odnosząca się do tego semafora lub sygnał na poprzednim semaforze wskazuje, jaki sygnał znajduje się na semaforze wyjazdowym,
   2) o potrzebie zatrzymania się pociągu na stacji zawiadomiono drużynę pociągową rozkazem pisemnym na jednej z poprzednich stacji, a o dokonaniu tego zawiadomienia upewnił się dyżurny ruchu stacji, na której pociąg ten ma się zatrzymać,
   3) w wewnętrznym rozkładzie jazdy przewidziano postój w razie potrzeby,
   4) bezpośrednio przed semaforem wjazdowym znajduje się miarodajne wzniesienie, większe niż 6 ‰ na długości drogi hamowania i postanowienia w regulaminie technicznym zezwalają na niezatrzymywanie przez dyżurnego ruchu ciężkich pociągów towarowych przed tym semaforem. Semafor wyjazdowy, odnoszący się do toru, na który wjeżdża ten pociąg, powinien wskazywać sygnał „Stój". Jeżeli przy tym torze nie ma semafora wyjazdowego, wówczas w przypadkach wskazanych w pkt 3 i 4 należy ustawić tarczę zatrzymania D 1 „Stój" w miejscu, w którym pociąg powinien się zatrzymać.

W razie nieustawienia tej tarczy, zatrzymanie pociągu przed semaforem wjazdowym jest niezbędne.

5. Pociąg mający rozkładowy postój na stacji może być przepuszczony bez postoju, gdy zachowane zostaną następujące warunki:
   1) postój pociągu jest zbędny,
   2) nie jest przewidziane wsiadanie i wysiadanie podróżnych,
   3) przejazd nastąpi po drodze przebiegu przystosowanej do przejazdu bez zatrzymania,
   4) drużyna pociągowa została powiadomiona przez dyżurnego ruchu o jeździe pociągu przez stację bez zatrzymania.

   Jeżeli jazda pociągu ma odbyć się przed czasem rozkładowym, należy stosować się do postanowień § 51.

§ 49
Prowadzenie książki przebiegów

1. Książka przebiegów (załącznik 2) służy do zapisywania poleceń i informacji oraz zgłoszeń przygotowania drogi przebiegu dla wjazdów i wyjazdów pociągów oraz pojazdów pomocniczych, a ponadto zgłoszeń o tym, że tor jest wolny albo że pociąg wjechał z sygnałem końca pociągu.

   W książce tej należy również dokonywać zapisów przewidzianych instrukcjami obsługi urządzeń srk oraz można zapisywać polecenia i zgłoszenia w sprawie jazd manewrowych, jak również zapisy wynikające z warunków lokalnych, a ujęte (przewidziane) w regulaminie technicznym posterunku.

2. Lewa strona książki przebiegów przeznaczona jest dla zapisywania przebiegów pociągów wjeżdżających, a strona prawa przeznaczona jest dla zapisywania przebiegów pociągów wyjeżdżających.

   Każdą stronicę wypełnia się bieżąco, wpisując kolejno pociągi.

3. Książkę przebiegów należy prowadzić na posterunkach nastawczych, biorących udział w przygotowaniu dróg przebiegu pociągów. Prowadzić powinni ją również pracownicy wyznaczeni do sprawdzania czy tor jest wolny, jak również pracownicy posterunków stwierdzania końca pociągu, którzy zgłaszają wjazd pociągu z sygnałem końca pociągu.

4. Książkę przebiegów prowadzą:
   1) dyżurny ruchu:
      a) w skróconym zakresie w okolicznościach wymienionych w ust. 5,

b) w pełnym zakresie, jeżeli obowiązuje telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu,

2) nastawniczy nastawni wykonawczej:

a) w skróconym zakresie przy sprawnie działającej blokadzie stacyjnej,

b) w pełnym zakresie, jeżeli obowiązuje telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu,

3) zwrotniczy – w pełnym zakresie, jeżeli telefonicznie zgłasza przygotowanie drogi przebiegu,

4) pracownik posterunku technicznego – w skróconym zakresie – jeżeli sprawdza i zgłasza dyżurnemu ruchu, że tor jest wolny,

5) pracownik posterunku stwierdzania końca pociągu – w skróconym zakresie, jeżeli zgłasza telefonicznie lub za pomocą specjalnego urządzenia wjazd pociągu z sygnałem końca pociągu, a w pełnym zakresie, gdy bierze udział w przygotowaniu drogi przebiegu.

Pracownicy wymienieni w pkt 4 i 5 prowadzą książkę przebiegów bieżąco wpisując kolejno zgłaszane pociągi bez podziału na lewą i prawą stronę (ust. 2).

Pracownik opuszczający posterunek na polecenie dyżurnego ruchu lub za jego zgodą powinien odnotować w książce przebiegów godzinę i minutę wyjścia i powrotu na posterunek.

5. Na posterunku zapowiadawczym, na którym czynności dyżurnego ruchu zostały podzielone pomiędzy kilku dyżurnych ruchu tej samej nastawni, w razie potrzeby można przewidzieć regulaminem technicznym prowadzenie przez jednego z nich książki przebiegów w skróconym zakresie (rubryki: 1, 2, 3, 7) pomimo, że blokada stacyjna działa prawidłowo.

6. Gdy blokada stacyjna działa prawidłowo – nastawniczy nastawni wykonawczej, po otrzymaniu informacji o numerze pociągu (§ 39 ust. 6), kierunku jazdy i numerze toru, po którym ma odbyć się jazda tego pociągu, wypełnia rubryki: 1, 2, 3 książki przebiegów, czas wjazdu pociągu z sygnałem końca pociągu i nastawienie sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym względnie czas wyjazdu pociągu notuje w rubryce 7 (bez zgłaszania tego telefonem dyżurnemu ruchu).

Nastawniczy nastawni dającej tylko zgodę dla danego przebiegu wypełnia rubryki: 1, 2, 3 książki przebiegów oraz notuje w rubryce 5 czas zablokowania bloku dania zgody (bez zgłaszania tego telefonem dyżurnemu ruchu).

7. Gdy obowiązuje telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu (§ 39 ust. 7), tak dyżurny ruchu, jak i nastawniczy nastawni wykonawczej prowadzą książkę

przebiegów w pełnym zakresie. Dyżurny ruchu wypełnia wówczas rubrykę 4, wpisując kolejno skróty posterunków, które zgłosiły przygotowanie drogi przebiegu; w rubryce 5 dyżurny ruchu notuje czas otrzymania ostatniego ze wszystkich zgłoszeń, które powinien otrzymać.

Telefoniczne polecenie podania sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym lub wyjazdowym, dyżurny ruchu i nastawniczy notują w rubryce 6 książki przebiegów (§ 42 ust. 4).

8. Pracownik wyznaczony regulaminem technicznym tylko do sprawdzenia, czy tor jest wolny, lub zgłaszania wjazdu pociągu z sygnałem końca pociągu, po otrzymaniu polecenia sprawdzenia lub informacji o numerze pociągu – jeżeli nie obsługuje urządzeń blokady stacyjnej – wypełnia rubryki: 1, 2 i 3 książki przebiegów, a telefoniczne zgłoszenie o tym, że tor jest wolny, notuje w rubryce 5, zaś zgłoszenie telefoniczne lub za pomocą specjalnego urządzenia o wjeździe pociągu z sygnałem końca pociągu notuje w rubryce 7.

   Otrzymane telefoniczne zgłoszenie rejestruje dyżurny ruchu wypełniając ponadto rubrykę 4.

9. Gdy oprócz obsługi blokady liniowej obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów, wówczas danie polecenia nastawniczemu na zablokowanie bloku końcowego lub początkowego notują:

   1) nastawniczy w rubryce 8 książki przebiegów,

   2) dyżurny ruchu w rubryce 8 książki przebiegów, gdy obowiązuje telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu, zaś w rubryce 7 dziennika ruchu, gdy dawanie telefonicznych poleceń i zgłoszeń nie obowiązuje.

      Wymienione polecenie na zablokowanie bloku końcowego i jego zapis mogą być dokonane po otrzymaniu od nastawniczego zgłoszenia o wjeździe pociągu i o nastawieniu sygnału „Stój" na semaforze wjazdowym i po daniu telefonicznego potwierdzenia przyjazdu pociągu. Otrzymaniem zgłoszenia o wjeździe pociągu i o nastawieniu sygnału „Stój" na semaforze wjazdowym jest:

      – odblokowanie bloku dania nakazu – gdy urządzenia blokady stacyjnej działają prawidłowo i są podstawą prowadzenia ruchu,

      – telefoniczne zgłoszenie i odblokowanie bloku dania nakazu – gdy obowiązuje telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu, a blokada stacyjna obsługiwana jest pomocniczo,

      – telefoniczne zgłoszenie – gdy blokady stacyjnej nie ma lub nie można jej obsługiwać.

10. Dyżurny ruchu (gdy prowadzi książkę przebiegów) i nastawniczy nastawni wykonawczej notują ponadto w rubryce 8 książki przebiegów:
    1) powiadomienie o zmianie wyznaczonego toru wjazdowego,
    2) powiadomienie o wjeździe na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony kozłem oporowym,
    3) powiadomienie o położeniu zwrotnic i wykolejnic wyłączonych ze scentralizowanego nastawiania i z zależności z semaforem (ich numer i położenie np.: „12 minus", „37 plus") lub zastosowaniu innych zabezpieczeń (§ 40 ust. 5); w przypadku braku miejsca w rubr. 8 książki przebiegów na dokonanie tych zapisów, należy zająć kolejne wiersze przez całą szerokość strony pod numerem pociągu,
    4) powiadomienie nastawniczego, że pociąg może wyjechać i czas tego powiadomienia – gdy dla wyjazdu pociągu nie może być podany sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym, rubrykę 6 należy wówczas zakreskować (§ 44 ust. 3),
    5) polecenie i czas polecenia nastawniczemu, aby:
        a) podał sygnał zastępczy „Sz",
        b) wydał rozkaz pisemny,
        c) przekazał ustne polecenie w myśl § 61 ust. 2 pkt 3,
        d) podał sygnał „Nakaz jazdy" w myśl § 61 ust. 9,
    6) powiadomienie nastawniczego:
        a) o jeździe pociągu:
            – do kilometra i z powrotem,
            – z popychaczem do kilometra,
            – z przesyłką nadzwyczajną,
            – z towarem niebezpiecznym,
            – z TWR,
        b) o przybyciu pociągu lub pojazdu pomocniczego do sąsiedniego posterunku ruchu – w myśl postanowień § 28 ust. 22,
        c) o innych okolicznościach wymagających powiadomienia przez dyżurnego ruchu, a nie ujętych w ust. 12.

11. Gdy dyżurny ruchu nie prowadzi książki przebiegów, a zachodzi potrzeba dokonania niektórych zapisów tylko w rubryce 8 tej książki, wówczas dyżurny ruchu umieszcza te zapisy w rubryce 7 dziennika ruchu.

12. Przez całą szerokość obu stron książki przebiegów należy notować:

    1) przyjęcie i przekazanie dyżuru,

    2) początek doby,

    3) zamknięcie i otwarcie toru szlakowego lub toru głównego na stacji,

    4) wprowadzenie i odwołanie ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze szlakowym,

    5) wprowadzenie i odwołanie obostrzeń na szlaku – telefoniczne zapowiadanie pociągów lub na stacji – telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu,

    6) inne okoliczności mające wpływ na przyjmowanie i wyprawianie pociągów (wyłączenie zasilania sieci trakcyjnej itp.).

    Po zapisach okoliczności wskazanych w pkt 3 do 6 należy zanotować, kogo zawiadomiono i czas dania względnie otrzymania zawiadomienia.

    Jeżeli przed zapisem wykonanym przez całą szerokość prowadzonej książki przebiegów na jednej stronie znajdują się nie zapisane wiersze, należy je zakreskować.

13. Przykłady prowadzenia książki przebiegów zawiera załącznik 2.

§ 50
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 wjazdowych.

2. Zamknięcia pomocnicze służą do uniemożliwienia niedozwolonej obsługi urządzeń nastawczych lub blokowych.

   Zamknięciami pomocniczymi są: kliny zastawcze do drążków przebiegowych i do dźwigni nastawczych, podpórki klawiszy blokowych, kapturki do przycisków i inne przyrządy ochronne, odpowiednie do konstrukcji urządzeń srk określone w regulaminie technicznym. 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 itp. bez stosowania klinów zastawczych, podpórek, kapturków lub innych przyrządów ochronnych.

Kliny zastawcze zakłada się na drążki i dźwignie przebiegowe w ten sposób, aby uniemożliwić przełożenie drążka w niedozwolonym kierunku lub unieruchomić go w położeniu zasadniczym lub przełożonym, a na innych dźwigniach w ten sposób, aby uniemożliwić przełożenie dźwigni.

Kliny zastawcze na drążki przebiegowe zakłada się na wszystkich posterunkach nastawczych, posiadających drążek przebiegowy dla danego przebiegu.

Podpórki zakłada się pod klawisze blokowe, znajdujące się w położeniu zasadniczym (górnym).

Założenie kapturków powinno uniemożliwiać obsługę przycisków.

Założenie innych urządzeń ochronnych powinno uniemożliwić obsługę elementów nastawczych srk, dla których są przeznaczone.

3. 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 na linii dwutorowej na posterunku zapowiadawczym, który wyprawia pociągi na dany tor szlakowy:

      a) przy odblokowanym bloku przebiegowym utwierdzającym dla wyjazdów na dany tor szlakowy,

      b) gdy bloku przebiegowego utwierdzającego nie ma, przy odblokowanych blokach dania nakazu dla wyjazdów na dany tor szlakowy,

      c) gdy żadnego z bloków wymienionych pod lit. a i b nie ma lub nie można uniemożliwić obsługi bloku nakazu – na wszystkich drążkach przebiegowych dla wyjazdów na dany tor szlakowy, w sposób uniemożliwiający przełożenie ich w położenie dla wyjazdu na ten tor szlakowy,

      d) gdy przy urządzeniach kluczowych nie ma drążków przebiegowych, na dźwigniach wszystkich semaforów wyjazdowych dla wyjazdów na dany tor szlakowy, ustawionych w położeniu zasadniczym, z wyjątkiem przypadków, gdy te same dźwignie semaforów wyjazdowych służą do sygnalizowania wyjazdów w kilku kierunkach,

e) gdy są elektryczne urządzenia srk – na elementach nastawczych (dźwigniach przebiegowych, przyciskach lub przełącznikach), dotyczących danego toru szlakowego,

3) uniemożliwienia przepuszczenia pociągu przez posterunek odgałęźny lub odstępowy – w tym celu zamknięcie pomocnicze zakłada się:

a) na drążku przebiegowym, w sposób uniemożliwiający przestawienie go dla danej jazdy,

b) gdy drążka przebiegowego nie ma – na odnośnej dźwigni semafora, ustawionej w położeniu zasadniczym (sygnał „Stój"),

c) gdy są elektryczne urządzenia srk – na elementach nastawczych (dźwigniach przebiegowych, przyciskach lub przełącznikach) dotyczących danego odstępu,

4) uniemożliwienia przyjęcia pociągu na dany tor stacyjny – w tym celu zamknięcia pomocnicze zakłada się:

a) na drążkach przebiegowych, przeznaczonych dla wjazdów pociągów ze wszystkich kierunków na ten tor, w sposób uniemożliwiający przestawienie drążka na ten tor,

b) jeżeli dla pewnego przebiegu wjazdowego na nastawni dysponującej nie ma drążka przebiegowego – w razie stosowania na tej nastawni zamknięć pomocniczych, zamknięcie to należy założyć na dźwigni dotyczącego semafora wjazdowego lub przy bloku dania nakazu, jeżeli wjazd odbywa się w okręgu nastawni wykonawczej,

c) przy urządzeniu służącym do zgłaszania, że tor jest wolny, w sposób uniemożliwiający obsługę tego urządzenia,

d) gdy są elektryczne urządzenia srk – na elementach nastawczych (dźwigniach przebiegowych, przyciskach lub przełącznikach), dotyczących wjazdów ze wszystkich kierunków na ten tor,

e) nakładki na klucze zgody na dany tor wjazdowy (na nastawniach wykonawczych).

5) uniemożliwienia przestawienia zwrotnic i wykolejnic ustawionych w nieutwierdzonej drodze przebiegu – w tym celu zamknięcie pomocnicze zakłada się:

a) na drążku przebiegowym, w sposób uniemożliwiający przestawienie go w położenie uchylające zamknięcie zwrotnic i wykolejnic,

b) gdy drążka przebiegowego nie ma lub nie można nim zamknąć zwrotnic i wykolejnic na dźwigniach zwrotnic i wykolejnic,

c) gdy są elektryczne urządzenia srk – na elementach nastawczych (dźwigniach, przyciskach lub przełącznikach zwrotnicowych i wykolejnicowych) oraz gdy urządzenia na to zezwalają należy wyłączyć prąd nastawczy,

6) uniemożliwienia przestawienia poszczególnych urządzeń nastawczych (dźwigni semafora, tarczy ostrzegawczej, zaporowej lub manewrowej, dźwigni zwrotnicy lub wykolejnicy) – w tym celu zamknięcie pomocnicze zakłada się na dźwigni danego urządzenia nastawczego, w sposób uniemożliwiający przestawienie.

4. W urządzeniach srk z zobrazowaniem na ekranie monitora ich stanu, stosowanie zamknięć pomocniczych podanych w ust. 3, 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, wówczas podane w ust. 3 sposoby stosowania zamknięć pomocniczych należy stosować odpowiednio do konstrukcji tych urządzeń.

5. 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 – nastawniczowie, w których okręgu zajęty jest tor wjazdowy, oraz pracownicy tylko sprawdzający drogę przebiegu, powinni zastosować zamknięcia pomocnicze według ust. 3 pkt 4,

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 zajęciu skrajni tego toru) przez pojazd lub o zamknięciu toru wjazdowego –należy zastosować zamknięcia pomocnicze według ust. 3 pkt 4.

6. 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.

7. 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 należytym 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.

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

9. Tabliczki ostrzegawcze służą do zwrócenia uwagi pracownikowi posterunku nastawczego na zakaz lub nakaz wykonywania pewnych czynności.

   Tabliczki ostrzegawcze powinny mieć jeden z następujących napisów:

   1) „Tor zajęty”,

   2) „Tor zamknięty”,

   3) „Ruch jednotorowy dwukierunkowy",

   4) „Trakcja elektryczna zabroniona”,

   5) „Pojazd pomocniczy”,

   6) „Telefoniczne zapowiadanie”,

   7) „Telefoniczne polecanie i zgłaszanie”,

   8) „O odjazdach zawiadomić kierownika robót”,

9) „Uwaga! Konserwator na rozjazdach”.

Tabliczki wymienione w punktach 2 do 9 stosuje się w przypadkach wskazanych w treści napisu na tabliczce, we wszystkich innych przypadkach, w których wymagane jest zawieszenie tabliczki ostrzegawczej, należy używać tabliczki wymienione w pkt 1.

W przypadkach wskazanych w ust. 10 tabliczki wymienione w punktach: 2 do 7 stosuje się niezależnie od zamknięć pomocniczych.

10. 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,

   b) gdy obowiązuje telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu – tabliczkę należy zawiesić na posterunkach nastawczych, biorących udział w przygotowaniu dróg przebiegu pociągów, na aparacie łącza stacyjno-ruchowego oraz na odpowiednim bloku przebiegowym utwierdzającym, a gdzie go nie ma – na odpowiednich blokach nakazu lub zgody,

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) gdy nie ma blokady liniowej, a pociąg:

   a) zatrzymał się nieplanowo lub wydłużył czas jazdy ponad 5 minut,

b) zatrzymał się na posterunku następczym tak, iż koniec pociągu nie minął sygnałowego miejsca końca pociągu, należy na obu sąsiednich posterunków następczych zawiesić tabliczkę ostrzegawczą na aparacie łącza zapowiadawczego,

5) w razie wyprawienia pojazdu pomocniczego – na obu posterunkach zapowiadawczych na bloku liniowym, dotyczącego toru szlakowego należy zawiesić odpowiednią tabliczkę; pośrednie posterunki następcze zawieszają ją wówczas, gdy pojazd pomocniczy znajduje się w jednym z przyległych odstępów toru szlakowego z ruchem dwukierunkowym, względnie w odstępie przednim toru szlakowego z ruchem jednokierunkowym; zawieszać należy tyle tabliczek, ile znajduje się pojazdów pomocniczych; gdy nie ma blokady liniowej tabliczki zawiesza się na aparacie łącza zapowiadawczego,

6) 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,

7) 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,

8) w przypadkach, w których o odjeździe pociągu należy zawiadamiać kierownika robót na szlaku – dyżurni ruchu, którzy mają obowiązek wykonać to zawiadomienie, powinni zawiesić odpowiednią tabliczkę na łączu strażnicowym.

11. 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.

12. 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.

13. 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.

14. Wzór kontrolki zajętości torów wjazdowych zawiera załącznik 5

§ 51
Zasady regulowania ruchu pociągów

1. Przy regulowaniu ruchu pociągów obowiązują następujące zasady:
   1) pociągi należy przyjmować i wyprawiać zgodnie z wewnętrznym rozkładem jazdy,
   2) pociąg pasażerski nie może odjechać ze stacji lub z przystanku osobowego wcześniej niż to jest wskazane w wewnętrznym rozkładzie jazdy, chyba że postój zamówiony został jedynie dla wysiadających i pozwala na to sytuacja ruchowa.
   3) pociąg niemający postoju na stacji może zostać przepuszczony przed czasem rozkładowym, jeżeli nie opóźni to innych pociągów,
   4) pociągi towarowe powinny być uruchamiane w czasie wskazanym w rozkładzie jazdy; wcześniejsze uruchomienie pociągu towarowego może odbyć się tylko za zgodą dyspozytora liniowego,
   5) opóźnienia pociągów należy zmniejszać przez skrócenie postojów na stacjach, wykorzystując rezerwy czasu przewidziane w wewnętrznym rozkładzie jazdy oraz przepuszczanie pociągów bez zatrzymania, jeżeli ich rozkładowy postój jest zbędny,
   6) pierwszeństwo przed innymi pociągami mają pociągi ratunkowe, wyprawiane do akcji ratunkowej, w celu usuwania zdarzeń powodujących przerwę w ruchu lub ofiary w ludziach, w innych przypadkach pierwszeństwo dla pociągów ratunkowych określa dyspozytor liniowy.
2. (uchylony)
3. W regulowaniu ruchu pociągów uczestniczą:
   1) dyżurny ruchu – na przyległych szlakach,
   2) dyspozytor liniowy – na przydzielonym odcinku (obszarze),
   3) maszynista – w zakresie stosowania skróconego czasu jazdy.

4. O odchyleniach od wewnętrznego rozkładu jazdy dyżurni ruchu zobowiązani są informować się wzajemnie, zasięgając w razie potrzeby informacji od dyspozytora liniowego. Na tych samych zasadach następuje wymiana informacji pomiędzy dyspozytorami liniowymi i dyspozytorami przewoźników kolejowych.
5. Dyspozytor liniowy powinien z odpowiednim wyprzedzeniem zawiadomić zainteresowanych dyżurnych ruchu swojego odcinka o zmianach w kolejności przyjmowania i wyprawiania pociągów w przypadku zakłóceń w ich kursowaniu. W przypadku zaistnienia dodatkowych okoliczności uniemożliwiających realizację planu dyżurni ruchu powinni powiadomić dyspozytora liniowego.
6. Dyspozytora liniowego należy informować o przewidywanych odchyleniach od wewnętrznego rozkładu jazdy i rzeczywistych odchyleniach od wewnętrznego rozkładu jazdy oraz ich przyczynach.
7. O opóźnieniach pociągu, zmianie toru, na który przyjedzie pociąg oraz innych zmianach w ruchu pociągów dyżurny ruchu powinien powiadomić zainteresowanych w sposób określony w regulaminie technicznym.
8. Ruch pociągów opóźnionych reguluje dyspozytor we współpracy z dyżurnymi ruchu w taki sposób, aby zmaksymalizować wykorzystanie przepustowości danego odcinka linii uwzględniając prędkość rozkładową pociągu, czas w jakim dojedzie do sąsiedniego posterunku oraz wpływ na sytuacje ruchową na dalszej trasie jazdy pociągu.
9. Szczegółowe zasady regulowania i prowadzenia ruchu pociągów na szlakach z posterunkami odgałęźnymi należy określić w regulaminach technicznych posterunków ruchu.
10. (uchylony)

§ 52
Skomunikowania pociągów pasażerskich

1. Skomunikowanie pociągów pasażerskich ma na celu umożliwienie podróżnym kontynuowanie przejazdu następnym pociągiem po przesiadaniu na stacji skomunikowania. W związku z tym pociąg, z którego podróżni zamierzają się przesiąść jest pociągiem zdążającym na skomunikowanie a pociąg, do którego podróżni będą się przesiadali, jest pociągiem skomunikowanym lub gwarantującym skomunikowanie.
2. Za pociągi skomunikowane należy uważać wszystkie pociągi pasażerskie, dla których przewoźnik wprowadził skomunikowanie do Systemu Konstrukcji Rozkładu Jazdy (SKRJ).

3. Pociągi skomunikowane i czasy oczekiwania na opóźnione pociągi zdążające na skomunikowanie widoczne są w systemach SEPE2 i EDR w zakładce „Skomunikowania/Przejścia składów".
4. W przypadku awarii systemu EDR należy wygenerować wyciąg pociągów skomunikowanych w systemie SKRJ i dostarczyć go na posterunki ruchu.
5. W przypadku opóźnienia pociągu zdążającego na skomunikowanie należy:
   1) gdy skomunikowanie jest gwarantowane dyżurny ruchu oczekuje pociągiem skomunikowanym bez uzgodnienia z dyspozytorem liniowym Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w ramach czasu określonego w zakładce „Skomunikowania/Przejścia składów" w systemie EDR;
   2) gdy skomunikowanie wymaga wydłużenia czasu postoju pociągu skomunikowanego powyżej czasu określonego w systemie EDR, dyżurny ruchu zgłasza ten fakt dyspozytorowi liniowemu Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.

   Dyspozytor liniowy przekazuje otrzymane informacje dyspozytorom przewoźników, tych pociągów, które mają oczekiwać na opóźniony pociąg, a o podjętych decyzjach powiadamia dyżurnego ruchu, który zgłosił potrzebę skomunikowania. Treść ustaleń, dyspozytor liniowy i dyżurny ruchu, na bieżąco odnotowują w prowadzonej dokumentacji (dziennik dyspozytora, dziennik telefoniczny), a o podjętych decyzjach, dyżurny ruchu powiadamia zainteresowane drużyny pociągowe przy użyciu dostępnych środków łączności.
6. Nie należy oczekiwać ponad czas wskazany w systemie na opóźniony pociąg zdążający na skomunikowanie, gdy w ciągu 60 minut od przyjazdu pociągu opóźnionego odjeżdża następny pociąg również zapewniający dojazd do wszystkich stacji, do których można było dotrzeć pociągiem gwarantującym skomunikowanie.
7. W przypadku gwarantowanego w EDR skomunikowania pociągów, dyżurny ruchu nie może wyprawić pociągu oczekującego na skomunikowanie przed przybyciem pociągu na niego zdążającego.
8. Pociągi skomunikowane należy w miarę możliwości techniczno-ruchowych przyjmować na tory przy wspólnym peronie, w przeciwnym razie należy zapewnić dostateczny czas na przesiadanie.

Rozdział 6.
ZAMKNIĘCIA TORÓW.
PROWADZENIE RUCHU JEDNOTOROWEGO DWUKIERUNKOWEGO

§ 53
Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego

1. Tor szlakowy należy zamknąć dla ruchu pociągów, jeżeli:
   1) powstała przeszkoda do jazdy po tym torze (np. wskutek 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 nagła konieczność wykonania robót uniemożliwiających jazdę pociągów po danym torze,
   6) zachodzi potrzeba wyprawienia po torze lewym pociągu lub pojazdu pomocniczego na bocznicę lub do określonego miejsca na szlaku,
   7) bezpieczeństwu ruchu po sąsiednim torze zagrażałby pociąg z przesyłką nadzwyczajną,
   8) pociąg ratunkowy, roboczy albo pojazd pomocniczy ma się zatrzymać na szlaku celem wykonania pracy (remontowej, wyładunku itp.),
   9) kierownik właściwej jednostki organizacyjnej zarządzi zamknięcie toru,
   10) 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. Dróżników przejazdowych należy przywołać do telefonu sygnałem „Alarm", podanym za pomocą dzwonka aparatu telefonicznego i wezwać ich do zatrzymania pociągu.
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:

a) 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 wyprawić pociąg wymieniony w tym punkcie; w pkt 9 – dyżurny ruchu posterunku wyznaczonego w zarządzeniu,

b) na szlaku dwutorowym – dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, zarządzający torem, który ma być zamknięty; jeżeli potrzeba zamknięcia toru (ust.1 pkt 5-9) powstała na posterunku zapowiadawczym, niezarządzającym torem, który ma być zamknięty, posterunek ten powinien zażądać od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego zamknięcia toru, podając mu numer toru i powód względnie cel tego zamknięcia.

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 21:

   „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 21 i 22 zastępuje się słowem „szlakowy".

5. Tor szlakowy zamykać należy między posterunkami zapowiadawczymi. Jeżeli ma być zamknięty tor szlakowy pomiędzy stacją, a posterunkiem odgałęźnym, wspólny dla ruchu pociągów jadących przez posterunek odgałęźny na wprost i na odgałęzienie, wówczas:

   1) na odcinku jednotorowym – zamknąć należy również pozostałe tory szlakowe przyległe do posterunku odgałęźnego,

   2) na odcinku dwutorowym – gdy nie ma odpowiednich połączeń torów i nie można przejechać na posterunku odgałęźnym z toru prawego na tor lewy lub odwrotnie – zamknąć należy również odpowiednie tory szlakowe na pozostałych szlakach, przyległych do posterunku odgałęźnego; posterunek odgałęźny czynny jest nadal jako posterunek zapowiadawczy.

6. Z chwilą zamknięcia toru należy go osygnalizować zgodnie z instrukcją sygnalizacji oraz zastosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze według postanowień § 50.

6a. W przypadku awaryjnego (niezaplanowanego wcześniej) zamknięcia toru szlakowego, jeżeli:

1) zamknięcie dotyczy nieobsadzonego miejscowo posterunku ruchu zlokalizowanego na obszarze zdalnego prowadzenia ruchu,

2) opuszczenie przez pracownika posterunku nastawczego w celu ustawienia tarczy D 1 nie jest możliwe bez naruszenia ciągłości prowadzenia ruchu, a przewidywany czas zamknięcia toru wynosi powyżej 2 godzin, dyżurny ruchu powinien zgłosić ten fakt do naczelnika sekcji eksploatacji lub wyznaczonego przez niego pracownika, który powinien przedsięwziąć odpowiednie środki w celu niezwłocznego osygnalizowania zamkniętego toru.

W czasie trwania zamknięcia toru, bezpieczeństwo ruchu zostaje zapewnione przez:

a) stosowanie środków pomocniczych zgodnie z § 50,

b) nadanie telefonogramu według wzoru nr 21 do sąsiednich posterunków ruchu oraz powiadomienie dyspozytora liniowego,

c) ponadto do czasu osygnalizowania toru zgodnie z Instrukcją sygnalizacji Ie-1 dyżurny ruchu zobowiązany jest do powiadamiania przy pomocy urządzeń radiołączności drużyn pociągowych o zamknięciu toru i ewentualnych ograniczeniach prędkości.

Postanowienia ust. 6a nie dotyczą zamknięć torowych planowanych, w tym zamknięć wynikających z harmonogramów robót lub zamknięć zarządzonych z wyprzedzeniem, dla których osygnalizowanie toru zamkniętego należy realizować na zasadach opisanych w regulaminie tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót zgodnie z ust. 6.

6b. W przypadku zamknięcia torów szlakowych obejmującego ciągły odcinek linii kolejowej, powodującego wstrzymanie ruchu pociągów na tym odcinku, osygnalizowanie zamknięcia toru, o którym mowa w ust. 6 i 6a, stosuje się wyłącznie na torach stanowiących granice zamknięcia, tj. na posterunkach ruchu ograniczających zamknięty odcinek.

Tory szlakowe położone wewnątrz odcinka objętego zamknięciem nie wymagają osygnalizowania. Dla zwrócenia uwagi personelu stosuje się środki pomocnicze zgodnie z postanowieniami § 50.

7. Otwarcie toru szlakowego może nastąpić, gdy ustała przyczyna, dla której tor został zamknięty i gdy tor ten jest wolny od przeszkód do ruchu.

Gdy były prowadzone roboty, otwarcie toru szlakowego może nastąpić po otrzymaniu od kierownika robót zawiadomienia pisemnego lub telefonicznego według wzoru:

„Roboty na torze nr szlaku ... zostały ukończone o godzinie godz. minut min. Tor ten jest zdatny i nie ma przeszkód do ruchu pociągów".

Na końcu zawiadomienia należy podać nazwisko i stanowisko zawiadamiającego. 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 treść zawiadomienia 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 ruchu, który zamknął tor.

Telefonogramy i pisemne zawiadomienia dotyczące zamknięcia toru oraz ukończenia robót i zgłoszenia gotowości toru do podjęcia ruchu należy wpisywać (wklejać) do dziennika ruchu na odpowiedniej stronie albo postępować zgodnie z § 37 ust.1.

8. Tor otwiera dyżurny ruchu tego posterunku zapowiadawczego, który zamknął tor. W tym celu nadaje on do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według wzoru nr 22:

   „Tor numer nr od nazwa posterunku do nazwa posterunku otwarty o godz. min.".

   Jeżeli o ustaniu przyczyny, dla której tor został zamknięty, dowiedział się dyżurny ruchu posterunku, który toru nie zamknął, powinien on niezwłocznie zawiadomić o tym dyżurnego ruchu posterunku, który zamknął tor.

9. Dróżników przejazdowych powinien zawiadomić o zamknięciu, a następnie o otwarciu toru dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który zamknął tor.

   O zamknięciu, a następnie o otwarciu toru dyżurni ruchu obu posterunków zapowiadawczych, przyległych do zamkniętego toru szlakowego, powinni zawiadomić zainteresowany personel swych posterunków.

§ 54
Prowadzenie ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym w czasie zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego

1. Po zamknięciu jednego z torów szlaku dwutorowego może być wprowadzony ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze czynnym.

2. Ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze czynnym wprowadza dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który zarządza torem czynnym. Gdy urządzenia blokady liniowej nie są przystosowane do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze czynnym, dyżurny ruchu

nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według wzoru nr 23:

„Od nazwa posterunku do nazwa posterunku wprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze numer nr, po którym ostatni pociąg nr odjechał o godz. min.".

3. Jeżeli potrzeba wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego zachodzi na posterunku zapowiadawczym, który nie zarządza torem czynnym, to posterunek ten nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogram według wzoru nr 24:

   „Wprowadzić ruch jednotorowy dwukierunkowy od nazwa posterunku do nazwa posterunku po torze numer nr".

4. Po wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym pociągi zapowiada się telefonicznie według zasad ustalonych dla szlaków jednotorowych z ruchem dwukierunkowym. Kolejne pociągi tego samego kierunku jazdy wyprawia się w odstępach posterunków następczych, natomiast pociągi przeciwnych kierunków – w odstępach posterunków zapowiadawczych.

   W telefonogramach zapowiadawczych o pociągach wyprawianych po torze lewym, po numerze pociągu dodaje się wyrazy: „po torze lewym".

5. Jeżeli wskutek zamknięcia toru prowadzi się ruch jednotorowy dwukierunkowy co najmniej na dwóch szlakach przyległych do posterunku odgałęźnego, wówczas każdorazowe danie pozwolenia na wyprawienie pociągu dyżurny ruchu posterunku odgałęźnego powinien uzgodnić z przednim posterunkiem zapowiadawczym w formie przewidzianej w § 24 ust. 17.

   W tym przypadku żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu musi nastąpić odpowiednio wcześniej (więcej niż 5 minut) przed zamierzonym wyprawieniem (przepuszczeniem) pociągu, a czas ten powinien być ustalony w regulaminie technicznym.

6. Dla pociągów jadących po torze prawym, patrząc w kierunku jazdy, obsługuje się semafory oraz dodatkowo urządzenia blokady liniowej, a dla pociągów jadących po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego oraz po torze prawym w kierunku zasadniczym, przy którym otwarto prowizoryczne posterunki następcze, urządzeń tych nie obsługuje się, chyba że zostały do tego przystosowane.

7. Wyjazd pociągu na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego, ze stacji lub z posterunku odgałęźnego, mającego semafory wyjazdowe dla danego kierunku jazdy, może się odbyć:

1) gdy na przystosowanym do tego semaforze wyjazdowym podano sygnał zezwalający, z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24 lub sygnał zastępczy „Sz", z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24,

2) gdy na semaforze wyjazdowym nie przystosowanym do sygnalizowania wyjazdu na tor lewy podano w porze dziennej sygnał zastępczy „Sz" uzupełniony przenośną nieoświetloną tablicą ze wskaźnikiem W 24,

3) jeśli nie można podać sygnału i wskaźnika, o których mowa w pkt 1 i 2 – gdy dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawiający pociąg na tor lewy przekazał drużynie pociągowej rozkaz pisemny, zezwalający przejechać obok semafora wyjazdowego wskazującego sygnał „Stój" (względnie wyjechać z toru stacyjnego nie posiadającego semafora wyjazdowego) i wyjechać na tor lewy,

3a) w przypadkach wymienionych w pkt 1), 2) a dyżurny ruchu wyprawiający pociąg poinformował maszynistę o jeździe na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego,

4) w przypadkach wymienionych w pkt 1), 2) i 3) i dano sygnał Rd 1 „Nakaz jazdy" lub polecenie dyżurnego ruchu, jeżeli wymagają tego postanowienia § 61 ust. 2 pkt 3,

5) w przypadkach wymienionych w pkt 1 i 2 – odnośnie szlaków z blokadą liniową jednokierunkową – gdy drużyna pociągowa została uprzedzona rozkazem pisemnym o zamknięciu toru i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym (§ 58 ust. 17).

