



**Infra SILESIA
SPÓŁKA AKCYJNA
W RYBNIKU**

ISr-1

INSTRUKCJA

**o prowadzeniu ruchu pociągów na liniach
i bocznicach kolejowych**

Wydanie 3

RYBNIK 2025

Załącznik do zarządzenia nr 8/2025 Prezesa Zarządu Infra SILESIA S.A. z dnia 28.07.2025 r.

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w:

1. Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
2. Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie
3. Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji

Ilekcrcć przywołane w treści Instrukcji są przepisy prawne, należy przez to rozumieć najnowszy obowiązujący publikator aktu prawnego.

Właściciel:

Infra SILESIA S.A.

ul. Kłokocińska 51

44-251 Rybnik

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Modyfikacja, wprowadzenie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych całości lub części instrukcji bez pisemnej zgody Infra SILESIA S.A. - są zabronione

Spis treści

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	7
§1 Cel i zakres ważności instrukcji	7
§2 Podział sieci kolejowej pod względem technicznym.....	7
§3 Posterunki ruchu i punkty ekspedycyjne	8
§4 Posterunki techniczne	10
§5 Urządzenia i budowle do prowadzenia ruchu kolejowego	12
§6 Pojazdy kolejowe.....	15
§7 Ogólne obowiązki pracowników związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego	15
§8 Podział i zakres czynności pracowników na posterunku ruchu.....	17
§9 Przekazywanie i obejmowanie dyżuru	19
§10 Określenie i podział pociągów	21
§11 Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów	21
ROZDZIAŁ II MANEWRY	24
§12 Ogólne zasady	24
§13 Manewry na torach głównych	24
§14 Manewrowanie przez przejazdy i przejścia	27
ROZDZIAŁ III HAMOWANIE POCIĄGÓW	28
§15 Zasady użytkowania hamulców	28
§15a Masa ogólna i długość pociągu	29
§16 Rzeczywista masa hamująca	29
§17 Wymagana masa hamująca	30
§18 Próba hamulców	31
ROZDZIAŁ IV OBSADA I PRZYGOTOWANIE POCIĄGÓW DO JAZDY	35
§19 Obsada pociągów	35
§20 Znajomość linii przez drużyny pociągowe.....	36
§21 Przygotowanie pociągów do jazdy	37
§22 Prowadzenie dokumentów pociągowych	39
ROZDZIAŁ V PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU	41
§ 23 Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku	41
§ 23a Zdalne prowadzenie ruchu kolejowego	43

§24 Prowadzenie ruchu pociągów na podstawie zapowiadania za pomocą urządzeń łączności (telefonicznej, radiotelefonicznej)	46
§25 Telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu. Wstrzymanie wyprawiania pociągów.	50
§26 Telefoniczne oznajmienie odjazdu pociągu.....	54
§27 Telefoniczne potwierdzenie przyjazdu pociągu	55
§28 Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z pólśamoczną (jednoodstępową) blokadą liniową	56
§29 Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z samoczną (wieloodstępową) blokadą liniową	61
§30 Jazda na widoczność	65
§31 Stosowanie szczególnych sposobów prowadzenia ruchu pociągów.....	66
§32 Prowadzenie ruchu pociągów do obsługi bocznic	66
§33 Prowadzenie ruchu pojazdów trakcyjnych luzem	72
§34 Prowadzenie ruchu pociągów utrzymaniowo - naprawczych i roboczych.....	73
§35 Prowadzenie ruchu pociągów ratunkowych	75
§36 Prowadzenie dziennika ruchu	76
ROZDZIAŁ VI PRZYJMOWANIE, WYPRAWIANIE I PRZEPUSZCZANIE POCIĄGÓW NA POSTERUNKACH RUCHU	81
§37 Wyznaczanie torów na stacji dla wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pociągów	81
§38 Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu	83
§39 Przygotowanie drogi przebiegu pociągu	87
§40 Sprawdzanie i zgłaszanie gotowości drogi przebiegu pociągu	89
§41 Podawanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu.	90
§42 Zależność semaforów, zwrotnic, wykolejnic, ryglic, tarcz zaporowych i manewrowych.	93
§43 Zezwolenie na wjazd, wyjazd lub przejazd pociągu bez podania sygnału zezwalającego.....	94
§44 Obserwacja przejeżdżającego pociągu.....	96
§45 Nastawienie sygnału „Stój” na semaforze i rozwiązanie drogi przebiegu.....	96
§46 Nieprawidłowości przy podawaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora	98
§47 Zatrzymanie lub przepuszczanie pociągu nieprzewidziane w rozkładzie jazdy.....	102
§48 Prowadzenie książki przebiegów.....	103
§49 Stosowanie środków pomocniczych (zabezpieczających lub ostrzegających)	106
ROZDZIAŁ VII ZAMKNIĘCIA TORÓW. PROWADZENIE RUCHU DWUKIERUNKOWEGO	115
§50 Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego	115

§51 Prowadzenie ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym w czasie zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego	117
§52 Prowadzenie ruchu po torze zamkniętym	123
§53 Zamknięcie toru stacyjnego	126
§54 Prowadzenie ruchu dwukierunkowego po torze na szlaku dwutorowym przy czynnych obu torach	127
ROZDZIAŁ VIII ZAMYKANIE I OTWIERANIE POSTERUNKÓW RUCHU	129
§55 Postępowanie w razie otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu	129
ROZDZIAŁ IX POWIADAMIANIE DRUŻYN POCIĄGOWYCH I MANEWROWYCH	137
§56 Rozkazy pisemne	137
§57 Ostrzeżenia	147
ROZDZIAŁ X JAZDA POCIĄGÓW	155
§58 Zezwolenie na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu	155
§59 Podawanie sygnałów przez drużynę pociągową przed odjazdem pociągu	157
§60 Prędkość jazdy pociągów	157
§61 Postępowanie drużyny pociągowej w czasie jazdy pociągu	162
§62 Postępowanie przy pociągu z podwójną trakcją	173
§63 Postępowanie przy pociągu popychanym	174
§64 Postępowanie przy pociągu pchanym	177
§65 Prowadzenie pociągów bez obsady konduktorskiej	177
§65a Prowadzenie pociągów towarowych z jednoosobową obsadą pojazdów kolejowych z napędem bez drużyny konduktorskiej	178
§66 Jazda w kabinie maszynisty	181
ROZDZIAŁ XI POSTĘPOWANIE W RAZIE WYSTĄPIENIA ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU I ZDARZEŃ KOLEJOWYCH	182
§67 Ogólne zasady postępowania	182
§68 Cofanie, dzielenie i zabieranie częściami składu pociągu ze szlaku	184
§69 Rozerwanie pociągu na szlaku i zbiegnięcie wagonów	186
§70 Pożar w pociągu	188
§71 Zaspy śnieżne	188
§72 Gwałtowna ulewa lub przybór wód	189
§73 Pęknięcie szyny lub deformacja toru	190
§74 Uszkodzenie wagonu w pociągu	190
§75 Brak sygnałów na pociągu lub niewłaściwe jego osygnalizowanie	193

§76 Uszkodzenie sieci trakcyjnej.....	195
§77 Zasłabnięcie, zranienie i śmierć osób.....	195
ROZDZIAŁ XII RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH	197
§78 Ogólne zasady	197
§79 Wyposażenie pojazdów pomocniczych.....	198
§80 Uprawnienia i obowiązki maszynisty pojazdu pomocniczego lub prowadzącego pojazd kolejowy	199
§81 Prowadzenie ruchu pojazdów pomocniczych	199
§82 Postępowanie z pojazdami pomocniczymi z przyczepami	203
ROZDZIAŁ XIII ZABEZPIECZENIE RUCHU NA PRZEJAZDACH KOLEJOWO – DROGOWYCH I PRZEJŚCIACH PRZEZ DRÓŻNIKÓW PRZEJAZDOWYCH.....	205
§83 Powiadamianie dróźników przejazdowych o odjeździe pociągów i o innych okolicznościach.....	205
ZAŁĄCZNIKI	213
Załącznik nr 1a Dziennik ruchu posterunku zapowiadawczego	214
Załącznik nr 1b Dziennik ruchu posterunku odstępowego	216
Załącznik nr 2 Książka przebiegów	218
Załącznik nr 3 Rozkaz pisemny „O”	221
Załącznik nr 4 Rozkaz pisemny „S”	222
Załącznik nr 5 Rozkaz pisemny „N”	224
Załącznik nr 5a Rozkaz pisemny „Nrob”	225
Załącznik nr 6 Książka ostrzeżeń doraźnych	226
Załącznik nr 7 Kontrolka zajęcia torów wjazdowych	229
Załącznik nr 8 Tablice hamowania pociągów	231
Załącznik nr 9 Wykaz wzorów telefonogramów zapowiadawczych	233
Załącznik nr 10 Sygnały dzwonkowe i znaki wywoławcze w telefonicznej łączności ruchowej	235
WYKAZ ZMIAN	237

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE

§1

Cel i zakres ważności instrukcji

1. Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów na liniach i bocznicach kolejowych, zwana w skrócie instrukcją ISr-1, określa zasady prowadzenia ruchu kolejowego na liniach i bocznicach kolejowych eksploatowanych przez Infra SILESIA S.A. .

Celem instrukcji ISr-1 jest zapewnienie bezpieczeństwa, sprawności i ciągłości ruchu kolejowego.

2. Na odcinkach i szlakach stycznych z innymi zarządcami infrastruktury kolejowej obowiązują przepisy prowadzenia ruchu kolejowego ustalone w umowach dwustronnych.
3. W razie potrzeby, w odniesieniu do sytuacji lokalnych, Zarządca może wydać uzupełniające zarządzenia lub inne uregulowania z zachowaniem warunków wynikających z przepisów wewnętrznych Zarządcy.
4. Szczegółowe postanowienia wynikające z warunków miejscowych, stosowanych urządzeń oraz wymagań przepisów i instrukcji powinny znajdować się w regulaminie technicznym jak również w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów lub w dodatku do rozkładu jazdy pociągów zawierającym warunki techniczno-ruchowe linii.
5. Dla każdego posterunku ruchu powinien być opracowany regulamin techniczny według wskazówek zawartych w instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych (ISr-9). Według wskazówek zawartych w tej instrukcji należy również opracować odpowiednie regulaminy dla punktów ekspedycyjnych i bocznic kolejowych połączonych z liniami kolejowymi Zarządcy.

„Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów na liniach i bocznicach kolejowych ISr-1” obowiązuje pracowników Infra SILESIA S.A. oraz pracowników innych podmiotów gospodarczych korzystających z infrastruktury zarządzanej przez Infra SILESIA S.A. odpowiednio do zakresu wykonywanych czynności opisanych w niniejszej instrukcji.

§2

Podział sieci kolejowej pod względem technicznym

1. Sieć kolejowa składa się z linii kolejowych, których punkty początkowe i końcowe ustala zarządca infrastruktury kolejowej.
2. Linia kolejowa jest to wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.
3. Linie kolejowe dzielą się na odcinki, szlaki i odstępy.
4. Szlakiem nazywa się część linii kolejowej między:
 - 1) dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi;
 - 2) ostatnim posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii bez posterunku

zapowiadawczego.

5. Część linii kolejowej, stanowiąca dwa lub więcej kolejnych szlaków nazywa się odcinkiem.
6. Odstępem nazywa się część toru szlakowego między:
 - 1) posterunkiem zapowiadawczym i najbliższym posterunkiem odstępowym (bocznicowym) lub semaforem odstępowym blokady samoczynnej (wieloodstępowej);
 - 2) dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi (bocznicowymi);
 - 3) posterunkiem odstępowym i bocznicowym;
 - 4) dwoma kolejnymi semaforami odstępowymi blokady samoczynnej (wieloodstępowej) dla tego samego kierunku jazdy po danym torze.

§3

Posterunki ruchu i punkty ekspedycyjne

1. Posterunek ruchu służy do bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego.
Posterunki ruchu dzielą się na posterunki następcze i pomocnicze
2. Posterunek następczy reguluje następstwo pociągów, to jest pozwala na przejazd lub odjazd pociągu wówczas, gdy tor przyległego odstępu (szlaku) dla danego pociągu 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.
Do posterunków zapowiadawczych należą stacje i posterunki odgałęźne.
4. Stacja jest to posterunek zapowiadawczy, w obrębie, którego oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się co najmniej jeden tor główny, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać skład lub kierunek jazdy. Stacja, na której układ torowy umożliwia jedynie krzyżowanie i wyprzedzanie pociągów, nazywa się mijanką. Stacje o większej ilości torów mogą być podzielone na rejony stanowiące osobne posterunki zapowiadawcze.
5. Zależnie od rodzaju przewozów rozróżnia się stacje:
 - 1) osobowe, przeznaczone do obsługi przewozowej pasażerów, przesyłek bagażowych, ekspresowych i pocztowych;
 - 2) towarowe, przeznaczone do obsługi przewozowej przesyłek towarowych;
 - 3) osobowo-towarowe przeznaczone do obsługi przewozowej w zakresie wymienionym w pkt. 1 i 2.
6. Zależnie od rodzaju pracy rozróżnia się stacje:
 - 1) rozrządowe - towarowe stacje manewrowe przeznaczone zasadniczo do rozrządzania składów pociągów towarowych przybyłych z własnego jak i obcych obszarów ciągnięcia, oraz do zestawiania pociągów towarowych do innych stacji rozrządowych i do stacji

manewrowych rejonowych własnego obszaru ciążenia;

- 2) manewrowe - stacje towarowe wykonujące zadania w zakresie obsługi stacyjnych i liniowych punktów ładunkowych znajdujących się w jej rejonie ciążenia, a także zadania związane z przyjmowaniem, rozrządzaniem, zestawianiem i wyprawianiem pociągów towarowych; do wykonania tych zadań stacja ma przydzieloną odpowiednią ilość lokomotyw i drużyn manewrowych;
 - 3) ładunkowe, przeznaczone do dokonywania czynności ładunkowych w związku z nadaniem i wydaniem przesyłek towarowych;
 - 4) postojowe, przeznaczone do postoju, czyszczenia, naprawy, zaopatrywania, wyposażenia i przerabiania składów pociągów pasażerskich;
 - 5) portowe. przeznaczone do kolejowej obsługi portów morskich lub śródlądowych;
 - 6) przeładunkowe, przeznaczone do przeładunku przesyłek na kolejach o różnych szerokościach torów.
7. Pod względem ruchu pociągów rozróżnia się stacje:
- 1) krańcowe, tj. początkowe i końcowe dla poszczególnych pociągów;
 - 2) pośrednie, które znajdują się pomiędzy stacjami krańcowymi
8. Pod względem połączenia ze sobą linii kolejowych - stacje, na których łączą się szlaki z trzech lub więcej kierunków, nazywają się stacjami węzłowymi.
- Zespół stacji sąsiadujących ze sobą tworzy węzeł kolejowy
9. Granicę pomiędzy szlakiem a posterunkiem zapowiadawczym stanowi:
- 1) na liniach jednotorowych - semafor wjazdowy tego posterunku;
 - 2) na liniach dwutorowych i wielotorowych - miejsce znajdowania się semafora wjazdowego i linia prostopadła do osi torów, w miejscu ustawienia tego semafora. Wyjątek stanowią przypadki, w których granica między poszczególnymi torami szlakowymi a posterunkiem zapowiadawczym jest różna, a mianowicie:
 - a) jeżeli tory szlakowe oddalone są od siebie tak, że nie można stwierdzić miejsca 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 w tym torze od strony szlaku 100 m przed najbliższym rozjazdem (skrzyżowaniem),
 - b) jeżeli w torze najbliższy rozjazd (skrzyżowanie) znajduje się bliżej szlaku niż rozjazd (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 w tym torze od strony szlaku 100 przed najbliższym rozjazdem (skrzyżowaniem),
 - c) jeżeli przy torze znajduje się odnoszące się do tego toru urządzenie sygnałowe, za pomocą którego podaje się zezwolenie na wjazd pociągu -wówczas granicą między torem szlakowym a torem posterunku zapowiadawczego jest miejsce znajdowania się

tego urządzenia.

10. Posterunek odgałęźny urządzony jest poza stacją:

- 1) w miejscu odgałęzienia linii;
- 2) przy przejściu ze szlaku jednotorowego w dwutorowy i odwrotnie;
- 3) w miejscu połączenia torów szlakowych

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

11. Posterunek bocznicowy jest to posterunek ruchu urządzony na szlaku przy odgałęzieniu bocznicy, który bierze udział w prowadzeniu ruchu wszystkich pociągów kursujących przyległych odstępach, jak posterunek odstępowy i pociągów obsługujących bocznice jak posterunek zapowiadawczy. Przyjmowanie pociągów na bocznice i wyprawianie ich z bocznicy odbywa się na zasadach ustalonych dla posterunków zapowiadawczych, a przepuszczanie innych pociągów - na zasadach ustalonych dla posterunków odstępowych.
12. Posterunek urządzany przy odgałęzieniu bocznicy tylko dla umożliwienia wjazdu pociągu na bocznice i zgłoszeniu, że szlak jest wolny oraz umożliwienia wyjazdu pociągu z bocznicy jest posterunkiem pomocniczym. Posterunek pomocniczy nie jest wyposażony w semafony i bierze udział w zapowiadaniu tylko pociągów bocznicowych.
13. Posterunek odstępowy reguluje następstwo pociągów, to jest pozwala na przejazd (wjazd) pociągu w następny odstęp dopiero wtedy, gdy odstęp ten jest wolny. Posterunki odstępowe są albo obsługiwane, albo samoczynne. Posterunki odstępowe obsługiwane na liniach z półsamoczynną (jednoodstępową) blokadą liniową nazywają się posterunkami blokowymi, a na liniach z telefonicznym zapowiadaniem – posterunkami odstępowymi telefonicznymi. Na liniach z samoczynną (wieloodstępową) blokadą liniową funkcje posterunków odstępowych spełniają samoczynne semafony odstępowe.
14. Do punktów ekspedycyjnych zalicza się: przystanki osobowe i bocznice.
15. Przystanek osobowy jest miejscem na szlaku, w którym rozkładowo zatrzymują się wyznaczone pociągi, do wsiadania i wysiadania podróżnych. Przystanek osobowy może być urządzony również na posterunku odgałęźnym, bocznicowym, odstępowym lub na stacji zamkniętej dla potrzeb technicznych.
16. Bocznica kolejowa jest 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 czynności ruchowych, a także do bezpośredniego organizowania i nadzorowania tych czynności na stacji czynnej dla potrzeb technicznych i na innych posterunkach ruchu.

Posterunki techniczne dzielą się na posterunki nastawcze, posterunki dyspozytorskie, dróżnika przejazdowego oraz stwierdzania końca pociągu.

2. Posterunek nastawczy przeznaczony jest do wykonywania przez uprawnionych pracowników lub samoczynnie przez urządzenia, czynności związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu, przy czym:
 - 1) posterunek nastawczy wyposażony w urządzenia nastawcze z funkcją zależności sygnałów na sygnalizatorach od położenia zwrotnic oraz urządzenia blokowe i łączności – jest nastawnią,
 - 2) posterunek, którego urządzenia nie mają funkcji, o której mowa w pkt 1 – jest posterunkiem zwrotniczkowym (zwrotniczego)
3. Pod względem przeznaczenia ruchowego rozróżnia się nastawnie dysponujące, wykonawcze.
4. Część obszaru stacji lub innego posterunku ruchu, na którym wszystkie urządzenia sterowania ruchem (urządzenia srk) obsługuje jedna nastawnia, 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, a jej urządzenia umożliwiają obsługę urządzeń nastawczych i podawanie sygnałów na semaforach posterunków jej podporządkowanych, nazywana jest nastawnią zdalnego sterowania. Posterunki jej podległe nazywamy posterunkami zdalnie sterowanymi. Wzajemne usytuowanie w terenie tych posterunków może tworzyć układ liniowy (odcinek), obszarowy lub mieszany. Nastawnia położona na odcinku zdalnie sterowanym posiadająca możliwość miejscowej obsługi urządzeń nazywa się nastawnią miejscową.
7. Nastawnia wykonawcza jest to posterunek nastawczy, na którym obsługuje się urządzenia nastawcze i blokowe we własnym okręgu nastawczym i nastawia się sygnały na semaforach na polecenie dyżurnego ruchu.
8. (uchylony)
9. Posterunek, który bierze udział w nastawianiu przebiegów, a jego urządzenia nie mają zależności sygnałów od zwrotnic, jest posterunkiem zwrotniczego. Posterunek starszego zwrotniczego jest to posterunek nastawczy przeznaczony do nadzoru i kontroli pracy jednego lub kilku posterunków zwrotniczych oraz do obsługi kontrolnej tablicy kluczowej i innych urządzeń znajdujących się na jego posterunku.
10. (uchylony)
11. Granice okręgów nastawczych powinny być określone w regulaminie technicznym.
12. Każdy posterunek ruchu, przystanek osobowy powinien posiadać swą nazwę, której napis powinien być umieszczony na miejscu widocznym z pociągu (na froncie budynku dworca, posterunku) i ewentualnie z obu stron podjazdu pociągów. Na stacjach i przystankach z dużym ruchem pociągów pasażerskich napis ten należy umieścić również przy peronach od

strony podjazdu pociągów. Każdy posterunek techniczny powinien być oznaczony ustalonymi znakami wg poniższych zasad:

- 1) nastawnie dysponujące na stacjach oraz nastawnie na posterunkach odgałęźnych, bocznicowych i odstępowych oznacza się symbolem dwu, trzy lub czteroliterowym złożonym z liter występujących w nazwie stacji (posterunku ruchu) z tym, że pierwsza, duża litera skrótu jest pierwszą literą nazwy np.: Bg - nastawnia dysponująca na stacji Boguszowice. Jeżeli na stacji jest kilka nastawni dysponujących, to w skrócie dodaje się jako kolejną, dużą literę, np.: SzkA, SzkB, SzkC - nastawnie dysponujące na stacji Szczygłowice;
- 2) nastawnie wykonawcze oznacza się tym samym symbolem co nastawnie dysponujące z dodaniem kolejnej cyfry arabskiej, np.: Bg1, Bg2, SzkA1;
- 3) posterunki zwrotniczych oznacza się skrótem „Post” oraz kolejną liczbą dwucyfrową np.: Post11;
- 4) posterunki drózników przejazdowych oznacza się symbolem „Ps” oraz kolejną cyfrą arabską zgodnie ze wzrostem kilometracji linii, np.: Ps1, Ps2;
- 5) posterunki stwierdzania końca pociągu oznacza się symbolem „Pskp” oraz kolejnymi cyframi arabskimi, np.: Pskp1, Pskp2;

§5

Urządzenia i budowle do prowadzenia ruchu kolejowego

1. Na każdym posterunku ruchu znajdują się odpowiednie urządzenia i budowle potrzebne do wykonywania wymaganej pracy na tym posterunku przy zachowaniu bezpieczeństwa, regularności i sprawności ruchu. Do urządzeń i budowli tych należy układ torów i rozjazdów oraz ich połączeń, urządzenia sterowania ruchem kolejowym i łączności (srk), urządzenia do hamowania taboru na górkach rozrządowych, urządzenia trakcyjne i wagonowe, urządzenia do wsiadania i wysiadania podróżnych, urządzenia ułatwiające wykonywanie czynności ładunkowych, urządzenia do informowania podróżnych, itp.
2. Urządzenia na posterunkach ruchu są obsługiwane przez uprawnionych i wyznaczonych pracowników lub działają samoczynnie pod wpływem oddziaływania pociągu lub taboru.
3. Tory kolejowe dzielą się na główne, boczne i specjalnego przeznaczenia. Tory, po których odbywają się jazdy pociągowe, nazywają się torami głównymi. Inne tory są torami bocznymi lub torami specjalnego przeznaczenia. Do torów bocznych zalicza się tory rozrządowe, ładunkowe, postojowe, trakcyjne, warsztatowe magazynowe oraz inne tory boczne, których przeznaczenie określone jest regulaminem technicznym według dokonywanych na nich czynności. Do torów specjalnego przeznaczenia należą tory i żeberka ochronne, tory dojazdowe do bocznic i tory bocznicowe.

Tory główne, znajdujące się w granicach stacji i będące przedłużeniem torów szlakowych, nazywają się torami głównymi zasadniczymi.

Tory główne stacyjne, nie będące przedłużeniem torów szlakowych, nazywają się torami głównymi dodatkowymi.

Grupy torów przeznaczone:

- wyłącznie do wjazdu pociągów - zwa się grupami przyjazdowymi;
- wyłącznie do odjazdu pociągów - zwa się grupami odjazdowymi;
- do wjazdu i odjazdu pociągów - zwa się grupami przyjazdowo - odjazdowymi;
- wyłącznie do rozrządzania pociągów – zwa się grupami kierunkowymi.

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

- 1) tory szlakowe i stacyjne oznaczają się liczbami, które w mowie wyraża się:
 - a) odnośnie torów szlakowych - liczbami zwykłymi (jeden, dwa itd.),
 - b) odnośnie torów stacyjnych - liczbami 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 zarządca infrastruktury kolejowej
- 4) torem nr 1 (pierwszym) na stacji jest tor główny zasadniczy będący przedłużeniem:
 - na liniach jednotorowych - toru szlakowego, położonego bliżej początku linii,
 - na liniach dwutorowych i wielotorowych - toru szlakowego nr 1 (jeden).

Na stacjach węzłowych do oznaczenia toru nr 1 (pierwszego) miarodajną jest linia kolejowa wyższego rzędu, a przy równorzędności linia ustalona przez komisję opracowującą regulamin techniczny;

- 5) tory stacyjne znajdujące się po prawej stronie toru głównego zasadniczego nr 1 (pierwszego) patrząc od początku linii ku jej końcowi, otrzymują kolejną numerację nieparzystą, a tory stacyjne znajdujące się po lewej stronie toru głównego zasadniczego nr 1 (pierwszego) otrzymują kolejną numerację parzystą;
 - 6) jeśli tory główne stacyjne podzielone są rozjazdami na części, a urządzenia sterowania ruchem umożliwiają przyjmowanie pociągów na poszczególne części toru, to każda z tych części należy uważać za oddzielny tor i odpowiednio ją określić (np. dodając po numerze toru literę odmienną dla każdej części toru);
 - 7) grupy torów oznaczają się literami lub w sposób ustalony w regulaminie technicznym; dla każdej grupy przeznacza się osobną dziesiątkę lub setkę cyfr; tory poszczególnych grup torów oznaczają się według zasad ustalonych w pkt.5 albo numerami kolejnymi.
5. Rozjazdy powinny być ponumerowane kolejnymi liczbami, zgodnie z kierunkiem kilometrowania linii. Przy istnieniu grup torów na poszczególnych stacjach może być stosowana numeracja rozjazdów odpowiednia do grup torów.
6. Dla zwrotnic i wykolejnic ustala się położenie zasadnicze według wskazówek zawartych w odrębnych przepisach. 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.

7. Wykolejnice i zwrotnice wyposażone w latarnie powinny być oświetlone w czasie i w przypadkach wskazanych w regulaminie technicznym.
8. Zwrotnice z ześrodkowanym nastawianiem, przez które odbywają się jazdy tylko na przebiegi zorganizowane lub zamknięte drążkiem przebiegowym, zwrotnice w torach bocznych, mało używane oraz zwrotnice w torach szlakowych mogą nie mieć latarni zwrotnicowych.
9. Dla sprawdzenia stanu rozjazdów dokonuje się ich oględzin w sposób i w zakresie ustalonym w osobnych instrukcjach. Do kogo należy obowiązek dokonywania oględzin rozjazdów i w jakim czasie należy dokonywać tych oględzin, wskazuje regulamin techniczny.
10. W razie zauważenia nieprawidłowego działania zwrotnicy lub uszkodzenia rozjazdu, należy o tym powiadomić pracownika wyznaczonego do obsługi zwrotnicy, który zgłasza to dyżurnemu ruchu dysponującemu i wpisuje uszkodzenie do dziennika oględzin rozjazdów. W przypadku, gdy uszkodzenie rozjazdu zagraża bezpieczeństwu ruchu, pracownik obsługujący, wstrzymuje ruch przez ten rozjazd i osłania go sygnałami „Stój” lub ustawia zwrotnice w położenie uniemożliwiające jazdę na uszkodzony rozjazd. Przywrócenie ruchu po uszkodzonym rozjeździe może nastąpić dopiero po wpisaniu do dziennika oględzin rozjazdów przez uprawnionego pracownika faktu usunięcia uszkodzenia oraz po przekonaniu się, że zwrotnica działa prawidłowo.
11. Oświetlenie poszczególnych pomieszczeń i miejsc na terenie kolejowym powinno być zgodne z obowiązującymi normami i zapewniać jak najlepsze warunki pracy, przy równoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa ruchu i pracy, bezpieczeństwa podróżnych, ochrony przesylek i mienia kolejowego.
12. Oświetlenie nie powinno powodować oślepienia oraz wpływać ujemnie na widoczność sygnałów.
13. Oświetlenie wewnętrzne nastawni i posterunków nie powinno pogarszać widoczności okręgu z nastawni lub posterunku.
14. Na terenie lub taborze kolejowym oraz w pobliżu torów kolejowych nie należy instalować świateł kolorów stosowanych w sygnalizacji kolejowej, mogących powodować zniekształcenie obrazów istniejących sygnałów lub pomyłki.
15. W pomieszczeniach pracowników związanych z ruchem oraz w grupach torów na stacjach rozrządowych i ładunkowych powinny znajdować się zegary. Pociągi należy wyprawiać według czasu wskazywanego przez te zegary. Tarcze zegarów wskazujących niewłaściwy czas powinny być zasłonięte lub unieważnione ukośnym krzyżem.
16. Tory i inne urządzenia kolejowe powinny być utrzymywane w stanie zapewniającym sprawność, ciągłość i bezpieczeństwo ruchu.

Zasady utrzymania i organizacji robót związanych z utrzymaniem, remontem i budową tych urządzeń zawierają oddzielne przepisy i instrukcje.

W razie potrzeby powinien być opracowany tymczasowy regulamin prowadzenia ruchu kolejowego w czasie tych robót. Szczegółowe postanowienia w sprawie opracowania tego

regulaminu zawiera instrukcja o sporządzaniu regulaminów technicznych (ISr-9).

§6

Pojazdy kolejowe

1. Pojazdy kolejowe dzielą się na tabor kolejowy i pojazdy pomocnicze.
2. Tabor kolejowy dzieli się na tabor zwykły i tabor specjalny.
3. Tabor zwykły stanowią pojazdy kolejowe przystosowane do kursowania w składzie pociągu na ogólnych zasadach, przeznaczone do przewozu osób i rzeczy. W szczególności są to:
 - 1) wszystkie typy lokomotyw, zespoły trakcyjne i inne pojazdy silnikowe, zwane pojazdami trakcyjnymi;
 - 2) wagony osobowe i towarowe, w tym także naczepy siodłowe na wózkach kolejowych, z których każdy traktowany jest jak odrębny wagon.
4. Tabor specjalny są to pojazdy kolejowe przeznaczone w szczególności do prac remontowo-budowlanych lub ratunkowych, których budowa pozwala na kursowanie samodzielne lub w składzie pociągu, przy zachowaniu określonych warunków dotyczących w szczególności miejsca ustawienia w składzie pociągu i prędkości jazdy.
5. Do taboru specjalnego zalicza się w szczególności: maszyny do kolejowych robót budowlanych, pojazdy do utrzymania i naprawy sieci trakcyjnej, żurawie kolejowe, wózki motorowe.
6. Na ścianach bocznych taboru specjalnego powinna być wskazana maksymalna prędkość jazdy, miejsce ustawienia w składzie pociągu i inne ograniczenia techniczne.
7. 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.
8. Pojazdy szynowo-drogowe (dwudrogowe) są pojazdami pomocniczymi, które mogą poruszać się po drogach kołowych oraz torach. Maksymalna prędkość jazdy tych pojazdów wynika z ich konstrukcji o ile nie jest ograniczona postanowieniami niniejszej instrukcji.

§7

Ogólne obowiązki pracowników związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego

1. Każdy posterunek obsługiwany powinien być obsadzony przez pracowników posiadających kwalifikacje wymagane przepisami. Postanowienia instrukcji ISr-1 pracownicy ci powinni znać w zakresie potrzebnym do wykonywania pracy na zajmowanym stanowisku.
2. Postanowienia instrukcji ISr-1 w zakresie potrzebnym do wykonywania czynności na danym stanowisku obowiązują wszystkich pracowników mających związek z ruchem kolejowym, a w szczególności:
 - 1) dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych;

- 2) pracowników drużyn pociągowych i manewrowych oraz kierowców pojazdów pomocniczych;
 - 3) dróżników przejazdowych oraz pracowników dokonujących obchodów torów;
 - 4) pracowników nadzoru i kontroli.
3. Pracownicy wymienieni w ust. 2 powinni znać i przestrzegać postanowienia również innych przepisów, instrukcji i zarządzeń oraz regulaminów technicznych, które ich dotyczą.
 4. Pracownicy wszystkich kolejowych jednostek organizacyjnych oraz innych jednostek działających na terenie kolejowym zobowiązani są do współpracy z personelem kierującym ruchem, przy czym pracownicy kierujący ruchem na swych odcinkach pracy są koordynatorami tej współpracy i mogą wydawać pracownikom innych jednostek polecenia dotyczące wykonywania postanowień zawartych w tej instrukcji.
 5. Pracownicy kolejowi powinni stale pamiętać, że życie i zdrowie podróżnych, innych pracowników oraz ich osobiste zależy przede wszystkim od ścisłego przestrzegania obowiązujących przepisów i instrukcji i nawet nieznaczne uchybienie w stosunku do przepisowego wykonania lub zaniechanie wykonania czynności mogą być powodem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.
 6. Wszystkie obowiązki należy wypełniać sumiennie w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu i pracy, przy jednoczesnym zachowaniu należytej sprawności wykonania wymaganych czynności.
 7. Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu powinno mieć pierwszeństwo przed wykonaniem innych czynności, przydzielonych pracownikowi.
 8. Pracownicy, których praca związana jest z ruchem pociągów, powinni w czasie pracy korzystać z zegara wskazującego aktualny czas.
 9. Pracownik posterunku technicznego wywołany środkami łączności zgłaszając się po raz pierwszy po przyjęciu dyżuru powinien podać nazwę posterunku oraz nazwisko. Kolejne zgłoszenia pracownika wywołanego środkami łączności mogą zawierać tylko nazwę posterunku. W tej samej kolejności informacje powinien podać pracownik wywołujący. Dający i otrzymujący środkami łączności polecenie, zawiadomienie, zgłoszenie lub pozwolenie powinni upewnić się, czy rozmawiają z właściwą osobą. Rozmowy powinny być możliwie krótkie, a ich treść nie może nasuwać żadnych wątpliwości.
 10. Treść otrzymanego telefonogramu zapowiadawczego oraz treść otrzymanego polecenia należy powtórzyć. Odpowiedź na zapytanie powinna zawierać wszystkie istotne dane. Treść rozmów mających znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu należy zapisywać we właściwej dokumentacji techniczno-ruchowej, a gdy treść rozmów nie jest bezpośrednio związana z tą dokumentacją w dzienniku telefonicznym.
 11. Zapisów odręcznych w dziennikach, książkach i innych dokumentach należy dokonywać w sposób czytelny długopisem lub atramentem.

Nie wolno zapisów poprawiać, wycierać, wywabiać ani zalepiać. W razie pomyłki należy zapis przekreślić tak, aby możliwe było odczytanie go, a obok należy zrobić nowy zapis i

potwierdzić go podpisem z ewentualnym omówieniem.

12. Druki (dzienniki, książki, itp.) wskazane w przepisach lub instrukcjach, powinny być przesnurowane i opieczutowane, a ilość stron po sprawdzeniu powinien poświadczyć przełożony przed wydaniem druku na posterunek.
13. W razie potrzeby zabrania z posterunku niezakończonych dokumentacji (dziennika, książki, rozkazu pisemnego itp.), przełożony powinien przed zabraniem druku nie zakończonego dostarczyć na ten posterunek nowy druk.
14. Całkowicie wykorzystane druki należy przechowywać zgodnie z odpowiednimi 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

Podział i zakres czynności pracowników na posterunku ruchu

1. Organizację pracy oraz sposób postępowania pracowników obsługi ruchowych posterunków technicznych zawiera instrukcja ISr-7.

Szczegółowy zakres zadań i obowiązków pracowników posterunków ruchu zawierają regulaminy tych posterunków.

2. W prowadzeniu ruchu pociągów bezpośrednio uczestniczą: dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy i dróżnik przejazdowy, natomiast dyspozytor zajmuje się organizacją i kierowaniem ruchem pociągów. Szczegółowe zadania i obowiązki dyspozytora określają właściwe instrukcje i regulaminy.
3. Zakres czynności dyżurnych ruchu wskazany jest w ust. 4-9. Przez wyrażenie "dyżurny ruchu" rozumie się pracownika pełniącego obowiązki przewidziane dla dyżurnego ruchu danego rodzaju posterunku następczego. Jeżeli na stacji oprócz dyżurnego ruchu dysponującego wyznaczony jest również dyżurny ruchu pomocniczy, wówczas każdy z nich jest dyżurnym ruchu w zakresie przewidzianych dla niego czynności.
4. Dyżurny ruchu dysponujący prowadzi ruch na posterunku zapowiadawczym i na przyległych szlakach względnie odstępach w ścisłym porozumieniu z dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków następczych. Poza tym jeżeli nastawnia dysponująca wyposażona jest w urządzenia zdalnego sterowania ruchem, dyżurny ruchu dysponujący prowadzi ruch na terenie objętym urządzeniami zdalnego sterowania lub na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchu i na szlakach do nich przyległych.
5. Dyżurnemu ruchu pomocniczemu mogą być przydzielone następujące czynności:
 - 1) zapowiadanie pociągów na szlakach (odstępach) i prowadzenie dzienników ruchu, albo wydawanie poleceń przygotowania dróg przebiegu i prowadzenie książki przebiegów;
 - 2) obsługa urządzeń w zakresie wynikającym z czynności związanych z prowadzeniem ruchu;
 - 3) powiadamianie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągów i o innych okolicznościach.