8. Przejazd przez posterunek zapowiadawczy pociągu wyprawianego na tor szlakowy lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego, może się odbyć:

1) gdy semafor wyjazdowy na posterunku zapowiadawczym względnie wjazdowy na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy został przystosowany do takich jazd (tj. umożliwia przygotowanie zorganizowanych pociągowych dróg przebiegu na dany tor lewy i posiada wyświetlany wskaźnik W 24, a urządzenia blokady liniowej umożliwiają prowadzenie ruchu dwukierunkowego po danym torze szlakowym), na semaforze tym podano sygnał zezwalający na jazdę lub sygnał zastępczy „Sz" z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24, a na stacji ponadto podano sygnał Rd 1 „Nakaz jazdy", jeżeli wymagają tego postanowienia § 61,

2) jeśli semafor wyjazdowy na posterunku zapowiadawczym względnie wjazdowy na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego nie jest przystosowany do takich jazd lub urządzenia blokady liniowej nie są przystosowane do prowadzenia ruchu po danym torze szlakowym lewym, w kierunku przeciwnym do zasadniczego – na

semaforze podano w porze dziennej sygnał zastępczy „Sz" uzupełniony przenośną nieoświetloną tablicą ze wskaźnikiem W 24, o czym drużyna pociągowa została uprzedzona rozkazem pisemnym przez dyżurnego ruchu stacji ostatniego postoju lub wyznaczonej,

3) gdy na przystosowanym semaforze wyjazdowym lub wjazdowym na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego (blokada nie jest przystosowana do ruchu w obu kierunkach) podano sygnał zezwalający z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24 lub sygnał zastępczy „Sz" z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24 i drużynę pociągową uprzedzono rozkazem pisemnym (§ 58 ust. 17),

4) jeżeli nie są spełnione warunki wymienione w pkt 1), 2) lub 3), pociąg należy zatrzymać i przekazać drużynie pociągowej rozkaz pisemny zezwalający na przejazd przez posterunek i na jazdę po torze lewym,

5) w przypadkach wymienionych w pkt 1), 2) i 3) a dyżurny ruchu wyprawiający pociąg poinformował maszynistę o jeździe na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego.

9. Na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy przejazd pociągu przyjmowanego:

1) z toru lewego i wyprawianego na tor prawy, może się odbyć:

a) gdy na semaforze wjazdowym znajdującym się przy torze lewym wyświetli się sygnał zezwalający lub zastępczy,

b) w przypadku braku semafora wjazdowego – gdy drużynie pociągu zatrzymanego przed granicą szlaku i tego posterunku przekazano rozkaz pisemny zezwalający na przejazd przez posterunek lub zezwolono na taki przejazd pociągu sygnałem zastępczym „Sz" na osobnym urządzeniu,

2) z toru lewego i wyprawianego na tor lewy może się odbyć:

a) gdy spełnione są warunki wymienione w ust. 8 pkt 1) i 2) a dyżurny ruchu wyprawiający pociąg poinformował maszynistę o jeździe na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego

b) dla przypadków, w których warunki wymienione pod lit. a) nie są spełnione – gdy drużynie pociągowej zatrzymanego pociągu przed granicą szlaku i tego posterunku przekazano rozkaz pisemny zezwalający na przejazd przez posterunek i jazdę po torze lewym,

c) (uchylony)

Pociąg przyjmowany z toru lewego i wyprawiany na tor prawy lub przyjmowany z toru prawego i wyprawiany na tor lewy nie może być przepuszczony bez zatrzymania go na posterunku zapowiadawczym, jeżeli sygnał na czole pociągu nie został odpowiednio zmieniony.

10. Przejazd pociągu po torze lewym obok posterunku odstępowego (bocznicowego – o ile na tym posterunku nie ma semafora odstępowego dla jazdy po torze lewym), odbywa się na sygnał ręczny „Do mnie", podany przez dyżurnego ruchu tego posterunku.

    Po przejeździe pociągu po torze lewym dyżurny ruchu na posterunku odstępowym (bocznicowym) bezzwłocznie ustawia tarczę sygnału D 1 „Stój", którą usuwa lub obraca o 90° dopiero dla przepuszczenia następnego pociągu tego samego kierunku jazdy.

    Gdyby zbliżył się pociąg, dla którego przedni odstęp jest zajęty, to oprócz wymienionych sygnałów „Stój" dyżurny ruchu na posterunku odstępowym (bocznicowym) powinien podawać również ręczny i dźwiękowy sygnał „Stój".

11. Pociąg jadący po torze lewym, który nie otrzymał zezwolenia na wjazd za pomocą sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego „Sz", należy zatrzymać w miejscu, które jest granicą między torem szlakowym, a posterunkiem zapowiadawczym (§ 3 ust. 9).

    Przy zbliżaniu się pociągu do tej granicy należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby pociąg zatrzymał się, gdyby nie otrzymał zezwolenia na wjazd.

12. Wjazd pociągu z toru szlakowego lewego z kierunku przeciwnego do zasadniczego na stację lub posterunek odgałęźny z semaforem wyjazdowym dla danego kierunku jazdy może nastąpić, gdy:

    1) na semaforze wjazdowym, odnoszącym się do toru lewego, podano sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy „Sz",

    2) na sygnalizatorze sygnału zastępczego odnoszącego się do toru lewego, podano sygnał zastępczy „Sz",

    3) jeżeli nie ma lub nie można podać sygnału wskazanego w pkt 1 i 2 – gdy doręczono drużynie pociągowej rozkaz pisemny zezwalający na wjazd pociągu lub przekazano jego treść za pomocą urządzeń radiołączności.

13. Drużyny pociągowe należy informować rozkazem pisemnym o zamknięciu toru szlakowego i wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego oraz o innych okolicznościach, stosownie do postanowień § 58 ust. 7 z wyjątkiem przypadków podanych w ust. 22 pkt 3 oraz ust. 23 pkt 2.

14. Drogi przebiegu pociągów jadących na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny, powinny być zabezpieczone w zależności od rodzaju stosowanych urządzeń srk, w sposób określony regulaminem technicznym.

    Urządzenia te należy unieruchomić zamknięciem pomocniczym.

    W razie niemożności zabezpieczenia drogi przebiegu drążkiem przebiegowym lub dźwignią przebiegowo-sygnałową, należy dźwignie (przyciski) zwrotnic przejeżdżanych na ostrze, zwrotnic ochronnych, wykolejnic, rygli i tarcz zaporowych unieruchomić zamknięciami pomocniczymi.

    Jeżeli miejsce zatrzymania się czoła pociągu wjeżdżającego z toru lewego nie jest oznaczone (brak semafora wyjazdowego lub tarczy zaporowej), należy w miejscu tym ustawić tarczę zatrzymania D 1 „Stój".

15. Obowiązują ograniczenia prędkości jazdy, zawarte w wykazie ostrzeżeń stałych.

    O istniejących ostrzeżeniach doraźnych należy zawiadamiać rozkazem pisemnym drużyny również tych pociągów, które mają jechać po torze lewym.

    Jeżeli wskutek robót na zamkniętym torze zachodzi potrzeba zmniejszenia prędkości jazdy pociągów po torze czynnym, kierownik robót (naczelnik sekcji) powinien zawczasu zawiadomić o tym jedną ze stacji przyległych do szlaku, na którym wykonuje się te roboty.

16. Zakład Linii Kolejowych może zarządzić, aby w czasie zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego i prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego, posterunki odstępowe (bocznicowe) nie brały udziału w prowadzeniu ruchu. Sygnały na semaforach nieczynnych posterunków odstępowych są wówczas nieważne. Drużyny pociągowe należy o tym zawiadamiać rozkazem pisemnym.

17. Po przejeździe pociągu po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) ze szlaku z jednokierunkową wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową należy pierwszemu pociągowi, wyprawionemu po torze prawym (w kierunku zasadniczym), przekazać rozkaz pisemny informujący o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych i o potrzebie ostrożnej jazdy od ostatniego semafora odstępowego (ze wskaźnikiem W 18).

18. Jeżeli wprowadzony był ruch jednotorowy dwukierunkowy, to po otwarciu zamkniętego toru i po przyjeździe ostatniego pociągu, dla którego dano pozwolenie na wyprawienie po torze lewym, ruch dwutorowy przywraca ten posterunek zapowiadawczy, który wprowadził ruch jednotorowy, tj. który zarządza torem czynnym.

    Dyżurny ruchu tego posterunku nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według wzoru nr 25:

    „Przywracam ruch dwutorowy od nazwa posterunku do nazwa posterunku o godz. min.".

19. Jeżeli na linii kolejowej wyposażonej w urządzenia radiołączności pociągowej zgłoszono ustanie przeszkody, z powodu której tor szlakowy był zamknięty, w czasie, gdy tor czynny jest zajęty dyżurny ruchu otwiera tor zamknięty i wznawia po nim ruch pociągów, przestrzegając następujących zasad:
    1) jeżeli tor dotychczas czynny zajęty jest przez pociągi jadące w kierunku zasadniczym – odwołuje prowadzenie po nim ruchu jednotorowego dwukierunkowego i przywraca ruch dwutorowy,
    2) jeżeli tor dotychczas czynny zajęty jest przez pociągi jadące w kierunku przeciwnym do zasadniczego – anuluje wcześniej uzyskane pozwolenie na wyprawienie następnych pociągów po torze szlakowym lewym, a odwołania ruchu jednotorowego dwukierunkowego po tym torze dokonuje, gdy przybędzie ostatni pociąg jadący torem z kierunku przeciwnego do zasadniczego,
    3) na szlaku z blokadą dwukierunkową przywraca ruch dwutorowy, bez względu na kierunek jazdy pociągów po torze dotychczas czynnym,
    4) drużyny pociągów znajdujących się na torze dotychczas czynnym należy uprzedzić za pomocą urządzeń radiołączności o otwarciu sąsiedniego toru.
20. O wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego i przywróceniu ruchu dwutorowego należy zawiadomić dróżników przejazdowych.
21. Na szlaku z jednokierunkową wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową, po zamknięciu jednego z torów szlaku dwutorowego i po wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego, ruch pociągów po torze czynnym należy prowadzić w następujący sposób:
    1) obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów pomiędzy obsługiwanymi posterunkami, jak na szlaku jednotorowym bez urządzeń blokady liniowej,
    2) ruch pociągów prowadzi się jak na szlaku jednotorowym – przy czym pociągi tego samego kierunku jazdy:
        a) po torze prawym w kierunku zasadniczym – jadą w odstępach samoczynnych semaforów odstępowych,
        b) po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego – jadą w odstępach posterunków zapowiadawczych, a w razie otwarcia prowizorycznych posterunków następczych – w odstępach posterunków następczych.

    Jeżeli po przyjeździe pociągu z kierunku przeciwnego do zasadniczego ma być wyprawiony pociąg po torze w kierunku zasadniczym, należy postąpić według postanowień ust. 17.

22. Jeżeli na szlaku dwutorowym z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową dla ruchu jednokierunkowego po każdym torze, zainstalowana została jednoodstępowa (półsamoczynna) blokada liniowa dla jazd w kierunku przeciwnym do zasadniczego, wówczas dla ruchu pociągów po torze czynnym w kierunku przeciwnym do zasadniczego w czasie zamknięcia jednego z torów szlakowych obowiązują następujące postanowienia:
    1) dla wszystkich pociągów obu kierunków jazdy po torze czynnym przed wyprawieniem wymagane jest telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu,
    2) następstwo pociągów jadących w kierunku zasadniczym reguluje wieloodstępowa (samoczynna) blokada liniowa, a jadących w kierunku przeciwnym do zasadniczego jednodostępowa (półsamoczynna) blokada liniowa,
    3) pociągom obu kierunków jazdy po torze czynnym nie przekazuje się rozkazów pisemnych, o których mowa w § 58 ust. 17.
    4) Szlaki, na których urządzona została taka blokada, należy wskazać w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
23. Gdy blokada liniowa przystosowana jest do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego, w razie zamknięcia jednego toru obowiązują następujące postanowienia:
    1) dla wszystkich pociągów obu kierunków jazdy po torze czynnym, przed wyprawieniem wymagane jest telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu,
    2) pociągom obu kierunków jazdy po torze czynnym nie przekazuje się rozkazów pisemnych, o których mowa w § 58 ust. 17.

    Szlaki, na których urządzona została taka blokada, należy wskazać w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
24. Szczegółowe wskazówki prowadzenia ruchu w czasie zamknięcia jednego z torów szlakowych należy podać w regulaminach technicznych.
25. Na czas wykonywania robót należy opracować regulamin tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót zgodnie z postanowieniami Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych Ir-3. Jeżeli wskutek planowych robót jeden tor szlaku dwutorowego ma być zamknięty na dłuższy okres czasu, a urządzenia srk zostaną odpowiednio przystosowane, Zarząd PLK S.A. może postanowić, aby szlak ten czasowo przekwalifikować na jednotorowy.

§ 55
Prowadzenie ruchu po torze zamkniętym

1. Pociągi wyprawiane po torze zamkniętym, należy zapowiadać telefonicznie w sposób ustalony dla szlaków jednotorowych. Posterunki odstępowe w miarę potrzeby biorą udział w tym zapowiadaniu. Jeżeli ustalono, aby w zapowiadaniu pociągów wyprawianych po torze zamkniętym, brały udział również posterunki odstępowe, to w telefonogramie wg wzoru nr 21 należy treść uzupełnić słowami:

   „posterunek nazwa bierze udział w zapowiadaniu pociągów po torze zamkniętym".

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 (§ 35 ust. 2, § 36 ust. 3, § 82 ust. 6).

   Jeżeli połączono kilka pociągów razem, które 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. (§ 35 ust. 9).

6. Dla pociągu, który dojeżdża do następnego posterunku:

   1) po szlaku jednotorowym lub po torze prawym na szlaku dwutorowym – obsługuje się semafory oraz dodatkowo blokadę liniową, jeżeli urządzenia srk na to pozwalają,

2) po torze lewym na szlaku dwutorowym – semaforów nie obsługuje się, chyba że semafor wyjazdowy przystosowany do wyjazdu w kierunku przeciwnym do zasadniczego albo że przy torze lewym patrząc w kierunku jazdy, znajduje się semafor wjazdowy,

3) 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, semafory 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. Dla jazdy po torze lewym, w kierunku przeciwnym do zasadniczego szlaku dwutorowego, należy postępować w sposób podany w ust. 6.

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 zajętym 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 zajętym 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.

10a. 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 w odstępstwie od zapisów ust. 10 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.

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

12. 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.

    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 (§ 58 ust. 7 pkt 1 lit. h),

    5) (uchylony)

    6) o unieważnieniu sygnałów na semaforach i tarczach ostrzegawczych posterunków następczych wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu (§ 58 ust. 7 pkt 25),

    7) o przewidywanym czasie zjazdu pociągu roboczego z toru zamkniętego (§ 35 ust. 4),

    8) o wszelkich innych okolicznościach, wymagających zachowania szczególnej ostrożności.

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

    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.

    W rozkazie pisemnym należy wskazać miejsce, do którego wolno dojechać. Zbliżenie się obu pociągów może nastąpić po porozumieniu się kierowników pociągów.

    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 radiołączności, należy to uczynić przekazując stosowną treść rozkazu pisemnego i wyprawić inny pociąg.

    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 radiołączności albo pod osłoną uprawnionego pracownika poprzedzającego pociąg na odległość 500 m.

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

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

16. 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.

17. 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.

18. 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 jazd po tym torze, należy określić w regulaminie tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.

§ 56
Zamknięcie i otwarcie 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 postanowieniami Instrukcji sygnalizacji Ie-1,
   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 § 50.
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.
8. W razie potrzeby należy wydać pisemnie szczegółowe zarządzenie w sprawie postępowania w czasie zamknięcia toru stacyjnego.

Rozdział 7.
ZAMYKANIE I OTWIERANIE POSTERUNKÓW RUCHU

§ 57
Postępowanie w razie zamknięcia i otwarcia posterunków ruchu

1. Zamknięcie posterunku ruchu może być

   1) stałe – trwające powyżej 30 dni,

   2) czasowe – trwające nie dłużej niż 30 dni,

   3) okresowe – gdy posterunek jest cyklicznie czynny w wyznaczonych dniach lub godzinach,

   4) awaryjne (losowe) – gdy zamknięcie wynika z przyczyn nagłych.

   Zamknięcie może obejmować również wyłączenie posterunku z udziału w prowadzeniu ruchu lub wyłączenie z udziału w prowadzeniu ruchu nastawni wykonawczej.

2. Zamknięcie (otwarcie) posterunku ruchu zarządza Zakład Linii Kolejowych na zasadach określonych w przepisach wewnętrznych, z wymaganymi uzgodnieniami, a wykonuje dyżurny ruchu posterunku.

3. Po wykonaniu prac przygotowawczych i zabezpieczających należy dokonać sprawdzenia prawidłowości ich przeprowadzenia oraz zgodności z zapisami regulaminu technicznego lub regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, w szczególności:

   1) ustawienie i zabezpieczenie zwrotnic na przejazd po torach głównych zasadniczych, a w miarę możliwości ustawienie ochronne zwrotnic torów głównych dodatkowych,

   2) zabezpieczenie urządzeń zewnętrznych i wewnętrznych przed niedozwoloną obsługą,

   3) przygotowanie sygnalizatorów w zależności od możliwości technicznych, sposób przygotowania sygnalizatorów powinien być określony w regulaminie posterunku lub regulaminie tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót:

      a) sygnalizatory nieoświetlone (w przypadku sygnalizatorów świetlnych),

      b) sygnalizatory nadają sygnał „Stój”,

      c) sygnalizatory unieważnione w sposób przewidziany Instrukcją sygnalizacji Ie-1.

4. Zamknięcie posterunku może nastąpić dopiero po spełnieniu poniższych warunków:

   1) po uzyskaniu zgody dyspozytora liniowego,

   2) po dokonaniu odpisu w E-1758 przez uprawnionego pracownika obsługi technicznej w zakresie przygotowania urządzeń, o których mowa w ust. 3 (stosowanie do zakresu zamknięcia),

3) wyłącznie przy wolnych torach szlakowych przyległych do posterunku zamykanego.

5. Po wykonaniu czynności przewidzianych w ust. 3-4 dyżurny ruchu odnotowuje gotowość do zamknięcia posterunku w dokumentacji techniczno-ruchowej lub w protokole. Następnie zamyka posterunek nadając do sąsiednich posterunków telefonogram według wzoru nr 29: „rodzaj i nazwa posterunku zamknięty(a) o godz. min.”.

6. W telefonogramie należy podać kilometry przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, które nie będą zawiadamiane o jeździe pociągów. Po zamknięciu posterunku, ruch pociągów prowadzi się między sąsiednimi czynnymi posterunkami zgodnie z obowiązującym sposobem prowadzenia ruchu na szlaku:

   1) przy istnieniu blokady liniowej – na podstawie przystosowanej blokady,

   2) w pozostałych przypadkach – na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów, po uprzednim przystosowaniu łączności.

7. Prędkość jazdy pociągów w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych należy ograniczyć do 40 km/h (nie dotyczy posterunków odstępowych), a przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, których nie można zawiadomić o jeździe pociągu do 20 km/h.

8. O zamknięciu/otwarciu posterunku oraz wynikających z tego ograniczeniach i zasadach prowadzenia ruchu powiadamia się drużyny pociągowe rozkazami pisemnymi do czasu ujęcia zmian w wewnętrznym rozkładzie jazdy.

9. Dla zamknięć okresowych, zamknięć z równoczesnym wstrzymaniem ruchu oraz dla wyłączenia nastawni wykonawczej stosuje się postanowienia określone w regulaminie tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót i zarządzeniu o zamknięciu, w tym zasady sprawdzenia rozjazdów, obsługi przejazdów i prędkości pociągów.

   Na posterunkach zamykanych okresowo sygnały na semaforach i tarczach ostrzegawczych ważne są tylko w czasie, w którym posterunek ruchu jest czynny; w pozostałym czasie są one nieważne.

   W czasie zamknięcia posterunków i wstrzymania ruchu pociągów na danym odcinku linii kolejowej, wolno uruchomić na tym odcinku za zgodą dyspozytora liniowego tylko pociąg ratunkowy, roboczy lub pług odśnieżny po porozumieniu się dyżurnych ruchu obu stale czynnych stacji krańcowych tego odcinka i innych posterunków następczych, gdyby zgodnie z regulaminem technicznym niektóre z nich były jeszcze czynne w tym czasie.

Prędkość jazdy pociągu ratunkowego, roboczego lub pługa odśnieżnego na takim odcinku nie powinna przekraczać 30 km/h, a przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia obsługiwane do 20 km/h.

10. Zamykanie i otwieranie posterunku dokonuje dyżurny ruchu telefonogramami według wzoru nr 29 i 28.

11. Posterunek ruchu może być otwarty po stwierdzeniu prawidłowego działania wewnętrznych urządzeń srk oraz łączności. Przed otwarciem posterunku należy sprawdzić, czy w rozjazdach na drodze przebiegu pociągu:

    1) nie nastąpiło uszkodzenie miejscowego zabezpieczenia zwrotnic,

    2) na tokach szynowych rozjazdów nie leżą przedmioty obce,

    3) nie nastąpiła kradzież części składowych rozjazdów,

    4) nie nastąpiło odłączenie prętów nastawczych lub kontrolnych oraz czy nie ma widocznych uszkodzeń napędu.

    Czynności wymienionych w pkt 1-4 nie wykonuje się podczas otwierania posterunków zamykanych okresowo.

    Jeżeli wyjątkowo nie można dokonać powyższych sprawdzeń, pierwszemu pociągowi na szlaku dwutorowym dla jazdy w każdym kierunku lub pierwszemu pociągowi na szlaku jednotorowym, należy ograniczyć prędkość czoła pociągu do 50 km/h w granicach okręgu zwrotnicowego, w którym nie dokonano sprawdzenia.

12. Przed nadaniem telefonogramu o otwarciu posterunku według wzoru nr 28:

    „rodzaj i nazwa posterunku otwarty(a) o godz. min."

    dyżurny ruchu posterunku, który ma być otwarty, powinien uzyskać informację od adresatów tego telefonogramu i dyspozytora liniowego o sytuacji ruchowej na sąsiednich szlakach i odstępach oraz o wszelkich okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego (odchyleniach od wewnętrznego rozkładu jazdy i od normalnego ruchu, o ostrzeżeniach itp.).

13. W przypadku otwarcia prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznicowego) i odgałęźnego zasady jego otwarcia i funkcjonowania określa regulamin tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.

Rozdział 8.
POWIADAMIANIE DRUŻYN POCIĄGOWYCH I MANEWROWYCH

§ 58
Rozkazy pisemne

1. Rozkazy pisemne – to formalne polecenia wydawane w formie pisemnej przez dyżurnych ruchu maszynistom. Rozkazy pisemne stosowane są dla pociągów wyposażonych w system sterowania ruchem kolejowym klasy B - „SHP" oraz dla pociągów wyposażonych w system klasy A - „ERTMS" (ETCS wraz z GSM-R) poruszających się po liniach niewyposażonych w czynne i dopuszczone do eksploatacji urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS. 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 radiołączności.

2. Instrukcje europejskie – to formalne polecenia wydawane w formie pisemnej przez dyżurnych ruchu maszynistom. Instrukcje europejskie stosowane są dla pociągów wyposażonych w system sterowania ruchem kolejowym klasy A – „ERTMS" (ETCS wraz z GSM-R) poruszających się po liniach wyposażonych w czynne i dopuszczone do eksploatacji urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS. 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. Instrukcje europejskie sporządzane i odbierane są na sformalizowanych formularzach (papierowych lub elektronicznych). Przekazywane są fizycznie, drogą elektroniczną lub ich treść może być przekazywana urządzeniami radiołączności.

3. Księga formularzy - to odrębny dokument stanowiący zbiór metod i zasad komunikacji w sprawach dotyczących bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego na sieci kolejowej zarządzanej przez PLK S.A, zawarty w bazie instrukcji "Ruch i przewozy kolejowe" obowiązujących w PLK S.A.

4. 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.

5. O okolicznościach wymienionych w ust. 4 drużyny pociągowe zawiadamia się za pomocą rozkazów pisemnych zgodnych z zasadami zawartymi w „Księdze formularzy".

6. Na liniach, gdzie ruch pociągów prowadzi się z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS rozkazy pisemne oraz instrukcje europejskie należy wydawać również w przypadkach określonych Instrukcją Ir-1a dla poziomu 1, a dla poziomu 2 Instrukcją Ir-1b.

7. Za pomocą rozkazu pisemnego wydaje się drużynie pociągowej następujące zezwolenia, polecenia i informacje:

1) dotyczące zachowania szczególnej ostrożności z jednoczesnym zmniejszeniem prędkości jazdy – z powodu:

a) wjazdu pociągu na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony kozłem oporowym (§ 38 ust. 9 i 10), albo na tor, na którym istnieje ograniczenie prędkości niższe niż wynika to ze wskazań semafora (§ 42 ust. 15 pkt 5),

b) stanu pojazdów kolejowych,

c) stanu lub rodzaju ładunku, który wymaga ograniczenia prędkości jazdy,

d) stanu nawierzchni i budowli inżynierskich,

e) stanu urządzeń srk,

f) stanu urządzeń sieci trakcyjnej,

g) niezawiadomienia dróżnika przejazdowego lub kierownika robót (jeżeli zawiadomienie kierownika robót jest przewidziane regulaminem tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót) o odjeździe pociągu lub pojazdu pomocniczego,

h) niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na obsługiwanych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach, jeżeli nie ma możliwości zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym oraz niedziałania lub wyłączenia urządzeń zabezpieczenia ruchu w strefie oddziaływania na pociąg na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach wyposażonych w samoczynne systemy przejazdowe oraz konieczności wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność",

i) braku znajomości obsługiwanego odcinka przez drużynę trakcyjną, którego znajomość jest konieczna do prowadzenia pociągu na tym odcinku (ostrzeżenia stałe i doraźne oraz trasa wzorcowa),

j) innych okoliczności, wymagających ograniczenia prędkości jazdy,

k) po otwarciu posterunku (§ 57 ust. 10).

2) zezwolenie na przejechanie obok semafora wyjazdowego, wskazującego sygnał „Stój", sygnał wątpliwy, białe światło bądź nieoświetlonego,

3) zezwolenie na wyjazd z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego wraz z podaniem nr toru,

4) zezwolenie na przejechanie obok semafora wjazdowego, drogowskazowego lub obsługiwanego semafora odstępowego albo tarczy zaporowej, wskazujących sygnał „Stój", również sygnał wątpliwy, białe światło, bądź nieoświetlonych, o ile nie można podać sygnału zastępczego „Sz" – wyjątek stanowi przypadek, gdy semafor kształtowy wskazuje nocny sygnał „Stój" lub gdy w porze ciemnej jest nieoświetlony, a jednocześnie sygnał dzienny wskazuje niewątpliwie sygnał zezwalający, wówczas ważny jest sygnał dzienny, o ile przed tym semaforem nie ustawiono tarczy zatrzymania D 1 „Stój",

5) zezwolenie na jazdę manewrową taboru w kierunku szlaku, poza ustaloną granicę przetaczania lub poza ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów) dla przypadków określonych w §12 ust. 4,

6) zezwolenie na wjazd z zamkniętego toru szlakowego, przy którym nie ma semafora wjazdowego,

7) zezwolenie na jazdę w przypadku, gdy pojazd trakcyjny znajduje się za semaforem wskazującym sygnał zezwalający, którego maszynista nie widzi,

8) zezwolenie na dalszą jazdę zatrzymanego pociągu skierowanego na tor prawy, gdy jego czoło minęło semafor z wyświetlonym wskaźnikiem W 24,

9) zezwolenie na przejechanie obok tarczy zatrzymania D 1 „Stój" (§ 47 ust. 7 pkt 5 i § 64 ust. 10),

10) zezwolenie na dalszą jazdę pociągu zatrzymanego za obsługiwanym semaforem, na którym nastąpiła zmiana sygnału zezwalającego na sygnał zabraniający jazdy,

11) zezwolenie na wstawienie i jazdę pojazdu szynowo-drogowego (PSD) (§ 82 ust. 13),

12) 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 wewnętrznym rozkładem jazdy,

13) polecenie jazdy po zamkniętym torze szlakowym i o okolicznościach wskazanych w § 55 ust. 12,

14) polecenie nieprzewidzianego wewnętrznym rozkładem jazdy zatrzymania na posterunku lub szlaku pociągu, z podaniem przyczyny postoju,

15) polecenie zatrzymania pociągu przed uszkodzonym obsługiwanym semaforem (§ 47 ust. 8 pkt 1 lit. d),

16) informację o zmianach w wewnętrznym rozkładzie jazdy polegającą na: wprowadzeniu lub zniesieniu postoju, stałym otwarciu lub stałym zamknięciu posterunku ruchu, okresowym zamykaniu posterunku ruchu, zarządzonej zmianie sposobu prowadzenia ruchu, lokalizacji przystanku osobowego - o takich zmianach należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym do czasu wprowadzenia zmian w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,

17) informację o ustawieniu nowych lub zmianie miejsca ustawienia sygnalizatorów, o zmianie obrazu sygnałów na sygnalizatorach, ważnych dla danego pociągu - o takich zmianach należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym przez 14 dni od chwili zaistnienia tych zmian,

18) informację o odwołaniu ostrzeżenia, polecenia lub informacji zawartych w uprzednio dostarczonym maszyniście rozkazie pisemnym (także cyfrowo) lub komputerowym wydruku rozkazu pisemnego - taką informację może wydać dyżurny ruchu jedynie posterunku zapowiadawczego poprzedzającego miejsce, którego dotyczy ostrzeżenie, polecenie lub informacja, które są odwołane,

19) informację o czasowym otwarciu posterunku ruchu - drużyny pociągowe należy zawiadamiać w ciągu całego okresu otwarcia posterunku lub przez 14 dni, jeżeli wprowadzono zmianę w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,

20) informację o otwarciu prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznicowego) lub odgałęźnego i miejscu jego usytuowania (szlak ... km ...) - drużyny pociągowe należy powiadamiać o tym przez cały czas otwarcia posterunku,

21) informację o unieważnieniu wskazań samoczynnych semaforów odstępowych,

22) informację o uszkodzeniu przytorowych urządzeń kontroli pociągów (SHP, ERTMS/ETCS itp.),

23) informację o jeździe pociągu w innym kierunku niż przewidziany w wewnętrznym rozkładzie jazdy,

24) informacje i polecenia dla pociągów roboczych wyprawianych i znajdujących się na szlakowym torze zamkniętym (§ 55 ust. 13),

25) informację o zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku(ów) następczego(ych), unieważnieniu sygnałów na semaforach posterunków następczych wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu, ograniczeniach prędkości w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych (§ 57 ust. 7),

26) informację o unieważnieniu wskazań tarcz ostrzegawczych przejazdowych,

27) informację o nieważności na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu (§ 47 ust. 8 pkt 2 lit. d),

28) informację dla drużyn pociągowych o wjeździe na tor zakończony kozłem oporowym (z wyłączeniem stacji czołowych) przez okres 14 dni jeżeli zaszły zmiany w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,

8. Jeżeli przekazywane polecenia, zezwolenia lub informacje dotyczą toru lewego – należy zaznaczyć to w rozkazie pisemnym.

9. Rozkazy pisemne wypełniać należy zgodnie z instrukcjami zawartymi w dodatku do Instrukcji Ir-1 tzn. „Księdze formularzy". Kolejność wpisania ostrzeżeń do rozkazów pisemnych powinna odpowiadać kolejności przejeżdżania miejsc, których dotyczą polecenia, zezwolenia lub informacje.

10. Rozkaz pisemny wypełnia i przekazuje maszyniście dyżurny ruchu a maszynista potwierdza odbiór rozkazu pisemnego. Dopuszczalne jest dostarczanie rozkazów pisemnych do maszynisty za pośrednictwem kierownika pociągu.

11. Regulamin techniczny może określać, że na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu rozkazy pisemne doręczać może zwrotniczy, nastawniczy lub inny uprawniony pracownik.

12. W razie jazdy więcej niż jednego czynnego pojazdu kolejowego, kolejnych maszynistów, o treści rozkazu pisemnego powiadamia maszynista pierwszego pojazdu w sposób określony przez przewoźnika kolejowego.

13. Drugiego maszynistę lub kierownika pociągu znajdującego się w kabinie maszynisty, o treści rozkazu pisemnego powiadamia ustnie maszynista.

14. Maszynista powinien rozkaz pisemny umieścić w widocznym miejscu do czasu zakończenia jazdy danego pojazdu z tym pociągiem. W przypadku wymiany pojazdu na trasie jazdy pociągu, wydane rozkazy pisemne należy przekazać maszyniście zmienionego pojazdu.

15. Sposób postępowania z wykorzystanymi rozkazami pisemnymi określą wewnętrzne uregulowania zainteresowanych podmiotów korzystających z infrastruktury kolejowej PLK S.A.

16. Jeżeli dyżurny ruchu poleci nastawniczemu (zwrotniczemu lub innemu uprawnionemu pracownikowi) wydać rozkaz pisemny, powinien go sporządzić i podyktować pracownikowi, który ma wydać ten rozkaz.

17. Posterunek zapowiadawczy wyprawiający w czasie zamknięcia toru na szlaku dwutorowym pociągi na tor szlakowy czynny, powinien zawiadomić je o zamknięciu toru i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym, zawiadomienie rozkazem pisemnym jest zbędne, gdy urządzenia blokady stacyjnej i liniowej są przystosowane do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze czynnym.

18. Zezwolenia, polecenia i informacje zawarte w rozkazie pisemnym mogą być przekazywane maszyniście przez dyżurnego ruchu za pomocą urządzeń radiołączności po zatrzymaniu obsługiwanego przez niego pojazdu.

    Zatrzymanie to nie jest wymagane, jeżeli obsada pojazdu kolejowego z napędem jest dwuosobowa, a treść przekazywanych zezwoleń, poleceń, informacji będzie rejestrowana przez specjalne urządzenie znajdujące się na posterunku ruchu odpowiednio oznaczonym w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.

    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 jego zatrzymaniu.

    W przypadku przekazywania zezwoleń, poleceń i informacji za pomocą urządzeń radiołączności, dyżurny ruchu sporządza rozkaz pisemny i jego treść przekazuje maszyniście.

    Odebraną treść maszynista (lub na jego polecenie drugi maszynista) zapisuje we własnym druku rozkazu pisemnego lub rejestruje ją cyfrowo, powtarza ją, a dyżurny ruchu sprawdza zgodność powtórzenia i jeśli jest prawidłowa podaje godzinę przekazanej treści.

    W miejscu przewidzianym na pokwitowanie (pole „V"), dyżurny ruchu wpisuje nr identyfikacyjny maszynisty, któremu treść rozkazu pisemnego przekazał, a odbierający, wpisuje nr identyfikacyjny dyżurnego ruchu (w polu „W").

19. Każdy wydany rozkaz pisemny musi posiadać niepowtarzalny identyfikator wpisywany w polu „Z". Zasady nadawania identyfikatorów należy zawrzeć w regulaminie technicznym, wg wzoru określonego w księdze formularzy § 2 ust. 2.

    Rozkaz pisemny, sporządzany przez nastawniczego (zwrotniczego lub innego uprawnionego pracownika), według treści dyktowanej przez dyżurnego ruchu, otrzymuje

identyfikator (pole „Z") taki, jak u dyżurnego ruchu. Nastawniczy (zwrotniczy lub inny uprawniony pracownik) w polu 'W" wpisuje swój numer identyfikacyjny, a po ukośniku numer identyfikacyjny dyżurnego ruchu, który rozkaz podyktował. Dyżurny ruchu, w polu „W", wpisuje swój numer identyfikacyjny, a po ukośniku numer identyfikacyjny nastawniczego (zwrotniczego lub innego uprawnionego pracownika), któremu rozkaz podyktował. W razie potrzeby anulowania rozkazu pisemnego, należy dokonać przekreślenia jego treści, wpisania na oryginale lub pierwopisie wyrazu „anulowano", a nowemu rozkazowi nadać kolejny niepowtarzalny identyfikator.

20. 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 wpisać wszystkie polecenia, zezwolenia lub informacje ważne dla obu kierunków jazdy.

    Drużynom pociągowym, które nie zmieniają się i prowadzą pociągi kilkakrotnie po tym samym odcinku, polecenia, zezwolenia lub informacje ważne dla wszystkich tych jazd można wydać jednorazowo, wpisując numery wszystkich pociągów, dla których są ważne. W razie zmiany w składzie drużyny pociągowej, przy przekazywaniu czynności następcy należy przekazać mu również rozkazy pisemne, które obowiązują w dalszej drodze.

    Przekazane obowiązujące rozkazy pisemne należy odnotować w dokumentacji określonej przez przewoźnika w przepisach wewnętrznych, podając identyfikatory rozkazów z pola „Z" oraz nazwę lokalizacji nadawcy z pola „D".

21. Rozkazy pisemne wydawane w sposób elektroniczny, ewidencjonowane są w postaci cyfrowej w przeznaczonym do tego celu systemie informatycznym.

§ 59
Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego w systemie SERWO2

1. Na posterunkach ruchu wyposażonych w urządzenia systemu elektronicznej rejestracji i wydawania ostrzeżeń doraźnych (SERWO2) na podstawie zapisów wprowadzanych do systemu informatycznego, tworzona jest automatycznie centralna (elektroniczna) książka ostrzeżeń. Na posterunkach tych nie prowadzi się książki ostrzeżeń wg wzoru z załącznika 3 i nie stosuje się postanowień zawartych w § 60 ust. 27, 28, 29, 30, 31. Pozostałe postanowienia § 60 mają zastosowanie analogiczne jak dla prowadzenia jednej książki ostrzeżeń.