6. (uchylony)

7. Jeżeli nadzór nad sprawowaniem niżej podanych czynności nie został przekazany innym pracownikom, wówczas dyżurni ruchu stosownie do podziału czynności czuwają również nad tym, aby:

- 1) wydawane polecenia i zgłoszenia były jasne i wykonywane we właściwym czasie i we właściwy sposób;
- 2) pracownicy biorący udział w zestawianiu i przygotowaniu pociągu znajdowali się w wyznaczonych miejscach w ilości oraz w stanie zapewniającym wykonanie pracy;
- 3) lokomotywy przygotowane do pracy znajdowały się w wyznaczonych miejscach;
- 4) pociągi przygotowane były do odjazdu we właściwym czasie oraz aby wymagana próba hamulców została wykonana;
- 5) przestrzegane były przepisy o czystości, oświetlaniu, ogrzewaniu, zestawianiu pociągów i otablicowaniu wagonów oraz aby dokonane były wymagane oględziny techniczne pociągów;
- 6) na pociągach znajdowały się wymagane sygnały;
- 7) droga przebiegu była wolna i przygotowana we właściwym czasie;
- 8) sygnały podawane były wyraźnie i przepisowo, a sygnały słuchowe ograniczone do niezbędnych potrzeb;
- 9) pociągi zatrzymywały się na wyznaczonych miejscach;
- 10) zapewnione było sprawne i bezpieczne wsiadanie i wysiadanie podróżnych;
- 11) podjazdy, przejścia, tunele i perony były w porę oświetlone;
- 12) obsługiwane były w porę i właściwie urządzenia do informowania podróżnych, znajdujące się w poczekalniach, na peronach itd.;
- 13) zostały przygotowane i nadane lub odebrane we właściwym czasie analizy pociągowe, wiadomości o opóźnieniach, oczekującej pracy przy pociągu itp.;
- 14) przejścia i przejazdy przez tory nie były zastawiane dłużej niż to jest potrzebne;
- 15) znajdujący się na torach tabor zabezpieczony został przed zbiegnięciem;
- 16) zegary stacyjne wskazywały dokładny czas oraz aby tarcze zegarowe zostały zasłonięte lub unieważnione w przypadku fałszywych wskazań tych zegarów;
- 17) pracownicy powiadamiani byli o zmianach ustalonego porządku pracy na stacji.

8. Dyżurny ruchu zatrudniony na posterunku odstępowym przepuszcza pociągi na przedni odstęp, gdy odstęp ten jest wolny oraz wykonuje inne czynności związane z prowadzeniem ruchu na tym posterunku.

9. Nastawniczy obsługuje i utrzymuje w czystości urządzenia sterowania ruchem i łączności, znajdujące się w nastawni.

10. Jeżeli w nastawni pełni czynności równocześnie kilku nastawniczych, wówczas jeden z nich pełni obowiązki starszego nastawniczego. Starszy nastawniczy, oprócz wykonywania obowiązków nastawczego w przydzielonym mu zakresie koordynuje pracę pozostałych nastawniczych. W regulaminie technicznym należy ustalić ścisły podział czynności każdego z nastawniczych i starszego nastawniczego. Ilekcio w instrukcji jest mowa o nastawniczym, należy rozumieć również starszego nastawniczego.
11. Zwrotniczy obsługuje, oświetla i utrzymuje w czystości zwrotnice i wykolejnice nastawiane ręcznie na miejscu w przydzielonym mu okręgu nastawczym.
12. Pracownicy wymienieni w ust. 3 - 11 wykonują również inne czynności wskazane w regulaminie technicznym. Pracownikowi zatrudnionemu na posterunku przy czynnościach przewidzianych instrukcją ISr-1, które nie wypełniają mu całkowicie ustawowego czasu pracy, zwierzchnik służbowy może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na terminowość i dokładność wykonania czynności związanych z bezpieczeństwem i sprawnością ruchu kolejowego.
13. Szczegółowy podział czynności dyżurnych ruchu i innych pracowników biorących udział w prowadzeniu ruchu zawiera regulamin techniczny.

§9

Przekazywanie i obejmowanie dyżuru

1. Dla każdego miejsca pełnienia czynności i posterunku, na których praca związana jest z ruchem pociągów, należy ustalić czasy zmiany pracowników pełniących dyżur i należy podać je w regulaminach technicznych.
2. Zgłaszanie się do pracy w stanie nietrzeźwości oraz pod wpływem środków odurzających, pełnienie dyżuru w tym stanie, jak również używanie napojów alkoholowych i środków odurzających w czasie pracy jest zabronione. Zabrania się dopuszczania pracowników będących pod wpływem alkoholu i środków odurzających do pełnienia czynności związanych z ruchem lub przekazywania im dyżuru.
3. Pracownikowi pełniącemu czynności związanych z ruchem pociągów nie wolno opuścić miejsca pracy przed przekazaniem dyżuru i przed objęciem dyżuru przez następcę.
4. Przekazanie i objęcie dyżuru nieprzerwanego (na posterunku stale czynnym) odbywa się osobiście ustnie i pisemnie.
5. W zakresie potrzebnym dla danego posterunku przekazujący powinien poinformować obejmującego:
 - 1) o wszelkich odchyleniach od rozkładu jazdy pociągów, a w szczególności o kursowaniu pociągów niestałych, odwołaniu pociągów stałych, opóźnieniach i wcześniejszym odjeździe pociągów, zmianie toru wjazdowego, o zarządzeniu nieprzewidzianego postoju pociągu lub zniesieniu rozkładowego postoju pociągu;
 - 2) o stanie zajętości i zamknięciu torów stacyjnych i szlakowych;
 - 3) o stanie urządzeń sterowania ruchem (uszkodzenia, stan plomb, zamknięć, liczników, itp.),

czy wprowadzono obostrzenia w sposobie prowadzenia ruchu, o stanie sieci trakcyjnej i zasilania oraz o stanie urządzeń łączności;

- 4) o robotach przy tych urządzeniach i o robotach drogowych, mających wpływ na sposób prowadzenia ruchu lub wymagających szczególnej ostrożności;
- 5) o obowiązujących ostrzeżeniach i o kursowaniu pojazdów pomocniczych;
- 6) o sytuacji w pracy manewrowej;
- 7) o zaległej pracy i o wydanych względnie otrzymanych poleceniach, których jeszcze nie wykonano;
- 8) o wszelkich wydarzeniach i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo i sprawność ruchu kolejowego.

Obejmujący dyżur powinien zapoznać się dokładnie z tymi sprawami, obejrzeć urządzenia i zbadać zapisy, a w razie potrzeby zażądać dodatkowych wyjaśnień. Obejmującemu dyżur należy przekazać regulamin techniczny, aktualnie prowadzone dzienniki, książki i inne druki, służbowe rozkłady jazdy z dodatkami, przepisy i instrukcje, przybory sygnałowe i inwentarz oraz pisma i telegramy, których treść jest nadal ważna.

6. Dokładny czas przekazania i objęcia dyżuru należy zanotować we wszystkich dziennikach ruchu i w książce przebiegów; zapis ten powinni potwierdzić podpisem tak pracownik przekazujący, jaki przyjmujący dyżur. Oprócz tych zapisów - w książce przebiegów, a gdzie jej nie ma, w dzienniku telefonicznym, należy zanotować krótko sprawy aktualne w chwili przekazywania dyżuru, a mianowicie:

- 1) sprawy wymienione w ust. 5, z wyjątkiem spraw wskazanych w pkt. 3 i 6, jeżeli nie odbiegają one od normalnego stanu lub sytuacji;
- 2) ewentualny brak przepisów i instrukcji, przyborów sygnałowych lub innych przedmiotów, które powinny być przekazane obejmującemu dyżur.

Zamiast wymieniania obowiązujących ostrzeżeń należy wskazać te książki ostrzeżeń, w których znajdują się zapisy o aktualnie obowiązujących ostrzeżeniach. Również wskazać okoliczności wymienione w §57 ust. 37.

W razie potrzeby można przewidzieć w regulaminie technicznym pisemne przekazywanie i obejmowanie dyżuru w osobnej książce.

7. Na posterunkach, na których przekazywanie i obejmowanie dyżuru odbywa się ustnie i pisemnie, do czasu całkowitego ukończenia przekazywania i objęcia dyżuru i potwierdzenia tego podpisami, pracownikowi obejmującemu dyżur nie wolno wykonywać żadnych czynności związanych z prowadzeniem ruchu, a po złożeniu podpisów przez przekazującego i obejmującego czynności tych nie wolno wykonywać pracownikowi, który przekazał dyżur. Wyjątek stanowi konieczność zapobiegnięcia nagle grożącemu niebezpieczeństwu.
8. Na posterunkach czynnych okresowo w ciągu doby, przekazywanie dyżuru przed przerwą i obejmowanie dyżuru po przerwie odbywa się tylko pisemnie. Przekazuje się wówczas wszystkie informacje wymienione w ust. 5. Książkę zawierającą pisemne przekazanie dyżuru oraz inne książki ruchowe, regulamin techniczny, aktualne pisma i

telegramy należy pozostawiać w ustalonym miejscu. Postanowienia w sprawie czasu przekazywania i obejmowania dyżuru oraz sposobu postępowania związanego z przerwą dyżuru (wykonywania czynności) zawiera regulamin techniczny.

§10

Określenie i podział pociągów

1. Pociąg jest to skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych, stanowiących skład pociągu, sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym lub pojazd trakcyjny osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze.

Jadące luzem pojazdy trakcyjne oraz niektóre jednostki taboru specjalnego kursują jako pociągi.

Za lokomotywę luzem należy uważać jedną lokomotywę lub więcej sprzęgniętych ze sobą lokomotyw czynnych, nie przegrodzonych wagonami jak również lokomotywę, do której dodano najwyżej cztery wagony towarowe lub cztery próżne wagony osobowe lub jeden próżny elektryczny zespół trakcyjny.

Pojazdy pomocnicze kursują na zasadach ustalonych dla pociągów.

2. Pociągi uruchamiane przez przewoźników celem wykonania określonej pracy przewozowej dzielą się na: pasażerskie i towarowe.
3. Szczegółowego podziału pociągów wymienionych w ust. 2 dokonuje licencjonowany przewoźnik kolejowy.
4. Na potrzeby Zarządcy 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.

§11

Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów

1. Ruch pociągów odbywa się według rozkładu jazdy.
2. Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów Infra SILESIA S.A. jest opracowaniem zawierającym:
 - WZORCOWY ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW, w którym ujęte są czasy jazdy pociągów na poszczególnych szlakach, odcinkach linii w zależności od parametrów pociągu
 - 1) WARUNKI TECHNICZNO-RUCHOWE LINII
 - 2) WYKAZ OSTRZEŻEŃ STAŁYCH

- 3) INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE - parametry techniczne pojazdów kolejowych, zasady numeracji pociągów kursujących po sieci Infra SILESIA S.A.,
3. Pracownicy, których czynności związane są z ruchem pociągów, powinni posiadać w czasie pełnienia dyżuru aktualny rozkład jazdy albo mieć możliwość korzystania z rozkładu lub wyciągu z tego rozkładu,
 4. Na każdym posterunku technicznym powinien znajdować się wyciąg z rozkładu jazdy. W wyciągu tym należy wpisać wszystkie rozkładowe pociągi w porządku chronologicznym, przy czym odnośnie pociągów przyjeżdżających o kolejności wpisania ich decydujący jest czas ich przyjazdu. W wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy należy podać numery pociągów, czasy przyjazdu, odjazdu lub przejazdu, postoju pociągu na danym posterunku następczym, czasy jazdy na przyległych szlakach oraz numery torów stacyjnych. wyznaczonych dla poszczególnych pociągów. Na stacjach rozrządowych zamiast numeru toru można wskazać grupę torów. Na liniach zelektryfikowanych należy wskazać rodzaj trakcji nieelektrycznej, a na innych liniach rodzaj trakcji należy wskazać w razie potrzeby. W razie potrzeby można zarządzić sporządzenie ponadto wykazu jazd lokomotyw od i do pociągów.
 5. Stacje, na których drużyna pociągowa (nie dotyczy drużyny pociągowej w przypadku jej jednoosobowej obsady trakcyjnej bez drużyny konduktorskiej) ma obowiązek zgłoszenia wjazdu pociągu z sygnałami końca pociągu i zatrzymaniu się ostatniego wagonu na właściwym miejscu powinny być odpowiednio oznaczone w wewnętrznym rozkładzie jazdy.
 6. Zmiana obowiązującego rozkładu jazdy pociągów następuje o północy w drugą sobotę grudnia dla przewozów rzeczy oraz dodatkowo o północy w drugą sobotę czerwca dla przewozów osób.
 7. Zmiany i uzupełnienia rozkładu jazdy powinny być zarządzane w terminie dostatecznym do wykonania potrzebnych przygotowań, wprowadzenia poprawek i powiadomienia zainteresowanych.
 8. Wszystkie rozkłady jazdy i wyciągi z nich powinny być stale aktualne.
 9. W okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, o zmianie rozkładu jazdy poszczególnych pociągów, wyznaczeniu do kursowania i odwołaniu kursowania pociągu stałego lub niestłego, wprowadzeniu zmienionych dat kursowania pociągów oraz zmianie cech i parametrów technicznych pociągów decydują:
 - 1) przewoźnicy kolejowi - w zakresie wszystkich pociągów pasażerskich i służbowych, obsługujący przewozy pasażerskie,
 - 2) przewoźnicy kolejowi - w zakresie pociągów towarowych wszystkich rodzajów, obsługujący przewozy towarowe.Powyższe zmiany do rozkładu jazdy, po uzgodnieniu z przewoźnikami, wprowadza Zarządca.
 10. Pociągi ratunkowe, robocze, pogotowia techniczne, pługi odśnieżne czynne i pojazdy trakcyjne luzem (pociągi o masie do 150 ton) mogą kursować bez szczegółowego rozkładu jazdy z największą dozwoloną prędkością z zachowaniem postanowień § 60 ust. 1.

11. O wyznaczeniu do kursowania pociągu niestalego, o odwołaniu kursowania pociągu stałego lub doraźnie wyznaczonego do kursowania pociągu niestalego oraz o zmianie rozkładu jazdy należy zawiadomić zainteresowane jednostki i pracowników
12. Pojazdy pomocnicze kursują bez szczegółowego rozkładu jazdy. O wyprawieniu na szlak pojazdu pomocniczego decyduje dyżurny ruchu po porozumieniu się z dyspozytorem i z dyżurnym ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego.

ROZDZIAŁ II MANEWRY

§12 Ogólne zasady

1. Manewr jest to zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.

Składem manewrowym nazywa się przetaczany tabor, znajdujący się za lub przed pojazdem trakcyjnym wykonującym manewry.

Pod określeniem "manewrujący tabor" należy rozumieć skład manewrowy wraz z pojazdem trakcyjnym wykonującym manewry albo manewrujący luzem pojazd trakcyjny.

2. Manewry mogą być wykonywane pojazdami kolejowymi z napędem lub z wykorzystaniem siły ciężkości, z zastosowaniem górnek rozrządowych, torów na pochyleniach, z wykorzystaniem ciągników szynowych i drogowych lub specjalnych urządzeń mechanicznych.
3. Manewry powinny być wykonywane szybko i sprawnie, przy zachowaniu bezpieczeństwa ludzi, taboru, urządzeń i przesylek.
4. Manewry należy wykonywać zgodnie z postanowieniami przepisów i instrukcji, regulaminu technicznego, obowiązującego rozkładu jazdy, jak również zgodnie z procesem technologicznym pracy stacji i bocznicy, dla których został on opracowany.
5. Szczegółowe postanowienia dotyczące pracy manewrowej zawiera „Instrukcja pracy manewrowej ISr-34”.
6. Dla każdej stacji powinien być opracowany regulamin pracy manewrowej, dołączony do regulaminu technicznego stacji. Postanowienia dotyczące wykonywania manewrów na bocznicach oraz na torach wydzielonych dla potrzeb innych jednostek organizacyjnych powinny być podane w regulaminie pracy bocznic, opracowanym zgodnie z Obwieszczeniem Prezesa Urzędu Transportu kolejowego z dnia 10 lutego 2010r. w sprawie wytycznych do opracowania regulaminu pracy bocznic kolejowej, sporządzanego przez jej użytkownika. W regulaminie powinny być podane wszelkie graniczenia i dozwolone sposoby manewrowania.

§13 Manewry na torach głównych

1. Manewry na torach głównych mogą odbywać się tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu dysponującego.
2. Manewry na torze, po którym ma jechać pociąg, należy przerwać i tor ten zawczasu opróżnić z taboru przed wjazdem, wyjazdem lub przejazdem pociągu. Wydanie kierownikowi

manewrów polecenia na przerwanie manewrów i dopilnowanie tego należy do obowiązków nastawniczego (zwrotniczego), w którego okręgu odbywają się manewry.

Przerwanie manewrów powinno nastąpić w czasie wskazanym w regulaminie technicznym, w zależności od warunków miejscowych. Manewry należy przerwać po otrzymaniu polecenia przygotowania drogi przebiegu pociągu albo na wcześniejsze polecenie dyżurnego ruchu.

Manewry należy uważać za przerwane, gdy manewrujący tabor został usunięty z drogi przebiegu pociągu i zatrzymany, odpowiednie sygnały wskazują zakaz manewrowania, a na wydane kierownikowi manewrów polecenie przerwania manewrów, zgłosił on, że manewry zostały przerwane.

3. Jeżeli dano zezwolenie na jazdę pociągu, nie wolno manewrować po drodze przebiegu pociągu. Manewry na torach łączących się z torem, po którym odbywa się wjazd, wyjazd lub przejazd pociągu są dozwolone tylko wtedy, gdy droga przebiegu dla pociągu jest zabezpieczona zwrotnicami ochronnymi, wykolejnicami lub sygnałami zabraniającymi jazd manewrowych, znajdującymi się w odległości nie mniejszej niż 15 m przed miejscem niebezpiecznym dla pociągu. Jeżeli pewne 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 „S” 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 [numer] na minut [ilość] 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 [numer] na minut [ilość] 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 [numer] 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 „granica przetaczania” lub za ostatni rozjazd - w przypadku gdy wskaźnik „granica przetaczania” nie został ustawiony może się odbyć 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 (bocznicy, popychacz od pociągu itp.).

Przed daniem zezwolenia dyżurny ruchu powinien poinformować (ustnie lub za pomocą urządzeń łączności) kierownika manewrów przewoźnika kolejowego wykonującego manewry o planie i sposobie wykonania pracy manewrowej, podając przy tym wymagany czas powrotu i rodzaj sygnału zezwalającego na wjazd do stacji.

6. Jazda manewrowa za wyprawionym pociągiem może odbywać się tylko na ściśle określonej drodze niezbędnej do wykonania manewru, przy dobrej widoczności (co najmniej 400 m) w odległości nie mniejszej niż 500 m od pociągu, jeżeli pochylenie na szlaku jest mniejsze niż 10‰.

Prędkość manewrującego taboru nie powinna przekraczać 20 km/h i należy ją tak regulować, aby nie nastąpiło najechanie na tył pociągu, gdyby pociąg się zatrzymał.

7. (uchylony)

8. Jazda manewrowa na tor szlakowy, o której mowa w ust. 5 powyżej, może być wykonana nie dalej niż do granicy najbliższego posterunku następczego lub do najbliższego semafora odstępowego blokady samoczynnej (wieloodstępowej).

9. Określony przez dyżurnego ruchu czas wykonania manewrów na torze szlakowym lub na torach głównych stacyjnych powinien być ściśle przestrzegany. Polecenie przerwania manewrów wydane przez dyżurnego ruchu dysponującego lub z jego polecenia przez innego uprawnionego pracownika posterunku technicznego powinno być niezwłocznie wykonane.

§14

Manewrowanie przez przejazdy i przejścia

1. Manewry przez przejazdy drogowe i przejścia z rogatkami wolno wykonywać dopiero po zamknięciu rogatek, a przez przejazdy i przejścia bez rogatek po stwierdzeniu, że nie ma przeszkód. Jeżeli przejście przeznaczone dla podróżnych nie ma rogatek, to o zamierzonym manewrowaniu i o niebezpieczeństwie przechodzenia przez tory należy uprzedzić podróżnych.
2. Przed przejazdem manewrującego taboru przez przejazd drogowy lub przejście bez rogatek należy dać sygnał "Baczność". Prędkość jazdy należy zmniejszyć tak, aby nie przekraczała 20 km/h bacznie obserwować przejazd względnie przejście; w razie pchania taboru, manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go i podawać odpowiednie sygnały.
3. Odrzucanie wagonów przez przejazd drogowy lub przejście bez rogatek może odbywać się pod warunkiem, że ten przejazd lub przejście w tym czasie jest strzeżone.
4. W razie dłuższego manewrowania przez przejazdy drogowe należy umożliwić przepuszczenie oczekujących pojazdów drogowych i pieszych w odstępach czasu nie większych niż 10 minut.

Niezwłocznie należy przerwać manewry celem przepuszczenia pogotowia lekarskiego, straży pożarnej, wypadkowego pogotowia technicznego, policji, żandarmerii wojskowej, straży granicznej - będących w akcji i dających odpowiednie sygnały.

Również należy natychmiast przerwać manewry celem przepuszczenia pojazdów z naczelnymi organami państwowymi, także państw obcych.

5. W razie potrzeby dodatkowe warunki i środki ostrożności w czasie manewrowania przez przejazdy i przejścia należy umieścić w regulaminie technicznym.

ROZDZIAŁ III HAMOWANIE POCIĄGÓW

§15

Zasady użytkowania hamulców

1. Pociągi powinny być hamowane hamulcem zespolonym. W przypadku nieprawidłowego działania tego hamulca, pociąg może być hamowany hamulcami ręcznymi pod warunkiem zachowania postanowień §80 ust. 20.

W razie potrzeby Zarządca może zezwolić na kursowanie pociągu zdawczego, bocznikowego lub roboczego na hamulcach ręcznych.

2. Wszystkie nieuszkodzone hamulce, znajdujące się w pociągu na hamulcach zespolonych, powinny być włączone i czynne. Wyjątek stanowią hamulce wagonów z materiałami wybuchowymi oraz hamulce wagonów znajdujących się bezpośrednio przed i za wagonami z materiałami wybuchowymi - które powinny być wyłączone; hamulce tych wagonów nie muszą być wyłączone, jeżeli wagony te są wyposażone w łożyska toczne, mają przepisowe blachy ochronne mocowane nie bezpośrednio do podłogi, mocny i bezpieczny dach, szczelny szalunek i podłogę oraz dobrze zamykające się drzwi i przewietrzniki.
3. Czynnym hamulcem jest urządzenie służące do hamowania wagonu, które w danej chwili może być obsługiwane zespołowo przez maszynistę - w pociągu na hamulcach zespolonych albo indywidualnie przez pracownika znajdującego się na wagonie – w pociągu na hamulcach ręcznych.
4. W każdym pociągu na hamulcach zespolonych rękojeści nastawiaczy lub zawory rozrządowe powinny być nastawione odpowiednio do rodzaju pociągu, systemu hamulca, stanu załadunku wagonów. Odpowiednie nastawienie hamulców w wagonach za pomocą rękojeści należy do obowiązków pracowników dokonujących próby hamulca.
5. Hamulce zespolone nastawione na przebieg hamowania "P", "R" lub "R+Mg" uważa się za hamulce szybko działające, a hamulce zespolone nastawione na przebieg hamowania "G" oraz hamulce ręczne uważa się za hamulce wolno działające.
6. Położenie rękojeści ustalające odpowiednie nastawienie hamulca oznaczone są literami lub skrótami:

Nastawienie hamulca	Oznaczenie na kolejach polskich	Oznaczenie na innych kolejach
towarowy	G T	G,M
osobowy	P O	P,V
pośpieszny	R	R
pośpieszny z włączonym do działania magnetycznym hamulcem szynowym	R+Mg	R+Mg
próżny	Próż	Leer
ładowny	Ład.	Bel.

7. Opis rodzaju hamulców taboru kolejowego, przystosowanie ich do pracy w poszczególnych rodzajach pociągów i sposób wykonywania prób hamulców określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych. Z przepisami tymi powinni być zapoznani pracownicy drużyn pociągowych oraz personel stacyjny, związany z ruchem pociągów i pracą manewrową.

§15a

Masa ogólna i długość pociągu

1. Masa ogólna pociągu (M_o) jest to suma mas pojazdów kolejowych wraz z ładunkiem, przy czym:
 - dla pociągu kursującego z prędkością do 120 km/h jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych bez czynnego pojazdu z napędem,
 - 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. Długość pociągu jest to suma długości wszystkich pojazdów kolejowych znajdujących się w pociągu. Długość pociągu określa się w metrach.
3. Długość pociągu nie może być większa od długości użytecznej torów głównych na stacjach.
4. Długość pociągu pasażerskiego nie może być większa od długości peronów, przy których pociąg ma postój handlowy zgodnie z rozkładem jazdy pociągów.
5. Dopuszczalne długości pociągów podaje się w dodatkach do rozkładu jazdy pociągów.
6. Zgody na odstępstwa od dopuszczalnych długości pociągów określonych zgodnie z ust. 3-5 może udzielić zarządca infrastruktury.

§16

Rzeczywista masa hamująca

1. Rzeczywista masa hamująca jest sumą mas hamujących wszystkich pojazdów kolejowych pociągu z czynnymi hamulcami.
 - 1a. Przez pojazd kolejowy z czynnym hamulcem należy rozumieć pojazd kolejowy z hamulcem sprawnym i włączonym do przewodu głównego hamulca pociągu. W przypadku gdy pociąg jest prowadzony na hamulcach ręcznych, przez pojazd kolejowy z hamulcem czynnym należy rozumieć pojazd kolejowy z obsługiwanym hamulcem ręcznym.
2. Masa hamująca pojazdu kolejowego wskazana jest na pojeździe kolejowym lub na tablicy przestawczej dla odpowiedniego położenia uchwytu.

§17

Wymagana masa hamująca

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

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

gdzie:

M_o - masa ogólna pociągu wyrażona w tonach (§15a, ust.1.)

P_w - procent wymaganej masy hamującej

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony

3. Procent wymaganej masy hamującej (P_w) pociągu, który w 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);

- 1) prędkości jazdy pociągu;
- 2) pochyłeń miarodajnych na drodze jazdy pociągu.

Dla pociągu kursującego na hamulcach ręcznych należy przyjmować procent wymaganej masy hamującej, jaki przewidziany jest dla sposobu hamowania II, o którym mowa w pkt. lit. b.

4. Procenty wymaganej masy hamującej, w zależności od sposobu hamowania, prędkości jazdy i miarodajnych pochyłeń podają tablice hamowania:

A - dla drogi hamowania 400 m

B - dla drogi hamowania 700 m.

5. (uchylony)
6. Do obliczenia procentu wymaganej masy hamującej pociągu jako miarodajne pochylenie przyjmuje się pochylenie na odcinku o długości drogi hamowania, którego punkt początkowy i końcowy dają największą różnicę poziomów. Jeżeli droga hamowania jest dłuższa niż 1000 m, to jako miarodajne pochylenie przyjmuje się pochylenie na odcinku o długości 1000 m.
7. Dla jazdy pociągów na poziomie lub na spadku podaje się w służbowych rozkładach jazdy procenty wymaganej masy hamującej wskazane w tablicach hamowania. 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.

8. Jeżeli rzeczywista masa hamująca pociągu 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.

Masa ogólna (M_o), jaką może zabrać pociąg przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (M_{hr}) i wymaganym procencie masy hamującej (P_w), oblicza się według wzoru:

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

9. Gdy rzeczywista masa hamująca jest mniejsza od wymaganej masy hamującej, a dodanie wagonów z czynnymi hamulcami nie jest możliwe i zmniejszenie masy ogólnej nie jest pożądane, dyspozytor może zezwolić na zmniejszenie prędkości pociągu, o ile sytuacja ruchowa na to pozwala. Dla określenia największej dozwolonej prędkości jazdy pociągu w takim przypadku należy najpierw obliczyć posiadany procent rzeczywistej masy hamującej pociągu (P_R) według wzoru:

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

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

10. Dyżurny ruchu wyprawiający pociąg, którego prędkość jazdy wskazana w rozkładzie jazdy została zmniejszona, wydaje drużynie pociągowej rozkaz pisemny ze wskazaniem największej dozwolonej prędkości, określonej przez uprawnionego pracownika przewoźnika kolejowego. O zmianie prędkości jazdy pociągu dyspozytor powinien zawiadomić wszystkie posterunki zapowiadawcze na jego odcinku oraz zainteresowanych dyspozytorów

§18

Próba hamulców

1. Do pociągu należy włączać pojazdy kolejowe ze sprawnie działającymi urządzeniami hamulcowymi, z wyjątkiem pojazdów kolejowych przesyłanych do naprawy lub do wyładunku, o ile ich hamulec nie może być naprawiony bez skierowania do jednostki wykonującej prace w zakresie utrzymania, oraz pojazdy kolejowe, których urządzenia hamulcowe muszą być wyłączone, zgodnie z § 15 ust. 8.
2. Działanie hamulca zespolonego oraz hamulca ręcznego pociągu powinno być sprawdzane przez rewidentów taboru kolejowego, a gdy ich nie ma - przez kierownika pociągu lub przez innych pracowników przewoźnika kolejowego, przy współdziałaniu drużyny trakcyjnej, z zastrzeżeniem ust. 2a-2c:

- 2a. W przypadku pociągu zestawionego z jednego pojazdu kolejowego z napędem, składającego się z jednego lub wielu członów, wyposażonego w hamulce tarczowe, posiadającego nierozłączalny w normalnej eksploatacji główny przewód hamulcowy oraz manometry lub wskaźniki wskazujące ciśnienie powietrza w cylindrach hamulcowych na wszystkich wózkach jezdnych i sygnalizację stanu zahamowania i odhamowania pojazdu kolejowego w kabinie sterowniczej, dopuszcza się jednoosobowe wykonywanie uproszczonej próby hamulca przez maszynistę na podstawie tych wskazań.
- 2b. W przypadku pociągu składającego się z pojazdów kolejowych, o których mowa w ust. 2a, wyposażonych w sygnalizację stanu zahamowania i odhamowania w kabinie sterowniczej wszystkich hamulców na wszystkich pojazdach kolejowych w składzie pociągu oraz wskazującą stan właściwego napełnienia sprężonym powietrzem głównego przewodu hamulcowego we wszystkich pojazdach kolejowych w składzie pociągu, dopuszcza się wykonywanie uproszczonej próby hamulca przez maszynistę na podstawie tych wskazań.
- 2c. Przepis ust. 2b stosuje się wyłącznie w przypadku, gdy wszystkie pojazdy kolejowe w składzie pociągu przystosowane są do współdziałania z urządzeniami sygnalizacyjnymi w kabinie sterowniczej w zakresie, o którym mowa w ust. 2b.
3. Jeżeli pociąg posiada jednoosobową obsadę konduktorską, a w miejscu. Gdzie wymagana jest próba hamulców zespolonych, nie ma rewidentów taboru, próbę hamulca przeprowadza kierownik pociągu w tylnej części pociągu, a pomocnik maszynisty w przedniej części pociągu. Jeżeli pociąg nie posiada drużyny konduktorskiej, a w miejscu, gdzie wymagana jest próba hamulców zespolonych nie ma ani rewidenta taboru. ani wyznaczonego do tego pracownika, próbę hamulców przeprowadza pomocnik maszynisty.
4. 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 jest wyprawiony w dalszą drogę bez przeformowania lub bez naprawy urządzeń hamulcowych pod warunkiem, że przy tym składzie co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca, wtedy należy przeprowadzić uproszczoną próbę hamulca;
 - 2) na stacjach wyznaczonych w rozkładzie jazdy pociągów;
 - 3) gdy urządzenia hamulcowe w składzie pociągu lub w pociągu nie były zasilane sprężonym powietrzem dłużej niż 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 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 odłączniaczy.

5. Uproszczoną próbę hamulców należy wykonać w pociągu, w którym po dokonaniu próby szczegółowej nastąpiło:
- 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 okres braku zasilania sprężonym powietrzem hamulców tych wagonów lub innych pojazdów kolejowych nie przekracza 24 godziny;
 - 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.
6. Po dokonaniu napraw urządzeń hamulcowych pojazdów w składzie pociągu i włączeniu hamulca - w pojazdach poddanych naprawie hamulec tych pojazdów poddaje się takim badaniom, jak podczas próby szczegółowej hamulca.
7. Uproszczoną próbę hamulców zespolonych należy również przeprowadzić na stacji, od której czas jazdy (wraz z postojami) do szlaku z większym spadkiem wynosi więcej niż 2 godziny. Stacje te powinny być odpowiednio oznaczone w wewnętrznym rozkładzie jazdy. Jako 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.
8. W czasie dokonywania próby hamulców zespolonych drużyna trakcyjna powinna zwracać uwagę na sygnały podawane przez pracownika przeprowadzającego próbę oraz na działanie urządzeń hamulcowych pojazdu trakcyjnego.
9. Przed odjazdem pociągu, przy którym powinna być wykonana próba hamulców zespolonych, maszynista powinien otrzymać:
- 1) zawiadomienie odpowiednim sygnałem lub ustnie, że hamulce są w porządku;
 - 2) wypełnioną kartę próby hamulca, którą powinien podpisać. Jeżeli tych wymagań nie spełniono, pociąg nie powinien odjechać.

10. Próba działania hamulca ręcznego polega na sprawdzeniu, czy:
- 1) urządzenie hamujące jest czynne,
 - 2) klocki hamulcowe naciskają na obręcze kół oraz czy nacisk ten zwalnia się po dokonaniu odhamowania.
11. Szczegółowe postanowienia w sprawie wykonywania prób hamulców określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.

ROZDZIAŁ IV OBSADA I PRZYGOTOWANIE POCIĄGÓW DO JAZDY

§19 Obsada pociągów

1. Obsadę pociągu stanowi drużyna pociągowa, w skład której wchodzi drużyna trakcyjna i drużyna konduktorska lub tylko drużyna trakcyjna. Drużyny trakcyjne dodatkowych czynnych pojazdów trakcyjnych należą do drużyny pociągowej. W razie potrzeby w skład obsady pociągu ponadto mogą wchodzić pracownicy obsługi technicznej i utrzymania porządku.
2. Drużyna trakcyjna może być jedno- lub dwuosobowa; w razie potrzeby drużyna trakcyjna może składać się z większej liczby osób.
- 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.
- 2d. Szczegółowe warunki dotyczące obsady pociągu określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.
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) we wszystkich pociągach kursujących na liniach kolejowych i z pojazdami trakcyjnymi wyposażonymi w urządzenia kontroli prowadzenia pociągu, nadzorujące przynajmniej hamowanie pociągu przy dojeździe do sygnału nakazującego zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości, oraz w urządzenia radiołączności pociągowej;

- 3) 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 zarządzcy infrastruktury; wówczas pojazd może być prowadzony jednoosobowo tylko przez kierowcę posiadającego znajomość tego odcinka linii kolejowej, po którym odbywa się przejazd, albo
 - b) gdy w kabinie kierowcy znajduje się drugi kierowca lub kierownik pociągu.
- 3a. 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 kierującemu pojazdem kolejowym z napędem za pomocą urządzeń technicznych.
- 3b. W razie wystąpienia warunków szczególnych takich jak uszkodzenie urządzeń kontrolujących czujność prowadzącego pojazd kolejowy z napędem albo urządzeń radiołączności pociągowej, przy jednoosobowej obsłudze trakcyjnej, kierownik pociągu na wezwanie prowadzącego pojazd kolejowy z napędem powinien zająć miejsce w kabinie sterowniczej. W przypadku braku kierownika pociągu prowadzący pojazd kolejowy z napędem ma obowiązek doprowadzić pociąg do najbliższej stacji. Dalszy sposób postępowania określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.
- 3c. 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. Szczegółowe warunki dotyczące obsady pociągu określa licencjonowany przewoźnik kolejowy w regulacjach wewnętrznych.
5. W pociągach uruchamianych na potrzeby Zarządcy czynności kierownika pociągu może wykonywać inny pracownik posiadający właściwe kwalifikacje i uprawnienia, określone w odrębnych przepisach i nie będący jednocześnie maszynistą.

§20

Znajomość linii przez drużynę pociągowe

1. Drużyna trakcyjna i konduktorska powinny znać warunki miejscowe szlaków, stacji i innych posterunków ruchu, na których prowadzą pociągi.
2. W przypadku braku znajomości odcinków linii kolejowej przez drużynę trakcyjną prędkość jazdy pociągu nie może być większa niż 40 km/h.
3. Jeżeli drużyna trakcyjna otrzyma polecenie jazdy na obsługiwanych odcinkach linii kolejowej, których warunków miejscowych nie zna powinna od wydającego polecenie żądać pracownika

(pilota) posiadającego udokumentowaną znajomość tych odcinków celem informowania drużyny trakcyjnej w czasie jazdy o warunkach miejscowych występujących na szlakach i stacjach na trasie jazdy. W przypadku braku możliwości zapewnienia pracownika, o którym mowa powyżej, pracownik (dyżurny ruchu), wydający polecenie jazdy na odcinku, którego warunków miejscowych drużyna trakcyjna nie zna, powinien przed wyprawieniem takiego pociągu zawiadomić maszynistę rozkazem pisemnym o okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy pociągu, których znajomość jest konieczna do prowadzenia pociągu na tych odcinkach (ostrzeżenie stałe i doraźne, odcinki z blokadą samoczynną (wieloodstępową), miejsca prowadzenia robót, itp.). W tych warunkach prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien jechać ostrożnie nie przekraczając szybkości 40 km/h.

4. Jeżeli kierownik pociągu otrzyma polecenie jazdy na szlaku, którego warunków miejscowych 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 warunków miejscowych obsługiwanych odcinków w wyjątkowych przypadkach może obsługiwać pociąg kursujący na tych odcinkach, o ile zapozna się dokładnie z dotyczącymi danymi, zawartymi w obowiązującym u Zarządcy rozkładzie jazdy pociągów. O nieznanym warunków miejscowych przez kierownika pociągu powinien być powiadomiony maszynista tego pociągu.
6. Jeśli konduktor nie zna warunków miejscowych na odcinku kursowania pociągu, powinien o tym zgłosić kierownikowi pociągu, który obowiązany jest poinformować go o tych warunkach.