2. Rozkazy pisemne komputerowe zawierające ostrzeżenia wydawane są w formie wydruku komputerowego wg przykładu w załączniku 3a lub przekazywane w postaci elektronicznej. Każdy rozkaz komputerowy powinien określać co najmniej:

    1) miejsce, z którego został nadany (lokalizacja dyżurnego ruchu),

2) datę wystawienia,

3) numer pociągu lub skład manewrowy do którego się odnosi,

4) jasne, precyzyjne i jednoznaczne polecenia, zezwolenia lub informację (instrukcje),

5) niepowtarzalny numer identyfikacyjny.

3. Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego nie posiadający dostępu do SERWO2, po otrzymaniu zawiadomienia o konieczności ostrzegania pociągów (§ 60 ust. 9), powinien niezwłocznie przekazać je dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego posiadającemu dostęp do SERWO2, wskazanemu w regulaminie technicznym.

   Dyżurny ruchu rejestrujący ostrzeżenie w SERWO2 ma obowiązek poinformowania żądającego wydawania ostrzeżeń o numerze wprowadzonego ostrzeżenia w centralnej książce ostrzeżeń wraz z informacją, które pociągi odebrały rozkaz komputerowy zawierający ostrzeżenie.

   W przypadku wątpliwości co do wskazań funkcjonalności monitorowania stanu ostrzeżeń, przed wyprawieniem pociągu dyżurny ruchu powinien upewnić się o aktualności posiadanych przez maszynistę ostrzeżeń na przyległy szlak.

   Dla posterunków zapowiadawczych nieposiadających dostępu do SERWO2 czynności wynikające z postanowień § 60 ust. 13, 14 i 26 wykonuje dyżurny ruchu posiadający dostęp do SERWO2, wskazany w regulaminie technicznym.

4. Stacje wyznaczone do wydawania ostrzeżeń, wydają rozkazy komputerowe zawierające ostrzeżenia na całą trasę pociągu o ile pobranie rozkazu komputerowego nie nastąpiło wcześniej przez maszynistę. Jeżeli z powodów eksploatacyjnych lub technicznych nie można wydać rozkazu na całą trasę, należy w regulaminie technicznym lub Dodatku 1 do wewnętrznego rozkładu jazdy określić odcinki, na których należy wydawać rozkazy komputerowe.

   Jeżeli podczas jazdy pociągu nastąpi zmiana trasy pociągu, rozkaz komputerowy wydaje posterunek zapowiadawczy ostatniego postoju przed miejscem zmiany trasy pociągu lub ostatni posterunek zapowiadawczy wyprawiający pociąg przed miejscem zmiany trasy pociągu.

5. W centralnej książce ostrzeżeń należy stosować rejestrację:

   1) wydanych rozkazów komputerowych wg wzoru R-A-B-RR, gdzie R oznacza literę stałą, A oznacza kolejny numer rozkazu w roku, B – kod ewidencyjny posterunku wg. POS, RR – rok.

2) wprowadzonych ostrzeżeń wg wzoru A-B-RR gdzie A oznacza kolejny numer ostrzeżenia w roku, B – kod ewidencyjny posterunku wg. POS, RR – rok.

Numer ewidencyjny posterunku powinien być wskazany w regulaminie technicznym.

6. Stanowisko komputerowe, na którym zainstalowany jest system z dostępem do SERWO2 obsługuje upoważniony pracownik. Wprowadzanie, odwoływanie lub zmiana parametrów ostrzeżeń dozwolone jest przez dyżurnego ruchu lub na jego polecenie.

7. Wydruku elektronicznej książki ostrzeżeń należy dokonać na odcinkach wskazanych w regulaminie technicznym w przypadkach awarii podstawowego źródła zasilania stanowisk komputerowych i przełączenia na dodatkowe (awaryjne) źródło zasilania. Wydruk ten należy przechowywać, a po każdej wprowadzonej zmianie w ostrzeżeniach uaktualniać.

   W przypadku odwołania ostrzeżenia należy dokonać wykreślenia z wydruku książki ostrzeżeń wraz z adnotacją o czasie odwołania ostrzeżenia, natomiast w przypadku wprowadzenia nowego ostrzeżenia należy dokonać nowego wydruku.

8. W przypadku awarii stanowiska komputerowego wyposażonego w SERWO2 polegającej na braku możliwości odczytu książki ostrzeżeń, informację o aktualnych ostrzeżeniach należy pozyskać od innego pracownika posiadającego dostęp do wydruku książki ostrzeżeń lub elektronicznej książki ostrzeżeń w SERWO2, wskazanego w regulaminie technicznym.

   Przekazanie informacji o ostrzeżeniach należy dokonać z wykorzystaniem komunikacji elektronicznej wraz z wygenerowaną książką ostrzeżeń lub dokonać rejestracji ostrzeżeń w książce ostrzeżeń doraźnych według wzoru określonego w zał. 3 z wykorzystaniem ostrzeżeń uzyskanych od wyznaczonego regulaminem technicznym pracownika posterunku ruchu.

   Rozkazy pisemne należy wydawać tylko do stacji wyznaczonej w regulaminie technicznym lub najbliższej stacji, na której wyznaczono w rozkładzie jazdy postój pociągu o ile na tym posterunku działa prawidłowo SERWO2. O powyższym należy poinformować kierującego pojazdem kolejowym oraz dyżurnego ruchu posterunku ruchu, do której wydano ostrzeżenia.

   Dopuszcza się stosowanie dodatkowych stanowisk komputerowych na posterunkach technicznych pracujących w trybie równoległym tzw. gorącej rezerwy. Dodatkowe stanowisko komputerowe powinno być obsługiwane tylko w czasie awarii stanowiska podstawowego. Decyzję o wyposażeniu posterunku w dodatkowe stanowisko komputerowe określa właściwy Zakład Linii Kolejowych.

9. Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego sporządza się i doręcza kierującemu pojazdem kolejowym ze wskazaniem: numeru rozkazu, numeru pociągu i godziny doręczenia. Nie sporządza się kopii rozkazu dla potrzeb własnych. Treść komputerowego wydruku rozkazu pisemnego dyżurny ruchu może przekazać kierującemu pojazdem kolejowym za pomocą urządzeń radiołączności lub w sposób cyfrowy z zarejestrowaniem nazwiska (lub numeru licencji maszynisty) odbiorcy. Potwierdzenie przekazania informacji zawartych w komputerowym wydruku rozkazu należy dokonać w sposób przewidziany podręcznikiem użytkownika SERWO2.

10. Przekazywanie komputerowego wydruku rozkazu pisemnego powinno być dokonane w sposób elektroniczny bezpośrednio do maszynisty. W przypadku gdy zaistniała przyczyna uniemożliwiająca przekazanie rozkazu w postaci elektronicznej, komputerowy wydruk rozkazu pisemnego należy przekazać w formie wydruku komputerowego, pisemnej lub ustnej z wykorzystaniem urządzeń radiołączności.

    Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego przekazany w postaci elektronicznej powinien zostać odebrany przez maszynistę podczas postoju, wykorzystując w miarę możliwości postoje planowe lub postoje wynikające z sytuacji ruchowej.

    Zatrzymanie w celu odebrania rozkazu komputerowego nie jest wymagane, jeżeli obsada trakcyjna jest dwuosobowa.

11. Potwierdzenia odebrania rozkazu komputerowego przekazanego w postaci elektronicznej należy dokonać za pomocą urządzenia elektronicznego zgodnie z instrukcją obsługi. Potwierdzenia odebrania rozkazu może dokonać wyłącznie maszynista aktualnie prowadzący pociąg, dla którego rozkaz został wydany. W przypadku braku możliwości potwierdzenia odebrania rozkazu w postaci elektronicznej fakt ten należy zgłosić dyżurnemu ruchu i postępować zgodnie z jego decyzjami. W uzasadnionych przypadkach dyżurny ruchu ma prawo żądać od maszynisty informacji dotyczącej identyfikatora maszynisty lub danych wskazanych z rozkazu komputerowego i na tej podstawie dokonać potwierdzenia przekazania rozkazu w systemie SERWO2 zgodnie z podręcznikiem użytkownika.

12. W komputerowym wydruku rozkazu pisemnego lub rozkazie przekazywanym w sposób cyfrowy mogą być zamieszczane informacje wydawane za pomocą rozkazu pisemnego, o których mowa w § 58 ust. 7 pkt 16, 17, 19, 20, 22, 23. Informacje te ujęte są w wyodrębnionych rubrykach, osobno dla każdego przypadku wymagającego wydania takiego rozkazu.

13. Stanowiska obsługujące elektroniczną książkę ostrzeżeń raz w miesiącu powinny być skontrolowane przez właściwych naczelników sekcji (lub upoważnionych pracowników)

w zakresie podległych posterunków ruchu, w tematyce zgodności zarejestrowanych ostrzeżeń ze stanem faktycznym oraz prawidłowej eksploatacji stanowisk komputerowych.

14. Jeżeli ze względów eksploatacyjnych, na danym posterunku ruchu zostanie ustalona konieczność wydawania komputerowego wydruku rozkazu pisemnego bez względu na stan ostrzeżeń (również wtedy, gdy na wydruku podana jest informacja o braku ostrzeżeń na wskazanym odcinku), to posterunek ten powinien być odpowiednio oznaczony na kartach wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów. Kierujący pojazdem kolejowym nie może wyjechać z danego posterunku bez otrzymania komputerowego wydruku rozkazu pisemnego, chyba że otrzymał już rozkaz odnoszący się do odcinka lub szlaku stycznego (przyległego) do tego posterunku ruchu a ostrzeżenia są aktualne.
15. Szczegółowe zasady obsługi i eksploatacji urządzeń do komputerowego wydruku rozkazu pisemnego zawiera Podręcznik użytkownika systemu elektronicznej rejestracji i wydawania ostrzeżeń doraźnych (SERWO2).
16. Zawiadomienie o konieczności wprowadzenia ostrzeżeń w związku z wykonywaniem planowych robót powinno być wprowadzone do elektronicznej książki ostrzeżeń w terminie do 12 godzin przed rozpoczęciem robót.

§ 59a(uchylony)

§ 60
Ostrzeżenia

1. Ostrzeżeniami nazywają się pisemne lub elektroniczne zawiadomienia przekazywane drużynom pociągowym, 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. (uchylony)
4. (uchylony)

5. Szczegółowe zasady opracowania i wydawania wykazu ostrzeżeń stałych określa Instrukcja sporządzania, wydawania i prowadzenia Dodatku 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy Ir-18.

6. Zainteresowani pracownicy posterunków technicznych oraz maszyniści powinni posiadać właściwe i aktualne wykazy ostrzeżeń stałych.

   W razie nieotrzymania w porę wykazu ostrzeżeń stałych pracownik, który wykazu tego nie otrzymał, obowiązany jest odpowiednio wcześniej żądać go od swego przełożonego.

   Przed podjęciem pracy przez maszynistę, który ma prowadzić pociąg pierwszy raz w okresie obowiązywania wykazu ostrzeżeń stałych, jego przełożony powinien sprawdzić, czy maszynista otrzymał potrzebne mu wykazy ostrzeżeń stałych.

7. 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 (ust. 8 pkt 2),

   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.

8. (uchylony)

9. Jeżeli stan elementów infrastruktury kolejowej lub organizacja prowadzenia robót wymagają wydawania drużynom pociągowym ostrzeżeń nieujętych w wykazie ostrzeżeń stałych, uprawnieni pracownicy lub właściwe jednostki organizacyjne powinni niezwłocznie zawiadomić o tym dyżurnego ruchu jednej ze stacji sąsiadujących z miejscem, w którym powstały okoliczności wymagające wydania ostrzeżeń. Zawiadomienia należy dokonać środkami łączności wskazanymi w regulaminie technicznym.

   Pracownik (naczelnik sekcji, mistrz, toromistrz, diagnosta itp.) lub właściwa jednostka organizacyjna, żądający wydawania ostrzeżeń doraźnych, w zawiadomieniu tym powinni dokładnie określić:

   1) miejsce, w którym konieczne jest zmniejszenie prędkości jazdy lub zachowanie ostrożności (numer linii, nazwa posterunku zapowiadawczego lub szlaku, na szlaku dwutorowym określenie toru szlakowego lub obu i czy obowiązuje w obu kierunkach

jazdy po tym torze, czy tylko w jednym oraz określenie od którego miejsca, do którego miejsca obowiązuje ostrzeżenie),

2) dopuszczalną prędkość jazdy pociągów,

3) powód ograniczenia prędkości lub potrzeby zachowania ostrożności,

4) termin rozpoczęcia i zakończenia obowiązywania obostrzenia,

5) rodzaje pociągów, których ostrzeżenie dotyczy.

Telefoniczne żądanie wydawania ostrzeżeń należy potwierdzić pisemnie.

10. Jeżeli regulaminem tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót wymagane jest ograniczenie prędkości, to należy postępować zgodnie z ust. 13 po otrzymaniu zarządzenia w sprawie rozpoczęcia robót.

11. W nagłych przypadkach zawiadomienie o przeszkodzie do ruchu pociągów może być dokonane telefonicznie lub ustnie przez każdego pracownika kolejowego oraz przez osobę postronną. Niezwłocznie po otrzymaniu tego zawiadomienia dyżurny ruchu powinien zawiadomić o nim naczelnika (zastępcę) właściwej sekcji, który po zbadaniu zagrożonego miejsca powinien niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu o wyniku badania.

    Do czasu otrzymania tego zgłoszenia dyżurny ruchu powinien, w zależności od treści otrzymanego zawiadomienia albo wstrzymać ruch pociągów, albo za pomocą rozkazu pisemnego polecić drużynie pociągowej zatrzymanie pociągu przed miejscem zagrożonym, zbadanie przeszkody przez maszynistę i kierownika pociągu (jeżeli jest) oraz zgłoszenie o wyniku badania, celem ustalenia dalszego postępowania.

12. W razie niepodania terminu wejścia w życie ostrzeżenia, należy termin ten wyjaśnić telefonicznie, a jeżeli nie można tego wykonać natychmiast, należy przyjąć, że obowiązuje ono od chwili otrzymania zawiadomienia. W przypadku ostrzeżeń wynikających z planowych robót, zmian w infrastrukturze powiadomienie powinno nastąpić z wyprzedzeniem 12 godzin

13. Dyżurny ruchu, który otrzymał żądanie wydawania ostrzeżeń doraźnych, powinien zawiadomić o wprowadzeniu ostrzeżenia doraźnego:

    1) jeżeli ostrzeżenie dotyczy miejsca znajdującego się na szlaku – dyżurnego ruchu sąsiedniej stacji czynnej, stale otwartej dla ruchu pociągów, położonej z drugiej strony miejsca wymagającego wydawania ostrzeżeń; jeżeli miejsce to znajduje się na szlaku pomiędzy stacją a posterunkiem odgałęźnym lub między dwoma posterunkami odgałęźnymi, to należy zawiadomić dyżurnych ruchu stacji sąsiednich ze wszystkich kierunków, z których pociągi przejeżdżają przez to miejsce,

2) jeżeli ostrzeżenie dotyczy miejsca znajdującego się na stacji na drodze wjazdu pociągów – dyżurnych ruchu sąsiednich stacji, którzy wyprawiają pociągi przejeżdżające przez to miejsce,

3) (uchylony)

4) w przypadkach wymienionych w pkt 1 i 2 – również dyżurnych ruchu stacji wyznaczonych do wydawania ostrzeżeń (ust. 28),

według wzoru:

Zawiadomienie

o wprowadzeniu/odwołaniu*) ostrzeżenia

Nadane z nazwa posterunku ruchu dnia data o godz. godz. min.

Adresaci: nazwy posterunków ruchu.

Odpis dla: skróty literowe z nazwami odbiorców.

Treść (przykład): Od dnia data od godz. godz. min. do odwołania WPROWADZAM

ograniczenie prędkości biegu pociągów do liczba km/h na linii numer na stacji nazwa w km

liczba na torze nr liczba ważne dla podać kierunki ruchu, rodzaje pociągów.

Przyczyna: podać przyczynę.

Uwagi: podać uwagi.

Nr numer ISEDR nazwisko.

*) niepotrzebne skreślić

14. Zawiadomienie stacji nie jest wymagane, jeżeli posterunek ruchu wyposażony jest w system SERWO2 i czynności te wykonywane są automatycznie o ile regulamin techniczny nie stanowi inaczej. Sposób wprowadzenia zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia określony jest w podręczniku użytkownika SERWO2. Dyżurni ruchu stacji sąsiednich i wyznaczonych, wymienionych w ust. 13, otrzymanie zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia powinni niezwłocznie potwierdzić dyżurnemu ruchu stacji, od którego zawiadomienie to otrzymali, a dyżurni ruchu stacji wyznaczonych również dyżurnemu ruchu stacji położonej bezpośrednio przed miejscem, którego dotyczy dane ostrzeżenie. W potwierdzeniu tym należy powtórzyć treść ostrzeżenia oraz podać liczbę porządkową, pod którą ostrzeżenie wpisano do książki ostrzeżeń, a dyżurni ruchu stacji wyznaczonych ponadto powinni podać, od którego numeru pociągu rozpoczną wydawanie ostrzeżeń; wyjątkowo, przy braku możliwości określenia numeru pociągu, należy potwierdzić

otrzymane ostrzeżenie z adnotacją o braku pociągu, a po powzięciu stosownej informacji, podać niezwłocznie ten numer, nadając powtórnie potwierdzenie otrzymanego ostrzeżenia, według wzoru:

Potwierdzenie zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia

Nadane z nazwa posterunku ruchu dnia data o godz. godz. min.

Adresat: nazwa posterunku ruchu.

Odpis dla: skróty literowe z nazwami odbiorców.

Treść (przykład): POTWIERDZAM otrzymanie zawiadomienia nr numer dotyczącego powtórzenie treści ostrzeżenia z zawiadomienia o jego wprowadzeniu.

Przyczyna: podać przyczynę.

Uwagi: podać uwagi.

Jako pierwszy rozkaz pisemny otrzymał pociąg nr numer pociągu.

Powyższe dane wprowadzono do książki ostrzeżeń dnia data o godz. godz. min. pod pozycją nr numer.

Nr numer ISEDR nazwisko.

Treść potwierdzenia należy sprawdzić z treścią otrzymanego zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia. Jeżeli posterunek ruchu wyposażony jest w SERWO2 potwierdzenie zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia dokonywane jest w sposób przewidziany instrukcją użytkownika SERWO2.

15. Wszystkim drużynom pociągowym, którym dyżurni ruchu stacji wyznaczonych ostrzeżenia nie wydali, ostrzeżenie to powinni wydać dyżurni ruchu ostatniej stacji przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie. Drużyny pociągowe pociągów niemających na stacji przewidzianego postoju, należy zawiadomić o ostrzeżeniu za pośrednictwem dyżurnego ruchu ostatniej stacji postoju, a jeżeli jest to niemożliwe, należy ostrzeżenie wydać na ostatniej stacji przed miejscem, którego ostrzeżenie to dotyczy.

16. Dyżurny ruchu stacji położonej bezpośrednio przed miejscem objętym ostrzeżeniem powinien upewnić się, że każdy pociąg jadący w kierunku tego miejsca posiada aktualne ostrzeżenie. Weryfikacji należy dokonać na podstawie rozkładu jazdy w elektronicznym dzienniku ruchu lub SERWO2 – zgodnie z podręcznikiem użytkownika.

17. O ostrzeżeniach doraźnych, obowiązujących dla jazdy pociągów po torze szlakowym lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), dyżurny ruchu stacji wyprawiającej pociągi po torze szlakowym lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), powinien zawiadomić

dyżurnych ruchu stacji wyznaczonych, wyprawiających pociągi, które będą jechać po tym torze szlakowym.

18. Jeżeli doraźne ostrzeżenie obowiązuje od określonego terminu, dyżurni ruchu stacji wyznaczonych powinni wydawanie ostrzeżeń rozpocząć wcześniej, z takim wyliczeniem, aby pociągi przejeżdżające po tym terminie na ostatnią stację przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, były już zawiadomione o ostrzeżeniu.

19. Dyżurny ruchu, u którego zaistniały okoliczności wymagające wydania jednorazowego ostrzeżenia, powinien:

    1) zawiadomić o ostrzeżeniu dyżurnego ruchu stacji wyznaczonej lub stacji ostatniego postoju pociągu albo dyżurnego ruchu stacji sąsiedniej, z odnotowaniem w dzienniku telefonicznym,

    2) wydać ostrzeżenie, jeżeli ostrzeżenie dotyczy wyjazdu pociągu.

    Jeżeli jednorazowe ostrzeżenie dotyczy szlaku, a dyżurny ruchu stacji wyznaczonej ani stacji ostatniego postoju pociągu nie może już zawiadomić drużyny pociągowej o ostrzeżeniu, zawiadomienie to powinien wydać dyżurny ruchu ostatniej stacji znajdującej się przed tym szlakiem.

    Dyżurny ruchu żądający wydania jednorazowego ostrzeżenia może uważać, że drużyna pociągowa została zawiadomiona o ostrzeżeniu, gdy otrzymał zgłoszenie potwierdzające dokonanie tego zawiadomienia, z odnotowaniem w dzienniku telefonicznym.

20. 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.

21. Ostrzeżenie obowiązujące do określonego terminu traci ważność po tym terminie. W tym przypadku dyżurni ruchu stacji wyznaczonych powinni wydawanie ostrzeżeń zakończyć wcześniej, z takim wyliczeniem, aby drużyny pociągowe pociągów przejeżdżających po tym terminie na ostatnią stację przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, nie były już zawiadomione o ostrzeżeniu.

22. Jeżeli nie podano terminu, do którego obowiązuje ostrzeżenie, jest ono ważne aż do odwołania. Ostrzeżenie odwołuje się w trybie przewidzianym dla zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia z zachowaniem potwierdzenia otrzymania odwołania, według wzoru:

Zawiadomienie
o wprowadzeniu/odwołaniu*) ostrzeżenia

Nadane z nazwa posterunku ruchu dnia data o godz. godz. min.

Adresaci: nazwy posterunków ruchu

Odpis dla: skróty literowe z nazwami odbiorców

Treść (przykład): Od dnia data od godz. godz. min. ODWOŁUJĘ ostrzeżenie doraźne wprowadzone za nr numer zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia doraźnego z dnia data dotyczące ograniczenia prędkości w km do liczba na: linii numer, posterunku ruchu, szlaku w km liczba na torze nr liczba ważne dla podać kierunki ruchu, rodzaje pociągów.

Przyczyna: podać przyczynę wprowadzenia ostrzeżenia doraźnego

Uwagi: podać uwagi.

Nr numer ISEDR nazwisko

*) niepotrzebne skreślić

23. Odwołanie ostrzeżenia w przypadku posterunku ruchu wyposażonego w SERWO2 dokonuje się zgodnie z podręcznikiem użytkownika SERWO2.W razie odchyleń od podanych terminów ważności ostrzeżenia, dyżurni ruchu którzy ostrzeżenie wprowadzili, mają obowiązek o zmianie terminu zawiadomić zainteresowanych dyżurnych ruchu w trybie przewidzianym dla wprowadzenia ostrzeżenia.

24. Jeżeli zawiadomienie o konieczności ostrzeżenia drużyn pociągowych otrzyma dyżurny ruchu posterunku odgałęźnego, odstępowego (bocznicowego) lub niewyposażonego w SERWO2, obowiązany on jest wydawać drużynom pociągowym ostrzeżenia do czasu:

    1) zawiadomienia o ostrzeżeniu dyżurnego ruchu najbliższej stacji i otrzymania od niego potwierdzenia odebrania ostrzeżenia,

    2) otrzymania informacji, który pociąg pierwszy zostanie zawiadomiony o ostrzeżeniu oraz przejazdu wszystkich pociągów, które odjechały z najbliższej stacji bez ostrzeżenia.

25. W przypadku, gdy pociąg ma rozpocząć jazdę na stacji, która nie jest wyposażona w SERWO2, dyżurny ruchu tej stacji powinien zażądać od dyżurnego ruchu właściwej stacji wyznaczonej w regulaminie technicznym, podania mu ostrzeżeń obowiązujących na odcinku pomiędzy stacją początku biegu tego pociągu, a najbliższą stacją, na której istnieje możliwość doręczenia wydruku ostrzeżeń dla tego pociągu.

    Dla tras objazdowych (§ 16 ust. 3 lub 3a) ostrzeżenia i trasy wzorcowe (§ 58 ust. 7 pkt 1 lit. j) należy wydawać na dalszą trasę biegu pociągu, a gdy to jest niemożliwe do sąsiedniej stacji.

26. Dyżurni ruchu, którzy otrzymali żądanie, zarządzenie lub zawiadomienie o ostrzeżeniu powinni niezwłocznie wpisać je do właściwej książki ostrzeżeń doraźnych (zał. 3) lub elektronicznej książki ostrzeżeń. Jednorazowych ostrzeżeń nie wpisuje się do książki ostrzeżeń.

27. Dyżurny ruchu prowadzi tyle książek ostrzeżeń, w ilu kierunkach wyprawia pociągi. Książki te należy prowadzić w ten sposób, aby przy wypełnianiu rozkazów pisemnych nie zachodziła potrzeba wyszukiwania ostrzeżeń w różnych książkach.

    Jeżeli ilość ostrzeżeń jest mała, można prowadzić jedną książkę ostrzeżeń z odpowiednim podziałem stron dla każdego kierunku i z odpowiednim ich oznaczeniem.

    Numerację ostrzeżeń prowadzi się miesięcznie w formie ułamka. Liczba w liczniku oznacza numer porządkowy ostrzeżenia w danym kierunku i w danym miesiącu. Liczba w mianowniku oznacza miesiąc, w którym zapisano ostrzeżenie po raz pierwszy do książki ostrzeżeń doraźnych np. 1/5.

28. Ostrzeżenia dotyczące szlaków:

    1) jednotorowych:

        a) dyżurni ruchu stacji wyznaczonych do wydawania ostrzeżeń wpisują do książek ostrzeżeń wszystkie doraźne ostrzeżenia obowiązujące na wyznaczonych odcinkach,

        b) dyżurni ruchu innych stacji wpisują do książek ostrzeżeń ostrzeżenia doraźne wprowadzone na własnej stacji na drodze wyjazdu pociągów, na szlakach do najbliższych sąsiednich stacji i na sąsiednich stacjach na drodze wjazdu pociągów,

    2) dwutorowych:

        a) dyżurni ruchu stacji wyznaczonych wpisują do książek ostrzeżeń doraźnych ostrzeżenia dotyczące torów szlakowych kierunku zasadniczego i miejsc znajdujących się na stacjach na drodze wjazdu i wyjazdu wyprawianych pociągów (ust. 13), natomiast dotyczących torów szlakowych kierunku przeciwnego do zasadniczego tylko w razie otrzymania zawiadomienia o jeździe pociągów po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego,

        b) dyżurni ruchu ostatnich stacji, znajdujących się przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, wpisują do książek ostrzeżeń ostrzeżenia dotyczące każdego przyległego toru szlakowego w obu kierunkach jazdy.

29. Książki ostrzeżeń prowadzą na bieżąco dyżurni ruchu.

Jeżeli na stacji prowadzonych jest kilka książek ostrzeżeń to należy wyznaczyć regulaminem technicznym stanowisko dyżurnego ruchu, na którym będzie prowadzony stacyjny komplet książek ostrzeżeń.

30. W przypadku, gdzie książka ostrzeżeń doraźnych (R-189) prowadzona jest w formie papierowej każde ostrzeżenie należy oddzielić od następnego poziomą kreską. Po odwołaniu ostrzeżenia we wszystkich książkach ostrzeżeń, w których wpisane było to ostrzeżenie, należy wypełnić rubryki dotyczące odwołania, a rubryki dotyczące wprowadzenia przekreślić.

    Pierwszego dnia każdego miesiąca należy wszystkie obowiązujące ostrzeżenia przenieść (przepisać) z poprzedniego miesiąca. Należy przy tym poprzednie zapisy w rubrykach dotyczących wprowadzenia przekreślić, a w rubrykach dotyczących odwołania zanotować: „przeniesiono pod Lp. ...".

31. Jeżeli w książce ostrzeżeń doraźnych (R-189) odwołane ostrzeżenie znajduje się przed ostrzeżeniem nadal obowiązującym lub ostrzeżenia wpisane są w innej kolejności niż występują one na drodze jazdy pociągów, to przepisując je na nowo należy je wypisać i ponumerować w takiej kolejności, w jakiej będą one wpisywane do rozkazów pisemnych.

    Na stacjach wyznaczonych w każdym miesiącu niezwłocznie po przeniesieniu ostrzeżeń, prawidłowość przeniesienia ich powinna być sprawdzona przez przełożonych, których pracownicy prowadzą książki ostrzeżeń doraźnych i poświadczona podpisem.

    Na wewnętrznej stronie okładki tytułowej należy wkleić mapkę z wykazem posterunków zapowiadawczych danego odcinka (odcinków) linii kolejowej według kilometrażu ich występowania oraz numery telefonów do dyżurnych ruchu tych posterunków.

32. Dla każdej książki ostrzeżeń doraźnych (R-189) ze stacyjnego kompletu – a gdy jest jedna książka ostrzeżeń dla każdego kierunku jazdy – należy założyć oddzielną teczkę zawierającą: żądanie wydawania ostrzeżenia, zawiadomienie o wprowadzeniu ostrzeżenia, potwierdzenie wprowadzenia ostrzeżenia, żądanie odwołania ostrzeżenia i zawiadomienie o odwołaniu ostrzeżenia. Przeniesienie ostrzeżenia do WOS nie wymaga zawiadomienia o jego odwołaniu. Ujęcie w WOS zestawienia ostrzeżeń doraźnych stanowi podstawę do wykreślenia ich z książek ostrzeżeń doraźnych w pierwszym dniu obowiązywania WOS, z adnotacją „przeniesiono do WOS".

    Wszystkie załączniki dotyczące jednego ostrzeżenia należy oznaczyć w liczniku numerem porządkowym pierwszego zapisu tego ostrzeżenia w książce ostrzeżeń, a w mianowniku liczbą oznaczającą miesiąc, w którym pierwszy raz wpisano ostrzeżenie, a następnie załączniki te należy złączyć razem.

Dopuszcza się przechowywanie w pamięci komputera wszystkich dokumentów związanych z żądaniem, wprowadzeniem, potwierdzeniem i odwołaniem ostrzeżeń drogą elektroniczną.

33. W regulaminie technicznym należy ustalić, na których posterunkach, ile książek ostrzeżeń i w których kierunkach należy je prowadzić, o ile posterunek techniczny nie jest wyposażony w SERWO2.

34. Dyżurny ruchu przekazujący dyżur powinien przekazać następcy wszystkie książki ostrzeżeń doraźnych (R-189) oraz wskazać mu pisemnie i ustnie te ostrzeżenia, na które nie wpłynęło wymagane potwierdzenie otrzymania ich, jak również te pociągi, które są w drodze, a ze stacji wyznaczonej odjechały przed pociągiem, od którego rozpoczęła ona wydawać ostrzeżenie.

    W przypadku gdy posterunek techniczny wyposażony jest w SERWO2, należy przekazać informację o pociągach, które nie zostały powiadomione o nowych lub odwołanych ostrzeżeniach.

35. Jeżeli ostrzeżenie ma trwać powyżej 30 dni, naczelnik właściwej sekcji powinien odpowiednio wcześniej zwrócić się do Zakładu Linii Kolejowych o umieszczenie tego ostrzeżenia w wykazie ostrzeżeń stałych.

36. Sposób wprowadzania stałych i doraźnych ograniczeń prędkości dla pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS określa Instrukcja Ir-1a dla poziomu 1 i Instrukcja Ir-1b dla poziomu 2, z zachowaniem postanowień Instrukcji obsługi tymczasowych ograniczeń prędkości (TSR) w systemie ERTMS/ETCS Ie-30 i Instrukcji sygnalizacji Ie-1.

36a. Na posterunkach ruchu wyposażonych w urządzenia systemu elektronicznej rejestracji i wydawania ostrzeżeń doraźnych SERWO2, zasady prowadzenia książki ostrzeżeń doraźnych określono w Podręczniku użytkownika systemu

    SERWO2 zaakceptowanym przez Dyrektora Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej PLK S.A.

Rozdział 9.
JAZDA POCIĄGÓW

§ 61
Zezwolenie na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu

1. Żaden pociąg nie może wyjechać ze stacji, wjechać na stację ani przejechać przez stację lub inny posterunek następczy 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) podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym grupowym i sygnału zastępczego na semaforze przy torze, z którego ma odjechać pociąg,
   3) podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym grupowym i polecenie dyżurnego ruchu wydane drużynie pociągowej za pomocą urządzeń radiołączności, za pośrednictwem nastawniczego (zwrotniczego) lub ustnie w formie:

   „Pociąg nr z toru nr odjazd".

   W przypadkach wymienionych w pkt 1-3, 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 radiołączności, po uprzednim nastawieniu na semaforze wyjazdowym sygnału zezwalającego na jazdę.
4. Zezwoleniem na wjazd pociągu na stację lub posterunek odgałęźny z semaforem wyjazdowym jest podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wjazdowym, a jeżeli sygnałów nie można lub nie wolno podać – wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego.
5. Zezwoleniem na przejazd pociągu jest:
   1) na stacjach i na posterunkach odgałęźnych z semaforami wyjazdowymi wyposażonych w semafory świetlne albo semafory kształtowe z tarczą ostrzegawczą odnoszącą się do semaforów wyjazdowych – podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym i wjazdowym oraz drogowskazowym (jeśli jest),
   2) na stacjach i posterunkach odgałęźnych z semaforami wyjazdowymi, wyposażonych w semafory kształtowe bez tarcz ostrzegawczych odnoszących się do semaforów

wyjazdowych – podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym i wjazdowym oraz sygnału Rd 1 „Nakaz jazdy" z pierwszej nastawni na drodze przejazdu pociągu,

3) na posterunkach odgałęźnych bez semaforów wyjazdowych oraz na posterunkach bocznicowych – podanie sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym,

4) na posterunkach odstępowych – podanie sygnału zezwalającego na semaforze odstępowym.

6. Jeżeli na semaforze wyjazdowym przy spełnieniu wymaganych warunków nie może być podany lub nie wolno podać sygnału zezwalającego lub semafor ten wskazuje sygnał wątpliwy, zezwoleniem na przejazd pociągu – oprócz podania sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym i drogowskazowym jest:

   1) podanie na tym semaforze sygnału zastępczego,

   2) jeżeli pociąg był zatrzymany przed semaforem wjazdowym – doręczenie lub przekazanie za pomocą urządzeń radiołączności rozkazu pisemnego, zezwalającego na przejechanie obok semafora wyjazdowego wskazującego sygnał „Stój".

7. Jeżeli na posterunku odgałęźnym bez semaforów wyjazdowych i na posterunku bocznicowym nie może być podany sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym, to zezwoleniem na przejazd pociągu jest wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego lub podanie sygnału zastępczego, po spełnieniu określonych warunków.

8. W przypadku jazdy pociągu po torze lewym, obowiązują postanowienia § 54 ust. 7–12.

9. Sygnał Rd 1 „Nakaz jazdy" podaje dyżurny ruchu. Jeżeli jednak sygnał Rd 1 „Nakaz jazdy" ma być podany z nastawni wykonawczej (ust. 5 pkt 2), wówczas sygnał ten może podać nastawniczy na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu dysponującego.

10. (uchylony)

11. Jeżeli podanie sygnału Rd 1 „Nakaz jazdy" dla pociągu oczekującego na wyjazd ze stacji posiadającej semafory wyjazdowe jest wymagane, lecz doraźnie jest niemożliwe, sygnał ten może być zastąpiony poleceniem dyżurnego ruchu, wydanym maszyniście za pomocą urządzeń radiołączności w formie:

    „Pociąg nr z toru nr odjazd"

    lub za pomocą rozkazu pisemnego.

11a. Jeżeli wydano rozkaz pisemny z zaznaczeniem informacji, że udzielone nim zezwolenie ważne jest dopiero „po otrzymaniu sygnału Nakaz jazdy", sygnał ten może być zastąpiony

poleceniem dyżurnego ruchu, wydanym maszyniście za pomocą urządzeń radiołączności w formie:

„Pociąg nr z toru nr odjazd"

12. Dyżurny ruchu może zezwolić na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu, gdy zostały spełnione wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy.
13. Zezwolenie na przejazd pociągu obok sygnału „Stój" na obsługiwanym semaforze może wydać tylko dyżurny ruchu zarządzający tym semaforem.

§ 62
Podawanie sygnałów przez drużynę pociągową przed odjazdem pociągu

1. Przed odjazdem pociągu drużyna konduktorska podaje sygnały przewidziane Instrukcją sygnalizacji Ie-1.
2. Na posterunkach ruchu drużyna konduktorska podaje sygnały po udzieleniu zezwolenia na wyjazd przez dyżurnego ruchu, a na przystankach osobowych przed przewidywanym czasem odjazdu.
3. Odjazd pociągów bez obsady konduktorskiej następuje po otrzymaniu zezwolenia na wyjazd pociągu (§ 61).
4. Jeżeli z miejsca odjazdu pociągu nie widać wskazań semafora wyjazdowego (drogowskazowego) i dyżurny ruchu nie poinformował drużyny pociągowej o wyświetleniu się sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym (§ 61 ust. 3), albo widoczny jest sygnał „Stój" na semaforze wyjazdowym (drogowskazowym), kierownik pociągu informuje ustnie maszynistę, że jazda pociągu dozwolona jest do miejsca ustawienia semafora z zachowaniem szczególnej ostrożności. Maszynista po otrzymaniu od kierownika pociągu takiej informacji, uruchamia pociąg i tak reguluje jego prędkość jazdy, aby w każdej chwili mógł go zatrzymać, przy czym prędkość ta nie może przekraczać 40 km/h. Po ustaleniu, jaki sygnał wskazuje odnośny semafor, dalsze postępowanie powinno odbywać się według wskazań tego semafora.
5. 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 uwzględniając postanowienia § 61 ust. 3.

   Gdy pojazd trakcyjny znajduje się wyjątkowo poza semaforem i maszynista nie może rozpoznać sygnału, informację o tym sygnale przekazuje kierownik pociągu lub drugi maszynista.

W przypadku jednoosobowej obsady pojazdu trakcyjnego pociągu bez obsady drużyny konduktorskiej, maszynista powinien otrzymać rozkaz pisemny.

6. Szczegółowe postępowanie drużyny pociągowej przed odjazdem pociągu określają przepisy wewnętrzne przewoźnika kolejowego.

§ 63
Prędkość jazdy pociągów

1. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągów zależy od:
   1) konstrukcji i stanu technicznego nawierzchni i podtorza oraz obiektów inżynieryjnych 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 przewozu 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.
4. Prędkość jazdy pociągu z podwójną trakcją nie może przekraczać prędkości konstrukcyjnej żadnej z obu lokomotyw.
5. Ograniczenia prędkości jazdy pociągu określone są w postanowieniach niniejszej instrukcji i instrukcji sygnalizacji. Najczęściej stosowane ograniczenia prędkości jazdy pociągu oraz inne ograniczenia nie ujęte w treści instrukcji, zawiera poniższa tabela:

Pkt	Prędkość w km/h nie może być większa niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § … ust. …
1)	5	cofanie pociągu ze szlaku bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu	§ 70 ust. 4
2)	5 – 10	wjazd na stację pociągu z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego; jazdę wagonu z zagrzanym czopem osi powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej	§ 76 ust. 4
3)	10	wymagających ustawienia sygnału D 1 „Stój”	Ie-1 § 11 ust. 4
3a)	10	podczas przejeżdżania pociągu roboczego przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście, w przypadku, gdy jedynie w torze zamkniętym dezaktywowane są urządzenia ssp.	§ 85 ust. 6 pkt 2 lit. c; pkt 4 lit. d
4)		uchylony	
5)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia wyposażone w półsamoczynne lub samoczynne systemy przejazdowe w przypadku stwierdzenia przez maszynistę braku łączności radiotelefonicznej w czasie jazdy na odcinku zdalnego prowadzenia ruchu bez urządzeń sterowania ruchem (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 31 ust. 36 pkt 1
6)	20	przez rozjazd, który wykazywał utratę kontroli położenia zwrotnicy przy wykazującym zajętość obwodzie zwrotnicowym w przypadku, kiedy udało się uzyskać kontrolę położenia w obu położeniach (do czasu sprawdzenia w terenie)	Ie-10 § 31 Tabela 2 pkt 1) lit. a), Ie-20 § 23, Tabela 2 pkt 4) lit. a)
7)	20	pchanie pociągu przez przejazdy kolejowo-drogowe, które nie są zabezpieczone (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego	§ 67 ust. 8 pkt 2
8)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia obsługiwane na odcinku z zamkniętymi posterunkami ruchu dla przejazdu pociągu ratunkowego, roboczego lub pługa odśnieżnego (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 57 ust. 8

Pkt	Prędkość w km/h nie może być większa niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § … ust. …
9)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, których nie można zawiadomić o jeździe pociągu w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 57 ust. 6
10)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, gdy nie zawiadomiono dróżnika przejazdowego lub nie otrzymano potwierdzenia otrzymania zawiadomienia o odjeździe pociągu (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 84 ust. 16
11)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia z uszkodzonymi urządzeniami zabezpieczenia ruchu (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 84 ust. 19; § 85 ust. 2 pkt 1; § 85 ust. 4 pkt 1; § 85 ust. 6 pkt 3 lit. b
12)		(uchylony)	
13)	20	ciężki pociąg towarowy może przejechać bez zatrzymania obok semafora odstępowego wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej niewskazującego sygnału zezwalającego na jazdę, gdy na tym semaforze jest usytuowany wskaźnik W 22	§ 32 ust. 2 oraz le-1 § 17 ust. 15
14)	20	przyjęcie pociągu na tor boczny lub wyprawienie pociągu towarowego z toru bocznego	§ 38 ust. 1
15)	20	w odstępstwie od wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy – przyjęcie pociągu na tor częściowo zajęty albo na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości lub zakończony kozłem oporowym	§ 38 ust. 9 i 10
16)	20	otrzymanie przez obsadę posterunku ruchu, zgłoszenia dotyczącego występowania nieprawidłowosci w torze	§ 75 ust. 4, ust. 5, ust. 6 oraz ust. 7
17)		(uchylony)	

Pkt	Prędkość w km/h nie może być większa niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § … ust. …
18)	20	gdy pociąg jest cofany za wiedzą dyżurnego ruchu – na szlaku z przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 70 ust. 2
19)	20	po zauważeniu nadawanego w kierunku maszynisty sygnału Pc 6, należy zmniejszyć prędkość jazdy obok stojącego pociągu tak, aby zatrzymać ten pojazd w miejscu znajdowania się maszynisty unieruchomionego pociągu	§ 64 ust. 26
20)	20	jazda do najbliższej stacji z płaskimi miejscami lub nalepami na obręczach zestawów kołowych	§ 76 ust. 6
21)	20	jazda pociągu do najbliższej stacji w stanie odhamowanym, a wagon hamuje tak silnie, że jego koła ślizgają się po szynie	§ 76 ust. 8
22)	20	polecenie ograniczenia prędkości w razie zauważenia braku zderzaka przy wagonie w pociągu poprzedzającym	§ 76 ust. 10
23)	20	wyjazd na tor sąsiadujący z torem, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu	§ 77 ust. 2
24)	20	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)	§ 84 ust. 21
25)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w przypadku, gdy tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje sygnał „Osp 1”, sygnał wątpliwy lub jest ciemna (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 84 ust. 21 oraz Ie-1 § 7 ust. 5
26)	20	podczas pracy pociągu roboczego w strefie oddziaływania na urządzenia ssp	§ 85 ust. 6 pkt 1 lit. a,
27)	30	gdy pociąg jedzie po torze zamkniętym zajętym przez inne pojazdy kolejowe lub na którym znajduje się przeszkoda do jazdy	§ 55 ust. 10

Pkt	Prędkość w km/h nie może być większa niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § … ust. …
28)	30	gdy pociąg jest pchany lub cofany za wiedzą dyżurnego ruchu na szlaku z przejazdami kolejowo-drogowymi, które są obsługiwane lub są zabezpieczone w inny sposób	§ 67 ust. 8 pkt 2 oraz § 70 ust. 2
29)	30	w czasie zamknięcia posterunków i wstrzymania ruchu pociągów na danym odcinku linii kolejowej, prędkość jazdy pociągu ratunkowego, roboczego lub pługa odśnieżnego	§ 57 ust. 8
30)	30	jazda do najbliższej stacji po wstawieniu wagonów po wykolejeniu, dostosowując prędkość do wskazówek rewidenta	§ 76 ust. 2
31)	40	gdy powtarzacz kontroli niezajętości toru szlakowego jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokady liniowej wyposażonego w urządzenia kontroli niezajętości wskazuje zajętość, pomimo przybycia wcześniej wyprawionego pociągu do jednego z posterunków zapowiadawczych przyległych do szlaku, dla pierwszego wyprawianego pociągu	§ 28 ust. 16 pkt 2 lit. j
32)	40	przez rozjazdy na szlaku lub na posterunku prowizorycznym, gdy jazda odbywa się po kierunku zwrotnym	Id-4 zał. 9 pkt 5 ppkt. 1 oraz Ir-1
33)	40	jazda bez znajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowej	§ 16 ust. 3
34)	40	jazda na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny do następnego semafora, tarczy zaporowej, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D 1; przy wyjeździe na szlak bez wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej jazda z prędkością do 40 km/h obowiązuje do końca ostatniego rozjazdu w okręgu zwrotnicowym osłanianych semaforem	Ie-1 § 4 ust. 13
35)	40	wjazd, przejazd lub wyjazd pojazdu kolejowego na lub z mijanek bez obsady po porozumieniu się maszynisty z dyżurnym ruchu odcinkowym	§ 31 ust. 27
36)	40	przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, dla którego nie ma semafora	Ie-4 § 11 ust. 2

Pkt	Prędkość w km/h nie może być większa niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § … ust. …
37)	40	przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, osłanianym semaforem, który nie jest uzależniony od zwrotnic lub nie ma zamknięcia przebiegu	§ 57 ust. 13
38)	40	jazda pociągów w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych	§ 57 ust. 6
38a)	40	z miejsca odjazdu pociągu nie widać wskazań semafora wyjazdowego (drogowskazowego) albo widoczny jest na nim sygnał „Stój”, a maszynista dostał od kierownika pociągu informację, że jazda pociągu dozwolona jest do miejsca ustawienia tego semafora	§ 62 ust. 4
38b)	40	wyjazd pociągu na szlak z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową na podstawie sygnału zastępczego „Sz” lub rozkazu pisemnego do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora odstępowego wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, o ile maszynista nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacją, że sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne	§ 64 ust. 11 oraz Ie-1 § 3 ust. 13
38c)	40	gdy samoczynny semafor odstępowy wskazuje sygnał „Stój” bądź białe światło lub sygnał wątpliwy, albo gdy semafor ten jest nieoświetlony, a z kabiny pojazdu kolejowego z napędem nie widać przeszkody, na przednim odstępie, po zatrzymaniu można kontynuować jazdę tak, aby w każdej chwili można było zatrzymać pociąg w razie zauważenia przeszkody; jazda z taką prędkością obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora odstępowego wskazującego sygnał zezwalający na jazdę	§ 64 ust. 11 oraz Ie-1 § 3 ust. 16
38d)	40	gdy maszynista po usłyszeniu sygnału „Alarm” otrzymanego środkami radiołączności nie otrzymał wyjaśnienia przyczyny jego nadania – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, pociąg jedzie dalej do najbliższego posterunku ruchu	§ 32 ust. 2 oraz Ir-5 § 12 ust. 12
39)	50	po otwarciu posterunku ruchu (obowiązuje czoło pociągu)	§ 57 ust. 10
40)	50	przez zwrotnice podczas usterek w działaniu bloku przebiegowego-utwierdzającego	Ie-8 (E-16) § 27 ust. 15

Pkt	Prędkość w km/h nie może być większa niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § … ust. …
41)	50	przez zwrotnice scentralizowane w urządzeniach mechanicznych i uzależnione w przebiegu, przejeżdżane na ostrze w kierunku prostym, w przypadku wyłączenia rygla ze scentralizowanego nastawiania	Ie-8 (E-16) § 26 ust. 13
42)	60	gdy pociąg z czynną lokomotywą ciągnącą jest popychany	§ 66 ust. 3
43)	60	w przypadku braku znajomości odcinka linii kolejowej, w sytuacji nadzwyczajnej, tj. zakłóceń w ruchu kolejowym, powstałej w wyniku nagłego wydarzenia (z przyczyn naturalnych lub innych nieprzewidzianych okoliczności), powodującej konieczność zmiany trasy jazdy pociągu pasażerskiego	§16 ust.3a
44)	60	jednoosobowej obsady pojazdów pomocniczych	§ 15 ust. 3 pkt 4
45)		uchylony	
46)	160	brak urządzeń ERTMS/ETCS	§ 63 ust. 8

6. 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.

7. Prędkość jazdy należy zmniejszyć również wtedy, gdy drużyna pociągowa zauważy przeszkodę uniemożliwiającą stosowanie nakazanej prędkości.

   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.

8. Prowadzenie pociągu niewyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS nie może odbywać się z prędkością przekraczającą 160 km/h.

§ 64
Postępowanie drużyny pociągowej w czasie jazdy pociągu

1. 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.
2. Maszynista powinien zatrzymać pociąg, jeżeli:
   1) pociąg został skierowany na tor lewy, a drużyna trakcyjna nie otrzymała wymaganego zezwolenia, tj.:
      a) gdy na przystosowanym do tego semaforze wyjazdowym względnie wjazdowym na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego podano sygnał zezwalający, z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24 lub sygnał zastępczy „Sz", z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24 i poinformowano o zamiarze wyprawienia na tor lewy,
      b) gdy na semaforze wyjazdowym względnie wjazdowym na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego nie przystosowanym do sygnalizowania wyjazdu na tor lewy podano w porze dziennej sygnał zastępczy „Sz" uzupełniony przenośną nieoświetloną tablicą ze wskaźnikiem W 24 i poinformowano o zamiarze wyprawienia na tor lewy,

c) jeśli nie można podać sygnału i wskaźnika, o których mowa w lit. a i b – gdy dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawiający pociąg na tor lewy przekazał drużynie pociągowej rozkaz pisemny zezwalający przejechać obok semafora wyjazdowego względnie wjazdowego na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego, wskazującego sygnał „Stój" (względnie wyjechać z toru stacyjnego nie posiadającego semafora wyjazdowego) i wyjechać na tor lewy

d) w przypadkach wymienionych w lit. a, b i c – gdy ponadto na stacji dano sygnał Rd 1 „Nakaz jazdy" lub polecenie dyżurnego ruchu, jeżeli wymagają tego postanowienia § 61 ust. 2 pkt 3,

e) w przypadkach wymienionych w lit. a i b – odnośnie szlaków z blokadą liniową jednokierunkową – gdy drużyna pociągowa została uprzedzona rozkazem pisemny o zamknięciu toru i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym (§ 58 ust. 17).

2) pociąg został skierowany w innym kierunku niż przewiduje wewnętrzny rozkład jazdy, 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.

3. Drugi maszynista pojazdu trakcyjnego obowiązany jest brać udział w obserwacjach, o których mowa w ust. 1 i 2 i informowaniu się wzajemnym z maszynistą o sygnałach w czasie zbliżania się wjazdu pociągu do stacji, wyjazdu ze stacji, względnie przejazdu przez stację, a poza tym także w innych przypadkach, o ile obowiązki obsługi pojazdu kolejowego pozwalają mu na to.

O spostrzeżeniach mających znaczenie dla bezpieczeństwa i sprawności ruchu drugi maszynista powinien zgłosić maszyniście.

W przypadku składu dwuosobowej drużyny trakcyjnej obowiązki drugiego maszynisty określa przewoźnik kolejowy.

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.

4. Maszynista powinien dotrzymywać rozkładowe czasy jazdy, ustalone dla danego pociągu. Maszyniście nie wolno przekraczać największej dozwolonej prędkości wskazanej

w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, maksymalnej prędkości eksploatacyjnej pojazdów kolejowych (nie większej niż prędkość konstrukcyjna) wchodzących w skład pociągu, prędkości wskazanej w wykazie ostrzeżeń, rozkazie pisemnym lub zarządzeniu przewozu przesyłki nadzwyczajnej oraz prędkości wynikającej ze wskazań sygnalizatorów i wskaźników.

Przez miejsce uszkodzenia toru, wymagające zmniejszenia prędkości jazdy należy przejechać z nakazaną prędkością, możliwie w stanie odhamowanym.

5. Jeżeli maszynista zauważy zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, powinien podać sygnał „Alarm". Jeśli 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.

   Jeżeli drużyna pociągowa zauważy, że po tym samym torze na szlaku zbliża się inny pociąg przeciwnego kierunku jazdy, powinna obsługiwany pociąg natychmiast zatrzymać, a maszynista powinien podawać sygnał „Alarm" i zastosować wszelkie dostępne środki w celu niedopuszczenia do wypadku, a gdy jest to niemożliwe – zmniejszenia skutków wypadku.

   Na liniach wyposażonych w urządzenia radiołączności pociągowej stosowanie radiotelefonicznego systemu alarmowego regulują postanowienia Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5 oraz w przypadku łączności w systemie GSM-R Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności w sieci GSM-R - Ir-5a

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

7. Gdy dwustawna tarcza ostrzegawcza, odnosząca się do semafora wjazdowego lub wyjazdowego albo drogowskazowego wskazuje, że na dotyczącym semaforze podano sygnał zezwalający na jazdę, do czasu zaobserwowania sygnału na tym semaforze, a maszynista powinien postępować tak, jak gdyby semafor wskazywał sygnał „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością".

8. 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.

   W razie otrzymania pisemnego zawiadomienia o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych, należy od miejsca znajdowania się ostatniego semafora

odstępowego (ze wskaźnikiem W 18) spodziewać się, że semafor wjazdowy może wskazywać sygnał „Stój" i należy zachować ostrożność jazdy.

Przód pociągu powinien zatrzymać się możliwie blisko sygnału „Stój", a przy semaforach świetlnych – nie bliżej, niż to jest potrzebne do niewątpliwego rozpoznania sygnału.

9. Maszynista podczas zbliżania się pociągu do tarczy ostrzegawczej lub do ostatniego semafora wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej informujących, że semafor wjazdowy wskazuje sygnał „Stój", a także w przypadku, gdy pociąg w wewnętrznym rozkładzie jazdy ma przewidziany przejazd przez posterunek ruchu bez zatrzymania, a semafor wjazdowy, lub tarcza ostrzegawcza przelotowa informują, że następny semafor wskazuje sygnał „Stój", obowiązany jest nawiązać łączność z dyżurnym ruchu, celem wyjaśnienia przyczyny niepodania sygnału zezwalającego.

10. 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 Ie-1. Osobne zezwolenie nie jest jednak potrzebne, gdy semafor kształtowy (ramienny) wskazuje nocny sygnał „Stój" lub – gdy w porze nocnej – jest nieoświetlony, a jednocześnie sygnał dzienny wskazuje niewątpliwie sygnał zezwalający, wówczas ważny jest sygnał dzienny, o ile przed tym semaforem nie ustawiono tarczy zatrzymania D 1 „Stój".

    Obok tarczy zaporowej wskazującej sygnał Z 1 „Stój" pociąg może jechać dalej na rozkaz pisemny, doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności drużynie pociągowej.

    Przejazd pociągu obok sygnału D 1 „Stój" może odbyć się po usunięciu tego sygnału lub po obróceniu go o 90° albo po otrzymaniu rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności).

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

11. Maszynista pociągu zatrzymanego na szlaku przed samoczynnym semaforem odstępowym, wskazującym sygnał „Stój" bądź białe światło lub sygnał wątpliwy, albo gdy semafor ten jest nieoświetlony, powinien uruchomić pociąg, jeżeli z pojazdu trakcyjnego nie widać pociągu lub innej przeszkody do jazdy na przednim odstępie i powinien jechać na widoczność z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h i tak ją regulować, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody. W tym przypadku jazda pociągu na widoczność obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę.

W przypadku, gdy ostatni semafor wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej wskazuje sygnał „Stój" i jeżeli nie ukaże się sygnał zezwalający na jazdę, pociąg po zatrzymaniu się, powinien jechać dalej z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h do semafora wjazdowego, o ile nie ma widocznej przeszkody do jazdy. Prędkość ta obowiązuje do czasu minięcia semafora wjazdowego wskazującego sygnał zezwalający na jazdę.

Wyjazd pociągu na szlak z wieloodstępową (samoczynną) trzy- lub czterostawną blokadą liniową na podstawie sygnału zastępczego, rozkazu pisemnego doręczonego drużynie pociągowej lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności powinien odbywać się według zasady jazdy na widoczność, z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h; jazda pociągu na widoczność obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, o ile maszynista nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacją, że wskazania samoczynnych semaforów odstępowych są nieważne.

12. Jeżeli pociąg przejechał bez zezwolenia obok sygnalizatora wskazującego sygnał „Stój" lub poza miejsce wymaganego zatrzymania, wówczas drużyna pociągowa powinna bezzwłocznie pociąg zatrzymać i porozumieć się z dyżurnym ruchu, co do dalszego postępowania.

13. Jeżeli pociąg przejechał poza ukres 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 (drugi maszynista) powiadamia o tym niezwłocznie dyżurnego ruchu lub nastawniczego (zwrotniczego). Bez zezwolenia dyżurnego ruchu cofanie pociągu jest niedozwolone, z wyjątkiem nagle grożącego niebezpieczeństwa.

14. O każdym nieprzewidzianym zatrzymaniu pociągu na szlaku z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową, wskazywaniu przez samoczynny semafor odstępowy sygnału „Stój", sygnału wątpliwego lub braku świateł na semaforze odstępowym, nadawaniu przez tarczę ostrzegawczą przejazdową sygnału Osp1 (dwa światła pomarańczowe ciągłe w linii poziomej), wątpliwego lub gdy tarcza jest ciemna, niedziałaniu SHP oraz innych spostrzeżeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu – maszynista powinien zawiadomić dyżurnego ruchu tylnego posterunku, a jeżeli to jest niemożliwe – dyżurnego ruchu przedniego posterunku za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej. Następnie, o ile spełnione są warunki do wyprawienia pociągów, otrzymane zawiadomienie dyżurny ruchu powinien przekazać maszynistom pociągów jadących na danym szlaku za pociągiem, jak również pociągom jadących sąsiednim torem, udzielając niezbędnych wskazówek dotyczących koniecznego postępowania. Informacje te należy przekazać za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej, a w przypadkach określonych postanowieniami § 58 niniejszej instrukcji – rozkazem pisemnym.

15. Drużyna trakcyjna pociągu wyprawionego na szlak z blokadą liniową za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego, powinna zachować szczególną ostrożność i pilnie obserwować szlak.

16. Jeżeli pociąg ma przewidziany postój, należy go zatrzymać w przewidzianym miejscu.

17. W przypadku nieplanowego zatrzymania pociągu maszynista powinien niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu postój pociągu na szlaku, informując go o miejscu postoju i przyczynie zatrzymania. Dyżurny ruchu stosownie do otrzymanych informacji powinien podjąć niezwłoczne działania zapewniające bezpieczeństwo ruchu na torze zajętym przez pociąg oraz na torach sąsiednich.

    W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej, należy obsłużyć radiotelefoniczny system alarmowy oraz podawać właściwy dla określonej sytuacji sygnał alarmowy.

18. Po otrzymaniu informacji o przyczynie nieplanowego zatrzymania pociągu na szlaku należy wstrzymać wyprawianie pociągów do czasu zwolnienia toru, względnie usunięcia przeszkody do jazdy.

19. Jeżeli pociąg zatrzymał się z powodu zauważenia w pociągu lub na torze przeszkody do dalszej jazdy lub jeżeli zatrzymanie pociągu jest konieczne dla udzielenia pomocy innemu pociągowi lub dla usunięcia przeszkody do ruchu na torze, po którym pociąg jedzie, albo na torze sąsiednim, to drużyna trakcyjna powinna natychmiast podawać sygnał „Alarm".

    W przypadku zauważenia przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu ruchu, należy ją usunąć, a jeśli nie jest to możliwe, zagrożone miejsce osłonić sygnałami, a w razie potrzeby podawać sygnały „Stój" oraz wezwać pomoc.

    Zakres i sposób osłony sygnałami miejsca zagrożonego drużyna pociągowa ustala z dyżurnym ruchu.

20. W przypadku zauważenia przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu ruchu na torze izolowanym, należy ją usunąć, a jeśli usunięcie tej przeszkody nie jest możliwe, zewrzeć toki szyn.

21. Kierownik pociągu powinien:

    1) 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 wewnętrzny rozkład jazdy, a kierownika pociągu o tym nie powiadomiono,

c) maszynista przekracza dozwoloną prędkość jazdy,

d) pociąg jest cofany bez wcześniejszego powiadomienia kierownika pociągu,

2) (uchylony)

3) w razie potrzeby, a także w razie zatrzymania pociągu na torze szlakowym, obserwować tor szlakowy znajdujący się przed pociągiem i gdyby po tym torze zbliżał się inny pociąg, biec naprzeciw niego i podawać sygnały „Stój",

4) zawiadomić dyżurnego ruchu dostępnymi środkami łączności o nieplanowym zatrzymaniu pociągu na szlaku, przyczynie jego zatrzymania oraz innych okolicznościach mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, jeżeli maszynista tego nie zrobi.

22. 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.

Szczegółowe zasady postępowania drużyny konduktorskiej w czasie odjazdu zatrzymanego pociągu na torze przy krawędzi peronowej określa przewoźnik kolejowy w instrukcjach wewnętrznych.

22a. Jeżeli pociąg pasażerski ma zamówiony postój jedynie dla wysiadających i jest gotowy do odjazdu przed planową godziną, drużyna pociągowa informuje o tym dyżurnego ruchu.

23. W przypadku, gdy drużyna pociągowa jest niezdolna do pracy, należy to zgłosić dyżurnemu ruchu.

Jeżeli maszynista stanie się niezdolny do pracy, należy pociąg zatrzymać i dalsze postępowanie uzgodnić z dyżurnym ruchu.

24. Na stacjach wskazanych w wewnętrznych rozkładach jazdy pociągów drużyna pociągowa zgłasza dyżurnemu ruchu wjazd pociągu z sygnałem końca pociągu niezwłocznie po zatrzymaniu się pociągu na właściwym miejscu.

25. Zauważone nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu, drużyna pociągowa powinna zgłosić niezwłocznie dyżurnemu ruchu.

26. Maszynista, który zauważył podany w jego kierunku sygnał ostrzegawczy Pc 6 – jedno górne światło białe i dwa dolne światła czerwone, na czole innego pociągu, powinien zatrzymać pociąg i uzyskać informację o przyczynie zatrzymania pociągu oraz upewnić się,

że o zatrzymaniu został powiadomiony dyżurny ruchu. Jeśli uzyskał informację, że dyżurny nie został powiadomiony, jest obowiązany powiadomić dyżurnego ruchu. Dalsza jazda obok tego pociągu powinna odbywać się z prędkością nie większą niż 20 km/h, aż do miejsca znajdowania się maszynisty unieruchomionego pociągu lub przeszkody uniemożliwiającej jazdę.

27. Jeżeli pociąg nie przybył do posterunku ruchu po upływie 10 minut od rozkładowego czasu jazdy i niemożliwe jest nawiązanie łączności z maszynistą tego pociągu lub jeżeli po upływie 30 minut od chwili zgłoszenia maszyniście o zatrzymaniu pociągu brak jest informacji o przyczynie zatrzymania, dyżurny ruchu powinien wstrzymać wyprawianie pociągów na ten szlak, powiadomić o tym maszynistów pociągów znajdujących się na tym szlaku, polecić im zachowanie szczególnej ostrożności i ustalenie miejsca znajdowania się tego pociągu oraz przyczyny wydłużonego czasu jego znajdowania się na szlaku oraz w inny dostępny sposób ustalić powód nieprzybycia. Wznowienie wyprawiania pociągów na ten szlak może nastąpić po ustaleniu przyczyny zatrzymania pociągu i upewnieniu się, że nie ma przeszkód do prowadzenia ruchu.

28. Po zakończeniu jazdy pociągu sposób zabezpieczenia składu tego pociągu w zależności od warunków miejscowych określa regulamin techniczny. Do czasu zabezpieczenia składu pociągu nie wolno odczepić pojazdu trakcyjnego nawet na torach położonych w poziomie.

§ 65
Postępowanie przy pociągu z podwójną trakcją

1. Dwie czynne lokomotywy mogą znajdować się na przodzie pociągu tylko na tych szlakach, na których podwójna trakcja nie jest zabroniona.

2. W pociągach z podwójną trakcją na pierwszym miejscu należy ustawić lokomotywę, której prędkość konstrukcyjna jest większa. Gdy prędkość konstrukcyjna obu lokomotyw jest jednakowa, na pierwszym miejscu należy ustawić lokomotywę posiadającą na przodzie wózek lub oś toczną.

   Jeżeli podwójną trakcję stanowią lokomotywy różnych trakcji, to o kolejności ustawiania decydują potrzeby i warunki ruchowe, przy czym podczas jazdy nie wolno przekroczyć prędkości konstrukcyjnej żadnej z tych lokomotyw.

3. Pierwsza lokomotywa jest lokomotywą prowadzącą pociąg. Maszynista drugiej lokomotywy powinien stosować się do sygnałów podawanych przez maszynistę pierwszej lokomotywy. Gdy jednak maszynista drugiej lokomotywy spostrzeże grożące niebezpieczeństwo, powinien zastosować środki zmierzające do zapobiegnięcia wypadkowi, nie oczekując na hamowanie i podanie sygnału przez maszynistę pierwszej lokomotywy.

Odpowiedzialność za dotrzymanie rozkładowego czasu jazdy ponoszą maszyniści obu lokomotyw. Gdy połączone pojazdy trakcyjne sterowane są z pierwszego pojazdu, regulowanie jazdy należy wyłącznie do maszynisty tego pojazdu.

Gdy obie lokomotywy wyposażone są w sprawne radiotelefony to zamiast podawania sygnałów dźwiękowych, maszyniści tych lokomotyw mogą porozumiewać się za pomocą urządzeń radiołączności, zgodnie z postanowieniami Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5 oraz w przypadku łączności w systemie GSM-R, Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności w sieci GSM-R Ir-5a.

4. W razie konieczności wyłączenia z pociągu lub włączenia do pociągu wagonu lub grupy wagonów, można to wykonać obu lokomotywami, lecz bez stosowania odrzutu.

§ 66
Postępowanie przy pociągu popychanym

1. Użycie lokomotywy popychającej (popychacza) stosuje się w ruchu towarowym w przypadkach określonych wewnętrznym rozkładem jazdy.
2. W razie uszkodzenia pojazdu trakcyjnego w pociągu lub w innych szczególnych przypadkach nie przewidzianych wewnętrznym rozkładem jazdy, popychacz może być użyty na odcinkach linii (szlakach), na których popychanie pociągów nie zostało zakazane.
3. Wykaz odcinków (szlaków), na których obowiązuje zakaz używania popychaczy zawiera dodatek 1 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów określający warunki techniczno-ruchowe linii.

   Prędkość pociągów popychanych nie może przekraczać 60 km/h.

   Odpowiednie postanowienia dotyczące prowadzenia ruchu na szlaku przy użyciu popychaczy należy wnieść do regulaminów technicznych.
4. Wagony spalinowe nie mogą być używane do popychania pociągu.
5. Nie może być popychany pociąg, w którego składzie znajdują się:
   1) wagony z ławami pokrętnymi, połączone samym ładunkiem lub rozworą albo wagonem pośrednim,
   2) wagony bez ław pokrętnych, załadowane długimi szynami lub prętami (np. do zbrojenia betonów) na dwóch lub więcej wagonach,
   3) na końcu pociągu wagon z uszkodzeniem uniemożliwiającym włączenie go w innym miejscu w pociągu.
6. 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.

7. 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.

8. Rozpoczęcie względnie zaprzestanie popychania powinno następować w miejscach:

   1) oznaczonych odpowiednimi wskaźnikami – na szlakach, na których popychanie pociągów jest przewidziane wewnętrznym rozkładem jazdy,

   2) wskazanych w rozkazie pisemnym na szlakach, na których popychanie pociągu nie jest przewidziane wewnętrznym rozkładem jazdy.

9. Jeżeli lokomotywa popychająca, nie sprzęgnięta z pociągiem, po ukończeniu popychania ma dojechać za pociągiem do sąsiedniej stacji, maszynista powinien odłączyć się od składu i jechać za nim w odległości około 100 m. Na stacji lokomotywa popychająca powinna zatrzymać się w miejscu wyznaczonym w regulaminie technicznym lub w miejscu wskazanym w rozkazie pisemnym.

10. Jeżeli popychanie pociągów w razie potrzeby jest na danym odcinku (szlaku) przewidziane wewnętrznym rozkładem jazdy, należy w nim podać szczegółowe wskazówki, dotyczące jazdy i powrotu popychacza. Maszynista popychacza powinien posiadać ten rozkład.

11. (uchylony)

12. Jeżeli popychacz jedzie z pociągiem lub za pociągiem do następnej stacji, wówczas w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających oznajmienie odjazdu pociągu oraz potwierdzenie przyjazdu pociągu, należy po numerze pociągu dodać słowa: „z popychaczem sprzęgniętym” lub „z popychaczem niesprzęgniętym”.

    Jeżeli popychanie pociągu ma odbywać się tylko do określonego kilometra na szlaku, po czym popychacz ma powrócić na stację wyprawienia, wówczas 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 telefonogramie zawierającym potwierdzenie przyjazdu popychacza na stację wyprawienia, popychacz ten określa się według § 23 ust. 8.

13. Powrót popychacza ze szlaku odbywa się stosownie do postanowień § 34 ust. 11 pkt 2. Szczegółowe wskazówki dotyczące pozwolenia na wjazd popychacza powinny być ujęte w regulaminie technicznym.

14. Na szlakach z blokadą liniową lokomotywa popychająca powinna zasadniczo dojeżdżać zpociągiem 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.

15. Na szlaku z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową powrót ze szlaku lokomotywy popychającej jest zabroniony.

16. Dla zaznaczenia zajęcia szlaku (odstępu) przez lokomotywę popychającą, która powraca ze szlaku, należy od chwili wyprawienia pociągu z lokomotywą popychającą do czasu powrotu względnie otrzymania potwierdzenia powrotu lokomotywy popychającej, zastosować na posterunkach następczych pomocnicze zamknięcia i tabliczki ostrzegawcze.

17. Szczegółowy sposób postępowania w warunkach miejscowych w przypadku popychania pociągów należy podać w regulaminie technicznym.

§ 67
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. Pojazd 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 „Baczność" w miejscach, w których wymagane jest podanie tego sygnału przez maszynistę,

3) przekazywać maszyniście informacje dotyczące jazdy pociągu pchanego za pomocą urządzeń radiołączności,

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.

§ 68
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 10.
POSTĘPOWANIE W RAZIE ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU I ZDARZEŃ KOLEJOWYCH

§ 69
Ogólne zasady

1. W razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu należy stosować wszelkie dostępne środki w celu niedopuszczenia do wypadku, a gdy to jest niemożliwe - zmniejszenia skutków wypadku.
2. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o przeszkodzie dla ruchu, zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub o wypadku kolejowym, powinien o tym zgłosić dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu.

   Dyżurny ruchu posterunku, który otrzymał to zgłoszenie, powinien o treści zgłoszenia zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich stacji pośrednich posterunków ruchu i dróżników przejazdowych oraz innych zainteresowanych pracowników w celu ewentualnego wstrzymania wyprawiania lub zatrzymania pociągu lub wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej, jeżeli zachodzi taka potrzeba.
3. 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.
4. 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
5. 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.
6. 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.

7. Pracownik, który zauważył zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, może dopiero wtedy opuścić miejsce, z którego można zapobiec powstaniu wypadku albo zmniejszyć jego skutki, gdy wykonał wszystkie czynności, zmierzające do uniknięcia wypadku lub zmniejszenia jego skutków.

8. Po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku lub przeszkodzie, które wymagają wstrzymania ruchu pociągów, dyżurny ruchu zamyka dany tor lub szlak, powiadamia zainteresowanych pracowników oraz właściwe jednostki zgodnie z postanowieniami Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8, jak również innymi obowiązującymi w tym zakresie przepisami i regulaminem technicznym.

   W razie niezatrzymania się pociągu w miejscu, w którym miał się zatrzymać, należy zbadać stan i działanie urządzeń hamulcowych.

9. Do czasu przybycia na miejsce wypadku naczelnika sekcji eksploatacji lub wyznaczonego przez niego pracownika, członek drużyny pociągowej powinien przedsięwziąć odpowiednie środki zapobiegające następstwom wypadku, w szczególności osłonić dostępnymi sygnałami miejsce wypadku, zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu oraz zapewnić w miarę możliwości pomoc poszkodowanym. Należy również zabezpieczyć ślady, które mogłyby ułatwić ustalenie przyczyn wypadku oraz zabezpieczyć mienie kolejowe, ładunek i bagaże podróżnych.

10. W razie stwierdzenia, 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 radiołączności pociągowej i podjąć działania zapobiegające wypadkowi lub zmniejszające jego skutki; na liniach nie wyposażonych w radiołączność pociągową należy nadać sygnał „Alarm" z wykorzystaniem dostępnych środków łączności, a następnie polecić dróżnikom przejazdowym i odpowiednim posterunkom następczym zatrzymanie tego pociągu.

       Dyżurny ruchu wydając dróżnikom przejazdowym polecenie zatrzymania pociągu na szlaku:

       a) dwutorowym – powinien podać również numer toru szlakowego, po którym jedzie pociąg wymagający zatrzymania,

b) podzielonym na odstępy – powinien określić zatrzymywany pociąg w taki sposób, aby omyłkowo nie zatrzymano żadnego innego pociągu znajdującego się na tym szlaku przed zatrzymywanym pociągiem,

2) dróżnicy przejazdowi znajdujący się przed pociągiem, który ma być zatrzymany – lecz za jadącym przed nim ostatnim pociągiem – powinni natychmiast ustawić tarczę zatrzymania D 1 „Stój", a w kierunku zbliżającego się pociągu podawać sygnały wzrokowe i dźwiękowe sygnały „Stój",

3) dróżnik przejazdowy, który zatrzymał pociąg, powinien niezwłocznie zgłosić o tym dyżurnemu ruchu, od którego otrzymał polecenie zatrzymania pociągu,

4) po otrzymaniu od dróżnika przejazdowego zgłoszenia o zatrzymaniu pociągu, dyżurny ruchu powinien polecić usunięcie tarczy zatrzymania, a dróżnicy przejazdowi powinni polecenie to wykonać,

5) 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.

11. Przybory sygnałowe, stanowiące wyposażenie posterunków, powinny być przechowywane w miejscach łatwo dostępnych, umożliwiających natychmiastowe ich użycie.

§ 70
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 wagonie w kierunku cofania, będzie znajdował się pracownik, celem obserwacji toru szlakowego i zahamowania pociągu w razie potrzeby, a szczególnie 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.

2a. 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.

3. W razie nieplanowego zatrzymania pociągu na szlaku kierownik pociągu wspólnie z maszynista lub maszynista, jeżeli nie ma kierownika pociągu, powinien ustalić przyczynę zatrzymania i jeżeli okaże się, że pociąg nie może jechać dalej, powinien zażądać potrzebnej pomocy od dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego.

   Do czasu przybycia tej pomocy nie wolno jechać dalej lub cofać pociągu bez zgody dyżurnego ruchu tego posterunku, od którego zażądano pomocy.