§21

Przygotowanie pociągów do jazdy

1. Zestawienie składu pociągu na stacji początkowej powinno być ukończone w czasie umożliwiającym przyjęcie składu i dokumentów przewozowych, zbadanie go pod względem technicznym oraz dokonanie próby hamulców bez opóźnienia pociągu.

Czas ten powinien być ustalony i podany do wiadomości zainteresowanym pracownikom.

2. Skład pociągu przepisowo zestawiony, sprzęgnięty i wyposażony, należy w ustalonym czasie ustawić na torze odjazdowym.
3. Każdy skład pociągowy na stacji początkowej powinien być poddany oględzinom technicznym, polegającym na sprawdzeniu stanu taboru, stanu hamulców, prawidłowości zestawienia pod względem technicznym, sprzęgnięcia taboru oraz prawidłowości załadunku wagonów i umocowania ładunku, jak również braku przeszkód pod kołami wagonów. Dotyczy to również wagonów włączonych do pociągu na stacjach pośrednich na drodze jazdy pociągu.
4. Oględziny techniczne dokonywane są również na innych stacjach, wyznaczonych przez Zarządcę oraz w przypadku zmiany drużyny trakcyjnej.
5. Oględzin technicznych dokonują rewizenci taboru, a na stacjach i bocznicach szlakowych bez posterunków rewizji taboru - maszynista pojazdu trakcyjnego i pracownicy drużyny konduktorskiej lub manewrowej. Jeżeli pracownikowi drużyny konduktorskiej lub manewrowej

nasuwają się wątpliwości co do stanu technicznego przyjmowanego wagonu, powinien zażądać zbadania wagonu przez rewidenta, a na stacji bez rewidentów - przez maszynistę, który powinien zdecydować, czy wagon może jechać w tym pociągu.

6. Oględziny techniczne powinny być wykonywane zgodnie z ustalonym porządkiem pracy na stacji lub na bocznicach, a stwierdzone usterki należy usuwać możliwie bez wyłączania wagonów ze składu pociągu.
7. Przy przyjmowaniu pociągu drużyna konduktorska lub manewrowa zwraca uwagę na prawidłowość zestawienia składu, sprzęgnięcia i załadowania wagonów, umocowania ładunku na wagonach otwartych, zamknięcia drzwi i okien, itp. - zgodnie ze szczegółowymi postanowieniami instrukcji przewoźnika w tym zakresie.
8. Przy pociągach pasażerskich drużyna konduktorska zwraca również uwagę na właściwe przygotowanie składu, jak zaopatrzenie w wodę, ogrzanie, oświetlenie, wyczyszczenie, itp.
9. Kierownik pociągu przydziela konduktorom wagony do obsługi, sprawdzenia i obserwacji.
10. Kierownik pociągu obowiązany jest dopilnować przepisowego osygnalizowania pociągu. Osygnalizowanie pojazdu trakcyjnego należy do obowiązków drużyny trakcyjnej.

Lokomotywy i wagony spalinowe powinny być wyposażone w dwie kompletne latarnie elektryczne i dwie tarcze odblaskowe sygnałów końca pociągu lub cztery kompletne latarnie elektryczne. Pobieranie latarń lub tarcz odblaskowych z lokomotywy, osygnalizowanie końca pociągu, zdejmowanie latarń lub tarcz odblaskowych sygnałów końca pociągu i dostarczenie ich na lokomotywę należy do obowiązków:

- 1) drużyny konduktorskiej - przy wszystkich pociągach pasażerskich oraz przy pociągach towarowych z 2-osobową lub większą obsadą konduktorską;
- 2) drużyny trakcyjnej (pomocnika maszynisty) - przy pociągach towarowych z jednoosobową obsadą konduktorską lub bez takiej obsady.
- 3) pracownika wyznaczonego regulaminem technicznym stacji - przy pociągach z jednoosobową obsadą trakcyjną bez drużyny konduktorskiej.

Sygnał nocny na pociągu należy stosować przed zapadnięciem zmroku oraz w porze dziennej w warunkach ograniczonej widoczności (np. mgła, ciągłe opady atmosferyczne itp.) zaś sygnał dzienny po całkowitym rozwidnieniu się.

Tarcze odblaskowe dla osygnalizowania końca pociągów mogą być stosowane w ciągu całej doby tylko dla pociągów towarowych na wcześniej przystosowanych i wyznaczonych przez zarządcę infrastruktury kolejowej.

11. Przed odjazdem pociągu ze stacji początkowej kierownik pociągu powiadamia maszynistę o masie i długości pociągu, wymaganej i rzeczywistej masie hamującej pociągu, a w razie potrzeby również o innych okolicznościach. Dane te należy podać maszyniście również wtedy, gdy nastąpiła zmiana w składzie pociągu lub zmiana maszynisty.
12. W przypadkach wskazanych w § 18 powinna być dokonana odpowiednia próba hamulca zespolonego i doręczona maszyniście karta próby hamulca.

13. (uchylony)

14. Gotowość pociągu do odjazdu zgłasza dyżurnemu ruchu kierownik pociągu, a dla pociągów bez obsady konduktorskiej drużyna trakcyjna, podając masę ogólną pociągu, długość pociągu w metrach, numer i serię pojazdu trakcyjnego, informacje o znajdowaniu się w pociągu wagonów z towarami niebezpiecznymi z podaniem danych identyfikacyjnych towarów oraz o przewożonej przesyłce nadzwyczajnej.

Dyżurny ruchu obowiązany jest zapisać podane informacje w dzienniku rozmów telefonicznych z odnotowaniem godziny i nazwiska osoby podającej dane oraz podać swoje nazwisko, godzinę przyjęcia i numer zgłoszenia. Przed wyprawieniem pociągu z jednoosobową obsadą konduktorską w końcu pociągu, dyżurny ruchu powinien w miarę możliwości upewnić się czy obsada ta znajduje się na swym miejscu.

§22

Prowadzenie dokumentów pociągowych

1. Dokumentami, które powinny znajdować się w pociągu są: karta próby hamulca, wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu, raport z jazdy z załącznikami oraz niezbędne dokumenty handlowe.
2. Karta próby hamulca jest dokumentem stwierdzającym prawidłowość działania urządzeń hamulcowych; dokument ten nie jest wymagany dla zespołów trakcyjnych, pojedynczych wagonów silnikowych i pojazdów trakcyjnych, w których działanie hamulców sprawdzono przed wyjazdem na terenie jednostki obsługującej tabor i odnotowano prawidłowość ich działania w książce pokładowej.
3. Wykaz wagonów w składzie pociągu (wykaz wagonów doczepionych/odczepionych na stacjach pośrednich) sporządza się tylko dla pociągów prowadzonych oddzielnym pojazdem trakcyjnym, według wzoru określonego w odrębnych przepisach.
4. Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu jest podstawą do obliczenia długości składu, masy ogólnej składu i rzeczywistej masy hamującej.
5. Dla obliczenia długości składu pociągu, wpisuje się do "Wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu" całkowitą długość wagonu (ze zderzakami) w metrach z dokładnością do jednego miejsca po przecinku. Na końcu tego wykazu należy podliczyć długość poszczególnych wagonów, a sumę zaokrąglić wzwyż do liczby całkowitej i podać w postaci zapisu „długość składu m”.
6. Jeżeli długość składu ustalona zostanie na podstawie znaków znajdujących się przy torze, można w wykazie nie podawać długości poszczególnych pojazdów, lecz w końcu wykazu wpisać jedynie całkowitą długość składu.
7. Wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu sporządza kierownik pociągu lub wyznaczony regulaminem technicznym uprawniony pracownik. Wykaz wagonów doczepionych sporządza uprawniony pracownik, a wykaz wagonów odczepionych, kierownik pociągu. Przy pociągach bez drużyny konduktorskiej wykaz wagonów odczepionych sporządza również uprawniony pracownik.

8. W pociągach na hamulcach ręcznych - w wykazie, przy wagonach wyposażonych w budkę hamulcową i prawidłowo działający hamulec ręczny, należy wpisać dużą literę R na prawym marginesie wykazu, a rzeczywistą masę hamującą każdego wagonu z czynnym hamulcem ręcznym - w rubryce „uwagi” wykazu.
9. Gdy w drodze zajdzie potrzeba wyłączenia z działania urządzeń hamulca wagonu, należy w wykazie pojazdów kolejowych w składzie pociągu przekreślić liczbę oznaczającą rzeczywistą masę hamującą tego wagonu.
10. Raport z jazdy powinien być dokładnym i zgodnym z rzeczywistością obrazem jazdy i pracy pociągu na całej drodze jego kursowania
11. Raport z jazdy prowadzi kierownik pociągu. W pociągu bez obsady kierownika pociągu maszynista obowiązany jest rejestrować w wykazie pracy pojazdów i drużyn trakcyjnych opóźnienia pociągów i inne adnotacje, które były przedmiotem wpisu do raportu z jazdy.
12. Rodzaje pociągów, dla których należy prowadzić raport z jazdy oraz sposób jego prowadzenia określa przewoźnik kolejowy.
13. Potrzebne dokumenty, o których mowa w ust. 1 powinny być dostarczone drużynie pociągowej (maszyniście lub kierownikowi pociągu) przed odjazdem.

ROZDZIAŁ V PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU

§ 23

Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku

1. Na każdym torze szlakowym, między dwoma posterunkami następczymi może znajdować się tylko jeden pociąg. Odstępstwo od tej zasady dopuszcza się przy jazdach po torze zamkniętym, przy prowadzeniu ruchu pociągów w odstępie czasu oraz w przypadku jazdy na widoczność.
2. Wyprawienie pociągu na szlak jednotorowy lub na tor szlaku dwutorowego, w przypadku wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego, może nastąpić na podstawie porozumienia się sąsiednich posterunków zapowiadawczych ograniczających ten szlak i po uzyskaniu od posterunku ruchu przyjmującego pociąg pozwolenia na wyprawienie pociągu. Na odcinkach linii ze zdalnym prowadzeniem ruchu o wyprawieniu pociągu na szlak decyduje dyżurny ruchu odcinkowy.
3. Na szlaku dwutorowym pociągi powinny kursować po torze prawym, patrząc w kierunku jazdy pociągu. Kierunek ten określa się jako 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) na szlakach dwutorowych, 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 pociągów i pojazdów pomocniczych, jadących po torze zamkniętym;
 - 8) za zezwoleniem zarządcy infrastruktury kolejowej, jeżeli tego wymaga układ torowy.
- 3a. W przypadkach wymienionych w § 51, ust. 7, 8 i 9 oraz w § 54, ust. 5 dyżurny ruchu jest obowiązany powiadomić prowadzącego pojazd kolejowy, wykorzystując w tym celu dostępne środki łączności lub ustnie, o zamiarze wyprawienia pociągu na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego
4. Na szlakach wielotorowych kierunek ruchu po każdym torze, ustala zarządca infrastruktury kolejowej.
5. 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 wyraził na to zgodę;
 - 2) drużyna pociągowa została o tym powiadomiona odpowiednim wskaźnikiem, rozkazem pisemnym lub ustnie albo za pomocą urządzeń łączności przez dyżurnego ruchu.
6. Pociągi tego samego kierunku jazdy powinny kursować po danym torze szlakowym w odstępach posterunków następnych.
7. Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego ma prawo wyprawić lub przepuścić pociąg na tor szlakowy:
- 1) z ruchem jednokierunkowym - gdy ustalili, że ten tor lub najbliższy odstęp tego toru jest wolny i nie ma przeszkód do jazdy
 - 2) z ruchem dwukierunkowym - gdy spełniony jest warunek określony w pkt. 1 oraz nastąpiło wymagane porozumienie wykluczające jazdę po tym torze pociągu przeciwnego kierunku
8. Tor szlakowy lub odstęp uważa się za wolny wtedy, gdy wyprawiony uprzednio pociąg przejechał przyległy szlak lub odstęp w całości z sygnałem końca pociągu i został osłonięty sygnałem „Stój”
9. W zależności od rodzaju istniejących urządzeń sterowania ruchem (srk) ustalenie, że dla pociągu tor szlakowy względnie odstęp jest wolny, następuje na podstawie:
- 1) wskazań prawidłowo działającej blokady liniowej albo
 - 2) porozumienia między dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków następnych względnie zapowiadawczych za pomocą urządzeń łączności, zwanego zapowiadaniem pociągów.
10. Dyżurny ruchu może zezwolić na wyjazd lub przejazd pociągu, po upewnieniu się, że:
- 1) otrzymał potwierdzenie przyjazdu poprzednio wyprawionego pociągu od przedniego posterunku następczego, jeżeli:
 - a) przy prawidłowo działającej blokadzie wieloodstępowej (samoczynnej) - właściwe urządzenie powtarzające nie wskazuje zajętości pierwszego odcinka oddalania,
 - b) 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,
 - c) przy prawidłowo działającej jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokadzie liniowej z izolowanym torem szlakowym - blok początkowy jest odblokowany i powtarzacz izolowanego toru szlakowego wskazuje, że tor jest wolny,
 - d) przy prawidłowo działającej blokadzie liniowej jednoodstępowej (półsamoczynnej) z blokiem początkowym i końcowym - odblokował się blok początkowy,
 - e) przy zapowiadaniu za pomocą urządzeń łączności - w dzienniku ruchu jest odpowiedni zapis,
 - g) spełnione są dodatkowe warunki przewidziane i określone w regulaminie technicznym

stacji lub regulaminie pracy bocznicy kolejowej.

- 2) uchylony
 - 3) ostatni pociąg przeciwnego kierunku przyjechał z końcowym sygnałem po torze, po którym prowadzi się ruch jednotorowy dwukierunkowy;
 - 4) lokomotywa popychająca pociąg na części szlaku powróciła z toru szlakowego;
 - 5) powrócił pociąg wyprawiony do określonego miejsca na szlaku i z powrotem;
 - 6) otrzymano potwierdzenie przyjazdu całego pociągu na bocznice szlakową;
 - 7) otrzymano potwierdzenie o zakończeniu manewrów z wyjazdem na tor szlakowy;
 - 8) zwrotnice odgałęziające na bocznice są nastawione i zamknięte dla jazdy pociągu po torze szlakowym, a klucze od nich znajdują się na przewidzianym miejscu;
 - 9) nie ma zgłoszenia o przeszkodzie do jazdy na szlaku;
 - 10) nie opóźni się pociągu mającego pierwszeństwo.
11. Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach wyposażonych w urządzenia blokady liniowej odbywa się za pomocą tych urządzeń. Zasady obsługi poszczególnych rodzajów urządzeń blokady liniowej w czasie prowadzenia ruchu pociągów określa Zarządca.
 12. Ruch pociągów na szlakach stycznych między sąsiednimi zarządcami infrastruktury kolejowej należy prowadzić w sposób ustalony w umowach zawartych pomiędzy tymi zarządcami.

§ 23a

Zdalne prowadzenie ruchu kolejowego

A. Postanowienia ogólne

1. Odcinek zdalnego prowadzenia ruchu (w skrócie „zpr”) jest to odcinek linii kolejowej przystosowany do zdalnego prowadzenia ruchu pociągów z jednego miejsca zwanego lokalnym centrum sterowania - LCS.
2. Ruch pociągów na odcinku zpr prowadzi dyżurny ruchu dysponujący z lokalnego centrum sterowania (nastawni zdalnego sterowania).
3. Szlaki między posterunkami zapowiadawczymi odcinka zpr są szlakami wewnętrznymi.
4. Posterunki zapowiadawcze, które przylegają do końców odcinka zpr ale nie wchodzą w skład tego odcinka zwane są posterunkami (stacjami) stycznymi. Szlak między stacją styczną i ostatnim posterunkiem (stacją) odcinka zpr nazywa się szlakiem stycznym.
5. Stacje i posterunki odgałęźne położone na odcinku zpr nazywa się stacjami (posterunkami) zdalnie sterowanymi (w skrócie „sterowanymi”).
6. Na stacji sterowanej może znajdować się nastawnia przystosowana do nastawiania i obsługi zwrotnic, wykolejnic, przebiegów i sygnałów - zwana nastawnią miejscową, obsługiwana w razie potrzeby przez osobnego dyżurnego ruchu - miejscowego. Na stacjach tych w razie

potrzeby mogą być uruchamiane doraźne posterunki zwrotniczkowe dla wykonywania następujących zadań:

- 1) sprawdzenia położenia, zajętości lub przełożenia w wymagane położenie i zamknięcia zwrotnic rozjazdów,
 - 2) sprawdzenia zajętości torów,
 - 3) sprawdzenia wjazdu lub przejazdu pociągu z sygnałem końca pociągu przez sygnałowe lub przebiegowe miejsce końca pociągu,
 - 4) awaryjnego strzeżenia i kierowania ruchem drogowym na przejazdach kolejowo-drogowych.
7. Dla każdego odcinka zpr (stacji sterowanej) należy opracować – zgodnie z instrukcją o sporządzaniu regulaminów technicznych - regulamin techniczny.
8. Prowadzenie ruchu na odcinku zpr (stacji sterowanej) odbywa się według postanowień niniejszej instrukcji, instrukcji obsługi urządzeń oraz regulaminu technicznego odcinka zpr (stacji sterowanej).
9. Linie, odcinki linii oraz stacje, na których obowiązuje zdalne prowadzenie ruchu, ujęte są i oznaczone w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
10. Na odcinku zpr (stacji sterowanej) i szlakach stycznych:
- 1) każdy pojazd kolejowy z napędem musi być wyposażony w sprawne urządzenia radiołączności, w razie braku takich urządzeń wjazd pojazdu na odcinek zpr (stację sterowaną) jest zabroniony,
 - 2) tory główne na stacjach odcinka zpr muszą być oznaczone tablicami z ich numerami,
 - 3) zabrania się stosowania lokomotyw popychających nie sprzęgniętych z pociągiem,
 - 4) stanowisko pracy dyżurnego ruchu dysponującego musi być wyposażone w urządzenia samoczynnie rejestrujące wszystkie rozmowy prowadzone przez dyżurnego ruchu za pomocą urządzeń łączności przewodowej i radiowej oraz w razie potrzeby powinno być wyposażone w urządzenia obrazujące i rejestrujące przemieszczanie się poszczególnych pociągów (pojazdów kolejowych),
 - 5) nie mogą kursować pojazdy kolejowe nieoddziałujące na urządzenia zdalnego sterowania ruchem kolejowym.
11. Sytuacje ruchowe na odcinku zpr i szlakach stycznych muszą być rejestrowane w lokalnym centrum sterowania:
- 1) samoczynnie bez udziału lub przy udziale dyżurnego ruchu dysponującego,
 - 2) odręcznie przez dyżurnego ruchu dysponującego - w formie dziennika lub wykresu ruchu.
- Zarejestrowana sytuacja ruchowa powinna być archiwizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.
12. Na szlakach stycznych ruch pociągów prowadzi się zgodnie z ogólnymi zasadami zapowiadania pociągów, z uwzględnieniem postanowień niniejszego paragrafu.