4. Cofanie pociągu ze szlaku bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu może odbyć się z prędkością do 5 km/h, pod warunkiem, że w odległości drogi hamowania pociąg będzie poprzedzał właściwy pracownik z przyborami sygnałowymi i że widoczność nie jest mniejsza niż 100 m.

   Wyjątek stanowią następujące przypadki, w których cofanie pociągu jest zabronione:

   1) jeżeli pociąg jedzie bez drużyny konduktorskiej,

   2) na szlaku z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową lub na szlaku wyposażonym w odstępy ETCS, jeżeli na cofanie pociągu nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu,

   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,

   5) na szlaku wyposażonym w APO, jeżeli na cofanie pociągu nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu.

5. 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 Rm 1 „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 (skrzyżowaniem) na drodze cofanego pociągu.

6. Jeżeli po zatrzymaniu pociągu pracownik przewoźnika stwierdzi, 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.

7. Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który otrzymał zawiadomienie o podzieleniu lub rozerwaniu pociągu i pozostawieniu jego części na szlaku, zamyka tor szlakowy (§ 53 ust. 1). Zainteresowane posterunki ruchu i posterunki nastawcze powinny założyć na odpowiednich urządzeniach pomocnicze zamknięcia i tabliczki ostrzegawcze (§ 50).

8. Pozostającą na szlaku część pociągu należy zahamować i jeżeli jest to możliwe, strzec.

9. 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.

10. Jadącą część pociągu – z wyjątkiem ostatniej części – należy zatrzymać przed semaforem najbliższego posterunku ruchu, nawet jeżeli semafor ten wskazuje sygnał zezwalający na jazdę i należy zawiadomić dyżurnego ruchu względnie nastawniczego o pozostawieniu części pociągu na szlaku i o miejscu (według kilometrażu linii) jej znajdowania się. Jeżeli zawiadomienia dokonano za pomocą urządzeń radiołączności podczas jazdy części pociągu ze szlaku, nie ma potrzeby zatrzymania się przed semaforem nadającym sygnał zezwalający. Jeżeli zawiadomienie to otrzymał nastawniczy (zwrotniczy) powinien natychmiast zgłosić o tym dyżurnemu ruchu.

    Dalsza jazda odbywa się według poleceń dyżurnego ruchu.

11. O zbliżaniu się tylko części pociągu dyżurny ruchu powinien uprzedzić zainteresowanych nastawniczych (zwrotniczych), przede wszystkim zaś posterunek nastawniczego obsługującego semafor wjazdowy od strony tego szlaku, z którego zbliża się część pociągu.

Wjazd na stację poszczególnych części pociągu następuje na zasadach podanych dla ruchu po torze zamkniętym.

12. Po pozostałą na szlaku część pociągu należy wysłać lokomotywę z tą samą drużyną, która przyprowadziła na stację część pociągu i (o ile jest to możliwe) wysłać również odpowiedniego pracownika do pomocy.

    W razie konieczności wysłania innej drużyny trakcyjnej, należy ją powiadomić rozkazem pisemnym o miejscu znajdowania się części pociągu.

13. Po zwolnieniu 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, powiadomić o tym zainteresowanych pracowników oraz zarządzić zdjęcie zamknięć pomocniczych i tabliczek ostrzegawczych.

§ 71
Rozerwanie pociągu na szlaku i zbiegnięcie wagonów

1. Po zatrzymaniu rozerwanego pociągu należy hamulcem postojowym lub ręcznym zahamować w oderwanej części składu odpowiedni procent masy ogólnej składu pociągu stosownie do postanowień regulacji wewnętrznych przewoźnika kolejowego. O zatrzymaniu rozerwanego pociągu drużyna pociągowa informuje dyżurnego ruchu najbliższego posterunku.

2. 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.

   Szczegółowe postępowanie przy pociągu określą przepisy wewnętrzne przewoźnika kolejowego.

3. Gdy połączenia obu części pociągu nie można wykonać, należy niezwłocznie zawiadomić o tym dyżurnego ruchu tylnego posterunku ruchu i porozumieć się z nim co do sposobu zwolnienia toru szlakowego.

   Dalsze postępowanie odbywa się według postanowień § 70 ust. 5-12.

   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.

4. Jeżeli okoliczności będą tego wymagały, dyżurny ruchu może zarządzić wysłanie lokomotywy z tylnej stacji i pchanie tylnej części pociągu, jeśli przednia część pociągu wjechała już na przednią stację albo zarządzić ściągnięcie tylnej części pociągu na tylną stację.

5. Na stacjach, na których może zachodzić niebezpieczeństwo zbiegnięcia wagonów ze stacji na szlak lub odwrotnie, należy przewidzieć w regulaminie technicznym środki zapobiegające zbiegnięciu wagonów i skutkom w razie zbiegnięcia.

6. W razie zbiegania wagonów ze stacji w kierunku szlaku, należy je wszelkimi sposobami zatrzymać, a gdy to jest niemożliwe, skierować na tor żeberkowy lub inny tor stacyjny, a gdy i to nie jest możliwe – wykoleić na wykolejnicy lub w inny sposób, np. za pomocą podkładania podkładów itp.

7. 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.

8. Po zauważeniu lub dowiedzeniu się o zbiegnięciu wagonów dróżnicy przejazdowi powinni zamknąć rogatki i zatrzymać pociąg jadący naprzeciw zbiegłych wagonów. Na szlakach wielotorowych pociągi jadące po torach sąsiadujących z torem, po którym toczą się wagony, należy zatrzymać do czasu ustalenia, że zbiegłe wagony nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu tych pociągów.

   Drużyny zatrzymanych pociągów należy zawiadomić o zbiegnięciu wagonów, podając przy tym, na który tor i w którym kierunku zbiegły wagony.

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

   Na szlaku z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową nie należy cofać pociągu jadącego naprzeciw zbiegłych wagonów, lecz pociąg zatrzymać.

9. Na stacji, w kierunku której toczą się wagony, należy przygotować się na ich zatrzymanie względnie przepuszczenie przez stację.

   Jeżeli za stacją tor szlakowy aż do sąsiedniej stacji jest wolny i porozumiano się z dyżurnym ruchu tej stacji, należy zbiegłe wagony skierować na tor wolny i starać się je zatrzymać przy użyciu płozów hamulcowych, albo wagony te skierować na tor szlakowy, jeżeli jego profil sprzyja zatrzymaniu się wagonów. Jeżeli tor szlakowy aż do sąsiedniej stacji jest zajęty lub jest wolny, lecz dyżurny ruchu tej stacji nie wyraził zgody na przepuszczenie wagonów, należy zbiegające wagony skierować na odpowiedni tor żeberkowy lub inny, zajęty wagonami, albo wykoleić na wykolejnicy lub w inny sposób. Nie wolno skierować zbiegających wagonów na tor, na którym znajdują się wagony z ludźmi lub załadowane towarami niebezpiecznymi.

   Szczegółowy sposób postępowania, zależnie od istniejących warunków miejscowych, należy ustalić w regulaminie technicznym.

10. 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.

§ 72
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 A 2 „Pożar",
   2) wezwać podróżnych do opuszczenia płonącego wagonu pociągu,
   3) przystąpić do gaszenia pożaru za pomocą dostępnych środków – nie wolno gasić wewnątrz taboru urządzeń elektrycznych, jeżeli pantografy nie zostały opuszczone i nie została odłączona bateria,
   4) wezwać straż pożarną oraz podjąć działania w celu zminimalizowania jego skutków,
   5) dokonać wyłączenia napięcia sieci trakcyjnej, jeżeli jest to możliwe, po uprzednim odstawieniu zagrożonych pożarem innych pojazdów kolejowych.
2. O powstaniu pożaru w pociągu należy niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu i zażądać pomocy.

   Akcję ratowniczą w czasie pożaru organizuje i prowadzi straż pożarna.
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 zdatny do ruchu.

§ 73
Zaspy śnieżne

1. W czasie zamieci lub wzmożonych opadów śnieżnych drużyna trakcyjna powinna podczas jazdy pociągu zwracać uwagę, czy nie tworzą się zaspy, które mogą stanowić przeszkodę do ruchu. O tworzeniu się zasp śnieżnych na szlaku, które mogą stanowić przeszkodę do ruchu, drużyna trakcyjna powinna zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższej stacji.
2. W czasie zamieci lub dużego opadu śniegu dyżurny ruchu powinien u pracowników utrzymania infrastruktury kolejowej zasięgnąć informacji o stanie szlaku, zwłaszcza przed wyprawieniem pociągu, któremu może zagrażać utknięcie w zaspie

śnieżnej (po otrzymaniu meldunku o tworzeniu się zasp śnieżnych, po dłuższej przerwie w ruchu pociągów itp.).

3. W czasie zamieci śnieżnej i dużego opadu śniegu należy starać się nie dopuszczać do zbędnych zatrzymań pociągów.

4. O powstaniu zaspy śnieżnej, która stanowi przeszkodę do ruchu pociągów, należy zawiadomić dyżurnego ruchu.

   Tor szlakowy, na którym powstała zaspa śnieżna, stanowiąca przeszkodę do ruchu pociągów, należy zamknąć i żądać usunięcia zaspy.

5. Jeżeli pociąg zatrzyma się na torze szlakowym, z powodu zasp śnieżnych, uniemożliwiających dalszą jazdę, należy powiadomić dyżurnego ruchu i zastosować się do otrzymanej dyspozycji. Jeżeli pociąg zatrzymał się w miejscu, w którym grozi zawianie pociągu, należy go możliwie jak najprędzej cofnąć przynajmniej poza zagrożone miejsce, stosując się przy tym do postanowień § 70 ust. 2-4.

6. Jeżeli nie ma możliwości ściągnięcia lub cofnięcia na stację pociągu pasażerskiego, który utknął w zaspie na szlaku, należy użyć wszelkich dostępnych środków w celu dowiezienia do stacji podróżnych i ich bagażu ręcznego z pociągu znajdującego się na szlaku.

7. W razie potrzeby należy uruchomić pług odśnieżny. Pociąg z pługiem odśnieżnym, wyprawiony do akcji usuwania zasp śnieżnych, kursuje na zasadach ustalonych dla pociągów ratunkowych.

8. Jeżeli w czasie pracy pługa odśnieżnego na jednym torze szlaku wielotorowego warunki miejscowe (szerokość międzytorza) i rodzaj pługa wymagają tego, to sąsiedni tor szlakowy należy zamknąć.

9. Szczegółowe postanowienia dotyczące pracy pługów odśnieżnych zawiera Instrukcja użytkowania oraz utrzymania pługów i zespołów odśnieżnych Id-13 (D-41).

§ 74
Gwałtowna ulewa lub 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 uprawnionym pracownikiem utrzymania infrastruktury kolejowej w celu ustalenia potrzeby wstrzymania ruchu lub ograniczenia prędkości jazdy pociągów.

2. Drużyny trakcyjne pociągów jadących podczas gwałtownej ulewy powinny:

   1) dostosować prędkość pociągu do panujących warunków tak, aby można było zatrzymać pociąg przed przeszkodą,

2) zwracać uwagę, czy nie zostały zamulone żłobki na nieobsługiwanych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach,

3) przed miejscami zagrożonymi wskutek ulewy lub przyboru wód – zatrzymać pociąg i dokonać oględzin toru,

4) w razie stwierdzenia przeszkody do jazdy lub wątpliwości co do bezpiecznej jazdy pociągu, zawiadomić o tym dyżurnego ruchu najbliższej stacji. Poza tym obowiązują postanowienia § 69 ust. 6.

3. Postanowienia dotyczące drużyn pociągów jadących podczas gwałtownej ulewy (ust. 2) obowiązują również drużynę pociągu wyprawionego bezpośrednio po gwałtownej ulewie, o czym drużynę tę należy zawiadomić rozkazem pisemnym.

§ 75
Pęknięcie szyny lub deformacja toru

1. W razie 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 sygnału „Alarm",

   2) miejsce to osłonić sygnałami „Stój" z obu kierunków, przy czym najpierw z tej strony, z której spodziewany jest pociąg,

   3) jeżeli tor jest izolowany, zewrzeć toki szynowe,

   4) zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor i zawiadomić o tym uprawnionego pracownika utrzymania nawierzchni kolejowej,

   5) przeszkodę dozorować, a w razie zbliżania się pociągu należy go zatrzymać.

2. Pociągi znajdujące się przed przeszkodą należy zatrzymać do czasu otrzymania zawiadomienia od uprawnionego pracownika o dokonaniu naprawy toru lub zabezpieczeniu pękniętej szyny oraz podania, z jaką prędkością mogą przejeżdżać pociągi przez uszkodzone miejsce tymczasowo zabezpieczone.

3. Wykonanie naprawy toru uprawniony pracownik zgłasza dyżurnemu ruchu na piśmie lub telefonogramem określając z jaką prędkością pociągi mogą przejeżdżać przez miejsce naprawione.

4. Dla wadliwości stwierdzonych podczas pomiarów jakości geometrycznej toru:

   1) W przypadku otrzymania zgłoszenia przez obsadę posterunku ruchu od pracowników pojazdów diagnostycznych wykonujących pomiary diagnostyczne toru w zakresie przekroczenia wartości progu U4 mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu

pociągów, należy niezwłocznie, w obrębie wskazanego kilometra linii kolejowej, wprowadzić ograniczenie prędkości jazdy pociągów do 20 km/h.

2) Wprowadzone ograniczenie dla ruchu pociągów, o którym mowa w pkt 1), obowiązuje do czasu dokonania niezwłocznego sprawdzenia stanu toru (przez uprawnionego pracownika pionu drogowego) oraz potwierdzenia możliwości dalszej bezpiecznej jego eksploatacji.

3) W przypadku otrzymania zgłoszenia przez obsadę posterunku ruchu od pracowników pojazdów diagnostycznych wykonujących pomiary diagnostyczne toru w zakresie przekroczenia wartości progu U3 powodujących nadmierne oddziaływania na tabor, należy niezwłocznie, poinformować pracownika pełniącego dyżur zgodnie z obowiązującym grafikiem branży drogowej.

4) Dla zgłoszenia, o którym mowa w pkt 3), należy dokonać niezwłocznego sprawdzenia stanu toru (przez uprawnionego pracownika pionu drogowego) oraz potwierdzenie możliwości dalszej bezpiecznej jego eksploatacji.

5. Dla wadliwości stwierdzonych podczas badań defektoskopowych:

1) W przypadku otrzymania zgłoszenia przez obsadę posterunku ruchu od pracowników realizujących badania defektoskopowe w zakresie przekroczenia wartości progu U4, należy niezwłocznie, w obrębie wskazanego kilometra linii kolejowej, zamknąć tor dla ruchu pociągów.

2) Zamknięcie toru dla ruchu pociągów, o którym mowa w pkt 1), obowiązuje do czasu dokonania niezwłocznego sprawdzenia stanu toru (przez uprawnionego pracownika pionu drogowego) oraz potwierdzenia możliwości dalszej bezpiecznej jego eksploatacji z odpisem w dokumentacji technicznej.

3) W przypadku stwierdzenia przez pracowników realizujących badania defektoskopowe wad szyn w progu U4, które zostały już tymczasowo zabezpieczone należy niezwłocznie, poinformować pracownika branży drogowej właściwej Sekcji Eksploatacji wraz z przesłaniem wiadomości (w formie MMS) zawierającej zdjęcia wady z obu stron (oznaczenie na szynie kategorii wady, linia, tor, tok, km).

4) Dla zgłoszenia, o którym mowa w pkt 3), należy dokonać niezwłocznego sprawdzenia stanu toru (przez uprawnionego pracownika pionu drogowego) oraz potwierdzenia możliwości dalszej bezpiecznej jego eksploatacji z odpisem w dokumentacji technicznej. Sprawdzenie weryfikujące poprawność zabezpieczenia może być dokonane na podstawie dostarczonego zdjęcia. Po dokonaniu sprawdzenia, jeżeli zachodzi potrzeba wprowadzenia dodatkowych obostrzeń eksploatacyjnych, pracownik pionu drogowego,

niezwłocznie informuje obsadę posterunku ruchu o zasadach dalszej bezpiecznej eksploatacji.

6. W przypadku otrzymania zgłoszenia od maszynisty pociągu, dotyczącego występowania nierówności w torze (objawiających się nierównomierną jazdą pojazdu szynowego) należy niezwłocznie, w obrębie wskazanego kilometra linii kolejowej, wprowadzić ograniczenie prędkości jazdy pociągów do 20 km/h.

7. Ograniczenie prędkości, o którym mowa w pkt 6), obowiązuje do czasu dokonania sprawdzenia stanu toru (przez uprawnionego pracownika pionu drogowego) oraz potwierdzenia możliwości dalszej bezpiecznej jego eksploatacji.

§ 76
Uszkodzenie wagonów 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 nie uszkodzone, 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, dostosowując prędkość jazdy do wskazówek rewidenta taboru kolejowego, przy czym prędkość ta nie może być większa niż 30 km/h.

3. Pracownik, który zauważy nieprawidłowość zagrażającą bezpiecznej jeździe pociągu, powinien pociąg zatrzymać, a jeżeli tego nie może zrobić, 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 zagrzania się czopa osi zestawu kołowego, należy pociąg natychmiast zatrzymać.

Grzanie się czopa osi zestawu kołowego rozpoznaje się po ciągłym gwiździe 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, to w czasie jazdy do stacji drużyna pociągowa powinna zwracać uwagę na wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego, a wjazd pociągu na stację powinien odbyć się z zachowaniem następujących środków ostrożności:

1) pociąg należy przyjąć po drodze przebiegu bez łuków (o ile jest to możliwe, na tor główny zasadniczy lub na najbliższy tor główny dodatkowy),
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, natychmiast pociąg zatrzymać,
4) po sąsiednich torach nie powinny przejeżdżać żadne pojazdy kolejowe.

Jeżeli pociąg nie może jechać, gdy istnieje niebezpieczeństwo złamania osi oraz w przypadku jednoosobowej obsady drużyny pociągowej, należy zażądać pomocy.

5. W razie zaobserwowania złamania osi należy pociąg natychmiast zatrzymać i żądać pomocy. Oznaką złamanej osi jest nierówna i niespokojna jazda wagonu oraz pochylenie się wagonu na jedną stronę. Jeżeli przyczyną złamania się osi było zagrzanie się czopa osi zestawu kołowego, może ponadto wydobywać się z łożyska woń spalenizny lub dym.

6. Rytmiczne stuki w czasie jazdy pociągu wskazują na to, że w pociągu znajduje się wagon mający koła z płaskimi miejscami lub nalepami.

   Uderzenia takich kół o szyny mogą powodować zagrzanie się czopów osi zestawów kołowych, złamania osi, uszkodzenia urządzeń resorowych, pęknięcia szyn itp.

   W razie usłyszenia podczas przejazdu pociągu silnych, rytmicznych uderzeń kół o szyny, należy powiadomić o tym dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu, celem zatrzymania pociągu i powiadomienia drużyny pociągowej. 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 obręczy koła lub wysokość nalepów przekracza dopuszczalną granicę, określoną w przepisach wewnętrznych PLK S.A. lub przewoźnika kolejowego, wagon należy wyłączyć z pociągu.

7. Jeżeli w pociągu jadącym w stanie odhamowanym hamuje wagon, lecz koła jego nie ślizgają się po szynie – hamowanie takie można poznać po szumie, pisku oraz po iskrzeniu i dymieniu powstającym między klockami hamulcowymi a obręczami kół – wówczas należy zawiadomić o tym najbliższą stację. Stacja ta powinna zatrzymać pociąg i spowodować odhamowanie wagonu lub wyłączenie jego hamulca.

8. Jeżeli w jadącym pociągu w stanie odhamowanym wagon hamuje tak silnie, że jego koła ślizgają się po szynie – hamowanie to można poznać po iskrzeniu pomiędzy kołem a szyną – wówczas należy natychmiast zatrzymać pociąg, hamulce wyłączyć i wyluzować, a następnie ze względu na powstałe wytarcie obręczy kół jechać z prędkością najwyżej 20 km/h do najbliższej stacji, gdzie należy wagon zbadać, czy wytarcie obręczy nie przekracza dopuszczalnej granicy (ust. 6).

9. Wagony wyłączone z pociągu z powodu grzania się czopów osi zestawów kołowych, złamania osi, płaskich miejsc lub innych uszkodzeń, mogą być ponownie włączone do pociągu po zbadaniu przez pracownika posiadającego uprawnienia rewidenta taboru kolejowego i po stwierdzeniu, że wagon jest zdatny do ruchu.

10. W razie zauważenia braku zderzaka przy wagonie w pociągu należy bezzwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien najbliższy pociąg, wyjeżdżający na zagrożony szlak zatrzymać i drużynę pociągową zawiadomić rozkazem pisemnym, polecając zmniejszenie prędkości jazdy do 20 km/h, zachowanie ostrożności, odszukanie zderzaka i usunięcie go z torowiska oraz zawiadomienie dyżurnego ruchu sąsiedniej stacji o wyniku poszukiwania zderzaka. W przypadku stwierdzenia przez drużynę pociągową, że zderzaka nie ma lub zderzak został usunięty, dyżurny ruchu dla następnych pociągów nie wprowadza ograniczeń.

11. Dyżurny ruchu stacji włączającej na koniec pociągu wagon bez zderzaka zobowiązany jest powiadomić o tym pośrednie posterunki następcze i dróżników przejazdowych na szlaku, na który pociąg ma być wyprawiony oraz dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego. Dyżurni ruchu następnych posterunków zapowiadawczych zobowiązani są dokonywać analogicznych powiadomień na kolejnych szlakach przebiegu takiego pociągu.

12. Informacje o usterkach wykrytych przez urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych w jadącym taborze kolejowym, w szczególności o grzejących się łożyskach osiowych, niesprawnościach w działaniu hamulców, deformacjach powierzchni tocznych kół oraz o przekroczonych naciskach osi oraz o przekroczonych poziomach oddziaływań dynamicznych na tor, powinny być przekazywane do dyżurnego ruchu.

    Po otrzymaniu komunikatu z urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych taboru, dyżurny ruchu postępuje zgodnie z postanowieniami regulaminu obsługi terminala, opracowanego na podstawie Wytycznych sporządzania regulaminów obsługi terminala urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w taborze podczas jazdy Ie-31 i przekazuje maszyniście odpowiednie informacje lub polecenia stosownie do wykrytych stanów awaryjnych i poziomu ich przekroczenia.

    Informacja od dyżurnego ruchu o przekroczeniu wartości progowej temperatury zobowiązuje maszynistę do przeprowadzenia oględzin technicznych pojazdu. Jeśli oględziny techniczne dotyczą elementów hamulca, maszynista podejmuje decyzję o przeprowadzeniu procedury wynikającej z przepisów wewnętrznych przewoźnika dla danego typu pojazdu, skutkującej wyłączeniem uszkodzonego pojazdu kolejowego w przypadku braku możliwości kontynuacji jazdy lub podjęcia czynności proceduralnych umożliwiających dalszą jazdę taboru.

    Po przeprowadzeniu oględzin technicznych, maszynista informuje dyżurnego ruchu o podjętej decyzji.

§ 77
Brak sygnałów na pociągu lub niewłaściwe jego osygnalizowanie

1. Jeżeli osygnalizowanie pociągu jest niekompletne lub niewłaściwe należy o tym powiadomić maszynistę w celu usunięcia nieprawidłowości w jego osygnalizowaniu. Osygnalizowanie to powinno nastąpić nie później niż na stacji rozkładowego lub planowanego postoju.

    W przypadku stwierdzenia niekompletnego lub niewłaściwego osygnalizowania czoła lub końca pociągu jadącego na szlakach wyposażonych w wieloodstępową (samoczynną) blokadę liniową w porze ciemnej, prawidłowego jego osygnalizowania należy dokonać na najbliższej stacji.

    O niewłaściwym osygnalizowaniu pociągu pracownicy posterunków ruchu i dróżnicy przejazdowi powinni się kolejno powiadamiać.

2. 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 zmniejszanie prędkości jazdy do 20 km/h i zachowanie ostrożności.

3. Po przejechaniu pociągu bez sygnału końca pociągu obok semafora wyjazdowego, 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 następczych i dróżników 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 następczych i dróżników 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.

4. Jeżeli pociąg bez sygnału końca pociągu przejechał obok obsługiwanego semafora wjazdowego lub odstępowego – wówczas nie wolno nastawiać sygnału „Stój" na tym semaforze ani obsłużyć bloku liniowego lub w inny sposób potwierdzić przyjazdu względnie przejazdu tego pociągu.

   W tym celu należy na odpowiednie urządzenia założyć zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze. Jeżeli brak sygnału końca pociągu na pociągu wjeżdżającym stwierdzi nastawniczy lub inny pracownik, to powinien on natychmiast zgłosić o tym dyżurnemu ruchu. Nastawniczy (zwrotniczy) zgłasza o tym w następującej formie:

   „Pociąg numer nr wjechał bez sygnału końca pociągu, semafor wjazdowy nazwa wskazuje sygnał jaki?"

   O przejeździe pociągu bez sygnału końca pociągu obok semafora wjazdowego lub odstępowego należy natychmiast zawiadomić dyżurnego ruchu tylnej stacji i pośrednich posterunków następczych telefonogramem według wzoru nr 30:

   „Zatrzymać pociągi, pociąg nr przyjechał (przejechał) bez sygnału końca pociągu".

Ponadto o braku sygnału końca pociągu na pociągu należy powiadomić dróżników przejazdowych, znajdujących się na tym szlaku.

5. Jeżeli brak sygnału końca pociągu zauważył dróżnik przejazdowy, to powinien on natychmiast zawiadomić o tym dyżurnego ruchu najbliższego tylnego i przedniego posterunku następczego.

   Po otrzymaniu tego zawiadomienia dyżurny ruchu tylnego posterunku następczego powinien wstrzymać wyprawianie następnych pociągów na tor szlakowy, na którym znajduje się pociąg bez sygnału końca pociągu oraz powinien zawiadomić dyżurnych ruchu tylnych posterunków ruchu i dróżników przejazdowych w sposób wskazany w ust. 4. W razie wyprawienia w międzyczasie pociągu na tor szlakowy z wielodostępową (samoczynną) blokadą liniową, należy użyć wszelkich dostępnych środków, aby pociąg ten zatrzymać do czasu otrzymania wyjaśnienia z przedniej stacji, że pociąg przyjechał w całości.

6. Jeżeli po wjeździe pociągu bez sygnału końca pociągu zachodzi konieczność przestawienia zwrotnic, nastawniczy powinien uzyskać pozwolenie dyżurnego ruchu na nastawienie sygnału „Stój" na semaforze wjazdowym i na rozwiązanie drogi przebiegu pociągu.

   Po wjeździe pociągu bez sygnału końca pociągu wolno nastawniczemu bez zezwolenia dyżurnego ruchu nastawić sygnał „Stój" na semaforze wjazdowym i rozwiązać drogę przebiegu tylko w razie grożącego niebezpieczeństwa, lecz powinien on niezwłocznie zgłosić o tym dyżurnemu ruchu.

7. Po stwierdzeniu na stacji, że pociąg nie mający sygnału końca pociągu przyjechał w całości, należy wykonać następujące czynności:

   1) dyżurny ruchu tej stacji powinien zawiadomić o tym:

      a) nastawniczego obsługującego semafor wjazdowy,

      b) dyżurnego ruchu tylnej stacji i pośrednich posterunków następczych telefonogramem według wzoru nr 10,

      c) dróżników przejazdowych,

   2) na wszystkich zainteresowanych posterunkach następczych należy usunąć zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze, nastawić sygnał „Stój" na semaforach odstępowych i wjazdowym oraz obsłużyć blok liniowy i inne urządzenia w takiej kolejności, jak po przejeździe pociągu.

§ 78
Uszkodzenie sieci trakcyjnej

1. W przypadku zauważenia, że sieć trakcyjna oberwała się lub niebezpiecznie się obniżyła 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 sieci i zasilania i żądać wyłączenia napięcia,
   4) w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa 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 ustała przyczyna, dla której wprowadzono zakaz jazdy trakcją elektryczną dyżurny ruchu nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogram według wzoru nr 32:

   „Po torze numer nr od nazwa posterunku do nazwa posterunku od godziny godz. minut min. przywracam ruch 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.

§ 79
Zasłabnięcie, zranienie i śmierć osób

1. W razie zasłabnięcia 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. 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.
3. 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.
4. 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 osobiście lub za pośrednictwem dyspozytora Zakładu Linii Kolejowych obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o wypadku pogotowie ratunkowe oraz najbliższą jednostkę Policji.
5. W przypadku zauważenia na torze zwłok ludzkich, pociąg lub pojazd kolejowy należy zatrzymać i postępować zgodnie z przepisami ust. 4.
6. Każdy przypadek zasłabnięcia, zranienia lub śmierci człowieka w pociągu należy bezzwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu.
7. Szczegółowe zasady powiadamiania o wypadkach i incydentach kolejowych określa Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir--8.

Rozdział 11.
RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH

§ 80
Ogólne zasady

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 nieoddziaływaniu 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 dyspozytora liniowego 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. Ruch pojazdów pomocniczych na liniach nieczynnych lub na liniach nie oddanych do eksploatacji odbywa się na zasadach podanych w osobnych regulaminach lub instrukcjach prowadzenia ruchu na takich liniach.

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

    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.

    Na liniach dwutorowych maderony należy prowadzić tylko po zewnętrznych tokach szyn.

    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.

    Na szlaku dwutorowym pracownik ostrzegający powinien znajdować się z tej strony maderonu lub defektoskopu, z której spodziewany jest pociąg, a na linii jednotorowej powinno być dwóch pracowników ostrzegających, po jednym z każdej strony defektoskopu lub maderonu.

§ 81
Wyposażenie pojazdów pomocniczych i obowiązki maszynisty lub prowadzącego pojazd kolejowy

1. Pojazdy pomocnicze powinny być wyposażone w urządzenia hamulcowe odpowiednio do dozwolonej prędkości jazdy i przeznaczenia pojazdu, radiotelefon pracujący w sieci GSM-R albo w sieci pociągowej lub drogowej (z uwzględnieniem postanowień § 15 ust. 3) oraz dwa płozy hamulcowe.

2. Pojazdy pomocnicze motorowe powinny być wyposażone w urządzenia do podawania sygnałów dźwiękowych.
3. Pojazdy pomocnicze, spełniające wymóg oddziaływania na urządzenia srk, powinny być oznaczone literą „E".
4. Maszynista pojazdu pomocniczego lub prowadzący pojazd kolejowy, powinien posiadać:
   1) przybory sygnałowe (trąbka, chorągiewka, latarka),
   2) aktualny wewnętrzny rozkład jazdy i dodatek 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy,
   3) formularze rozkazów pisemnych
   4) w razie potrzeby latarnie do osygnalizowania pojazdu pomocniczego w porze ciemnej,
   5) w razie potrzeby przenośne urządzenie radiołączności.
5. (uchylony).
6. 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.

§ 82
Prowadzenie ruchu pojazdów pomocniczych

1. Ruch pojazdów pomocniczych może się odbywać pod warunkiem, że nie wpłynie ujemnie na ruch pociągów.
2. Każdy 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.
4. Wyprawianie pojazdów pomocniczych na szlak odbywa się po porozumieniu z sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym i z właściwym dyspozytorem.

5. O jeździe pojazdu pomocniczego poza sąsiednią stację dyspozytor liniowy powinien zawiadomić dyżurnych ruchu pośrednich stacji i stacji końcowej jazdy pojazdu pomocniczego.

6. 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 (§ 35 ust. 2, § 36 ust. 3),

   3) z przyczepą(ami) – po numerze dodaje się wyrazy: „z przyczepą" lub „z liczba przyczepami".

7. Jazda pojazdów pomocniczych na szlakach dwutorowych z ruchem jednokierunkowym po każdym torze powinna odbywać się po torze prawym (w kierunku zasadniczym) dla danego kierunku jazdy, z wyjątkiem powrotu pojazdu pomocniczego, który wyprawiony był do określonego miejsca na szlaku i z powrotem.

   Jazda pojazdów pomocniczych po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) może się odbyć:

   1) do określonego kilometra na szlaku po zamknięciu tego toru dla ruchu pociągów,

   2) do sąsiedniej stacji tylko po wprowadzeniu po tym torze ruchu jednotorowego dwukierunkowego.

8. Pojazd pomocniczy należy wyprawić z takim wyliczeniem, aby nie zatrzymać i nie opóźnić pociągu. W razie konieczności wyprawienia pojazdu pomocniczego, który może spowodować opóźnienie pociągu, wyprawienie to może nastąpić po uzyskaniu zezwolenia dyspozytora liniowego.

9. Maszynista pojazdu pomocniczego powinien ściśle przestrzegać uzgodnionych z dyżurnym ruchu czasów jazdy i postoju oraz nie powinien zatrzymywać się na szlaku bez zezwolenia dyżurnego ruchu.

10. W razie pracy na szlaku pojazdu pomocniczego obowiązują również postanowienia dotyczące pociągów roboczych (§ 35 ust. 3, 4 i 8).

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

12. 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 lub z jego polecenia przez nastawniczego (zwrotniczego) okręgu graniczącego ze szlakiem, również 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 dróżników 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 dróżnika 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,

13) o dokonanym wjeździe pojazdu pomocniczego nastawniczy (zwrotniczy) powinien natychmiast zawiadomić telefonicznie dyżurnego ruchu.

13. Maszynistę (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.

14. 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.

15. 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 tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.

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

§ 83
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.

3. Oprócz postanowień zawartych w § 81 ust. 6 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.

Rozdział 12.
ZABEZPIECZENIE RUCHU NA PRZEJAZDACH KOLEJOWO-DROGOWYCH I PRZEJŚCIACH

§ 84
Zawiadamianie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu i innych okolicznościach

1. O odjeździe (przejeździe) na szlak każdego pociągu, dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego powinien zawiadomić każdego dróżnika przejazdowego znajdującego się na szlaku, na który wyprawia się pociąg.
2. O mającej nastąpić jeździe pociągu lub zamierzonych manewrach przez przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia znajdujące się w obrębie posterunku ruchu należy zawiadamiać pracowników obsługujących rogatki w sposób ustalony w regulaminie technicznym tego posterunku ruchu.
3. Sygnały dzwonkowe i znaki wywoławcze w telefonicznej łączności ruchowej ustalone są w dodatku 3.
4. W razie stwierdzenia lub dowiedzenia się o powstaniu na szlaku wypadku kolejowego lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, osób lub mienia kolejowego dyżurny ruchu lub dróżnik przejazdowy powinien zawiadomić o tym wszystkie posterunki włączone do telefonicznego łącza strażnicowego, wzywając je sygnałem dzwonkowym „Alarm".

   Na ten sygnał powinni zgłosić się natychmiast dyżurni ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i wszyscy dróżnicy przejazdowi.

   Jeżeli dróżnik przejazdowy posiada dostęp do radiotelefonu w sieci radiołączności pociągowej (system Radio-stop), zobowiązany jest po ocenie zagrożenia bezpieczeństwa, natychmiast nadać sygnał „Alarm" automatycznie, wykonując czynności ustalone w instrukcji obsługi danego typu radiotelefonu. Na odcinku linii kolejowej objętej systemem łączności cyfrowej GSM-R, jeżeli dróżnik przejazdowy posiada dostęp do terminala GSM-R, zobowiązany jest do zainicjonowania kolejowego połączenia alarmowego „REC" w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa, postępując zgodnie z instrukcją obsługi terminala. O nadaniu sygnału „Alarm" lub zainicionowaniu połączenia alarmowego „REC", dróżnik przejazdowy natychmiast informuje sąsiednich dyżurnych ruchu.
5. Zawiadomienie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu powinien nadawać dyżurny ruchu.
6. Zawiadomienie o jeździe pociągu należy nadawać w takim czasie, aby dróżnicy przejazdowi mogli zamknąć na czas rogatki. Zawiadomienie to należy wykonać bezpośrednio przed odjazdem pociągu, a jeżeli przejazd kolejowo-drogowy lub przejście znajduje się blisko

posterunku nadającego zawiadomienie, należy je wykonać, co najmniej na 3 minuty przed dojazdem pociągu do tego przejazdu lub przejścia.

Zawiadomienia nie należy dawać przed otrzymaniem pozwolenia na wyprawienie pociągu, jeśli jest ono wymagane ani przed stwierdzeniem zwolnienia toru szlakowego (odstępu) przez pociąg ostatnio wyprawiony po danym torze szlakowym.

7. Rogatki zarówno nastawiane z miejsca, jak i z odległości powinny być zamknięte przynajmniej na 2 minuty przed dojazdem czoła pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.

   Jeżeli zachodzi potrzeba skrócenia lub wydłużenia czasu zamknięcia rogatek przed dojechaniem czoła pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, można tego dokonać w oparciu o szczegółowe postanowienia określone w Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść Ir-7, co powinno być ujęte w regulaminie obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.

8. Przy zawiadamianiu dróżnika przejazdowego przez dyżurnego ruchu, o odjeździe pociągu z posterunku zapowiadawczego, obowiązują następujące zasady:

   1) na szlakach jednotorowych, jak również przy prowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlakach dwutorowych:

      a) dyżurny ruchu we właściwym czasie zawiadamia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu przez nadanie sygnału dzwonkowego, zgodnie z zasadami określonymi w dodatku 3,

      b) po otrzymaniu sygnału, o którym mowa w lit. a, dróżnik przejazdowy bezzwłocznie zgłasza się do telefonu, podając numer posterunku, a gdy robi to pierwszy raz po przyjęciu dyżuru, także swoje nazwisko. Zgłoszenie się oznacza potwierdzenie otrzymania sygnału dzwonkowego o odjeździe pociągu; równocześnie dyżurny ruchu rejestruje te zgłoszenia ukośną kreską w odpowiedniej rubryce dziennika ruchu,

      c) po zgłoszeniu się dróżników przejazdowych, dyżurny ruchu przekazuje numer wyprawianego pociągu, który to numer dróżnik przejazdowy ma obowiązek zapisania w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego.

      Dróżnika przejazdowego, który nie zgłosił się na sygnał dzwonkowy o odjeździe pociągu, dyżurny ruchu wywołuje oddzielnie i zawiadamia go o odjeździe pociągu, przekazując przy tym numer wyprawianego pociągu.

Gdyby nadawanie lub odbieranie informacji o wielocyfrowych numerach pociągów było utrudnione, Zakład Linii Kolejowych może zarządzić na pewnych szlakach, by informacja ta, zamiast całego numeru pociągu, zawierała tylko dwie ostatnie cyfry tego numeru,

2) na szlakach dwu i więcej torowych:

   a) jeżeli od odjazdu ostatniego pociągu upłynął czas nie większy niż 60 minut, to o odjeździe kolejnego pociągu dyżurny ruchu zawiadamia dróżników przejazdowych tylko przez nadanie sygnału dzwonkowego; wówczas czas nadania tego sygnału dyżurny ruchu notuje w rubryce 8 dziennika ruchu,

   b) jeżeli od odjazdu ostatniego pociągu w danym kierunku upłynął czas większy niż 60 minut, to o odjeździe pierwszego pociągu po upływie tego czasu dyżurny ruchu zawiadamia dróżników przejazdowych stosując zasady określone w ust. 8 pkt 1 z tą różnicą, że po nadaniu sygnału dzwonkowego należy wywołać wszystkich dróżników przejazdowych znakiem ustalonym w dodatku 3 ust. 9.

3) w uzasadnionych przypadkach Zakład Linii Kolejowych może zarządzić na niektórych szlakach dwu i więcej torowych zawiadamianie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu według zasad, jakie obowiązują na szlakach jednotorowych, co powinno być ściśle określone w regulaminie obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.

4) w przypadku wyprawienia na szlak dwu i więcej torowy pociągu nie ujętego w wyciągu do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów, zawiadomienia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu należy dokonywać w sposób wskazany w pkt 2 lit. b.

9. Jeżeli przejazd obsługiwany wyposażony jest w środek łączności strażnicowej służący elektronicznej wymianie danych w systemie informacji pomiędzy dyżurnym ruchu a dróżnikiem przejazdowym (zwanym dalej SWI), to zawiadamianie dróżnika przejazdowego o odjeździe pociągu z posterunku zapowiadawczego odbywa się zgodnie z instrukcją obsługi tego systemu. Czas nadania zawiadomienia dyżurny ruchu notuje w rubryce 8 dziennika ruchu.

   Otrzymanie sygnału dzwonkowego dróżnicy przejazdowi potwierdzają za pomocą osobnego urządzenia.

   Jeżeli dyżurny ruchu nie otrzymał potwierdzenia za pomocą SWI, powinien uzyskać je telefonicznie.

   Nieotrzymanie potwierdzenia za pomocą SWI dyżurny ruchu powinien zanotować w rubr. 7 dziennika ruchu (w skrócie: „- dr. 14").

   W razie nieprawidłowego działania SWI – o odjeździe pociągów należy zawiadamiać dróżników przejazdowych w sposób ustalony w ust. 8.

Czas rozpoczęcia i zakończenia postępowania według postanowień ust. 8 należy zanotować w dzienniku ruchu.

Niezależnie od funkcjonowania takiego systemu, musi być zachowana sprawna łączność strażnicowa.

10. (uchylony)

11. Jeżeli pociąg, po zawiadomieniu dróżników przejazdowych o jego odjeździe, nie zostanie wyprawiony, to dyżurny ruchu zawiadamia o tym telefonicznie dróżników przejazdowych. Odwołanie odjazdu pociągu dyżurny ruchu zaznacza w rubryce 8 dziennika ruchu, wpisując czas odwołania i wyraz „odwołany".

12. Dróżnicy przejazdowi nie notują otrzymania zawiadomienia o odjeździe pociągu (sygnałów dzwonkowych o odjeździe pociągu, numeru pociągu) ani odwołania odjazdu pociągu. Zakład Linii Kolejowych może zarządzić, aby zawiadomienie telefoniczne o odjeździe pociągu w przypadkach wskazanych w ust. 8 pkt 1c, 2b oraz 3 dróżnicy przejazdowi notowali w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego wypełniając rubryki zgodnie z ich przeznaczeniem.

13. W razie potrzeby Zakład Linii Kolejowych może zarządzić dla poszczególnych szlaków, aby dróżnicy przejazdowi, niezależnie od innych zawiadomień, informowali się wzajemnie telefonicznie o przejeździe pociągu.

14. W razie nieprawidłowego działania łączności, sygnalizacji lub urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu dróżnik przejazdowy powinien natychmiast zgłosić o tym dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

15. Po przyjęciu dyżuru dyżurni ruchu powinni upewnić się, czy na wszystkich posterunkach dróżnicy przejazdowi są obecni oraz czy działa prawidłowo łączność, sygnalizacja i urządzenia na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu.

    Sprawdzenia tego należy dokonać co najmniej cztery razy w ciągu doby, o ile jest to możliwe, w równomiernych odstępach czasu, jeżeli zawiadomienie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągów wykonuje się za pomocą aparatu telefonicznego (centralki telefonicznej) tylko sygnałami dzwonkowymi (ust. 8 pkt 2).

    Wynik sprawdzenia należy zanotować w dzienniku telefonicznym (w przypadku pozytywnym w skrócie „post. Nr ... w porządku").

    O nieprawidłowym działaniu urządzeń łączności, sygnalizacji lub innych urządzeń zabezpieczenia ruchu należy bezzwłocznie zawiadomić właściwego pracownika utrzymania.

16. Jeżeli dróżnika przejazdowego nie można zawiadomić o odjeździe pociągu (nawet za pośrednictwem sąsiedniego posterunku zapowiadawczego) lub jeżeli dyżurny ruchu nie otrzymał potwierdzenia wskazanego w ust. 8 pkt 1 lub w ust. 9, powinien uprzedzić drużynę pociągową rozkazem pisemnym o nie zawiadomieniu dróżnika przejazdowego o mającym nastąpić odjeździe pociągu oraz o potrzebie ograniczenia jego prędkości jazdy na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia do 20 km/h.

    Maszynista powinien podawać sygnał Rp 1 „Baczność", ograniczyć prędkość jazdy czoła pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia do 20 km/h i obserwować ten przejazd.

    W razie zauważenia przeszkody do jazdy należy w miarę możliwości zatrzymać pociąg przed przeszkodą.

    Ograniczenie prędkości jazdy pociągu do 20 km/h może być odwołane w oparciu o zgłoszenie uprawnionego pracownika przekazane dyżurnemu ruchu pisemnie lub w formie telefonogramu o zabezpieczeniu przed otwarciem zapór w położeniu zamkniętym.

17. Dróżnik przejazdowy, który zauważył zbliżający się do przejazdu pociąg, o którego jeździe nie został powiadomiony, powinien przede wszystkim zamknąć rogatki lub wszelkimi sposobami zatrzymać ruch kołowy i pieszy na przejeździe, a następnie wyjaśnić z dyżurnym ruchu przyczynę braku takiego powiadomienia. Jeżeli nie jest to możliwe, należy przyjąć, że nastąpiła przerwa w łączności i pozostawić rogatki zamknięte do czasu wyjaśnienia sytuacji lub uzyskania pewności, że drużyny pociągowe zostały o tym powiadomione i wprowadzono ograniczenie prędkości pociągów na przejeździe do 20 km/h. .

18. W przypadku uszkodzenia urządzeń zabezpieczenia ruchu na obsługiwanych przejazdach kolejowo-drogowych bądź obsługiwanych przejściach. Jeżeli istnieje możliwość zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym na skrzyżowaniu w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, należy:

    1) niezwłocznie zapewnić kierowanie ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu przez tego pracownika,

    2) dodatkowo oznaczyć doraźnie przejazd kolejowo-drogowy od strony drogi znakiem drogowym B-32b „rogatka uszkodzona" lub B-32c „sygnalizacja uszkodzona".

19. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli nie ma możliwości zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym, o którym mowa w ust. 18 oraz na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C ruch pociągów można prowadzić po:

1) wprowadzeniu ograniczenia prędkości czoła pociągów na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego, do 20 km/h.

2) uprzedzaniu drużyn pociągowych rozkazem pisemnym o konieczności wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność".

19a. W przypadku, o którym mowa w ust. 19 należy niezwłocznie oznakować przejazd kolejowo-drogowy znakiem B-20 „Stop", a pod znakiem umieścić tablicę z napisem „rogatka uszkodzona" lub „sygnalizacja uszkodzona".

19b. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejściu należy niezwłocznie:

1) wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągów, na całej szerokości przejścia, do 20 km/h

2) uprzedzać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym o wielokrotnym podawaniu sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność".

20. Nie jest wymagane wprowadzenie ograniczenia prędkości czoła pociągu, na całej szerokości przejazdu lub przejścia, do 20 km/h po wszystkich torach, jeżeli na skutek automatycznego działania lub dezaktywacji urządzeń ssp poprzez wyłączenie czujników przez dyżurnego ruchu, tarcze ostrzegawcze przejazdowe (po wszystkich torach, dla każdego kierunku jazdy), poprzedzone wskaźnikiem W 11p, ustawione przed tym przejazdem lub przejściem, będą nadawać sygnał Osp1 „na stałe" lub pozostaną ciemne. Po dezaktywacji urządzeń ssp (wyłączeniu czujników) z powodu wystąpienia usterki, do czasu jej usunięcia zabrania się ponownej ich aktywacji (włączania czujników).

Informację o tym, czy urządzenia na danym przejeździe kolejowo-drogowym zadziałają automatycznie czy należy wyłączyć czujniki określa Regulamin Techniczny.

20a. Gdy nie ma możliwości dezaktywacji urządzeń ssp (wyłączenia czujników) dla każdego z torów lub nie powoduje to wyświetlenia sygnału Osp1 „na stałe" na wszystkich tarczach ostrzegawczych przejazdowych, po każdym z torów i dla każdego kierunku jazdy lub tarcze te nie pozostają ciemne, dyżurny ruchu wprowadza ograniczenie prędkości czoła pociągu do 20 km/h, po każdym z torów, na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność dodatkowego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność", na odcinku od wskaźnika W 6a albo W 6b do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.

21. Maszynista, który podczas zbliżania się pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia zauważył nie zamknięcie rogatki i brak dróżnika przejazdowego, o czym nie był zawiadomiony rozkazem pisemnym, powinien dawać sygnał Rp 1 „Baczność" i zmniejszyć

prędkość jazdy, o ile jest to możliwe, do 20 km/h, zaś w razie zauważenia przeszkody do jazdy zatrzymać pociąg przed przeszkodą. Maszynista powinien zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższej stacji o niezamknięciu rogatki i braku dróżnika na przejeździe lub przejściu. Tak samo maszynista powinien postąpić w przypadku, gdy tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje sygnał „Osp 1", sygnał wątpliwy lub jest ciemna.

22. Dyżurni ruchu powinni zawiadomić telefonicznie dróżników przejazdowych o:

1) zdarzeniu kolejowym na szlaku,
2) zamknięciu i o otwarciu toru szlakowego,
3) wprowadzeniu na szlaku dwutorowym ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym i o przywróceniu ruchu dwutorowego,
4) wprowadzeniu na torze szlaku dwutorowego ruchu dwukierunkowego (przy czynnych obu torach szlakowych) i o przywróceniu ruchu jednokierunkowego;,
5) wyprawieniu pociągu po torze zamkniętym
6) cofaniu pociągu,
7) wyprawieniu pociągu do kilometra i z powrotem, albo do kilometra lub z kilometra,
8) wyprawieniu pociągu z popychaczem niezłączonym z pociągiem i o jeździe popychacza z powrotem z kilometra lub do sąsiedniej stacji,
9) wyprawieniu pociągu roboczego, ratunkowego lub zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii z pracą na szlaku lub maszyny odśnieżnej,
10) wyprawieniu pojazdu pomocniczego,
11) jeździe manewrowej na szlak, w sposób obowiązujący na szlakach jednotorowych,
12) zamknięciu lub otwarciu posterunku ruchu (§ 57),
13) innych okolicznościach, wymagających zwrócenia uwagi dróżnikom przejazdowym (wyprawienie pociągu z przesyłką nadzwyczajną, z TWR, z towarem niebezpiecznym, zbiegnięcia wagonów, rozerwania pociągu itp.).

Powiadomienia te (czas, numer pociągu i skrót treści) notują tak dyżurni ruchu, jak i dróżnicy przejazdowi.

Dyżurny ruchu może w wierszu zawierającym odpowiedni zapis w dzienniku ruchu zanotować powiadomienie dróżników przejazdowych o treści tego zapisu, wpisując w rubr. 8 czas zawiadomienia.

23. Jeżeli dróżników przejazdowych nie można zawiadomić o:

1) zmianie zasadniczego kierunku jazdy po torze szlakowym,

2) jeździe pociągu po torze zamkniętym,

należy o tym uprzedzić rozkazem pisemnym drużyny pociągów wyprawianych w czasie trwania wymienionych okoliczności.

Jeżeli o odjeździe pojazdu pomocniczego nie można zawiadomić dróżników przejazdowych, należy o tym uprzedzić pisemnie maszynistę.

24. (uchylony)

25. Gdy regulamin tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót przewiduje założenie telefonu w miejscu robót i powiadamianie kierownika robót o odjeździe pociągów, dyżurni ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych powinni zawiadomienia te wykonywać w sposób ustalony w ust. 8 pkt 1.

    W razie niemożności wykonania tego zawiadomienia dyżurny ruchu powinien postąpić w sposób ustalony w ust. 16.

26. Zakład Linii Kolejowych może zarządzić, aby na określonym przejeździe (przejściu) rogatka była w położeniu zasadniczym zamknięta w ciągu całej doby lub w porze nocnej i otwierana tylko dla przepuszczenia użytkownika drogi.

    Na przejazdach kolejowo-drogowych lub przejściach, na których wg zarządzenia rogatki są w zasadniczym położeniu zamknięte w ciągu całej doby lub w porze nocnej, pracownik obsługujący przed otwarciem rogatek powinien stwierdzić czy nie zbliża się pociąg. Otwieranie rogatek następuje tylko na żądanie użytkowników przejeżdżających lub przechodniów dopiero po upewnieniu się obsługującego ten przejazd lub przejście u dyżurnego ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, że do spodziewanego przejazdu pociągów pozostaje tyle czasu, że rogatki będą mogły być zamknięte na 2 minuty przed przejazdem pociągu.

27. Zamykanie okresowe w ciągu każdej doby wszystkich posterunków dróżników przejazdowych na danym szlaku, wskutek zamknięcia ruchu pociągów w tym czasie, odbywa się w sposób wskazany w regulaminie technicznym lub regulaminie tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.

§ 85
Postępowanie w razie wystąpienia nieprawidłowości, uszkodzenia lub dezaktywacji urządzeń ssp

1. w przypadku gdy w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia istnieje zagrożenie, które może prowadzić do zdarzenia z pojazdem kolejowym będącym w ruchu, należy natychmiast nadać sygnał „Alarm” a w przypadku linii objętych systemem łączności GSM-R zainicjować połączenie alarmowe „REC”, wykonując czynności ustalone w instrukcji obsługi danego typu radiotelefonu.

2. zasady postępowania w czasie prowadzenia prac w strefie oddziaływania urządzeń ssp:
   1) Gdy nie ma możliwości dezaktywacji urządzeń ssp (wyłączenia czujników), dyżurny ruchu, przed wyprawieniem pociągu roboczego:
      a) wprowadza ograniczenie prędkości czoła pociągu, po torach zamkniętym i czynnym, do 20 km/h, na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność dodatkowego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność", na odcinku od wskaźnika W 6a albo W 6b do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,
      b) poleca oznakowanie tego przejazdu znakiem drogowym B-20 z tablicą „rogatka uszkodzona" lub „sygnalizacja uszkodzona" przez pracownika wyznaczonego regulaminem technicznym,
      c) Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B poleca pracownikowi wyznaczonemu regulaminem technicznym, zabezpieczenie drągów rogatek przejazdowych w pozycji otwartej.
   2) gdy jest możliwość dezaktywacji urządzeń ssp (wyłączenia czujników) osobno dla każdego z torów, dyżurny ruchu, przed wyprawieniem pociągu roboczego:
      a) wyłącza czujniki ssp - jedynie na torze zamkniętym,
      b) po torze czynnym (torach czynnych) ruch pociągów prowadzi bez wprowadzania ograniczenia prędkości, po uprzedzeniu drużyn pociągowych rozkazem pisemnym, o konieczności dodatkowego podawania sygnału dźwiękowego Rp1 „Baczność", na odcinku od wskaźnika W 6a lub W 6b do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,
      c) w rozkazie pisemnym wydanym pociągowi roboczemu nakazuje ograniczenie prędkości pociągu roboczego do 10 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, a kierownikowi pociągu roboczego (lub innemu uprawnionemu pracownikowi) kierowanie ruchem drogowym w czasie jazdy pociągu roboczego przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście.
   3) gdy jest możliwość dezaktywacji urządzeń ssp (wyłączenia czujników) ale bez identyfikacji toru (lub dezaktywacja następuje jednocześnie dla wszystkich torów) dyżurny ruchu, przed wyprawieniem pociągu roboczego:
      a) wyłącza czujniki ssp we wszystkich torach (zamkniętym i czynnych),
      b) wprowadza ograniczenie prędkości jazdy pociągu po torze zamkniętym i czynnym do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia oraz konieczność dodatkowego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność", na odcinku od wskaźnika W 6a albo W 6b do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,

c) poleca oznakowanie tego przejazdu znakiem drogowym B-20 z tablicą „rogatka uszkodzona" lub „sygnalizacja uszkodzona" przez pracownika wyznaczonego regulaminem technicznym.

4) przejazd pociągu roboczego przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście, gdy dezaktywowano urządzenia ssp (wyłączono czujniki) jedynie na torze zamkniętym, dozwolony jest po ich aktywowaniu przez dyżurnego ruchu na żądanie kierownika pociągu, a gdy urządzenia wykluczają taką możliwość, po:

a) zatrzymaniu pociągu roboczego bezpośrednio przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem,

b) podjęciu kierowania ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu przez kierownika pociągu roboczego (lub innego uprawnionego pracownika),

c) podawaniu prowadzącemu pociąg roboczy sygnału Rm 1 „Do mnie" przez kierownika pociągu roboczego (lub innego uprawnionego pracownika), po upewnieniu się, że piesi i pojazdy drogowe zatrzymały się i w sposób bezpieczny można przejechać przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście,

d) ograniczeniu prędkości pociągu roboczego do 10 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,

e) w przypadku konieczności dojazdu lokomotywy luzem w celu ściągnięcia uszkodzonego składu, należy uprzedzić drużynę pociągową rozkazem pisemnym, o konieczności ograniczenia prędkości jazdy do 20 km/h i dodatkowego podawania sygnału „Baczność", zgodnie z treścią § 84 ust. 19.

5) zasady postępowania określone w pkt. 2) i 4) obowiązują również w przypadku wykonywania prac modernizacyjnych lub utrzymaniowych w infrastrukturze kolejowej, gdy zachodzi potrzeba czasowego demontażu czujników ssp w torze zamkniętym.

Dodatki do instrukcji

Dodatek 1

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 400 m, hamulce zespolone szybko działające (część 1 z 2).

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 A: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 400 m, hamulce zespolone szybko działające c.d. (część 2 z 2).

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	65	70	75	80	85	90	95	100	–	–
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	73	87	100	115	130	146	162	178	–	–
1	75	88	102	117	132	147	163	179	–	–
2	77	90	104	118	133	148	164	180	–	–
3	78	91	105	119	134	150	166	182	–	–
4	80	93	106	121	136	151	167	183	–	–
5	81	94	108	122	137	152	168	184	–	–
6	83	96	109	124	138	154	169	185	–	–
7	84	97	111	125	140	155	171	186	–	–
8	86	99	112	127	141	156	172	187	–	–
9	87	100	114	128	143	158	173	189	–	–
10	89	102	115	129	144	159	174	190	–	–
11	90	103	117	131	145	160	175	191	–	–
12	92	105	118	132	147	161	177	192	–	–
13	93	106	119	133	148	163	178	193	–	–
14	95	108	121	135	149	164	179	194	–	–
15	96	109	122	136	150	165	180	195	–	–
16	98	110	124	137	152	166	181	197	–	–
17	99	112	125	139	153	168	183	198	–	–
18	101	113	126	140	154	169	184	199	–	–
19	102	115	128	141	156	170	185	200	–	–
20	104	116	129	143	157	171	186	–	–	–
21	105	117	130	144	158	172	187	–	–	–
22	107	119	132	145	159	174	188	–	–	–
23	108	120	133	147	161	175	189	–	–	–
24	109	122	134	148	162	176	191	–	–	–
25	111	123	136	149	163	177	192	–	–	–
26	112	124	137	150	164	178	193	–	–	–
27	114	126	138	152	165	180	194	–	–	–
28	115	127	140	153	167	181	195	–	–	–
29	116	128	141	154	168	182	196	–	–	–
30	118	130	142	155	169	183	197	–	–	–
31	119	131	144	157	170	184	198	–	–	–
32	120	132	145	158	171	185	199	–	–	–
33	122	134	146	159	173	186	200	–	–	–
34	123	135	147	160	174	187	–	–	–	–
35	124	136	149	162	175	189	–	–	–	–
36	126	137	150	163	176	190	–	–	–	–
37	127	139	151	164	177	191	–	–	–	–
38	128	140	152	165	178	192	–	–	–	–
39	130	141	153	166	179	193	–	–	–	–
40	131	142	155	167	181	194	–	–	–	–
41	132	144	156	169	182	195	–	–	–	–
42	133	145	157	170	183	196	–	–	–	–
43	135	146	158	171	184	197	–	–	–	–
44	136	147	160	172	185	198	–	–	–	–
45	137	149	161	173	186	199	–	–	–	–

Tablica B: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 700 m, hamulce zespolone wolno działające (część 1 z 2).

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

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	70	75	80	85	90	–	–	–	–	–
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	52	63	74	86	100	–	–	–	–	–
1	54	64	76	88	–	–	–	–	–	–
2	56	66	78	90	–	–	–	–	–	–
3	58	68	80	92	–	–	–	–	–	–
4	59	70	82	94	–	–	–	–	–	–
5	61	72	83	96	–	–	–	–	–	–
6	63	74	85	98	–	–	–	–	–	–
7	65	76	87	99	–	–	–	–	–	–
8	67	78	89	–	–	–	–	–	–	–
9	69	79	91	–	–	–	–	–	–	–
10	71	81	93	–	–	–	–	–	–	–
11	72	83	95	–	–	–	–	–	–	–
12	74	85	96	–	–	–	–	–	–	–
13	76	87	98	–	–	–	–	–	–	–
14	78	88	100	–	–	–	–	–	–	–
15	79	90	–	–	–	–	–	–	–	–
16	81	92	–	–	–	–	–	–	–	–
17	83	94	–	–	–	–	–	–	–	–
18	85	96	–	–	–	–	–	–	–	–
19	87	97	–	–	–	–	–	–	–	–
20	88	99	–	–	–	–	–	–	–	–
21	90	–	–	–	–	–	–	–	–	–
22	92	–	–	–	–	–	–	–	–	–
23	94	–	–	–	–	–	–	–	–	–
24	95	–	–	–	–	–	–	–	–	–
25	97	–	–	–	–	–	–	–	–	–
26	99	–	–	–	–	–	–	–	–	–
27	100	–	–	–	–	–	–	–	–	–
28	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
29	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
31	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
32	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
33	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
34	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
35	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Tablica B: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 700 m, hamulce zespolone szybko działające (część 1 z 2).

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

Tablica B: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 700 m, hamulce zespolone szybko działające ciąg dalszy (część 2 z 2).

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]										
	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120
	procent wymaganej masy hamującej wynosi										
0	42	49	58	66	75	84	94	104	114	124	134
1	43	51	59	68	76	86	95	105	115	125	136
2	45	53	61	69	78	87	97	106	116	126	137
3	47	54	62	71	79	89	98	108	118	128	138
4	48	56	64	72	81	90	99	109	119	129	139
5	50	57	65	74	82	91	101	110	120	130	140
6	51	59	67	75	84	93	102	112	121	131	142
7	53	60	68	77	85	94	103	113	123	133	143
8	54	62	70	78	87	96	105	114	124	134	144
9	56	63	71	79	88	97	106	116	125	135	145
10	57	65	73	81	89	98	107	117	127	136	146
11	59	66	74	82	91	100	109	118	128	138	148
12	60	68	76	84	92	101	110	119	129	139	149
13	62	69	77	85	94	102	111	121	130	140	150
14	63	71	78	86	95	104	113	122	131	141	151
15	65	72	80	88	96	105	114	123	133	142	152
16	66	74	81	89	98	106	115	124	134	144	153
17	68	75	83	91	99	108	117	126	135	145	154
18	69	76	84	92	100	109	118	127	136	146	156
19	71	78	85	93	102	110	119	128	138	147	157
20	72	79	87	95	103	112	120	129	139	148	158
21	73	81	88	96	104	113	122	131	140	149	159
22	75	82	90	97	106	114	123	132	141	150	160
23	76	83	91	99	107	115	124	133	142	152	161
24	78	85	92	100	108	117	125	134	143	153	162
25	79	86	94	101	109	118	127	135	145	154	163
26	80	88	95	103	111	119	128	137	146	155	164
27	82	89	96	104	112	120	129	138	147	156	165
28	83	90	98	105	113	122	130	139	148	157	167
29	85	92	99	107	115	123	131	140	149	158	168
30	86	93	100	108	116	124	133	141	150	159	169
31	87	94	102	109	117	125	134	142	151	160	170
32	89	96	103	110	118	126	135	144	152	162	171
33	90	97	104	112	120	128	136	145	154	163	172
34	91	98	105	113	121	129	137	146	155	164	173
35	93	99	107	114	122	130	138	147	156	165	174

Tablica C: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1000 m, hamulce zespolone wolno działające (część 1 z 2).

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

Tablica C: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1000 m, hamulce zespolone wolno działające (część 2 z 2).

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

Tablica C: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1000 m, hamulce zespolone szybko działające (część 1 z 3).

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

Tablica C: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1000 m, hamulce zespolone szybko działające ciąg dalszy (część 2 z 3).

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	23	28	33	39	45	52	59	66	74	83
1	24	29	35	40	47	53	61	68	76	84
2	26	31	36	42	48	55	62	69	77	86
3	27	32	37	43	49	56	63	71	79	87
4	28	33	38	44	51	57	65	72	80	89
5	29	34	40	46	52	59	66	74	82	91
6	31	36	41	47	54	60	68	75	84	92
7	32	37	43	49	55	62	69	77	85	94
8	34	39	44	50	57	64	71	79	87	96
9	35	40	46	52	58	65	72	80	88	97
10	37	42	47	53	60	67	74	82	90	99
11	38	43	49	55	61	68	76	83	92	101
12	40	45	51	57	63	70	77	85	93	102
13	41	47	52	58	65	71	79	87	95	104
14	43	48	54	60	66	73	80	88	97	105
15	44	50	55	61	68	75	82	90	98	107
16	46	51	57	63	69	76	84	91	100	109
17	47	53	58	64	71	78	85	93	101	110
18	49	54	60	66	72	79	87	95	103	112
19	50	56	61	67	74	81	88	96	105	114
20	52	57	63	69	76	83	90	98	106	115
21	53	59	64	71	77	84	92	100	108	117
22	55	60	66	72	79	86	93	101	110	119
23	56	62	67	74	80	87	95	103	111	120
24	58	63	69	75	82	89	96	104	113	122
25	59	65	71	77	83	90	98	106	115	124
26	61	66	72	78	85	92	100	108	116	125
27	63	68	74	80	86	94	101	109	118	127
28	64	69	75	81	88	95	103	111	119	129
29	66	71	77	83	90	97	104	113	121	130
30	67	72	78	85	91	98	106	114	123	132

Tablica C: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1000 m, hamulce zespolone szybko działające ciąg dalszy (część 3 z 3).

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	120	125	130	135	140	145	150	155	160	–
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	92	103	113	124	135	147	159	173	187	–
1	93	104	115	125	137	149	161	175	188	–
2	95	106	116	127	138	150	163	176	190	–
3	97	107	117	128	140	152	164	178	191	–
4	99	108	119	130	141	153	166	179	193	–
5	100	110	120	131	142	155	167	181	194	–
6	102	111	122	133	144	156	169	182	196	–
7	103	113	123	134	146	158	171	184	198	–
8	105	115	125	136	147	160	172	186	200	–
9	107	116	127	138	149	161	174	187	–	–
10	108	118	128	139	151	163	176	189	–	–
11	110	120	130	141	153	165	178	191	–	–
12	112	121	132	143	154	167	179	193	–	–
13	113	123	134	145	156	168	181	195	–	–
14	115	125	135	146	158	170	183	196	–	–
15	117	126	137	148	160	172	185	198	–	–
16	118	128	139	150	161	174	187	200	–	–
17	120	130	140	151	163	175	188	–	–	–
18	122	131	142	153	165	177	190	–	–	–
19	123	133	144	155	167	179	192	–	–	–
20	125	135	145	157	168	181	194	–	–	–
21	127	137	147	158	170	182	195	–	–	–
22	128	138	149	160	172	184	197	–	–	–
23	130	140	151	162	174	186	199	–	–	–
24	132	142	152	163	175	188	–	–	–	–
25	133	143	154	165	177	189	–	–	–	–
26	135	145	156	167	179	191	–	–	–	–
27	137	147	157	169	181	193	–	–	–	–
28	138	148	159	170	182	195	–	–	–	–
29	140	150	161	172	184	197	–	–	–	–
30	142	152	163	174	186	198	–	–	–	–

Tablica D: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1300 m, hamulce zespolone wolno działające (część 1 z 2).

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

Tablica D: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1300 m, hamulce zespolone wolno działające ciąg dalszy (część 2 z 2).

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

Tablica D: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1300 m, hamulce zespolone szybko działające (część 1 z 3).

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	6	6	6	6	6	7	7	7	10	13
1	6	6	6	6	6	8	8	8	11	14
2	6	6	6	6	7	8	8	9	12	15
3	6	6	6	6	7	8	8	11	14	17
4	6	6	6	7	7	8	9	12	15	18
5	6	6	7	7	8	8	10	13	16	19
6	6	6	7	8	8	9	12	14	17	20
7	6	6	8	8	9	10	13	15	18	22
8	7	7	8	9	9	11	14	16	20	23
9	7	7	9	9	10	12	15	17	21	24
10	8	8	9	10	12	14	16	19	22	25
11	8	8	10	11	13	15	18	20	23	26
12	9	10	11	13	15	17	19	22	25	28
13	10	11	12	14	16	18	21	23	26	29
14	11	12	14	16	17	20	22	25	28	31
15	13	14	15	17	19	21	23	26	29	32
16	14	15	17	18	20	22	25	28	30	34
17	15	17	18	20	22	24	26	29	32	35
18	17	18	19	21	23	25	28	30	33	37
19	18	19	21	22	24	27	29	32	35	38
20	20	21	22	24	26	28	31	33	36	40

Tablica D: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1300 m, hamulce zespolone szybko działające ciąg dalszy (część 2 z 3).

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	16	20	24	28	33	38	43	49	54	60
1	18	21	25	30	34	39	45	50	56	61
2	19	23	27	31	36	41	46	51	57	63
3	20	24	28	32	37	42	47	53	58	64
4	22	25	29	34	38	44	49	54	60	66
5	23	27	31	35	40	45	50	56	61	67
6	24	28	32	36	41	46	52	57	62	68
7	25	29	33	38	43	48	53	58	64	70
8	26	30	35	39	44	49	54	60	65	71
9	28	32	36	40	45	50	56	61	67	73
10	29	33	37	42	47	52	57	62	68	74
11	30	34	38	43	48	53	58	64	70	76
12	31	35	40	44	49	54	60	65	71	77
13	33	37	41	46	50	56	61	66	72	79
14	34	38	42	47	52	57	62	68	74	80
15	36	40	44	48	53	58	64	69	75	82
16	37	41	45	50	54	60	65	71	77	83
17	39	43	47	51	56	61	66	72	78	84
18	40	44	48	53	57	62	68	74	80	86
19	42	45	50	54	59	64	69	75	81	87
20	43	47	51	56	60	65	71	77	83	89

Tablica D: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1300 m, hamulce zespolone szybko działające ciąg dalszy (część 3 z 3).

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	120	125	130	135	140	145	150	155	160	–
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	66	74	83	93	102	111	120	130	140	–
1	68	76	85	95	104	113	122	131	142	–
2	69	78	87	96	105	114	123	133	143	–
3	71	79	88	98	107	115	125	134	145	–
4	72	81	90	100	108	117	126	136	146	–
5	74	82	92	101	110	118	128	138	148	–
6	75	84	93	103	111	120	129	139	150	–
7	77	86	95	104	113	121	131	141	151	–
8	78	87	97	105	114	123	132	142	153	–
9	80	89	99	107	115	124	133	144	154	–
10	81	91	100	108	117	126	135	145	156	–
11	83	92	102	110	118	127	136	147	157	–
12	85	94	103	111	120	129	138	148	159	–
13	86	96	104	113	121	130	139	150	160	–
14	88	98	106	114	122	131	141	151	162	–
15	89	99	107	115	124	133	142	153	164	–
16	91	101	108	117	125	134	144	154	165	–
17	93	102	110	118	127	136	145	156	167	–
18	95	103	111	120	128	137	147	157	168	–
19	96	105	113	121	130	139	148	159	170	–
20	98	106	114	122	131	140	150	160	171	–

Dodatek 2

W Y K A Z
wzorów telefonogramów zapowiadawczych

Wzór nr	**Tekst**	**Ustalony w § ... ust. ...**
1a	Czy droga dla pociągu *nr* jest wolna?	§ 24 ust. 5
1b	Czy droga dla *ilość* pociągów numer *nr* i numer *nr* jest wolna?	§ 24 ust. 8
2a	Pociąg *nr* przyjechał o *godz. min.* Czy droga dla pociągu *nr* jest wolna?	§ 24 ust. 6
2b	Pociąg *nr* przyjechał o *godz. min.* Czy droga dla *ilość* pociągów numer *nr* i numer *nr* jest wolna?	§ 24 ust. 8
3a	Pociąg *nr* przejechał przez *nazwa posterunku odstępowego (bocznicowego)* o *godz. min.* Czy droga dla pociągu *nr* jest wolna?	§ 24 ust. 7
3b	Pociąg *nr* przejechał przez *nazwa posterunku odstępowego (bocznicowego)* o *godz. min.* Czy droga dla *ilość* pociągów numer *nr* i numer *nr* jest wolna?	§ 24 ust. 8
4a	Dla pociągu *nr* droga jest wolna	§ 24 ust. 9
4b	Dla *ilość* pociągów numer *nr* i numer *nr* droga jest wolna	§ 24 ust. 9
5a	Stój pociąg *nr*	§ 24 ust. 10
5b	Stój *ilość* pociągi(ów) numer *nr* i numer *nr*	§ 24 ust. 10
6a	Teraz dla pociągu *nr* droga jest wolna	§ 24 ust. 10
6b	Teraz dla *ilość* pociągów numer *nr* i numer *nr* droga jest wolna	§ 24 ust. 10
7a	Zatrzymać pociąg *nr*	§ 24 ust. 15
7b	Zatrzymać *ilość* pociągi(ów) numer *nr* i numer *nr*	§ 24 ust. 15
8a	Pociąg *nr* jest zatrzymany	§ 24 ust. 15
8b	*ilość* pociągi(ów) numer *nr* i numer *nr* są zatrzymane	§ 24 ust. 15
9	Nie wyprawiać pociągów od *godz. min.* aż do odwołania	§ 24 ust. 18
10	Wstrzymanie wyprawienia pociągów odwołuję o *godz. min.*	§ 24 ust. 18
11	Nie wyprawiać pociągu *nr* do czasu przejazdu pociągu *nr*	§ 24 ust. 18
12	Nie wyprawiać żadnego pociągu do czasu przejazdu pociągu *nr*	§ 24 ust. 18
13	Pociąg *nr* odjechał o *godz. min.*	§ 25 ust. 2 i 3
14	Pociąg *nr* przyjechał o *godz. min.*	§ 26 ust. 3
15	Pociąg *nr* przejechał o *godz. min.*	§ 26 ust. 4
16	O *godz. min.* wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer *nr* od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* z powodu …	§ 28 ust. 16 pkt 2

Wzór nr	Tekst	Ustalony w § ... ust. ...
17	O *godz. min.* odwołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer *nr* od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku*	§ 28 ust. 25
18	Czy droga dla manewrów z *rodzaj i nazwa posterunku* na tor szlakowy numer *nr* na minut *min.* jest wolna?	§ 12 ust. 4 § 34 ust. 18
19	Dla manewrów z *rodzaj i nazwa posterunku* na tor szlakowy numer *nr* na minut *min.* droga jest wolna	§ 12 ust. 4 § 34 ust. 18
20	Manewry z *rodzaj i nazwa posterunku* na tor szlakowy numer *nr* są ukończone i tor ten jest wolny	§ 12 ust. 4 § 34 ust. 18
21	Tor numer *nr* od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* zamknięty od *godz. min.* z powodu (lub celem) …	§ 53 ust. 4
22	Tor numer *nr* od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* otwarty o *godz. min.*	§ 53 ust. 8
23	Od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* wprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze numer *nr*, po którym ostatni pociąg *nr* odjechał o *godz. min.*	§ 54 ust. 2
24	Wprowadzić ruch jednotorowy dwukierunkowy od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* po torze numer *nr*	§ 54 ust. 3
25	Przywracam ruch dwutorowy od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* o *godz. min.*	§ 54 ust. 18
26	Przy czynnych obu torach wprowadzam od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* ruch dwukierunkowy po torze numer *nr*, po którym ostatni pociąg *nr* odjechał o *godz. min.*	§ 30 ust. 2 pkt 2
27	Przywracam ruch jednokierunkowy po torze numer *nr* od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* o *godz. min.*	§ 30 ust. 8
28	*rodzaj i nazwa posterunku* otwarty(a) o godzinie *godz.* minut *min.*	§ 34 ust. 15 § 57 ust. 12
29	*rodzaj i nazwa posterunku* zamknięty(a) o godzinie *godz.* minut *min.*	§ 34 ust. 17 § 57 ust. 5
30	Zatrzymać pociągi, pociąg *nr* przyjechał (przejechał) bez sygnału końca pociągu	§ 77 ust. 4
31	Tor numer *nr* od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* od godziny *godz.* minut *min.* nieprzejezdny dla pociągów z trakcją elektryczną	§ 78 ust. 2
32	Po torze numer *nr* od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* od godziny *godz.* minut *min.* przywracam ruch trakcją elektryczną	§ 78 ust. 3

Dodatek 3

Sygnały dzwonkowe i znaki wywoławcze w telefonicznej łączności ruchowej

1. Sygnały dzwonkowe i telefoniczne znaki wywoławcze stanowi ustalona liczba dźwięków, krótkich
   i długich przekazywanych za pomocą dzwonka.