13. Powiadamianie dróżników przejazdowych o jeździe pociągów może następować samoczynnie lub być dokonywane przez dyżurnego ruchu dysponującego albo miejscowego. Szczegółowe postanowienia dotyczące zasad powiadamiania dróżników przejazdowych o jeździe pociągu oraz sposób zabezpieczenia przejazdów kolejowo- drogowych na czas przejazdu pociągów (pojazdów kolejowych), powinien zawierać regulamin techniczny odcinka zpr (stacji sterowanej) oraz regulaminy obsługi przejazdów kolejowo-drogowych.
14. W przypadku potrzeby wykonania manewrów na torach głównych stacji sterowanej, zgodę na ich wykonanie daje dyżurny ruchu dysponujący, który określa termin zakończenia manewrów. Zgodę na wykonanie manewrów na posterunku, obsadzonym przez dyżurnego ruchu miejscowego, daje dyżurny ruchu miejscowy, a w przypadku jazd manewrowych po torach głównych lub z wyjazdem poza granicę przetaczania (lub poza ostatni rozjazd), w porozumieniu z dyżurnym ruchu dysponującym.
15. Szczegółowe postanowienia dotyczące prowadzenia pracy manewrowej na stacji sterowanej należy określić w regulaminie technicznym stacji sterowanej.
16. Książkę ostrzeżeń doraźnych dla odcinka zpr i szlaków stycznych prowadzi dyżurny ruchu dysponujący w lokalnym centrum sterowania (nastawni zdalnego sterowania).
17. Dopuszcza się wydawanie rozkazów pisemnych dla pociągów i pojazdów kolejowych wyprawianych na odcinek zpr przez dyżurnego ruchu posterunku stycznego, co powinno być określone w regulaminie technicznym odcinka zpr (stacji sterowanej) i regulaminie technicznym posterunku stycznego.

B. Prowadzenie ruchu kolejowego za pomocą urządzeń zdalnego sterowania ruchem

1. Podstawą prowadzenia ruchu na odcinkach zpr wyposażonych w urządzenia zdalnego sterowania oraz na szlakach stycznych jest:
 - 1) Samoczynna (wieloodstępowa) dwukierunkowa blokada liniowa z możliwością włączania na samoczynność semaforów obsługiwanych na posterunkach ruchu,
albo
 - 2) Półsamoczynna (jednoodstępowa) automatyczna blokada liniowa z kontrolą niezajętości toru szlakowego.
2. W razie niedziałania lub nieprawidłowego działania urządzeń srk - do czasu usunięcia usterki urządzeń lub wprowadzenia miejscowej obsługi sterowanych posterunków ruchu - należy postępować na szlakach z samoczynną (wieloodstępową) blokadą liniową w sposób określony w § 29, a na szlakach z półsamoczynną (jednoodstępową) automatyczną blokadą liniową w sposób określony w 28 ust. 17, 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 prawidłowo działające urządzenia srk umożliwiają stwierdzenie lub dyżurny odcinkowy w inny sposób upewni się, że pociąg zjechał w całości z odcinka objętego usterką. W tym przypadku ruch pociągów należy prowadzić w odstępach tych posterunków,

- 2) na szlaku wewnętrznym - ruch pociągów prowadzić w odstępie posterunków, na których prawidłowo działające urządzenia srk umożliwiają stwierdzenie opuszczenia przez pociąg odcinka objętego usterką.
3. Ruch jednotorowy dwukierunkowy na szlaku:
 - 1) stycznym należy prowadzić według ogólnych zasad określonych w § 54 i § 51, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi,
 - 2) wewnętrznym należy prowadzić według ogólnych zasad określonych w § 54 i § 51 bez nadawania telefonogramów wprowadzających i odwołujących prowadzenie takiego ruchu i telefonogramów zapowiadawczych, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi.
4. Zamknięcie toru szlakowego i prowadzenie ruchu po torze zamkniętym na szlaku:
 - 1) stycznym należy prowadzić według ogólnych zasad określonych w § 50 i § 52, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi,
 - 2) wewnętrznym należy prowadzić według zasad ogólnych określonych w § 50 i § 51 bez nadawania telefonogramów o zamknięciu i otwarciu toru szlaku wewnętrznego i telefonogramów zapowiadawczych, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi.
5. W przypadku wprowadzenia miejscowej obsługi posterunków sterowanych przez dyżurnych ruchu miejscowych, dyżurny ruchu dysponujący o tym fakcie informuje za pośrednictwem łączności zapowiadawczej i radi łączności odpowiednio dyżurnych ruchu stacji stycznych i drużyny pociągowe pociągów wjeżdżających na odcinek zpr.
6. Szczegółowe postanowienia dotyczące prowadzenia ruchu pociągów na odcinku zpr w zależności od warunków miejscowych i zastosowanych urządzeń srk zawiera regulamin techniczny odcinka zpr (stacji sterowanej).

§24

Prowadzenie ruchu pociągów na podstawie zapowiadania za pomocą urządzeń łączności (telefonicznej, radiotelefonicznej)

1. Zapowiadanie pociągów za pomocą urządzeń łączności telefonicznej (radiotelefonicznej - w przypadkach szczególnych), stosuje się:
 - 1) na liniach bez blokady liniowej;
 - 2) na liniach z blokadą liniową:
 - a) w przypadkach i w zakresie wymienionym w § 23 ust. 10. pkt. 2, lit. a,
 - b) półsamoczynną (jednoodstępową) - w przypadkach wymienionych w § 28 ust. 16,
2. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów stosuje się w przypadku powstania przerwy w łączności przewodowej.
3. Do doraźnego zapowiadania pociągów mogą być wykorzystane istniejące na posterunkach

stacjonarne urządzenia radiolączności pociągowej lub urządzenia przenośne dostarczone na posterunki następce pracujące na wydzielonych częstotliwościach różnych dla każdego szlaku.

4. W przypadku uszkodzenia powyższych urządzeń, do doraźnego radiotelefonicznego zapowiadania pociągów można wykorzystać urządzenia telefonii komórkowej.
5. Pociągi wyprawiane na szlak, na którym obowiązuje radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów, należy zatrzymać na posterunku zapowiadawczym i uprzedzać ich drużyny pociągowe rozkazami pisemnymi:
 - 1) o konieczności zachowania ostrożnej jazdy z powodu niepowiadomienia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu,
 - 2) o posterunkach następnych, które nie biorą udziału w prowadzenia 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”,
6. Dla uniknięcia sytuacji włączeniu się osób postronnych w radiową sieć zapowiadawczą i przekazania przez nie informacji, które mogą zagrozić bezpieczeństwu ruchu pociągów, obowiązują oprócz ustalonych reguł porozumiewania (§ 7 ust. 9 i 10), dodatkowe cyfrowe oznaczenia identyfikacyjne zawarte w oddzielnych tablicach cyfrowych zwanych dalej tablicami tożsamości, o różnym układzie cyfr dla każdego szlaku. Posterunki następce przylegające do tego samego szlaku muszą posiadać tablice tożsamości o identycznym układzie cyfrowym.
7. Tablice tożsamości należy opracować według zasad określonych w instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych (ISr-9) oddzielnie dla każdego szlaku lub odstępu.
8. Będąc w posiadaniu tablicy tożsamości, dyżurni ruchu, po wymianie obowiązujących zgłoszeń, powinni podać sobie przed nadaniem radio-telefonogramu zapowiadawczego, numer rozpoznawczy. W tym celu jeden z dyżurnych ruchu podaje dowolnie wybrane z tablicy przeznaczonej dla tego szlaku dwie sąsiednie cyfry z rzędu I, a w odpowiedzi na to zgłaszający się podaje z wiersza II dwie cyfry znajdujące się pod cyframi wymienionymi z wiersza I. Szczegółowe postanowienia w powyższym zakresie ujęte są w regulaminach technicznych posterunków.
9. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy wprowadzić telefonogramem według wzoru nr 16, zastępując słowo „telefoniczne” słowem „radiotelefoniczne”.
10. Po ustaniu przyczyn powodujących radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy je odwołać telefonogramem według wzoru nr 17, zastępując słowo „telefoniczne” słowem „radiotelefoniczne”.
11. Na szlaku z ruchem jednotorowym dwukierunkowym zapowiadanie pociągów obejmuje:
 - 1) żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu, według wzoru podanego w § 25 ust. 4 lub 7;
 - 2) danie pozwolenia na wyprawienie pociągu, według wzoru podanego w § 25 ust. 8 lub 9;

- 3) oznajmienie odjazdu pociągu według wzoru podanego w § 26 ust. 2;
 - 4) potwierdzenie przyjazdu lub przejazdu pociągu, według wzorów podanych w § 27 ust. 3 lub 4.
12. Przy prowadzeniu ruchu jednokierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego zapowiadanie pociągów obejmuje:
- 1) oznajmienie odjazdu pociągu,
 - 2) potwierdzenie przyjazdu pociągu.

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

13. Przy telefonicznym lub radiotelefonicznym zapowiadaniu pociągów należy ściśle przestrzegać stosowania ustalonych wzorów telefonogramów zapowiadawczych.

W razie otrzymania telefonogramu niezgodnego z odpowiednim wzorem, należy żądać nadania go w sposób prawidłowy.

14. Przy zapowiadaniu pociągów podaje się ich numer lub nazwę bez dodatkowych oznaczeń, ustalonych w rozkładzie jazdy pociągów, jak rodzaj pociągu (pasażerski, towarowy) i charakter pociągu (tranzytowy, turystyczny, itp.) z wyjątkiem pojazdów trakcyjnych, jadących luzem, pociągów gospodarczych, roboczych, ratunkowych, próbnych i doświadczalnych, inspekcyjnych, itp., które mogą mieć określenie ich rodzaju. Na liniach zelektryfikowanych bezpośrednio po numerze lub nazwie pociągu podaje się rodzaj trakcji nonelektrycznej (słownie "parowy", "motorowy") zaś na liniach z przewagą ruchu prowadzonego trakcją nonelektryczną – „elektryczny”.

W telefonogramach o odjeździe, przyjeździe lub przejeździe powracającego ze szlaku popychacza, należy określić go „Popychacz od pociągu”. Jeżeli dla powracającego popychacza wyznaczono osobny numer pociągu, to numer ten powinien poprzedzać wymienione określenie. W przypadku kursowania dwu lub więcej lokomotyw luzem sprzęgniętych ze sobą, przy zapowiadaniu należy podać oprócz ich numeru pociągu, liczbę jadących razem lokomotyw.

15. Zapowiadanie pociągów powinni wykonywać dyżurni ruchu wyznaczeni regulaminem technicznym stacji. 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 dane pozwolenia na wyprawienie pociągu, 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 - <i>dyżurny ruchu</i>	Stacja Krosno - <i>dyżurny ruchu</i>
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 - <i>dyżurny ruchu</i>	Stacja Lubliniec - <i>dyżurny ruchu</i>
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”	

§25

Telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu.

Wstrzymanie wyprawiania pociągów.

1. Na szlakach z ruchem jednotorowym dwukierunkowym posterunek zapowiadawczy wyprawiający pociąg żąda pozwolenia na wyprawienie pociągu, a posterunek zapowiadaczy przyjmujący pociąg daje pozwolenie na wyprawienie pociągu.

Telefogramy zapowiadawcze z żądaniem i daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu na szlak jednotorowy należy podawać do wiadomości wszystkim czynnym na tym szlaku obsługiwanym posterunkom odstępowym (bocznicy). Jeżeli łączność nie jest przystosowana do tego celu, telefogramy te należy podawać do wiadomości tylko sąsiednim posterunkom odstępowym (bocznicy).

2. Telefogram z żądaniem oraz daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu wolno nadać, gdy zaistnieją warunki wymienione w § 23 ust. 10, pkt 1 i 3 – 10.
3. 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.
4. Żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu dokonuje się telefogramem według wzoru nr 1a:

"Czy droga dla pociągu [numer] jest wolna?".

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

"Pociąg [numer] przyjechał o [godz. min.], czy droga dla pociągu [numer] jest wolna?".

Telefogramem tym potwierdza się przyjazd ostatniego pociągu do posterunku żądającego pozwolenia, niezależnie od tego, że przyjazd tego pociągu potwierdza się również posterunkowi odstępowemu (bocznicy) i bez względu na to, ile czasu upłynęło od jego przyjazdu.

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

"Pociąg [numer] przejechał przez [nazwa post. odst.] o [godz. min.], czy

droga dla pociągu [numer] jest wolna?".

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

"Czy droga dla [ilość] pociągów [numer] i [numer] jest wolna?",

w przypadku wymienionym w ust. 5 - według wzoru nr 2b:

"Pociąg [numer] przyjechał o [godz. min.] czy droga dla [ilość] pociągów [numer] i [numer] jest wolna?"

natomiast w przypadku wymienionym w ust. 6 według wzoru nr 3b:

"Pociąg [numer] przejechał przez [nazwa post. odst.] o [godz. min], czy droga dla [ilość] pociągów [numer] i [numer] jest wolna?".

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

"Dla pociągu [numer] droga jest wolna".

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

"Dla [ilość] pociągów [numer] i [numer] droga jest wolna".

9. Jeżeli zachodzi przeszkoda do przyjęcia pociągu lub pociągów albo tylko niektórych z nich lub w żądanej kolejności, należy odmówić dania pozwolenia na wyprawienie pociągu(ów) według wzoru nr 5a:

„Stój pociąg [numer]"

albo według wzoru nr 5b:

„Stój [ilość] pociągi(ów) [numer] i [numer]"

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 [numer] droga jest wolna",

albo według wzoru nr 6b:

„Teraz dla [ilość] pociągów [numer] i [numer] 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 żądanej 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 (wzór nr 1b).

10. 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 [kilometr] minut [minuty]”

11. 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 [kilometr] z postojem minut [minuty] i z powrotem”.

12. Jeżeli w pociągu znajdują się przesyłki z przekroczoną skrajnią, wyjątkowo ciężkie lub niebezpieczne, wówczas w telefonogramach zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu należy po numerze pociągu dodać słowa "z przekroczoną skrajnią", "z przesyłką wyjątkowo ciężką" lub "z przesyłką niebezpieczną".
13. Oprócz uzupełnień telefonogramów zapowiadawczych w sposób ustalony w ust.10, 11 i 12 obowiązują również uzupełnienia przewidziane w §32 ust.6 pkt 1, lit. a, pkt 2 lit. a, ust.20 pkt 1 i ust.24, §52 ust. 2 i 3, §63 ust.15, §81 ust.6 pkt 3 oraz ust.14. Jeżeli po daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu(ów) zajdzie potrzeba zatrzymania pociągu(ów), posterunek zapowiadawczy, który dał pozwolenie, żąda zatrzymania pociągu(ów) telefonogramem według wzoru nr 7a:

„Zatrzymać pociąg [numer]”

lub według wzoru nr 7b:

„Zatrzymać [ilość] pociągi(ów) [numer] i [numer]”

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

„Pociąg [numer] jest zatrzymany”

lub według wzoru nr 8b:

„[ilość] pociągi(ów) [numer] i [numer] są zatrzymane”.

14. 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.
15. Na szlaku z jednotorową dwukierunkową blokadą liniową telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu poprzedza obsługę urządzeń blokady liniowej.
16. Jeżeli do posterunku odgałęźnego przylega dwa lub więcej szlaków jednotorowych, dyżurny ruchu tego posterunku pozwolenie na wyprawienie pociągu może dać tylnemu posterunkowi zapowiadawczemu 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 [numer]”**

Odpowiedź: **„Tak zgoda na danie pozwolenia dla pociągu [numer]”**

lub

„Nie zgadzam się na danie pozwolenia dla pociągu [numer]”

Uzgodnienie nie jest daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu.

17. Jeżeli z jakichkolwiek powodów stacja nie może przyjmować pociągów ze szlaku dwutorowego, powinna zawiadomić o tym tylną stację 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 stacja z powodu zajęcia torów nie może przyjąć ze szlaku dwutorowego pociągu(ów), który(e) ma(mają) być wyprzedzony(e) przez oczekiwany pociąg wyższego stopnia pierwszeństwa, powinna zawiadomić o tym tylną stację telefonogramem według wzoru nr 11:

„Nie wyprawiać pociągu [numer] do czasu przejazdu pociągu [numer]”

lub według wzoru nr 12:

„Nie wyprawiać żadnego pociągu do czasu przejazdu pociągu [numer]”

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

§26

Telefoniczne oznajmienie odjazdu pociągu

Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu każdy posterunek następczy podaje najbliższemu przedniemu posterunkowi następczemu. W razie potrzeby można przewidzieć regulaminem technicznym, aby oznajmienie odjazdu pociągów podawane było również drugiemu z kolei posterunkowi następczemu w kierunku jazdy tych pociągów.

Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu podaje się telefonogramem według wzoru nr 13:

„Pociąg [numer] odjechał o [godz. min.]”

Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu, daje się niezwłocznie po odjeździe (przejeździe) pociągu. Na szlakach (odstępach) krótkich oznajmienie odjazdu pociągu należy dawać odpowiednio wcześniej do 5 minut, co powinno być dopuszczone w regulaminie technicznym. Wówczas w telefonogramie wzór nr 13 słowo "odjechał" zastępuje się słowem "odjedzie", a czas odjazdu podaje się przypuszczalny.

Posterunek odstępowy (bocznikowy) 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 posterunek odstępowy (bocznikowy) powinien nadać telefonogramem według wzoru nr 13.

Telefonogram zawierający oznajmienie odjazdu pociągu „do kilometra [kilometr] z postojem minut [minut] i z powrotem” i pociągu „z popychaczem do kilometra [kilometr]” posterunek zapowiadawczy, wyprawiający ten pociąg, powinien nadać do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków następczych.

Jeżeli obsada konduktorska pociągu towarowego różni się od podanej w służbowym rozkładzie jazdy (§ 11 ust. 7), w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających oznajmienie odjazdu pociągu, należy po numerze pociągu, stosownie do potrzeby, dodać słowa: „bez obsady konduktorskiej”, „z kierownikiem z przodu”, „z kierownikiem w końcu”.

Uzupełnienia telefonogramów zapowiadawczych, przewidziane w § 25 ust. 10, 11 i 12. mają zastosowanie również w telefonogramach zawierających oznajmienie odjazdu pociągu. Poza tym obowiązują uzupełnienia przewidziane w § 32 ust. 6 pkt. 1 lit. b i pkt. 2 lit. b, ust. 20 pkt. 2 i ust. 24, § 52 ust. 2 i 3, § 63 ust. 15, § 81 ust. 14,

Gdy zbliża się pociąg, dla którego nie otrzymano wymaganego oznajmienia odjazdu, należy niezwłocznie zażądać tego oznajmienia.

§27

Telefoniczne potwierdzenie przyjazdu pociągu

1. Przyjazd (przejazd) pociągu każdy posterunek następczy potwierdza najbliższemu tylnemu posterunkowi następczemu, a na szlakach z ruchem jednotorowym dwukierunkowym, podzielonym na odstępy, również posterunek zapowiadawczy potwierdza przyjazd pociągu tylnemu posterunkowi zapowiadawczemu.
2. Potwierdzenie przyjazdu pociągu jest stwierdzeniem, że ostatni odstęp lub tor szlakowy, z którego przyjechał pociąg, jest wolny. Wyjątek stanowią potwierdzenie przyjazdu powracającej ze szlaku lokomotywy popychającej pociąg do kilometra, jak również potwierdzenie przyjazdu pociągu, za którym wyprawiony został następny pociąg w odstępie czasu, które to potwierdzenia, oznaczają tylko przyjazd tej lokomotywy lub tego pociągu, nie oznaczają natomiast, że tor szlakowy jest wolny.
3. Potwierdzenie przyjazdu pociągu należy dawać telefonogramem według wzoru nr 14:

„Pociąg [numer] przyjechał o [godz.min.]”