   Dźwięk krótki powinien trwać około 1/3 sekundy (jeden obrót korbką induktora), a dźwięk długi około
   1 sekundy (trzy obroty korbką induktora), z wyjątkiem sygnałów dzwonkowych o jeździe pociągu, których dźwięk długi powinien wynosić około 6 sekund.

   Odstępy czasu między poszczególnymi dźwiękami powinny wynosić około 1 sekundy.

   W przypadku powtarzania znaku wywoławczego lub sygnału dzwonkowego „Alarm", odstępy czasu pomiędzy poszczególnymi znakami lub sygnałami powinny wynosić około trzech sekund.
2. Sygnał dzwonkowy o jeździe pociągu:
   1) w kierunku rosnącego kilometrowania linii – stanowi jeden długi dźwięk (—),
   2) w kierunku malejącego kilometrowania linii – składa się z dwóch długich dźwięków (— —).
3. Na szlakach wielotorowych dla toru trzeciego lub dla drugiej pary torów – stosownie do potrzeby – Zakład Linii Kolejowych może ustalić:
   1) albo oddzielne łącze strażnicowe, którego dzwonki (lub inne urządzenia) wydają dźwięk różniący się tonem od dźwięku dzwonków innego łącza strażnicowego,
   2) albo następujące sygnały dzwonkowe o jeździe pociągu:
      a) w kierunku rosnącego kilometrowania linii – jeden długi i jeden krótki dźwięk (— •),
      b) w kierunku malejącego kilometrowania linii – dwa długie i jeden krótki dźwięk (— — •).
4. Sygnał dzwonkowy „Alarm" składa się z jednego długiego i trzech krótkich dźwięków (— • • •), powtarzanych kilkakrotnie.
5. Jeżeli do łącza włączone są trzy posterunki lub więcej, każdy z tych posterunków powinien posiadać znak wywołania indywidualnego.
6. Na łączu, do którego włączone są tylko dwa posterunki, wywoływanie odbywa się bez stosowania ustalonych znaków.
7. Ustala się następujące znaki wywoławcze dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego:
   1) w kierunku malejącego kilometrowania linii – dwa krótkie dźwięki (• •),
   2) w kierunku rosnącego kilometrowania linii – trzy krótkie dźwięki (• • •).

   Dla innych posterunków, włączonych do łącza, należy w regulaminie technicznym ustalić znaki wywoławcze, które dla każdego posterunku powinny być inne i nie mogą być takie same, jak

ustalone w tym załączniku sygnały dzwonkowe i znaki wywoławcze, mające zastosowanie na danym łączu.

Gdyby na jednym łączu pracowały trzy wyróżniacze wywołań, to posterunek, na którym pracuje trzeci wyróżniacz, otrzymuje znak wywoławczy – cztery krótkie dźwięki (● ● ● ●).

8. Zbiorowego wywołania wszystkich posterunków włączonych do danego łącza (np. na łączu strażnicowym – dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i wszystkich dróżników przejazdowych) dokonuje się:
   1) znakiem składającym się z trzech krótkich i jednego długiego dźwięku (● ● ● —), po którym powinni zgłosić się bezzwłocznie do telefonu dyżurni ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i pozostałe posterunki włączone do danego łącza,
   2) w przypadkach pilnych – sygnałem dzwonkowym „Alarm", na który powinni zgłosić się natychmiast do telefonu dyżurni ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i pozostałe posterunki włączone do danego łącza.
9. Wywołania tylko wszystkich dróżników przejazdowych włączonych do danego łącza, dokonuje się znakiem składającym się z jednego krótkiego i jednego długiego dźwięku, danych trzykrotnie (● — ● — ● —) z wyjątkiem przypadków, w których według § 84 ust. 8 dróżnicy przejazdowi zobowiązani są zgłosić się do telefonu po usłyszeniu sygnału dzwonkowego o jeździe pociągu.
10. W przypadku włączenia przenośnego aparatu telefonicznego do łącza strażnicowego, dyżurnego ruchu jednego z sąsiednich posterunków zapowiadawczych wywołuje się znakami według ust. 7, natomiast dyżurnych ruchu obu posterunków zapowiadawczych – znakami według ust. 8.
11. Na zewnątrz pomieszczeń obsługi rogatek przejazdowych i innych pomieszczeń z telefoniczną przewodową łącznością ruchową strażnicową należy instalować dodatkowe sygnalizatory akustyczne, np. dzwonki głośno brzmiące, zgodnie z postanowieniami Instrukcji o telefonicznej przewodowej łączności ruchowej Ie-2.
12. Przy każdym aparacie telefonicznym lub terminalu telefonicznym wieloliniowym włączonym w telefoniczną przewodową sieć łączności ruchowej powinny być podane nazwy (skróty) posterunków włączonych do danego łącza oraz ich znaki wywoławcze, jeżeli są one stosowane.

Dodatek 4 do Instrukcji Ir-1

Księga Formularzy

Rozkaz Pisemny

Spis treści

248

§ 1 METODY I ZASADY KOMUNIKACJI W SPRAWACH DOTYCZĄCYCH BEZPIECZEŃSTWA PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO NA SIECI KOLEJOWEJ ZARZĄDZANEJ PRZEZ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. 250

§ 2 ZASADY WYPEŁNIANIA FORMULARZA 254

§ 4 OPIS FORMULARZA ROZKAZU PISEMNEGO 257

§ 5 INSTRUKCJA EUROPEJSKA 275

§ 6 OPIS FORMULARZA INSTRUKCJI EUROPEJSKIEJ 276

§ 1
Metody i zasady komunikacji w sprawach dotyczących bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

1. Językiem operacyjnym stosowanym w komunikacji na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (zwane dalej PLK S.A.) jest język polski.
2. Komunikacja w sprawach dotyczących bezpieczeństwa ma pierwszeństwo przed wszystkimi innymi rodzajami komunikacji.
3. W celu poprawnego zrozumienia treści przekazywanych komunikatów muszą być one krótkie, zrozumiałe i w miarę możliwości nie zawierać skrótów i wyrażeń potocznych. W czasie rozmowy należy stosować równomierne tempo przekazu oraz jednakowe natężenie głosu.
4. Aby zapewnić poprawne zrozumienie przekazywanych wiadomości, niezależnie od tego, kto jest nadawcą, wiadomość taka musi posiadać następujące elementy:
   1) wskazanie dokładnej lokalizacji nadawcy;
   2) określać zadanie, jakie nadawca wykonuje oraz zawierać informacje na temat działania, którego podjęcie jest niezbędne;
   3) przedstawienie się z zachowaniem następujących zasad:
      a) dyżurni ruchu przedstawiają się, podając obszar działania lub lokalizację (np. Pociąg 1529, tu LCS Gdańsk…, Pociąg 642020, tu Gliwice Łabędy….),
      b) maszyniści przedstawiają się, podając numer rozkładowy pociągu oraz jego lokalizację (np. LCS Gdańsk, tu 1529 w Pruszczu Gdańskim…, Gliwice Łabędy, tu 642020 na torze 17…),
      c) w przypadku komunikacji między dyżurnymi ruchu i maszynistami, obowiązkiem dyżurnego jest upewnienie się, że rozmawia z maszynistą pociągu, który znajduje się na jego obszarze działania. Ma to szczególnie istotne znaczenie w przypadku komunikowania się w miejscach nakładania się obszarów komunikacyjnych. Zasadę tę stosuje się również po przerwie w nadawaniu. Dopiero po upewnieniu się, że rozmawiamy z właściwą osobą, możemy przekazywać wszelkie niezbędne informacje.
5. Niezależnie od tego kto przekazuje wiadomość, nadawca musi upewnić się, że wiadomość została odebrana poprawnie i w zależności od potrzeb powtórzona przez adresata.

   Przy nadawaniu komunikatów związanych z zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego można odstąpić od ich powtarzania. W przypadku błędnego powtórzenia przekazywanego komunikatu, należy powtórnie przekazać prawidłową treść. W razie konieczności, poinformować odbiorcę, w jaki sposób może się skontaktować z nadawcą.

6. Na każdym etapie komunikacji, wszystkie strony zobowiązane są do stosowania w zależności od sytuacji następujących wyrażeń:

Wyrażenie przekazujące głos drugiej stronie	odbiór
Wyrażenie potwierdzające, że nadany komunikat odebrano	otrzymano
Wyrażenie oznaczające konieczność powtórzenia komunikatu w przypadku słabego odbioru lub niezrozumienia	powtórz
Wyrażenie używane do potwierdzenia, że komunikat odczytany zwrotnie dokładnie odpowiada nadanemu	prawidłowo
Wyrażenie używane do wskazania, że komunikat odczytany zwrotnie nie odpowiada nadanemu	błąd (oraz powtórzenie)
Wyrażenie używane do przekazania drugiej stronie, że powinna czekać, kiedy łączność została tymczasowo przerwana, a połączenie nie jest zerwanie	czekaj
Wyrażenie używane do przekazania drugiej stronie, że łączność może zostać przerwana, ale powinna zostać wznowiona	będę wywoływać znowu
Wyrażenie używane do wskazania, że komunikacja została zakończona	bez odbioru

W komunikacji wszystkie strony zobowiązane są do stosowania bez tłumaczeń standardowe wyrażania:

Wyrażenie używane do wskazania, że zaszła sytuacja nadzwyczajna	**mayday, mayday, mayday (wymowa: mejdej, mejdej, mejdej)**

Wyrażenie to nie jest tłumaczone i nie musi być stosowane, jeżeli w pociągu jest dostępny system ostrzegania o sytuacji kryzysowej (np. połączenie REC w sieci GSM–R, sygnał radio stop w analogowej sieci radiowej).

7. Niezależnie od stosowanego środka komunikacji, aby komunikacja w sprawach dotyczących bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego na sieci PLK S.A. była zrozumiała należy stosować następujące zasady:
   1) Międzynarodowy alfabet fonetyczny – używany jest do:
      a. Identyfikacji liter alfabetu
      b. Literowania wyrazów i nazw lokalizacji, które są trudne do wymówienia bądź mogłyby zostać źle zrozumiane
      c. Podawania identyfikacji sygnalizatorów i rozjazdów

Litera alfabetu	Nazwa	Wymowa
A	Alpha	Alfa
B	Brawo	Brawo
C	Charlie	Czarli
D	Delta	Delta
E	Echo	Eko
F	Foxtrot	Fokstrot
G	Golf	Golf
H	Hotel	Hotel
I	India	India
J	Juliet	Dżulijet
K	Kilo	Kilo
L	Lima	Lima
M	Mike	Majk

Litera alfabetu	Nazwa	Wymowa
N	November	Nowember
O	Oscar	Oskar
P	Papa	Papa
Q	Quebec	Kebek
R	Romeo	Romio
S	Sierra	Sierra
T	Tango	Tango
U	Uniform	Juniform
V	Victor	Wiktor
W	Whisky	Łisky
X	X–ray	Iks–rej
Y	Yankee	Janki
Z	Zulu	Zulu

2) Liczby wypowiada się cyfra po cyfrze:

0	Zero
1	Jeden
2	Dwa
3	Trzy
4	Cztery
5	Pięć
6	Sześć
7	Siedem
8	Osiem
9	Dziewięć

3) Wykaz polskich znaków i haseł kodowania wraz z wymową:

Litera alfabetu	Nazwa	Wymowa
Ą	Ącki	On-cki
Ć	Ćma	Ćma
Ę	Ęsi	En-si
Ł	Łukasz	Wu-kas
Ń	Słoń	Słoń
Ó	Ósemka	U-semka
Ś	Światowid	Światowid
Ź	Źrebak	Źrebak
Ż	Żaba	Żaba

§ 2
Zasady wypełniania formularza

1. **Poszczególne pola należy wypełnić wpisując w nagłówku:**

A – numer pociągu lub numer składu manewrowego,

B – data (w formacie DD.MM.RRRR) przekazania rozkazu pisemnego / instrukcji europejskiej,

C – nazwa stacji lub posterunku na której znajduje się pojazd kolejowy który otrzymuje rozkaz pisemny / instrukcję europejską, w przypadku szlaku nazwy obu przyległych posterunków,

D – nazwa posterunku, z którego wydawany jest rozkaz pisemny lub instrukcja europejska;

2. **Poszczególne pola należy wypełnić wpisując w stopce:**

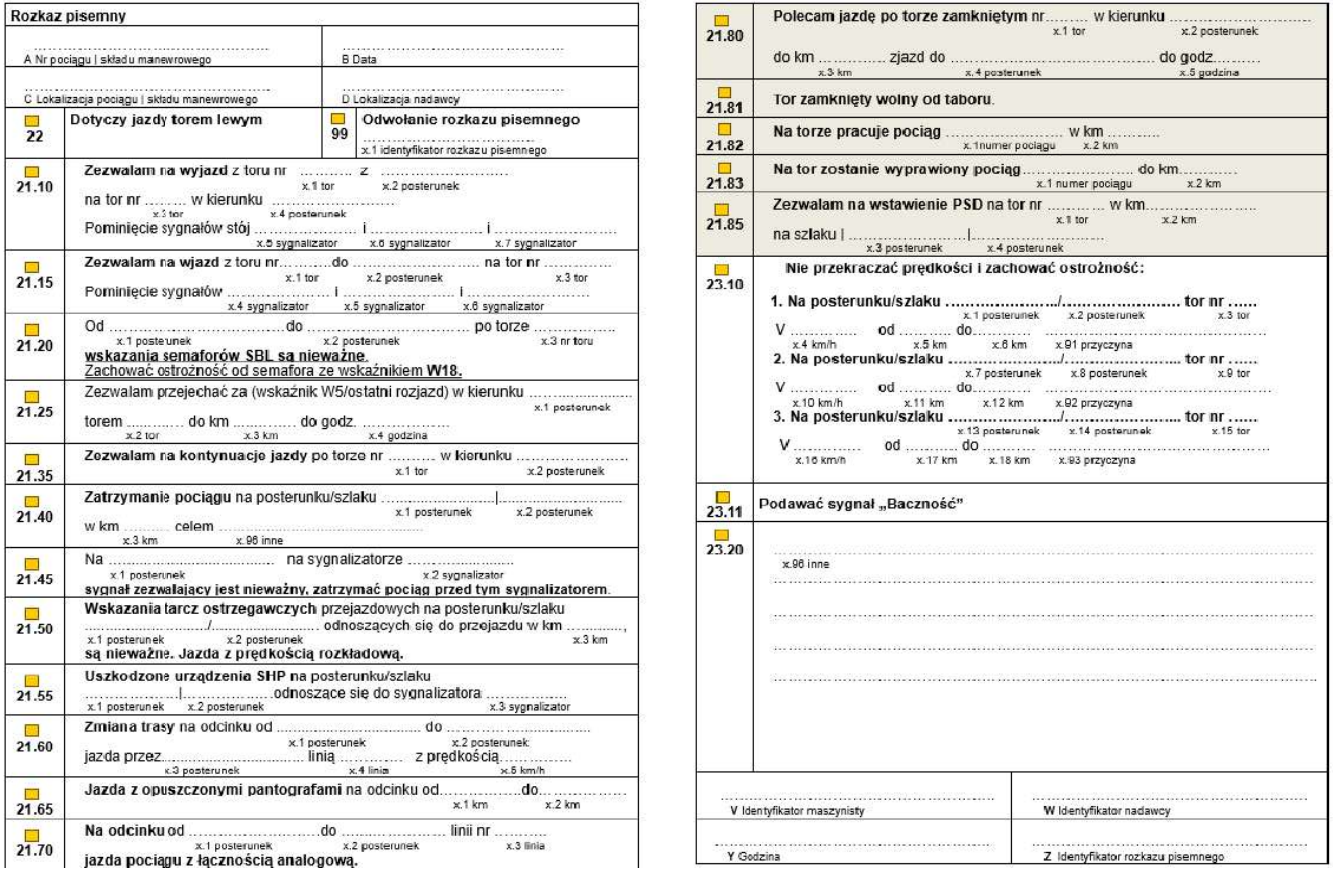
V – numer identyfikacyjny maszynisty (nr. licencji maszynisty) lub jego nazwisko przykład: „1234567891", „PL-1234567891" „Kowalski",

W – numer identyfikacyjny osoby wystawiającej (w przypadku PLK S.A. nr służbowy). W przypadku sporządzania rozkazu pisemnego przez nastawniczego (lub innego uprawnionego pracownika), według treści dyktowanej przez dyżurnego ruchu, nastawniczy (lub inny uprawniony pracownik) w polu 'W" wpisuje swój numer identyfikacyjny, a po ukośniku numer identyfikacyjny dyżurnego ruchu, który rozkaz podyktował. Dyżurny ruchu, w polu „W", wpisuje swój numer identyfikacyjny, a po ukośniku numer identyfikacyjny nastawniczego (lub innego uprawnionego pracownika), któremu rozkaz podyktował. przykład: „059174", „PLK059174", „059174/057311",

Y – godzina przekazania,

Z – unikalny identyfikator rozkazu pisemnego lub instrukcji europejskiej. Identyfikator rozkazu pisemnego stosuje się wg wzoru RD-A-BB-RR gdzie: „RD" oznacza stały skrót dla rozkazów wydawanych/przekazywanych na druku – w przypadku rozkazów przekazywanych w postaci elektronicznej będzie sama litera R, „A" oznacza kolejny numer rozkazu w danym roku (numeracja roczna), „BB" oznacza kod ewidencyjny posterunku wg. POS, „RR" oznacza rok w postaci dwóch ostatnich cyfr. Identyfikator instrukcji europejskiej sporządza się na zasadach takich jak rozkaz pisemny z tą zmianą, że skrót „RD" zamieniony jest na „ID" lub „I" w przypadku postaci cyfrowej. W przypadku sporządzania rozkazu pisemnego przez nastawniczego (lub innego uprawnionego pracownika), według treści dyktowanej przez dyżurnego ruchu, otrzymuje on identyfikator taki, jak u dyżurnego ruchu, przykład: „RD-123-123456-26", „R-25-743586-26". Kod ewidencyjny posterunku POS znajduje się w regulaminie posterunku.

§ 3
Rozkaz pisemny



Rozkaz pisemny

A Nr pociągu / składu manewrowego

B Data

C Lokalizacja pociągu / składu manewrowego

D Lokalizacja nadawcy

22 **Dotyczy jazdy torem lewym**

99 **Odwołanie rozkazu pisemnego** — x.1 identyfikator rozkazu pisemnego

21.10 **Zezwalam na wyjazd** z toru nr ..... z ..... (x.1 tor, x.2 posterunek) na tor nr ..... w kierunku ..... (x.3 tor, x.4 posterunek). Pominięcie sygnałów stój ..... i ..... i ..... (x.5 sygnalizator, x.6 sygnalizator, x.7 sygnalizator)

21.15 **Zezwalam na wjazd** z toru nr..... do ..... na tor nr ..... (x.1 tor, x.2 posterunek, x.3 tor). Pominięcie sygnałów ..... i ..... i ..... (x.4 sygnalizator, x.5 sygnalizator, x.6 sygnalizator)

21.20 Od ..... (x.1 posterunek) do ..... (x.2 posterunek) po torze ..... (x.3 nr toru) **wskazania semaforów SBL są nieważne. Zachować ostrożność od semafora ze wskaźnikiem W18.**

21.25 Zezwalam przejechać za (wskaźnik W5/ostatni rozjazd) w kierunku ..... (x.1 posterunek) torem ..... (x.2 tor) do km ..... (x.3 km) do godz. ..... (x.4 godzina)

21.35 **Zezwalam na kontynuację jazdy** po torze nr ..... (x.1 tor) w kierunku ..... (x.2 posterunek)

21.40 **Zatrzymanie pociągu** na posterunku/szlaku ...../..... (x.1 posterunek, x.2 posterunek) w km ..... (x.3 km) celem ..... (x.96 inne)

21.45 Na ..... (x.1 posterunek) na sygnalizatorze ..... (x.2 sygnalizator) **sygnał zezwalający jest nieważny, zatrzymać pociąg przed tym sygnalizatorem.**

21.50 **Wskazania tarcz ostrzegawczych** przejazdowych na posterunku/szlaku ...../..... (x.1 posterunek, x.2 posterunek) odnoszących się do przejazdu w km ..... (x.3 km) **są nieważne. Jazda z prędkością rozkładową.**

21.55 **Uszkodzone urządzenia SHP** na posterunku/szlaku ...../..... (x.1 posterunek, x.2 posterunek) odnoszące się do sygnalizatora ..... (x.3 sygnalizator)

21.60 **Zmiana trasy** na odcinku od ..... (x.1 posterunek) do ..... (x.2 posterunek: jazda przez ..... (x.3 posterunek) linią ..... (x.4 linia) z prędkością ..... (x.5 km/h)

21.65 **Jazda z opuszczonymi pantografami** na odcinku od..... (x.1 km) do..... (x.2 km)

21.70 **Na odcinku** od ..... (x.1 posterunek) do ..... (x.2 posterunek) linii nr ..... (x.3 linia) **jazda pociągu z łącznością analogową.**

21.80 **Polecam jazdę po torze zamkniętym** nr..... (x.1 tor) w kierunku ..... (x.2 posterunek) do km ..... (x.3 km) zjazd do ..... (x.4 posterunek) do godz..... (x.5 godzina)

21.81 **Tor zamknięty wolny od taboru.**

21.82 **Na torze pracuje pociąg** ..... (x.1numer pociągu) w km ..... (x.2 km)

21.83 **Na tor zostanie wyprawiony pociąg**..... (x.1 numer pociągu) do km..... (x.2 km)

21.85 **Zezwalam na wstawienie PSD** na tor nr ..... (x.1 tor) w km..... (x.2 km) na szlaku I ...../..... (x.3 posterunek, x.4 posterunek)

23.10 **Nie przekraczać prędkości i zachować ostrożność:**

1. Na posterunku/szlaku ...../..... tor nr ..... (x.1 posterunek, x.2 posterunek, x.3 tor)
V ..... od ..... do..... (x.4 km/h, x.5 km, x.6 km, x.91 przyczyna)

2. Na posterunku/szlaku ...../..... tor nr ..... (x.7 posterunek, x.8 posterunek, x.9 tor)
V ..... od ..... do..... (x.10 km/h, x.11 km, x.12 km, x.92 przyczyna)

3. Na posterunku/szlaku ...../..... tor nr ..... (x.13 posterunek, x.14 posterunek, x.15 tor)
V ..... od ..... do ..... (x.16 km/h, x.17 km, x.18 km, x.93 przyczyna)

23.11 **Podawać sygnał „Baczność"**

23.20 x.96 inne .....

V Identyfikator maszynisty

W Identyfikator nadawcy

Y Godzina

Z Identyfikator rozkazu pisemnego

§ 4
Opis formularza rozkazu pisemnego

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr. pola	Zasady wypełniania
22	Instrukcja dla wjazdów, wyjazdów oraz kontynuacji jazdy po zatrzymaniu z i na tor lewy w kierunku przeciwnym do zasadniczego	**22**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X” Dotyczy jazd z toru lewego i na tor lewy.
99	Instrukcja służąca do odwołania wcześniej wydanego rozkazu pisemnego, ostrzeżenia z systemu SERWO2.	**99**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”
		X.1	Pole opisowe – wpisać identyfikator rozkazu lub ostrzeżenia, które ma zostać odwołane.
UWAGA: Instrukcja **22** używana jest łącznie z instrukcją **21.10, 21.15** lub **21.35.**			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr. pola	Zasady wypełniania
21.10	Wyjazd (wyprawienie pociągu) z posterunku lub przejazd w obrębie posterunku w przypadku: – braku możliwości podania sygnału zezwalającego na semaforze lub semaforach wyjazdowych, wyjazdowych grupowych drogowskazowych, drogowskazowych grupowych – braku semafora wyjazdowego przy torze, z którego ma być wyprawiony pociąg w kierunku szlaku – braku semafora drogowskazowego lub drogowskazowego grupowego przy torze, z którego ma się odbyć przejazd w obrębie posterunku	**21.10**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”
		21.10.1	Pole opisowe – wpisać numer toru (w obszarze posterunku) z którego wyjeżdża pociąg (oznaczenie liczbowe lub liczbowo/literowe np. 2, 3d)
		21.10.2	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku, z którego wyprawiany jest pociąg
		21.10.3	Pole opisowe – wpisać numer toru szlakowego lub stacyjnego na który wyprawiany jest pociąg (oznaczenie liczbowe lub liczbowo/literowe np. 1, 101a)
		21.10.4	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku, w kierunku którego wyprawiany jest pociąg
		21.10.5 **21.10.6** **21.10.7**	Pole opisowe – wpisać oznaczenie sygnalizatora, którego sygnał nie zezwala na jazdę, a na pominięcie którego wydawany jest rozkaz pisemny. Dla semaforów oznaczenia literowe lub literowo/liczbowe, dla innych sygnałów typ sygnału i lokalizacje w kilometrach (np. D1/73,200)
UWAGA: W przypadku wydania instrukcji **21.10** na tym samym druku (tym samym identyfikatorze rozkazu) nie można wydać instrukcji: **21.15.** Na jednym druku (identyfikatorze rozkazu) można wydać zezwolenie na pominięcie do trzech sygnalizatorów (lub tarczy zatrzymania D1) nie nadających zezwolenia na jazdę.			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr. pola	Zasady wypełniania
21.15	Wjazd (przyjęcie pociągu) na posterunek lub przejazd w obrębie posterunku w przypadku: – braku możliwości podania sygnału zezwalającego na semaforze lub semaforach drogowskazowych, drogowskazowych grupowych – braku semafora wjazdowego – wjazdu z zamkniętego toru szlakowego przy którym nie ma semafora wjazdowego - braku możliwości podania sygnału zezwalającego na obsługiwanym semaforze odstępowym (w tym APO)	**21.15**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”
		21.15.1	Pole opisowe – wpisać numer toru szlakowego lub stacyjnego z którego wjeżdża pociąg (oznaczenie liczbowe lub liczbowo/literowe np. 2, 3d)
		21.15.2	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku, na który przyjmowany jest pociąg
		21.15.3	Pole opisowe – wpisać numer toru (w obrębie posterunku ruchu) na który przyjmowany jest pociąg. (oznaczenie liczbowe lub liczbowo/literowe np. 2, 3d)
		21.15.4 **21.15.5** **21.15.6**	Pole opisowe – wpisać oznaczenie sygnalizatora, którego sygnał nie zezwala na jazdę, a na pominięcie którego wydawany jest rozkaz. Dla semaforów oznaczenia literowe lub literowo/liczbowe, dla innych sygnałów, typ sygnału (np. tarcza D1) i lokalizacje w kilometrach (np. D1/73,200)
UWAGA: W przypadku wydania instrukcji **21.15** na tym samym druku (tym samym identyfikatorze rozkazu) nie można wydać instrukcji: **21.10**,. Na jednym druku (identyfikatorze rozkazu) można wydać zezwolenie na pominięcie do trzech sygnalizatorów (lub tarczy zatrzymania D1) nie nadających zezwolenia na jazdę.			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr. pola	Zasady wypełniania
21.20	W przypadku: – unieważnienia wskazań sygnałów semaforów odstępowych na blokadzie wieloodstępowej (samoczynnej) – usterki blokady wieloodstępowej (samoczynnej) – zajętości trzech lub więcej odcinków na szlaku przy blokadzie wieloodstępowej (samoczynnej) – wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów na szlakach z blokadą wieloodstępową (samoczynną)	**21.20**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”
		21.20.1	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku, z którego wyprawiany jest pociąg
		21.20.2	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku, do którego wyprawiany jest pociąg
		21.20.3	Pole opisowe – wpisać numer toru szlakowego dla którego unieważniane są wskazania semaforów SBL (oznaczenie liczbowe lub liczbowo/literowe np.1, 3Ł)
UWAGA: –			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr. pola	Zasady wypełniania
21.25	W przypadku: – zezwolenia na jazdę manewrową taboru w kierunku szlaku poza ustaloną wskaźnikiem W5 granicę przetaczania lub gdy brak jest tego wskaźnika za ostatni rozjazd, gdy jazda odbywa się na szlak jednotorowy lub w kierunku przeciwnym do zasadniczego na szlaku dwutorowym.	**21.25**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”
		21.25.1	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku, w kierunku którego mają odbywać się manewry
		21.25.2	Pole opisowe – wpisać numer toru, po którym manewry wyjadą poza granice przetaczania (oznaczenie liczbowe lub liczbowo/literowe np.1, 3Ł)
		21.25.3	Pole opisowe – lokalizacje w kilometrach do której może odbyć się jazda manewrowa.
		21.25.4	Pole opisowe – określić godzinę zakończenia manewrów
UWAGA: –			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr. pola	Zasady wypełniania
21.35	W przypadku: – zezwolenia na jazdę, gdy pojazd kolejowy znajduje się za semaforem wskazującym sygnał zezwalający, którego maszynista nie widzi; – zezwolenia na dalszą jazdę zatrzymanego pociągu skierowanego na tor prawy, gdy jego czoło minęło semafor z wyświetlonym wskaźnikiem W 24; – zezwolenia na dalszą jazdę pociągu zatrzymanego za obsługiwanym semaforem, na którym nastąpiła już zmiana sygnału zezwalającego na sygnał S1 „Stój" lub stało się to, zanim czoło pociągu minęło ten semafor; – potrzeby wydania zgody/polecenia rozpoczęcia/kontynuacji jazdy w przypadku zaistniałych zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych	**21.35**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X".
		21.35. 1	Pole opisowe – wpisać numer toru, przy którym znajduje się sygnalizator na którym nastąpiła zmiana sygnału zezwalającego na sygnał Stój lub którego nie widzi maszynista (oznaczenie liczbowe lub liczbowo/literowe np. 2, 3d).
		21.35. 2	Pole opisowe – w przypadku wjazdu na posterunek, wpisać nazwę tego posterunku, w przypadku wyjazdu na szlak nazwę sąsiedniego posterunku w kierunku którego odbywa się jazda.
UWAGA: –			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr. pola	Zasady wypełniania
21.40	W przypadku: – polecenia zatrzymania pociągu, niemającego rozkładowego postoju na stacji lub przystanku osobowym; – polecenia nieprzewidzianego wewnętrznym rozkładem jazdy zatrzymania na szlaku pociągu, z określeniem celu i czasu postoju.	**21.40**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”.
		21.40.1	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku, na którym ma odbyć się zatrzymanie, w przypadku zatrzymania na szlaku w tym miejscu wpisać nazwę posterunku na początku tego szlaku.
		21.40.2	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku na końcu szlaku, na którym ma odbyć się zatrzymanie, w przypadku zatrzymania na posterunku pole zostaje nie wypełnione.
		21.40.3	Pole opisowe – wpisać lokalizacje zatrzymania w kilometrach w przypadku zatrzymania na szlaku obowiązkowo, w przypadku zatrzymania w obrębie posterunku może pozostać nie wypełnione.
		21.40.96	Pole opisowe – wpisać przyczynę (potrzebę) zatrzymania.
UWAGA: –Dla każdego dodatkowego zatrzymania należy wystawić osobny rozkaz pisemny.			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr. pola	Zasady wypełniania
21.45	W przypadku: – polecenia zatrzymania pociągu przed uszkodzonym obsługiwanym semaforem; – informacji o nieważności na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu.	**21.45**	Pole wyboru– zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”.
		21.45.1	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku, na którym znajduje się uszkodzony semafor obsługiwany lub z nieważnym sygnałem zezwalającym na jazdę.
		21.45.2	Pole opisowe– wpisać oznaczenia literowe lub literowo/liczbowe semafora np. A, B2.
UWAGA: –			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr. pola	Zasady wypełniania
21.50	W przypadku: –informacji o unieważnieniu wskazań tarcz ostrzegawczych przejazdowych odnoszących się do obsługiwanych przejazdów kolejowo–drogowych i przejść, na których zapewniono kierowanie ruchem drogowym.	**21.50**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”.
		21.50.1	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku, w rejonie którego znajdują się tarcze ostrzegawcze, w przypadku, gdy tarcze znajdują się na szlaku w tym polu wpisać posterunek początkowy tego szlaku (zgodnie z kierunkiem jazdy pociągu).
		21.50.2	Pole opisowe – w przypadku kiedy tarcze ostrzegawcze znajdują się na szlaku, wpisać nazwę posterunku na końcu szlaku.
		21.50.3	Pole opisowe — wpisać lokalizacje w kilometrach osi przejazdu kolejowo–drogowego do którego odnoszą się tarcze ostrzegawcze których wskazania są unieważniane.
UWAGA: –			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr. pola	Zasady wypełniania
21.55	W przypadku: – informację o uszkodzeniu przytorowych urządzeń kontroli prowadzenia pociągów SHP.	**21.55**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”.–
		21.55.1	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku, w rejonie którego znajdują się uszkodzone urządzenia SHP. W przypadku, gdy uszkodzone urządzenia SHP znajdują się na szlaku w tym polu wpisać posterunek początkowy tego szlaku (zgodnie z kierunkiem jazdy pociągu).
		21.55.2	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku na końcu szlaku, na którym znajdują się uszkodzone urządzenia SHP. W przypadku uszkodzonych urządzeń SHP w rejonie posterunku to pole pozostaje nie wypełnione.
		21.55.3	Pole opisowe – wpisać oznaczenie sygnalizatora do którego odnosi się rezonator SHP. Oznaczenie sygnalizatora literowe lub literowo/liczbowe np. A, 83D, J105.
UWAGA: –			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr. pola	Zasady wypełniania
21.60	W przypadku: – informację o jeździe pociągu w innym kierunku, niż przewidziany w wewnętrznym rozkładzie jazdy.	**21.60**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”.
		21.60.1	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku, od którego następuje zmiana trasy dla pociągu.
		21.60.2	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku, do którego pociąg będzie jechał trasą zmienioną względem wewnętrznego rozkładu jazdy.
		21.60.3	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku, przez który nastąpi jazda pociągu po zmienionej trasie.
		21.60.4	Pole opisowe – wpisać numer linii, po której odbędzie się jazda zmienioną trasą (w przypadku jazdy kilkoma liniami uwzględnić numery wszystkich oddzielając przecinkiem)
		21.60.5	Pole opisowe – (wypełnić tylko w przypadku braku znajomości odcinka linii przez drużynę pociągową) wypełnić wpisując prędkość z jaką może jechać pociąg na zmienionej trasie. W przypadku znajomości odcinka linii przez drużynę pociągową pole zostawiamy puste.
UWAGA: –			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr. pola	Zasady wypełniania
21.65	W przypadku: – informacji o konieczności opuszczania pantografów.	**21.65**	Pole wyboru– zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”.
		21.65.1	Pole opisowe– wpisać lokalizację w kilometrach miejsca, od którego należy jechać z opuszczonymi pantografami.
		21.65.2	Pole opisowe – wpisać lokalizację w kilometrach miejsca, od którego należy zakończyć jazdę z opuszczonymi pantografami.
UWAGA: –			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr. pola	Zasady wypełniania
21.70	W przypadku: – polecenia zmiany rodzaju łączności z GSM–R na łączność analogową na wskazanym odcinku.	**21.70**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”.
		21.70.1	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku, od którego następuje zmiana systemu łączności na analogowy.
		21.70.2	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku, do którego obowiązuje łączność analogowa.
		21.70.3	Pole opisowe – wpisać numer linii kolejowej (w przypadku jazdy kilkoma liniami uwzględnić numery wszystkich oddzielając przecinkiem).
UWAGA: –			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr. pola	Zasady wypełniania
21.80	W przypadku: – wyprawiania pociągu na tor zamknięty.	**21.80**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”.
		21.80.1	Pole opisowe – wpisać numer zamkniętego toru szlakowego po którym odbędzie się jazda pociągu roboczego.
		21.80.2	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku, w kierunku którego wyprawiany jest pociąg roboczy na tor zamknięty.
		21.80.3	Pole opisowe – wpisać lokalizacje w kilometrach do której na danym szlaku może dojechać pociąg.
		21.80.4	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku, do którego zjechać ma pociąg roboczy z toru zamkniętego po zakończonej pracy. W przypadku PSD wpisać miejsce, gdzie ma się wystawić z toru po zakończeniu pracy.
		21.80.5	Pole opisowe – wpisać godzinę, do której pociąg roboczy ma zjechać.
21.81	W przypadku: – gdy na torze zamkniętym nie ma innych pociągów i nie zostaną wyprawione inne pociągi.	**21.81**	Pole wyboru – zaznaczenie jest informacją o torze wolnym od taboru. Zaznaczenia dokonać poprzez postawienie znaku „X”.
21.82	W przypadku: –gdy na torze pracuje inny pociąg (lub pociągi).	**21.82**	Pole wyboru – zaznaczenie jest informacją o obecności innego pociągu (lub pociągów) na torze zamkniętym (bez wskazania ich ilości). Zaznaczenia dokonać poprzez postawienie znaku „X”.
		21.82.1	Pole opisowe – wpisać numer pociągu roboczego, który pracuje na torze bezpośrednio przed pociągiem wyprawianym.
		21.82.2	Pole opisowe – wpisać lokalizacje w kilometrach pociągu roboczego, który pracuje bezpośrednio przed pociągiem wyprawianym.

21.83	W przypadku: – gdy za wyprawianym pociągiem roboczym zostanie wyprawiony kolejny pociąg.	**21.83**	Pole wyboru – zaznaczenie jest informacją o zamiarze wyprawienia kolejnego pociągu roboczego za pociągiem wyprawianym. Zaznaczenia dokonać poprzez postawienie znaku „X”
		21.83.1	Pole opisowe – wpisać numer pociągu, który zostanie wyprawiony na tor bezpośrednio za pociągiem wyprawianym.
		21.83.2	Pole opisowe – wpisać lokalizację w kilometrach do jakiego zostanie wyprawiony pociąg roboczy na tor bezpośrednio za pociągiem wyprawianym.
UWAGA: W przypadku wydania instrukcji **21.80** wraz z **21.81**, nie można wydać instrukcji **21.82.** Zezwalając na wstawienie PSD instrukcją **21.85** należy określić miejsce planowanego wystawienia z toru, miejsce to zapisujemy w instrukcji **21.80** w polu **x.4.** W instrukcji **21.82** oraz **21.83** w przypadku gdy na szlaku znajduje się więcej niż jeden pociąg roboczy (lub zostanie wyprawionych więcej niż jeden) wpisać tylko określenie pociągu roboczego znajdującego się bezpośrednio przed lub za wyprawianym pociągiem.			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr. pola	Zasady wypełniania
21.85	W przypadku: – zezwolenia na wstawienie pojazdu szynowo–drogowego (PSD), który może poruszać się po drogach kołowych oraz torach.	**21.85**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”.
		21.85.1	Pole opisowe – wpisać numer zamkniętego toru szlakowego na który wstawić ma się pojazd szynowo–drogowy.
		21.85.2	Pole opisowe – wpisać lokalizacje w kilometrach, gdzie ma nastąpić wstawienie pojazdu szynowo–drogowego.
		21.85.3	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku początkowego dla szlaku, na którym wstawiać ma się pojazd szynowo–drogowy.
		21.85.4	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku na końcu szlaku, na którym wstawiać ma się pojazd szynowo–drogowy.
UWAGA: –W przypadku wstawiania PSD na torze stacyjnym nie wystawiamy rozkazu pisemnego.			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr. pola	Zasady wypełniania
23.10	W przypadku: - konieczności zachowania szczególnej ostrożności i ograniczenia prędkości jazdy.	**23.10**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”.
		23.10.1 **23.10.7** **23.10.13**	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku początkowego dla szlaku, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości lub nazwę posterunku w granicach, którego występuje ograniczenie prędkości.
		23.10.2 **23.10.8** **23.10.14**	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku na końcu szlaku, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości, w przypadku ograniczenia prędkości w granicach posterunku, pole to zostawiamy puste..
		23.10.3 **23.10.9** **23.10.15**	Pole opisowe – wpisać numer toru po którym obowiązuje ograniczenie prędkości jazdy.
		23.10.4 **23.10.10** **23.10.16**	Pole opisowe – wpisać maksymalną dozwoloną prędkość w kilometrach na godzinę wynikającą z ograniczenia prędkości.
		23.10.5 **23.10.11** **23.10.17**	Pole opisowe – wpisać lokalizacje w kilometrach od którego zaczyna obowiązywać odcinek, przez który należy przejechać ze zmniejszoną prędkością.
		23.10.6 **23.10.12** **23.10.18**	Pole opisowe – wpisać lokalizację w kilometrach, w którym kończy się odcinek przez który należy przejechać ze zmniejszoną prędkością.
		23.10.91 **23.10.92** **23.10.93**	Pole opisowe – wpisać przyczynę dla której została zmniejszona prędkość jazdy.
		23.11	Pole – wyboru – zaznaczenie tego pola oznacza, że maszynista pojazdu kolejowego jadącego przez odcinki

			ograniczenia prędkości wymienione wyżej ma podawać sygnał dźwiękowy „Baczność”.
UWAGA: –			

Nr instrukcji	**Zastosowanie**	**Nr. pola**	**Zasady wypełniania**
23.20	W przypadku: – przekazania zezwoleń, poleceń oraz informacji innych niż umieszczone w formularzu	**23.96**	Pole opisowe – wpisać wszelkie zezwolenia, polecenia oraz informacje, nie ujęte w treści formularza, a wymagane dla przejazdu pociągu.
UWAGA: –			

§ 5
Instrukcja europejska

Instrukcja europejska

..... A Nr pociągu | składu manewrowego	..... B Data
..... C Lokalizacja pociągu | składu manewrowego	..... D Lokalizacja nadawcy

☐ **1** **Instrukcja europejska nr 1 – Zezwolenie na przejechanie końca zezwolenia na jazdę**

☐ **1.10** **Zezwala się na przejechanie końca zezwolenia na jazdę**
na..... i na ..... i na .....
1.11.1 km|1.11.2 sygnalizator 1.12.1 km|1.12.2 sygnalizator 1.13.1 km|1.13.2 sygnalizator
Od ..... do.....
1.14.1 lokalizacja|1.14.2 km|1.14.3 sygnalizator 1.15.1 lokalizacja|1.15.2 km|1.15.3 sygnalizator

☐ **1.20** **Kontynuować jazdę w trybie SH**

☐ **2** **Instrukcja europejska nr 2 – Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po zatrzymaniu przez system w wyniku hamowania nagłego**

☐ **2.10** **Jeżeli nie otrzymano żadnego MA, można kontynuować w trybie SR**

☐ **2.11** **Zezwala się na kontynuowanie w trybie SH**

☐ **3** **Instrukcja europejska nr 3 – Polecenie pozostania na postoju**

☐ **3.10** **Pozostać na postoju w obecnej lokalizacji**

☐ **4** **Instrukcja europejska nr 4 – Cofnięcie instrukcji**

☐ **4.10** **Instrukcja operacyjna ..... zostaje cofnięta**
4.11 Niepowtarzalny identyfikator

☐ **5** **Instrukcja europejska nr 5 – Polecenie jazdy z ograniczoną prędkością**

☐ **x.41** **Nie przekraczać prędkości** .....
x.42.1 km/h
między/w .....,a .....
x.43 lokalizacja x.44 lokalizacja
na ...../..... i ...../.....
x.45.1 tor /x45.2 linia x.46.1 tor /x.46.2 linia
od ..... do .....
x.47.1 km / x47.2 sygnalizator x.48.1 km / x48.2 sygnalizator
Ograniczenie prędkości wskazane przez wskaźniki przytorowe ☐ **Tak** **5.67** ☐ **Nie** **5.68**

☐ **7** **Instrukcja europejska nr 7 – Zezwolenie na rozpoczęcie jazdy po przygotowaniu do ruchu**

☐ **7.10** **Zezwala się na rozpoczęcie jazdy w trybie SR** ☐ **7.11** **Zezwala się na rozpoczęcie jazdy w trybie SH**

w kierunku / do .....
7.12.1 lokalizacja | 7.12.2 sygnalizator

☐ **7.20** **Zezwala się na przejechanie końca zezwolenia na jazdę na ..... i na .....**
7.21 sygnalizator 7.22 sygnalizator

☐ **7.23** **Nie zezwala się na przejechanie**

☐ **x.95** **Dodatkowe instrukcje** .....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
x.96 [dowolny tekst]

..... V Identyfikator maszynisty	..... W Identyfikator nadawcy
..... Y Godzina	..... Z Identyfikator instrukcji

§ 6
Opis formularza instrukcji europejskiej

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr pola	Zasady wypełniania
1	Kontynuacja jazdy pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS w przypadku potrzeby pominięcia „Koniec Zezwolenia Na Jazdę (EoA)".	**1** **1.10** **1.20**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „**X**".
1.10	Kontynuacja jazdy pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS po zatrzymaniu z powodu zakłócenia sygnału GSM–R skutkującego pojawieniem się błędu komunikacji lub błędu połączenia radiowego. Kontynuacja jazdy pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS w przypadku gdy na sygnalizatorze nie można wyświetlić sygnału zezwalającego oraz lub sygnału zastępczego Sz – łącznie z instrukcją europejską nr 7.	**1.11.1** **1.12.1** **1.13.1**	Pole opisowe – wpisać lokalizację w kilometrach, którego dotyczyć będzie instrukcja pominięcia „Koniec Zezwolenia Na Jazdę (EoA)". Dotyczy szlaków niewyposażonych w sygnalizatory przytorowe.
		1.11.2 **1.12.2** **1.13.2**	Pole opisowe – wpisać oznaczenie sygnalizatora, którego dotyczyć będzie instrukcja pominięcia „Koniec Zezwolenia Na Jazdę (EoA)". Wpisać oznaczenie sygnalizatora literowe lub literowo/liczbowe np. D, H4, 25D.
		1.14.1	Pole opisowe – pole aktualnie niewykorzystywane
		1.14.2	Pole opisowe – pole aktualnie niewykorzystywane
		1.14.3	Pole opisowe – pole aktualnie niewykorzystywane
		1.15.1	Pole opisowe – pole aktualnie niewykorzystywane
		1.15.2	Pole opisowe – pole aktualnie niewykorzystywane
		1.15.3	Pole opisowe – pole aktualnie niewykorzystywane
1.20	Kontynuacja jazdy pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS po dojechaniu do „Końca Zezwolenia Na Jazdę (EoA) w przypadku kiedy urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS nie otrzymały nowego „Zezwolenie Na Jazdę (MA)". Zezwolenie na kontynuowanie jazdy w trybie SH może być wydane przez dyżurnego ruchu wyłącznie w przypadku gdy pociąg zatrzymał się w granicach stacji i nie jest przewidziana dalsza jazda pociągowa – pociąg kończy bieg.		
UWAGA: Dla każdego przypadku jazdy w kierunku przeciwnym do zasadniczego uzupełnić o instrukcję **x.95** wpisując treść „**po torze lewym**".			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr pola	Zasady wypełniania
2	- Kontynuacja jazdy pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS zatrzymanego w wyniku przejścia urządzeń pokładowych do trybu pracy „Zatrzymanie Przez System (TR)" w przypadku nie uzyskania nowego „Zezwolenia Na Jazdę (MA)"; - Kontynuacja jazdy pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS po użyciu przez dyżurnego ruchu „polecenia awaryjnego zatrzymania pociągów".	**2** **2.10** **2.11**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X".
2.10	Kontynuacja jazdy pociągu w trybie pracy „Odpowiedzialność Personelu (SR)". Dotyczy pociągów, które mają możliwość wznowienia jazdy pod nadzorem RBC – dalsza rozkładowa jazda pociągu.		
2.11	Kontynuacja jazdy pociągu w trybie pracy „Jazda Manewrowa (SH)". Dotyczy pociągów, które zatrzymały się w granicach stacji i nie jest przewidziana dalsza jazda pociągowa – pociąg kończy bieg.		
UWAGA: Zarówno w przypadku instrukcji **2.10** jak i **2.11** zapisy należy uzupełnić o instrukcję **x.95** wpisując treść: „**Jazda w trybie SR do sygnalizatora…**" lub „**Jazda w trybie SH do sygnalizatora …**".			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr pola	Zasady wypełniania
3	W przypadku wystąpienia sytuacji, która wymusza polecenie pozostania pociągu na postoju w aktualnej lokalizacji.	**3** **3.10**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”.
3.10	W przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowej dyżurny ruchu może zastosować instrukcję europejską nr **3**, aby w razie potrzeby zatrzymany pociąg pozostał na postoju.		
UWAGA: Wydana instrukcja europejska nr **3** może być cofnięta poprzez wydanie instrukcji europejskiej nr **1**, **2** lub **7** bez konieczności wydawania instrukcji europejskiej nr 4.			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr pola	Zasady wypełniania
4	Instrukcja służąca do cofnięcia (odwołania) wcześniej wydanej instrukcji europejskiej.	**4** **4.10**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”.
		4.11	Pole opisowe – wpisać identyfikator instrukcji europejskiej, która ma zostać odwołana.
4.10	W przypadku potrzeby cofnięcia (odwołania) wcześniej wydanej instrukcji europejskiej.		
UWAGA:			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr pola	Zasady wypełniania
5	Polecenie jazdy z ograniczoną prędkością.	**5** **x.41** **5.67** **5.68**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”.
		x.42.1	Pole opisowe – wpisać maksymalną dozwoloną prędkość w kilometrach na godzinę wynikającą z ograniczenia prędkości.
		x.43	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku początkowego dla szlaku, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości lub nazwę posterunku w granicach, którego występuje ograniczenie prędkości.
		x.44	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku na końcu szlaku, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości, w przypadku ograniczenia prędkości w granicach posterunku, pole pozostaje puste.
		x.45.1 **x.46.1**	Pole opisowe – wpisać numer toru, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości. W przypadku szlaku jednotorowego wpisać „szlakowy”.
		x.45.2 **x.46.2**	Pole opisowe – wpisać numer linii kolejowej, na której obowiązuje ograniczenie prędkości.
		x.47.1	Pole opisowe – wpisać lokalizację w kilometrach od którego zaczyna obowiązywać odcinek, przez który należy przejechać ze zmniejszoną prędkością.
		x.47.2	Pole opisowe – wpisać oznaczenie sygnalizatora, od którego zaczyna obowiązywać odcinek, przez który należy przejechać ze zmniejszoną prędkością. Wpisać oznaczenie sygnalizatora literowe lub literowo/liczbowe np. D, H4, 25D.

		x.48.1	Pole opisowe – wpisać lokalizację w kilometrach, w którym kończy się odcinek, przez który należy przejechać ze zmniejszoną prędkością.
		x.48.2	Pole opisowe – wpisać oznaczenie sygnalizatora, do którego obowiązuje odcinek, przez który należy przejechać ze zmniejszoną prędkością. Wpisać oznaczenie sygnalizatora literowe lub literowo/liczbowe np. D, H4, 25D.
x.41	Polecenie jazdy z ograniczoną prędkością stosujemy sytuacjach: - gdy pociąg wyposażony w urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS został zatrzymany przez system ERTMS/ETCS przed przejazdem kolejowo–drogowym w odległości mniejszej niż dogra hamowania, a maszynista nie został wcześniej poinformowany o takim ograniczeniu za pomocą instrukcji europejskiej, rozkazu pisemnego, ostrzeżeń a UZK sygnalizują usterkę kategorii pierwszej lub krytycznej - gdy wprowadzono ograniczenie prędkości, a maszynista nie został wcześniej poinformowany o takim ograniczeniu za pomocą instrukcji europejskiej, rozkazu pisemnego lub ostrzeżeń - gdy wprowadzono ograniczenie prędkości i nie zostało ono osygnalizowane wskaźnikami oraz gdy nie wprowadzono TSR, - gdy wprowadzono ograniczenie prędkości w związku z usterką lub niedziałaniem urządzeń zabezpieczania ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach.		
5.67	Jeżeli ograniczenie prędkości jest osygnalizowane odpowiednimi wskaźnikami		Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”.

5.68	Jeżeli ograniczenie prędkości nie jest osygnalizowane wskaźnikami		Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”.
UWAGA:			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr pola	Zasady wypełniania
7	Dyżurny ruchu wydaje zezwolenie do rozpoczęcia jazdy pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS w trybie pracy „Odpowiedzialność Personelu (SR)” z wyjątkiem przypadków określonych w § 2 ust. 21 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 1 Ir–1a oraz § 2 ust. 25 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 Ir–1b.	**7** **7.10** **7.11** **7.20** **7.23**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X”.
		7.12.1	Pole opisowe – wpisać nazwę posterunku, w kierunku którego odbędzie się jazda w trybie pracy SR lub SH.
		7.12.2	Pole opisowe – wpisać oznaczenie sygnalizatora lub wskaźnika W ETCS 10 lub W ETCS 11, do którego odbędzie się jazda w trybie pracy SR lub SH. Wpisać oznaczenie sygnalizatora literowe lub literowo/liczbowe np. D, H4, 25D.
		7.21 **7.22**	Pole opisowe – wpisać oznaczenie sygnalizatora, którego dotyczyć będzie instrukcja pominięcia „Koniec Zezwolenia Na Jazdę (EoA)”. Wpisać oznaczenie sygnalizatora literowe lub literowo/liczbowe np. D, H4, 25D.
7.10	W przypadku: -awarii skutkującej niemożliwością funkcjonowania RBC, dopisując w instrukcji x.95 informację o treści „Jazda bez nadzoru RBC” - gdy na szlaku ruch pociągów prowadzi się na podstawie wprowadzonego lub stosowanego telefonicznego zapowiadania pociągów - gdy nie ma możliwości podania sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego Sz na semaforze oraz pociąg nie otrzymał nowego		

	„Zezwolenia na jazdę" (MA) – łącznie z instrukcją europejską nr 1 - uruchomienie pociągu, gdy pojazd trakcyjny znajduje się za semaforem obsługiwanym wskazującym sygnał „Stój" - gdy jadąc w trybie „Odpowiedzialności Personelu" (SR) na szlaku z blokadą wieloodstępową dojeżdżając do kolejnego semafora odstępowego sbl urządzenia pokładowe nie otrzymały nowego „zezwolenia na jazdę" (MA)		
7.11	W przypadku wycofania i zatrzymania pociągu, który nie ma przewidzianej dalszej jazdy pociągowej – pociąg kończy bieg.		
7.20	Pole aktualnie niewykorzystywane.		
7.23	Pole aktualnie niewykorzystywane.		
UWAGA: W przypadku instrukcji europejskiej **7.10** lub **7.11** zapisy należy uzupełnić o instrukcję **x.95** wpisując treść: „**Jazda w trybie SR do sygnalizatora…**" lub „**Jazda w trybie SH do sygnalizatora…**" Dla każdego przypadku jazdy w kierunku przeciwnym do zasadniczego uzupełnić o instrukcję **x.95** wpisując treść „**po torze lewym**"			

Nr instrukcji	Zastosowanie	Nr pola	Zasady wypełniania
x.95	W przypadku: – przekazania zezwoleń, poleceń oraz informacji innych niż umieszczone w formularzu. - jazdy na tor lewy w kierunku przeciwnym do zasadniczego	**x.95**	Pole wyboru – zaznaczenie dla aktywnej instrukcji znakiem „X"
		x.96	Pole opisowe – wpisać wszelkie zezwolenia, polecenia oraz informacje, nie ujęte w treści formularza, a wymagane dla przejazdu pociągu
UWAGA: Dla każdego przypadku jazdy w kierunku przeciwnym do zasadniczego wpisać treść „**po torze lewym**"			

Załączniki
do instrukcji Ir-1

Załącznik 1a

Zakład: .....

Stacja: .....

nastawnia .....
posterunek

szlak .....
odstęp

i

szlak .....
odstęp

DZIENNIK RUCHU

POSTERUNKU ZAPOWIADAWCZEGO

Zaczęty dnia ..... 20 ..... r.

Zakończony dnia ..... 20 ..... r.

Liczba stron ponumerowanych .....

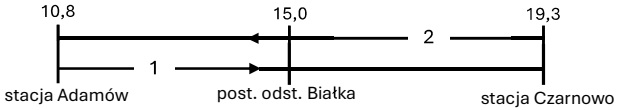
.....
(słownie)

.....
(podpis naczelnika sekcji)

PKP 2728-161-11 (R-146)
(nazwa drukarni)

Szlak/odstep z i do: .....

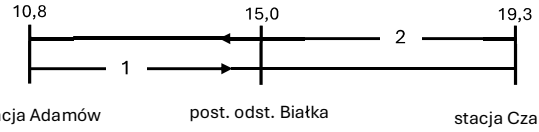
Nr pociągu		Tor staycyjny	Droga wolna		Pociąg odjechał		Pociąg przyjechał		Uwagi	O jeździe pociągu zawiadomiono dróżników przejazdowych					
nieparzysty	parzysty		g.	m.	g.	m.	g.	m.							
1	2	3	4		5		6		7	8					



Przykład dla stacji Adamów (szlak dwutorowy Adamów - Czarnowo podzielony posterunkiem odstępowym Białka, bez blokady liniowej lub z blokada liniową jednokierunkową

Szlak/odstęp z i do: *Białka*

Nr pociągu		Tor stacyjny	Droga wolna		Pociąg odjechał		Pociąg przyjechał		Uwagi	O jeździe pociągu zawiadomiono dróżników przejazdowych					
										11	12				
nieparzysty	parzysty		g.	m.	g.	m.	g.	m.							
1	2	3	4		5		6		7	8					
4417		*1*			*2*	*03*	*2*	*09*		*2*	*01*				
	4418	*2*			*2*	*19*	*2*	*25*							
Tor nr 1 od st. Adamów do st. Czarnowo zamknięty od godz. 2[30] z powodu pęknięcia szyny na km 12.100.															
Wprowadzić ruch jednotorowy dwukierunkowy od st. Czarnowo do st. Adamów po torze nr. 2.															
Nadał Kowalski st. Adamów, Odebrał Jankowski st. Czarnowo godz. 2[30] i Malinowski post. odstępowy Białka godz. 2[30].															
Od st. Czarnowo do stacji Adamów wprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze nr 2, po którym ostatni pociąg nr 4418 odjechał o godz. 2[12].															
Nadał Jankowski st. Czarnowo, odebrał Kowalski st. Adamów godz. 2[35] i Malinowski post. odstępowy Białka godz. 2[35].															
1461		*3*	*2*	*55*	*2*	*58*	*3*	*08*	*po torze lewym, RD-26-123456-26*	*/*	*/*				
1463		*1*	*2*	*55*	*3*	*10*	*3*	*21*	*po torze lewym, RD-27-123456-26*	*/*	*/*				
			-	*-*	*-*	*-*	*3*	*31*	*do st. Czarnowo*						
	4422	*2*	*3*	*32*	*3*	*42*	*3*	*51*							
Rob.1		*5*	*3*	*35*	*3*	*40*	*-*	*-*	*po torze zamk. nr 1 do km 12,100 i z powrotem, RD-28-123456-26*	*/*	*/*				
		5	*-*	*-*	*-*	*-*	*5*	*45*	*st. Adamów z toru zamk. nr 1 SzX nr 0121*						
4419		*1*	*4*	*02*	*4*	*05*	*4*	*11*	*po torze lewym, RD-29-123456-26*	*/*	*/*				
			-	*-*	*-*	*-*	*4*	*18*	*do st. Czarnowo*						
	7466	*4*	*4*	*20*	*4*	*35*	*4*	*46*							
	4424	*2*	*4*	*20*	*4*	*52*	*4*	*59*							
	4426	*2*	*4*	*20*	*5*	*18*	*5*	*25*							



Szlak/odstęp z i do: ...*Białka*.....

Nr pociągu		Tor sta-cyj-ny	Droga wolna		Pociąg odjechał		Pociąg przyje-chał		Uwagi	O jeździe pociągu zawiadomiono dróżników przejazdowych					
nieparzysty	parzysty		g.	m.	g.	m.	g.	m.		*11*	*12*				
1	2	3	4		5		6		7	8					
4421		*1*	*5*	*47*	*5*	*50*	*5*	*56*	*po torze lewym, RD-30-123456-26 przyjazd do st. Czarnowo 6[02]*	/	/				
Tor nr 1 od st. Adamów do st. Czarnowo otwarty od godz. 5[55].															
Nadał Kowalski st. Adamów, odebrał Jankowski st. Czarnowo godz. 5[57]															
i Malinowski post. odstępowy Białka godz. 5[57].															
Przywracam ruch dwutorowy od st. Czarnowo do st. Adamów o godz 6[05].															
Nadał Jankowski st. Czarnowo, odebrał Kowalski st. Adamów godz. 6[06]															
i Malinowski post. odstępowy Białka godz. 6[06].															
	7496	*6*			*6*	*20*	*6*	*31*							
4763		*3*			*6*	*28*	*6*	*38*		*6*	*26*				

Załącznik 1b

Zakład .....

posterunek odstępowy .....

odstęp .....

i

odstęp .....

DZIENNIK RUCHU
posterunku odstępowego

Zaczęty dnia ..... 20 ..... r.

Zakończony dnia ..... 20 ..... r.

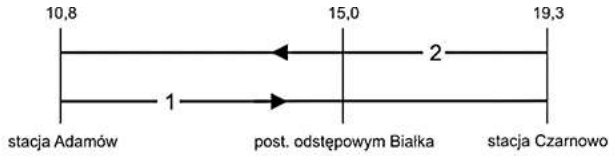
Liczba stron ponumerowanych .....

.....
(słownie)

.....
(podpis naczelnika sekcji)

PKP 2728-162-01 (R-147)
(nazwa drukarni)

Nr pociągu		Droga wolna		Do ..... W ..... Z													Uwagi
niepa-rzysty	pa-rzysty			z	Pociąg odjechał		Pociąg przyjechał		Pociąg przejechał		Pociąg odjechał		Pociąg przyjechał		do		
		g.	m.		g.	m.	g.	m.	g.	m.	g.	m.	g.	m.			
1	2	3		4	5		6		7		8		9		10		11



Przykład dla posterunków odstępowego Białka według sytuacji ruchowej podanej w załączniku 1a.

Nr pociągu		Droga wolna		Do .....*Białka*..... W *Białka* Z .....*Białka*.....												Uwagi
niepa-rzysty	pa-rzysty			z	Pociąg odjechał		Pociąg przyjechał		Pociąg przejechał		Pociąg odjechał		Pociąg przyjechał		do	
		g.	m.		g.	m.	g.	m.	g.	m.	g.	m.	g.	m.		
1	2	3		4	5		6		7		8		9		10	11
4417				*Ad*	*2*	*03*	*2*	*09*			*2*	*09*	*2*	*15*	*Cz*	
	4418			*Cz*	*2*	*12*	*2*	*19*			*2*	*19*	*2*	*25*	*Ad*	
Tor nr 1 od st. Adamów do st. Czarnowo zamknięty o godz. 2 30 z powodu pęknięcia szyny na km. 12,100.																
Wprowadzić ruch jednotorowy dwukierunkowy od st. Czarnowo do st. Adamów po torze nr 2.																
nadał Kowalski st. Adamów godz. 2 30.																
Od st. Czarnowo do st. Adamów wprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze nr 2, po którym ostatni pociąg nr 4418 odjechał o godz. 2 12.																
nadał Jankowski st. Czarnowo godz. 2 35.																
1461		*2*	*55*	*Ad*	*2*	*58*			*3*	*08*			*3*	*18*	*Cz*	*po torze lewym*
1463		*2*	*55*	*Ad*	*3*	*10*			*3*	*21*			*3*	*31*	*Cz*	*po torze lewym*
	4422	*3*	*32*	*Cz*	*3*	*36*			*3*	*42*			*3*	*51*	*Ad*	
Rob.1		*3*	*35*	*Ad*	*3*	*40*	-	-	-	-			-	-		*po trze zamk. nr 1 do km. 12,1 i z powrotem*
					-	-	-	-	-	-			*5*	*45*	*Ad*	
4419		*4*	*02*	*Ad*	*4*	*05*			*4*	*11*			*4*	*18*	*Cz*	*po torze lewym*
	7466	*4*	*20*	*Cz*	*4*	*25*			*4*	*35*			*4*	*46*	*Ad*	
	4426	*4*	*20*	*Cz*	*5*	*12*			*5*	*18*			*5*	*25*	*Ad*	
4421		*5*	*47*	*Ad*	*5*	*50*			*5*	*56*			*6*	*02*	*Cz*	*po torze lewym*
Tor nr 1 od st. Adamów do st. Czarnowo otwarty o godz. 5 55.																
nadał Kowalski st. Adamów godz. 5 57.																
Przywracam ruch dwutorowy od st. Czarnowo do st. Adamów o godz. 6 05.																
nadał Jankowski st. Czarnowo godz. 6 06.																
	7496			*Cz*	*6*	*10*	*6*	*20*			*6*	*20*	*6*	*31*	*Ad*	
4763				*Ad*	*6*	*28*	*6*	*38*			*6*	*38*	*6*	*48*	*Cz*	

Załącznik 2

Zakład .....

Nastawnia
posterunek zwrotniczego

KSIĄŻKA PRZEBIEGÓW

Zaczęty dnia ..... 20 ..... r.

Zakończony dnia ..... 20 ..... r.

Liczba stron ponumerowanych .....

.....
(słownie)

.....
(podpis naczelnika sekcji)

PKP 2728-130-01 (R-142)
(nazwa drukarni)

(strona lewa)

Przygotować wjazd			Wjazd przygotowany (tor wolny)			Dać sygn. zezwalający na semaforze wjazdowym		Pociąg wjechał		Uwagi
pociągu nr	z (skrót sąsiedn. poster. zapow.)	na tor	w okręgu	g.	m.	g.	m.	g.	m.	
1	2	3	4	5		6		7		8

(strona prawa)

Przygotować wyjazd			Wyjazd przygotowany (tor wolny)			Dać sygn. zezwalający na semaforze wyjazdowym		Pociąg wyjechał		Uwagi
pociągu nr	do (skrót sąsiedn. poster. zapow.)	z toru	w okręgu	g.	m.	g.	m.	g.	m.	
1	2	3	4	5		6		7		8

Przykład dla nastawni wykonawczej „Ad1" stacji Adamów położonej od strony stacji Czarnowo

Przygotować wjazd			Wjazd przygotowany (tor wolny)			Dać sygn. zezwalający na semaforze wjazdowym		Pociąg wjechał		Uwagi
pociągu nr	z (skrót sąsiedn. poster. zapow.)	na tor	w okręgu	g.	m.	g.	m.	g.	m.	
1	2	3	4	5		6		7		8
4418	Cz	2						2	25	
			Tor nr 1 od st. Adamów do st. Czarnowo zamknięty od godz. 2^{30} Od st. Czarnowo do st. Adamów wprowadzono ruch							
			O godz. 2^{40} wprowadzam telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania szlakowym nr 2 oraz dla wjazdów i wyjazdów pociągów na i z toru zam-							
			Nadał dyżurny ruchu Kowalski, odebrał nast. Malinowski, godz. 2^{40}.							
4422	Cz	2						3	51	
7466	Cz	2						4	46	
4424	Cz	2						4	59	
4426	Cz	2						5	25	
Rob.1	Cz	5		5	43			5	45	dr. przeb. h^2
			Tor nr 1 od st. Adamów do st. Czarnowo Przywrócono ruch dwutorowy od st. Czarnowo							
			O godz. 6^{15} odwołuję telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania szlakowym nr 2 oraz dla wjazdów i wyjazdów pociągów na i z toru zam-							
			Nadał dyżurny ruchu Kowalski, odebrał nast. Malinowski, godz. 6^{15}.							
7496	Cz	4						6	31	

z urządzeniami blokady stacyjnej.

Przygotować wyjazd			Wyjazd przygotowany (tor wolny)			Dać sygn. zezwalający na semaforze wyjazdowym		Pociąg wyjechał		Uwagi
pociągu nr	do (skrót sąsiedn. poster. zapow.)	z toru	w okręgu	g.	m.	g.	m.	g.	m.	
1	2	3	4	5		6		7		8
4417	Cz	1						2	03	
z powodu pęknięcia szyny na km 12,100. jednotorowy dwukierunkowy po torze nr 2. dróg przebiegu dla wjazdów i wyjazdów pociągów do st. Czarnowo po torze kniętego nr 1 z powodu jazdy pociągów na przebiegi niezorganizowane.										
1461	Cz	3		2	55	-	-	2	58	może wyjechać g. 2^{56} dr. przeb. z 2/3
1463	Cz	1		3	07	-	-	3	10	może wyjechać g. 3^{08} dr. przeb. z 2/1
Rob.1	Cz	5		3	37	-	-	3	40	może wyjechać g. 3^{38}, Pu $k^1 i^2 h^2$, po torze zamk.
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	nr 1 do km 12,100 i z powrotem do st. Adamów
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
otwarty o godz. 5^{55}. do st. Adamów o godz. 6^{05}. dróg przebiegu dla wjazdów wszystkich pociągów do st. Czarnowo po torze kniętego nr 1.										
4763	Cz	3						6	28	

Załącznik 3

Rozkaz komputerowy nr: R-26-063552-26

dla pociągu nr **24103** z dnia **2026-07-01** na odcinek:

od stacji: **KIELCE GŁÓWNE** do stacji: **KATOWICE**

1) nie przekraczać prędkości i zachować ostrożność (Vmax km/godz)					
Lp. Linia	Na posterunku (na szlaku) Z powodu	tor nr	od km od godz.	do km do godz.	1)
1 L.61	**WŁOSZCZOWA – CZARNCA** 22ISE1Wł-205-25 STREFA ROBÓT Jazda obok miejsca robót Podawać sygnały Rp1 „Baczność”.	2	49,100	52,939	
2 L.133	**DĄBROWA G.PŁD. - DOROTA** 43ISE3DZB-755-25 STREFA ROBÓT Jazda obok miejsca robót Podawać sygnały Rp1 „Baczność”.	1	9,470	10,333	30
3 L.1	**SOSNOWIEC GŁ. - KATOWICE ZAWODZIE** 42-074658-26 STREFA ROBÓT Jazda obok miejsca robót Dodatkowo podawać sygnały Rp1 „Baczność”.	2S	312,700	314,000	50
4 L.1	**KATOWICE ZAWODZIE** 122-073619-26 DOTYCZY NAWIERZCHNI I PODTORZA Wykonywanie przecisku/przekopu Jazda po konstrukcji odciążającej tor - roboty inwestycyjne.	1 i 2	315,140	315,160	50
5 L.138	**KATOWICE ZAWODZIE** 71-073619-26 DOTYCZY NAWIERZCHNI I PODTORZA Nowo ułożony tor Dodatkowo podawać sygnały Rp1 „Baczność” Roboty inwestycyjne.	4	29,478	30,338	60
Rozkaz wystawiono na: Stacja: GÓRA WŁODOWSKA (STACJA TECHNICZNA) stanowisko: dyżurny ruchu wydruk sporządził: Jan Kowalski			podpis doręczającego		

System SERWO w.2. Rozkaz pisemny dla poc. nr 24103 sporządzony dnia 2026-07-01 godz. 12:43 Strona 1 / 1

Załącznik 4

Zakład .....

Posterunek .....

KSIĄŻKA OSTRZEŻEŃ DORAŹNYCH

na $\frac{\text{szlaku}}{\text{odcinku}}$ .....

dla pociągów .....

Zaczęta dnia ..... 20 ..... r.

Zakończona dnia ..... 20 ..... r.

Liczba stron ponumerowanych .....

.....
(słownie)

.....
(podpis naczelnika sekcji)

PKP 2728-191-01 (R-189)
(nazwa drukarni)

WPROWADZENIE OSTRZEŻENIA								
Lp.	Ostrzeżenie obowiązuje		Miejsce (stacja, szlak, od km – do km)	Zmniejszenie prędkości jazdy				Inne ostrzeżenia
	od	do		po torze nr	w kierunku		z powodu	
	data godz. min.	data godz. min.			nieparz. km/h	parzyst. km/h		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1/5	*4.5.07r. 7:00*	*4.5.07r. 15:00*	*Chodzież - Gołańcz od km. 6,200*		*30*	*30*	*robót torowych (wymiana ciągła podsypki)*	
	4.5.07r. 15:00	*do odwołania*	*do km. 6,300*		*30*	*30*	*po robotach torowych*	

WPROWADZENIE OSTRZEŻENIA			ODWOŁANIE OSTRZEŻENIA			
Podstawa (kto żądał, numer i data żądania)	Do książki ostrzeżeń wpisał		Ostrzeżenie ważne do odwołania przestaje obowiązywać od (data, godz., min.)	Kto odwołał ostrzeżenie numer i data odwołania	Do książki ostrzeżeń wpisał	
	data godz. min.	podpis			data godz. min.	podpis
10	11	12	13	14	15	16
ISE Piła nr 15/07 z 2.5.07r.	*3.5.07r. 16:30*	*Malinowski*				
ISEZ Nowak			*5.5.07r. 15:00*	*ISE Piła nr 16/07 z 5.5.07r. ISEZ Nowak*	*5.5.07r. 15:00*	*Sadowski*

Załącznik 5

Zakład .....

Posterunek.....

KONTROLKA ZAJĘTOŚCI TORÓW WJAZDOWYCH

Zaczęty dnia ..... 20 ..... r.

Zakończony dnia ..... 20..... r.

Liczba stron ponumerowanych .....

.....
(słownie)

.....
(podpis naczelnika sekcji)

PKP (R-292)

Nr toru	Stan zajętości w chwili przyjmowania dyżuru	Zmiany w stanie zajętości toru w czasie trwania dyżuru		
Od godz. 06.00 dnia 25.06. 2019 r. Rybicka				
		8:55		
1	~~*wolny*~~	~~8571~~	945671	
		7:22		
2	~~*wolny*~~	~~15170~~		
		9:00	12:10	
3	~~*wolny*~~	~~*manewry*~~	~~*manewry*~~	
		14:15		
5	~~*wolny*~~	~~88165~~	*22X tabor/płóz*	
Do godz. 18.00 dnia 25.06. 2019 r. Rybicka				
Od godz. 18.00 dnia 25.06. 2019 r. Kowalski				
1	945671			
2	*wolny*			
3	*wolny*			
5	*22X tabor/płóz*			
Do godz. 06.00 dnia 26.06. 2019 r. Kowalski				

Załącznik 6

Dziennik telefoniczny

Zakład .....
(stempel)

Posterunek .....
Nastawnia

Zaczęty dnia ..... 20.....

Zakończony dnia ..... 20.....

Nr telefonu .....

Dziennik ten zawiera kartek numerowanych sztuk .....

(słownie) .....

Podpis .....
(podpis naczelnika sekcji)

PKP 2728-128-01 (R-138)
(nazwa drukarni)

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

Tabela zmian

Nr zmiany	Nr uchwały Zarządu/ decyzji członka Zarządu wprowadzającej zmianę	Jednostki redakcyjne, w obrębie których wprowadzono zmiany	Data wejścia w życie	Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w którym zmiana została opublikowana (Nr/poz./rok)
1.	2.	3.	4.	5.