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

„Pociąg [numer] przejechał o [godz.min.]”

co dla tylnego posterunku następczego jest potwierdzeniem przyjazdu pociągu, a dla 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 § 25 ust. 5, 6, 7.
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 końcowy, 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 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 § 46 ust. 8 lub 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 pomocnicze zaniknięcia i tabliczki ostrzegawcze zgodnie z postanowieniami § 49.

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 sąsiedniego posterunku zapowiadawczego potwierdzenie przyjazdu popychacza po jego powrocie ze szlaku. Telefonogram zawierający potwierdzenie przyjazdu popychacza po jego powrocie na posterunek zapowiadawczy, posterunek ten powinien nadać do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków następnych.
11. Jeżeli na szlak z posterunkiem odstępowym (bocznikowym) wyprawiono pociąg do określonego kilometra na szlaku, z postojem i z powrotem, a jazda pociągu sięga poza posterunek odstępowy (bocznikowy), posterunek ten po przyjeździe pociągu nie powinien potwierdzić przyjazdu pociągu. Po powrocie pociągu ze szlaku na posterunek zapowiadawczy, który go wyprawił, posterunek ten powinien nadać do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków następnych telefonogram zawierający potwierdzenie przyjazdu tego pociągu.
12. Obowiązują uzupełnienia telefonogramów zapowiadawczych, przewidziane w § 32 ust. 6 pkt 1 lit b i pkt 2 lit. b, ust. 20 pkt 2, § 36 ust.7 pkt.7 litera a, § 51 ust. 4, § 52 ust. 2 i 4, § 63 ust. 15.

§28

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

1. Na szlakach dwutorowych z półsamoczynną (jednoodstępową) blokadą liniową ruch pociągów prowadzi się na podstawie obsługi urządzeń blokady liniowej, tj. bloku początkowego i bloku końcowego.
2. Na szlaku dwutorowym obowiązuje ponadto podawanie telefonicznej informacji o numerze pociągu. Informację tę podaje dyżurny ruchu. Informację tę podaje się w następującej formie:

„Pociąg [numer] odjechał”

przy czym, w razie potrzeby, po numerze pociągu dodaje się słowa: "z postojem na km minut ", "z popychaczem sprzęgniętym", "z przekroczoną skrajnią", "z przesyłką wyjątkowo ciężką", "z towarem niebezpiecznym" i jeżeli obsada konduktorska pociągu

towarowego różni się od podanej w służbowym rozkładzie jazdy - "bez obsady konduktorskiej", "z kierownikiem z przodu", "z kierownikiem w końcu".

W razie potrzeby podaje się również bliższe określenie pociągu.

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

Telefoniczną informację podaje się najbliższemu przedniemu posterunkowi następczemu, a w razie potrzeby również następnemu z kolei posterunkowi następczemu, co należy przewidzieć w regulaminie technicznym.

Informacja o numerze pociągu może być podawana za pomocą specjalnego urządzenia według osobnych wskazówek.

3. Na szlakach jednotorowych z pólśamoczną (jednoodstępową) blokadą liniową ruch pociągów prowadzi się na podstawie obsługi bloku początkowego i końcowego oraz bloków pozwolenia, a ponadto telefonicznego żądania i dania pozwolenia na wyprawienie pociągu.

Niezależnie od stanu bloków pozwolenia należy dla każdego pociągu telefonicznie żądać pozwolenia na wyprawienie pociągu (wzór nr 1a) i jeżeli istnieją wymagane warunki i nie ma przeszkód, należy telefonicznie dać pozwolenie na wyprawienie pociągu (wzór nr 4a), a następnie zablokować blok pozwolenia, jeżeli jest odblokowany.

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. Postanowienia dotyczące warunków telefonicznego żądania i dania pozwolenia na wyprawienie pociągu oraz telefonicznego potwierdzenia przyjazdu pociągu mają zastosowanie również przy prowadzeniu ruchu za pomocą pólśamocźnej (jednoodstępowej) blokady liniowej.
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 sąsiedni posterunek zapowiadawczy, należy na semaforze wyjazdowym nastawić sygnał „Stój” i 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 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 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 nie obsłużenia bloku liniowego przez przedni posterunek następczy. Po stwierdzeniu, że pociąg nie zwolnił toru szlakowego względnie odstępu, należy zastosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze, zgodnie z postanowieniami § 49.
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 końcowym sygnałem przyjechał (przejechał), a semafor 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 zamknięcia pomocnicze, a urządzenie blokady obsługiwać dodatkowo.
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 zaniknięcia 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 zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze zgodnie z postanowieniami § 49.
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 bocznic, jak również w razie wyprawienia pociągu na bocznicę lub z bocznic, 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 oddziałującego na urządzenia srk – zapowiadać należy tylko pojazd pomocniczy,
- 2) wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów telefonogramem według wzoru nr 16:

„O [godz. min.] wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer [numer] 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, za 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 odpowiednich urządzeniach lub pomieszczeniach wskazanych w instrukcji o zasadach utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- 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.
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. 24), po wyrazach "po torze numer..." 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 § 45 ust. 7
- 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 następczego, na którym zaistniała przyczyna wymagająca wprowadzenia takiego zapowiadania. Jeżeli przyczyna ta zaistniała na posterunku odstępowym (bocznikowym), na którym blok początkowy i końcowy obsługiwane są wspólnym klawiszem, zapowiadanie telefoniczne należy wprowadzić na dwóch przyległych odstęgach.
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. W czasie obowiązywania telefonicznego zapowiadania pociągów należy stosować środki pomocnicze według postanowień § 49.
23. Jeżeli ustała potrzeba telefonicznego zapowiadania pociągów, należy zaprzestać telefonicznego zapowiadania 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 - po przywróceniu ruchu dwutorowego jednokierunkowego po każdym torze przejedzie przy prawidłowo działającej blokadzie po jednym pociągu w kierunku ustalonym dla każdego z tych torów,
 - 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 z kierunku przeciwnego do zasadniczego, przejedzie po tym torze, przy prawidłowym działaniu blokady pociąg w kierunku ustalonym dla tego toru.
24. Po ustaniu przyczyny wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów dyżurny ruchu, który je wprowadził, odwołuje je telefonogramem według wzoru nr17:

„O [godz. min] odwołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer [numer] od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku]”

Telefonogram ten nadaje się, gdy spełnione zostały warunki wymienione w ust.23.

- 25. 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.
- 26. W czasie przerwy łączności telefonicznej przy prawidłowym stanie i działaniu blokady liniowej, podstawą prowadzenia ruchu jest blokada liniowa. W takich warunkach, dla ustalenia numerów kursujących pociągów, należy posługiwać się rozkładem jazdy, obserwacją pociągów, a w przypadkach, gdy to jest niezbędne - zatrzymywać je w celu zasięgnięcia informacji od drużyny pociągowej.
- 27. O uszkodzeniu, nieprawidłowym działaniu lub nieprzepisowym stanie urządzeń blokady liniowej należy zawiadomić uprawnionego pracownika.
- 28. Szczegółowe postanowienia o obsłudze urządzeń srk, o sposobie postępowania w razie przeszkód w działaniu tych urządzeń oraz podczas prowadzenia w nich robót, zawierają instrukcje obsługi poszczególnych rodzajów urządzeń oraz instrukcja o zasadach utrzymania tych urządzeń.

§29

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

- 1. Na szlakach z samoczynną blokadą liniową semafony odstępowe są nieobsługiwane, a sygnały ukazują się na nich samoczynnie. Sygnały te są zależne od stanu ruchowego, jaki

jest na odstępie, znajdującym się za tym semaforem i od sygnału, jaki wskazuje następny semafor. Jeżeli na posterunku zapowiadawczym 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 stoją temu na przeszkodzie roboty torowe, przechodzenie podróźnych przez tory lub inne względy bezpieczeństwa. Nastawienie urządzeń na samoczynność semaforów nie zwalnia dyżurnego ruchu od śledzenia i regulowania ruchu pociągów.

Wyłączenie semaforów nastawionych na samoczynność przez personel obsługi może nastąpić tylko wówczas, gdy na żadnym odcinku drogi przebiegu, sygnalizowanej tymi semaforami, nie znajduje się żaden pociąg i gdy co najmniej dwa odcinki zbliżania na planie świetlnym nie wykazują zajętości.

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

2. W czasie, gdy urządzenia nie są nastawione na samoczynność semaforów, pociągi należy wyprawiać ze stacji wówczas, gdy zasadniczo co najmniej dwa odcinki oddalania na planie świetlnym (ekranie monitora) nie wykazują zajętości i nie ma przeszkód do jazdy. Jeżeli jednak prędkość jazdy ostatniego wyprawionego pociągu jest równa lub większa niż prędkość następnego pociągu, który ma być wyprawiony, to pociąg ten można wyprawić ze stacji, gdy co najmniej pierwszy odcinek oddalania na planie świetlnym nie wykazuje zajętości, urządzenia zezwalają na podanie odpowiedniego sygnału i nie ma przeszkód do jazdy.

Odcinka toru, znajdującego się pomiędzy semaforem wyjazdowym a pierwszym semaforem blokady samoczynnej (wieloodstępowej), nie uważa się za odstęp, jeżeli długość tego odcinka jest mniejsza od obowiązującej drogi hamowania.

3. Po wyprawieniu każdego pociągu obowiązuje podawanie do sąsiedniego obsługiwanego posterunku zapowiadawczego telefonicznej informacji o numerze wyprawianego pociągu i dodatkowych informacji według postanowień § 28 ust.2. Liczbę przekazywanych numerów pociągów można zwiększyć do maksymalnie trzech, przy czym musi to zostać opisane w regulaminie technicznym posterunku.
4. W razie nie działania 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 łączności), przy czym należy przestrzegać następujących postanowień:
 - a) jeżeli pierwszy odcinek oddalania na planie świetlnym (ekranie monitora) działa należycie – 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 należycie - pierwszy pociąg wolno wyprawić po zażądaniu i otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnego

posterunku zapowiadawczego ostatniego wyprawionego pociągu, następne zaś pociągi wolno wyprawiać w odstępach 10-cio minutowych albo na podstawie wprowadzonego telefonicznego zapowiadania, w odstępach posterunków następnych, 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 następnych,
- 2) gdy trzy lub więcej samoczynnych semaforów odstępowych dla jednego kierunku jazdy działa nienależycie, wskazując stale czerwone światło lub są nieoświetlone - należy postępować w sposób ustalony w pkt. 1 lit. c.
- 3) gdy pociąg wyprawiony jest w odstępie posterunków następnych, maszynistę i kierownika pociągu należy zawiadomić rozkazem pisemnym:
 - a) o jeździe pociągu w odstępie posterunków następnych,
 - b) o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych,
 - c) o potrzebie ostrożnej jazdy od ostatniego samoczynnego semafora odstępowego (ze wskaźnikiem W 18),
 - d) o otwarciu w razie potrzeby prowizorycznego posterunku odstępowego.
- 5. 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 (§ 49). W przypadku zaniku a następnie przywrócenia zasilania blokady samoczynnej (wieloodstępowej) bez udziału uprawnionego pracownika do odwołania telefonicznego zapowiadania pociągów zapis tego pracownika nie jest wymagany. Usunięcie nieprawidłowego działania samoczynnej (wieloodstępowej) 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.
- 6. Na szlaku z blokadą samoczynną (wieloodstępową) nie wolno wyprawiać pociągu z lokomotywą popychającą pociąg do kilometra i powracającą ze szlaku na stację wyprawienia.
- 7. Pociąg roboczy, który po wykonaniu pracy na szlaku ma dojechać do następnej stacji, wyprawia się na sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym. Następny pociąg na ten tor szlakowy może być wyprawiony dopiero po ukończeniu pracy pociągu roboczego i po otrzymaniu od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonicznego potwierdzenia przyjazdu tego pociągu.

8. Jeżeli pociąg ma być wyprawiony na część szlaku (do kilometra) lub na bocznice, przy której nie ma urządzonego posterunku ruchu, a następnie ma powrócić do stacji wyprawienia, to pociąg taki należy wyprawiać po zamkniętym torze na podstawie telefonicznego zapowiadania.

Wyjazd tego pociągu na zamknięty tor szlakowy następuje na rozkaz pisemny.

Po powrocie pociągu ze szlaku należy obsłużyć przycisk chwilowego wyłączenia zasilania blokady, w celu doprowadzenia do stanu zasadniczego wskazań sygnałowych na samoczynnych semaforach odstępowych, jeżeli przycisk taki jest i jeżeli na żadnym z torów szlakowych, do których odnosi się ten przycisk, nie ma żadnego pociągu.

9. W razie przerwy w łączności telefonicznej przy prawidłowym działaniu samoczynnej (wieloodstępowej) blokady liniowej, blokada ta jest nadal podstawą prowadzenia ruchu.
10. Na szlaku z samoczynną (wieloodstępową) blokadą liniową należy po jednym lub po obu torach szlakowych:
 - 1) stosować telefoniczne zapowiadanie pociągów (bez osobnego wprowadzenia 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 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 bocznic albo wyprawienia pociągu na bocznice, 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 po torze lewym pociągu do określonego kilometra na szlaku lub bocznice, 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, jak również gdy trzy lub więcej samoczynnych semaforów odstępowych samoczynnej (wieloodstępowej)

- blokady liniowej działa nienależycie,
- c) w razie nie nastawienia się sygnału "Stój" na semaforze posterunku zapowiadawczego,
- d) w razie niedziałania lub nieprawidłowego działania samoczynnej (wieloodstępowej) blokady liniowej.
11. Telefoniczne zapowiadanie pociągów należy odwołać po ustaniu przyczyny, dla której zostało ono wprowadzone, telefonogramem według wzoru nr 17:

„O [godz. min] odwołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer [numer] od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku]”

§30

Jazda na widoczność

1. Jazda na widoczność oznacza, że:
 - 1) nie obowiązuje zasada, że na jednym szlaku względnie odstępie (jeżeli szlak jest podzielony na odstępy) równocześnie może znajdować się tylko jeden pociąg;
 - 2) bezpieczeństwo ruchu pociągów na szlaku zależy wyłącznie od obserwacji toru szlakowego oraz od odpowiedniego regulowania prędkości jazd pociągów i zatrzymania ich w porę przed przeszkodą.
 - 3) prędkość jazdy nie może przekroczyć 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 (§37 ust. 3 pkt 4), który może przejechać bez zatrzymania ze zmniejszoną prędkością do 20 km/h obok semafora odstępowego, na którym umieszczono wskaźnik W22,
 - 2) gdy pociąg został zatrzymany przez prowadzącego pojazd kolejowy po usłyszeniu sygnału ALARM, wobec braku informacji o przyczynie zatrzymania pociągu, po upewnieniu się przez prowadzącego pojazd kolejowy o braku przeszkód, jazdę można kontynuować do najbliższego posterunku ruchu z prędkością do 40 km/h,
 - 3) przy wyjeździe pociągu na szlak z blokadą samoczynną (wieloodstępową) na rozkaz pisemny lub sygnał zastępczy, prędkość jazdy na widoczność nie może przekraczać 40 km/h i obowiązuje do następnego semafora blokady samoczynnej (wieloodstępowej) wskazującego sygnał zezwalający na jazdę o ile nie wydano rozkazu pisemnego zawierającego informację o unieważnieniu sygnałów na semaforach odstępowych blokady samoczynnej (wieloodstępowej).
3. W przypadkach wymagających jazdy na widoczność maszynista powinien regulować prędkość jazdy pociągu, zależnie od odległości widzenia i pochylenia toru w ten sposób, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody do jazdy.

§31

Stosowanie szczególnych sposobów prowadzenia ruchu pociągów

1. Na szlaku jednotorowym, linii znaczenia miejscowego, bez urządzeń blokady liniowej, na którym jedna lokomotywa obsługuje wszystkie pociągi, za zgodą Zarządcy ruch pociągów może odbywać się bez zapowiadania, zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego. Regulamin prowadzenia takiego ruchu należy opracować zgodnie z instrukcją o sporządzeniu regulaminów technicznych - ISr-9.

W razie potrzeby Zarządca wydaje dodatkowe wytyczne opracowania wymienionego regulaminu.

2. W przypadkach odpowiadających postanowieniom ust. 1. ruch pociągów 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 pociąg.
3. Na odcinku jednotorowym z małym ruchem pociągów, ruch pociągów może być prowadzony przez dyżurnego ruchu odcinkowego na podstawie porozumienia z maszynistami kursujących pociągów. Postanowienia dotyczące takiego sposobu prowadzenia ruchu na odcinku należy podać w osobnym regulaminie. Na prowadzenie takiego ruchu wymagana jest zgoda Zarządcy.

§32

Prowadzenie ruchu pociągów do obsługi bocznic

1. Obsługa bocznic, odgałęziających się od torów szlakowych, odbywa się pociągami bocznicowymi lub zdawczymi uruchamianymi na wyznaczonych stacjach obsługujących.
2. Postanowienia niniejszej instrukcji, dotyczące pociągów bocznicowych odnoszą się również do innych pociągów obsługujących bocznicę, bądź jadących na bocznicę lub z bocznicy.
3. Sposób obsługi bocznicy zależy od tego, czy przy odgałęzieniu bocznicy znajduje się posterunek pomocniczy albo posterunek bocznicowy, przeznaczony do obsługi bocznicy, czy też nie ma żadnego posterunku.

A. Przy bocznicy nie ma posterunku ruchu

4. Bocznicą wówczas ma połączenia z jednym tylko 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 "

- b) w oznajmieniu odjazdu i w potwierdzeniu przyjazdu pociągu - "z kluczem(ami) od bocznicy " jeżeli klucz nie jest utwierdzony w urządzeniach srk bocznicy; 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 bocznice i z powrotem",
- b) w oznajmieniu odjazdu i w potwierdzeniu przyjazdu pociągu - jak w pkt. 1, lit. b.

W przypadkach wymienionych w pkt. 1 i 2, gdy pociąg obsługuje dwie lub więcej bocznice, słowo "bocznicy" zastępuje się słowem "bocznice".

- 7. Jeżeli na szlaku są posterunki odstępowe, wszystkie telefonogramy dotyczące zapowiadania pociągu bocznicego należy podawać do wiadomości dyżurnych ruchu tych posterunków.
- 8. Na szlakach jednotorowych z ruchem dwukierunkowym, ograniczonych z jednej strony posterunkiem odgałęźnym, zapowiadanie pociągów bocznicego, 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 bocznicego 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 bocznice - zwany kluczem od bocznicy - nie jest utwierdzony w urządzeniu srk przy bocznicy, kierownik pociągu bocznicego otrzymuje ten klucz na stacji obsługującej bocznice. 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 bocznicego i tor szlakowy należy uważać za zajęty. Klucz od bocznicy, oddany na następnej stacji, należy przesłać stacji obsługującej przez kierownika wyznaczonego pociągu. Odbiór klucza kwituje kierownik pociągu w książce ustalonej regulaminem obsługi bocznicy (w dzienniku ruchu, dzienniku analiz, itp.), a dyżurny ruchu w raporcie z jazdy. 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 bocznicego jedzie do następnej stacji, to po utwierdzeniu klucza od bocznicy w urządzeniach srk przy bocznicy i po zaistnieniu wymaganych warunków 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 bocznicego po jednotorowym szlaku i po torze w kierunku zasadniczym szlaku dwutorowego obsługuje się semafor;
 - 2) dla powrotu pociągu bocznicego jadącego po torze lewym szlaku dwutorowego (w kierunku przeciwnym do zasadniczego):

- a) przejazd przez posterunek odstępowy odbywa się na ręczny sygnał "Do mnie",
- b) wjazd na posterunek odgałęźny odbywa się na rozkaz pisemny doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności,
- c) wjazd na stację odbywa się:
 - na sygnał zezwalający na semaforze, jeżeli jest semafor wjazdowy, odnoszący się do toru lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego),
 - na sygnał zastępczy na tym semaforze lub na oddzielnym urządzeniu odnoszącym się do tego toru,
 - na rozkaz pisemny „N”

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

- 1) jeżeli pociąg po obsłudze bocznicy jedzie do następnej stacji - obsługuje się semafor i blokadę liniową; blok końcowy, wolno zablokować dopiero po zwrocie przez kierownika pociągu klucza od bocznicy;
- 2) jeżeli pociąg bocznicy nie dojeżdża do następnego posterunku zapowiadawczego. semaforów oraz blokady liniowej nie obsługuje się jeżeli urządzenia srk na to nie pozwalają; wówczas wyjazd pociągu odbywa się na sygnał zastępczy lub na rozkaz pisemny (doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności), a dalsza jazda na bocznicy i z powrotem odbywa się według postanowień ust. 11 pkt. 2 lit. a, b, c.
- 3) jeżeli jednak urządzenia srk przystosowano do tego, aby pociąg powracający ze szlaku nie oddziaływał na urządzenia blokady liniowej, wówczas wjazd pociągu bocznicy, powracającego ze szlaku jednotorowego, może odbywać się na sygnał zezwalający na semaforze.

13. Jeżeli wyjątkowo pociąg bocznicy do obsługi bocznicy ma jechać po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) szlaku dwutorowego to pociąg ten wyprawia się po zamknięciu tego toru (§ 52).

B. Przy bocznicy jest posterunek pomocniczy

14. Posterunek pomocniczy ustala się przy odgałęzieniu bocznicy połączonej jednym torem szlakowym, gdzie zachodzi potrzeba zwolnienia tego toru szlakowego po wjeździe pociągu na bocznicy. Posterunek pomocniczy bierze udział w prowadzeniu ruchu tylko pociągu bocznicy i otwiera się go tylko na ten czas.

15. Dyżurny ruchu posterunku pomocniczego, otwiera go:

- 1) przed wyprawieniem ze stacji pociągu na bocznicy;
- 2) przed wyprawieniem pociągu z bocznicy;
- 3) przed wykonaniem manewrów z wyjazdem z bocznicy na tor szlakowy.

W razie potrzeby Zarządca może ustalić, aby posterunek pomocniczy otwierany był po przyjeździe pociągu bocznicy 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 obu sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi i stacją obsługującą. Jeżeli nie ma przeszkód do otwarcia posterunku pomocniczego, dyżurny ruchu tego posterunku nadaje do obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i do stacji obsługującej telefonogram według wzoru nr 28 (§ 55 ust. 36).

16. Obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów bocznicowych (jak przy ruchu jednotorowym dwukierunkowym). Zapowiadanie pociągu wyprawionego na bocznice powinno odbywać się w następujący sposób:

- 1) posterunek zapowiadawczy. wyprawiający pociąg na bocznice, powinien od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i od posterunku 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 bocznice żąda się tylko od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego;
- 2) pozwolenie to daje najpierw sąsiedni posterunek zapowiadawczy, a następnie dopiero posterunek pomocniczy (o ile jest już otwarty);
- 3) oznajmienie odjazdu pociągu na bocznice posterunek zapowiadawczy, wyprawiający pociąg, nadaje do posterunku pomocniczego i do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego; gdy posterunek pomocniczy ma być otwarty dopiero po przyjeździe pociągu bocznicowego do miejsca odgałęzienia bocznicy, wówczas oznajmienie odjazdu pociągu na bocznice podaje się tylko sąsiedniemu posterunkowi zapowiadawczemu;
- 4) potwierdzenie przyjazdu pociągu na bocznice nadaje dyżurny ruchu posterunku pomocniczego do obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, po wjeździe tego pociągu na bocznice 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 bocznice;
- 2) po wyjeździe pociągu z bocznicy i po otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu tego pociągu do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego;
- 3) po ukończeniu manewrów z wyjazdem z bocznicy na tor szlakowy i po wjeździe manewrującego taboru na bocznice - i w każdym z tych przypadków, po nastawieniu i zamknięciu zwrotnicy odgałęziającej na przejazd pociągów po torze szlakowym oraz zwrotnicy ochronnej lub wykolejnicy w położeniu zasadniczym.

Wówczas dyżurny ruchu posterunku pomocniczego nadaje do obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych telefonogram według wzoru nr 29.

[rodzaj i nazwa posterunku] otwarty(a) o [godz. min]

Zarządca może ustalić, aby zamknięcie posterunku pomocniczego następowało przed przyjazdem pociągu bocznicowego do posterunku zapowiadawczego. Wówczas potwierdzenie przyjazdu pociągu bocznicowego daje się tylko sąsiadnemu 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 [numer] na minut [ilość] jest wolna?”

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

„Dla manewrów z [rodzaj i nazwa posterunku] na tor szlakowy numer [numer] na minut [ilość] 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 [numer] 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, nadaje 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 sąsiadnemu 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

boczniczy [nazwa] do [nazwa posterunku zapowiadawczego]"

2) w oznajmieniu odjazdu i w potwierdzeniu przyjazdu pociągu "z kluczem(ami) od boczniczy [nazwa]" jeżeli klucz nie jest utwierdzony w urządzeniu srk przy boczniczy.

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 główny 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. Odnosnie obsługi urządzeń srk dla wyjazdu pociągu bocznicowego na bocznicę, przejazdu przez posterunki odstępowe i odgałęźne i powrotu pociągu z boczniczy obowiązują postanowienia ust. 11, 12, 13.

Wjazd i wyjazd pociągu bocznicowego na i z posterunku pomocniczego odbywa się na sygnal „Do mnie” (Rm 1).

C. Przy boczniczy jest posterunek bocznicowy

24. Posterunek bocznicowy osłania semaforami miejsce połączenia boczniczy 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 bocznicę lub z boczniczy i w oznajmieniu odjazdu takiego pociągu należy po numerze pociągu dodać słowa:

„Na bocznicę [nazwa]" względnie "z boczniczy [nazwa] do [nazwa post. zapowiadawczego]"

25. Drogi przebiegu nastawia się według tablicy zależności. Jeżeli zwrotnice są nieześrodkowane, 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.

W przypadkach: A, B i C

27. 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.
28. W razie zagubienia klucza od boczniczy, do czasu zmiany zamka lub rejestru klucza, należy drużynom pociągowym wydawać rozkaz pisemny „S”, nakazujący zatrzymanie się przed tą zwrotnicą i sprawdzenie jej nastawienia i zniknięcia.
29. Szczegółowe postanowienia w sprawie obsługi boczniczy należy umieścić w regulaminie

obsługi bocznic, który oprócz dyżurnych ruchu i nastawniczych (zwrotniczych) powinny znać drużyny pociągowe obsługujące bocznice.

§33

Prowadzenie ruchu pojazdów trakcyjnych luzem

1. Pojazd trakcyjny może być wyprawiony luzem, gdy przesłanie go w pociąg jest niemożliwe lub niecelowe.
2. Ruch pojazdów trakcyjnych luzem, wyprawianych na szlak, powinien się odbywać na zasadach ustalonych dla pociągów.
3. Pojazdy trakcyjne luzem powinny kursować według rozkładu jazdy lub bez rozkładu jazdy z największą dozwoloną prędkością z zachowaniem postanowień § 60 ust. 1.
4. Pojazd trakcyjny luzem może być wyprawiony:
 - 1) w porozumieniu z dyspozyturą kolejową na zasadach pociągu ratunkowego dla ściągnięcia pociągu lub części pociągu, dla udzielenia pomocy, dla nawiązania łączności w czasie przerwy łączności, itp.;
 - 2) na polecenie dyspozytury kolejowej w przypadkach uzasadnionych pilną potrzebą eksploatacyjną.
5. O kursowaniu pojazdu trakcyjnego luzem bez rozkładu jazdy, wyprawionego z powodu pilnej potrzeby eksploatacyjnej, dyspozytor powinien zawiadomić telefonicznie dyżurnych ruchu wszystkich posterunków zapowiadawczych, znajdujących się na drodze jazdy tego pojazdu trakcyjnego, podając im numer pociągu, serię i numer pojazdu trakcyjnego, czas odjazdu ze stacji początkowej, stację przeznaczenia, najwyższą dozwoloną prędkość jazdy. O kursowaniu tego pojazdu trakcyjnego dyspozytor powinien zawiadomić również właściwego dyspozytora sąsiedniego zarządcy infrastruktury, jeżeli pojazd ten ma jechać na odcinek linii będący w jego zarządzie.
6. O kursowaniu pojazdu trakcyjnego luzem dyżurni ruchu powiadamiają nastawniczych (zwrotniczych) oraz zainteresowane posterunki ruchu na szlaku.
7. W telefonogramach zapowiadawczych oraz w informacjach o pociągach, będących pojazdami trakcyjnymi luzem, po numerze pociągu dodaje się wyraz "Luzem".
8. Dyżurny ruchu stacji wyprawiającej pojazd trakcyjny luzem obowiązany jest podać maszyniście: numer pociągu, czas odjazdu, stację przeznaczenia i największą dozwoloną prędkość.
9. Pojazdy trakcyjne luzem należy zasadniczo przepuszczać bez postoju na stacjach pośrednich.

§34

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 Zarządcy.

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 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 1 względnie 2 - kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym, zależnie od kierunku, w którym dany pociąg roboczy zostanie wyprawiony pierwszy raz na dany szlak (szlaki). Pociąg ten nie zmienia swego numeru:

a) w razie późniejszej jazdy w kierunku przeciwnym,

b) 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.

3. Dla jazdy pociągu roboczego należy zamknąć tor szlakowy (§ 50 ust. 1 pkt. 8).
4. Pociąg roboczy, zatrzymujący się na szlaku, nie powinien znajdować się na szlaku dłużej, niż to przewidziano w rozkładzie jazdy tego pociągu lub rozkazie pisemnym. Pociąg roboczy pracujący na szlaku powinien przyjechać na wskazaną stację nie później niż 5 minut przed wyprawieniem pociągu na tor szlakowy, na którym pracował pociąg roboczy.
5. W pociągu roboczym powinien znajdować się prócz kierownika pociągu również pracownik wyznaczony do dozoru i kierowania pracą, załadunkiem lub wyładunkiem. Obowiązki kierownika pociągu roboczego może pełnić pracownik jednostki korzystającej z pociągu roboczego, który posiada odpowiednie kwalifikacje i jest objęty pouczeniami okresowymi. Kwalifikacje kierownika pociągu powinny być potwierdzone właściwym zaświadczeniem wystawionym przez jego pracodawcę. Kierownik pociągu roboczego zarządza ruchem tego pociągu na szlaku, odpowiada za bezpieczeństwo ruchu oraz wydaje polecenia ruchowe pracownikom pociągu roboczego.
6. Przy wyprawianiu pociągu roboczego, którego skład dla wykonania przewidzianej pracy na szlaku ma być rozprzęgnięty na spadku większym niż 2,5 ‰ lokomotywa powinna być umieszczona od strony spadku, na czole lub na końcu pociągu, aby mogła zapobiec

zbiegnięciu odczepionych wagonów.

W razie rozłączenia pociągu roboczego na szlaku należy każdą grupę pojazdów kolejowych osobno zabezpieczyć poprzez zakręcenie hamulców postojowych oraz podłożenie płozów hamulcowych pod koła od strony spadku. Ponadto kierownik pociągu roboczego lub wyznaczony przez niego pracownik posiadający odpowiednie kwalifikacje powinien dozorować odłączony pojazd lub grupę pojazdów. Płozy hamulcowe powinny być na wyposażeniu pociągu roboczego. każdego

7. W czasie rozładunku wagonów należy postępować zgodnie z instrukcją obsługi danego typu wagonu.
8. W czasie robót należy zwracać uwagę, aby narzędzia, pojazdy robocze (np. dźwig) i ładunki nie znajdowały się w skrajni sąsiedniego toru. W czasie przejazdu pociągów po sąsiednim torze, ramię dźwigu nie może wchodzić w skrajnię tego toru.
9. W czasie jazdy i postoju na szlaku pociągu roboczego należy pilnie obserwować tor szlakowy, a w razie zauważenia niebezpieczeństwa należy zastosować odpowiednie środki zaradcze.
10. Po zakończeniu pracy na szlaku kierownik robót obowiązany jest sprawdzić osobiście, czy na torze lub obok toru nie ma przeszkód do jazdy pociągu oraz czy nie pozostawiono taboru, płozów hamulcowych, klinów, sprzętu lub materiałów stanowiących przeszkodę dojazdu pociągów na tym szlaku. Przed dalszą jazdą lub przed powrotem pociągu roboczego należy dokonać próby hamulca. W razie ukończenia robót na szlaku wcześniej niż to było przewidziane, pociąg roboczy może wrócić na stację przed czasem, jadąc ostrożnie, zwłaszcza przy zbliżaniu się do stacji.
11. Jeżeli na ten sam szlak ma być wyprawionych kilka pociągów roboczych, można je połączyć i wyprawiać razem, nadając każdemu z nich osobny kolejny numer nieparzysty lub parzysty, zależnie od kierunku, w którym ten zespół zostanie wyprawiony pierwszy raz na dany szlak. Zespół ten należy określać: „Połączone pociągi robocze [numer]” (np. 1, 3, itp.).

Odłączenie poszczególnych pociągów roboczych na jednym i tym samym szlaku, a następnie połączenie ich odbywa się według wskazówek kierownika robót.

Połączone pociągi robocze ze szlaku do stacji powinny przyjechać zasadniczo w takim składzie, w jakim wyjechały ze stacji na szlak.

Po przyjeździe połączonych pociągów roboczych dyżurny ruchu powinien upewnić się, czy przyjechały wszystkie pociągi robocze, które były wyprawione zespołowo.

Każdy z pociągów roboczych powinien mieć swego kierownika pociągu, a kierownikiem połączonych pociągów roboczych jest kierownik pierwszego pociągu roboczego.

12. W czasie zajęcia szlaku przez pociąg roboczy należy stosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze według postanowień § 49.

§35

Prowadzenie ruchu pociągów ratunkowych

1. Dyspozytor Zarządcy po otrzymaniu zgłoszenia od dyżurnego ruchu lub innego pracownika o zdarzeniu, którego skutki wymagają wysłania pociągu ratunkowego po wykonaniu niezbędnych czynności przygotowawczych postępuje następująco:
 - 1) poleca właściwemu dyżurnemu ruchu wyprawić pociąg ratunkowy z miejsca postoju do miejsca przeznaczenia (usuwania skutków zdarzenia)
 - 2) po otrzymaniu zgłoszenia o gotowości pociągu ratunkowego do odjazdu zawiadamia telefonicznie dyżurnych ruchu wszystkich posterunków zapowiadawczych znajdujących się na drodze jazdy pociągu ratunkowego, podając im największą prędkość jazdy i - w razie potrzeby stopień pierwszeństwa tego pociągu.
2. Pociągi ratunkowe określa się wyrazem "ratunkowy" oraz:
 - 1) dla jazdy od stacji macierzystej lub innej do stacji, na której zdarzył się wypadek lub do stacji przyległej do szlaku (szlaków), gdzie zdarzył się wypadek, kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym zależnie od kierunku jazdy, wg zasad numeracji pociągów obowiązujących u Zarządcy;
 - 2) 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.

Pociąg ratunkowy wyprawiony po torze zamkniętym, o którym mowa w pkt 2, nie zmienia swego numeru:

 - a) w razie późniejszej jazdy w kierunku przeciwnym, ani
 - b) jeżeli pracuje nadal po północy;

wówczas jego numeru nie wolno nadać żadnemu innemu pociągowi ratunkowemu, który po północy ma być wyprawiony na ten sam szlak.
3. Jazda pociągu ratunkowego do stacji, na której zdarzył się wypadek lub do stacji przyległej do szlaku, na którym zdarzył się wypadek, odbywa się bez rozkładu jazdy, na podstawie porozumienia właściwych posterunków następczych. O największej dozwolonej prędkości jazdy pociągu ratunkowego na poszczególnych odcinkach należy powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym. Prędkość ta nie powinna być większa, niż dopuszczalna prędkość jazdy, wskazana na taborze wchodzącym w skład pociągu ratunkowego, z uwzględnieniem postanowień § 60.
4. Jazda pociągu ratunkowego od stacji przyległej do szlaku, na którym zdarzył się wypadek, do miejsca wypadku oraz powrót tego pociągu na tę stację odbywa się na zasadach jazdy po torze zamkniętym (§ 52).
5. Powrót składu pociągu ratunkowego do stacji macierzystej odbywa się według rozkładu jazdy.
6. Szczegółowe zasady postępowania z pociągami ratunkowymi zawarte są w odrębnych przepisach.

7. W razie potrzeby na zasadach pociągu ratunkowego można wyprawić również inne pociągi na podstawie wydanego zarządzenia o ich uruchomieniu.

§36

Prowadzenie dziennika ruchu

1. Dziennik ruchu należy prowadzić na obsługiwanych posterunkach następczych.
2. W dzienniku ruchu dla posterunku zapowiadawczego (zał. nr 1a) każda strona przeznaczona jest dla jednego szlaku względnie odstępu. Jeżeli dziennik ten przeznaczony jest dla jednego tylko szlaku (odstępu), należy zapisać w pierw całą stronicę lewą, a następnie pisać na stronicy prawej. W razie prowadzenia ruchu dwukierunkowego po obu lub po jednym torze szlaku dwutorowego, przy czynnych obu torach szlakowych, należy:

- 1) dla szlaków wyposażonych w blokadę liniową przystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego, prowadzić dziennik ruchu jak przy ruchu jednokierunkowym, z adnotacją w rubryce 9 o jeździe pociągu po torze lewym; w przypadku jego wyprawienia po torze, którym dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego nie zarządza (ust. 7 pkt. 7, lit. a);
- 2) dla szlaków wyposażonych w blokadę liniową nie przystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego, po każdym torze szlaku dwutorowego, przeznaczyć dla każdego toru tego szlaku osobną stronę dziennika ruchu, a w razie potrzeby osobny dziennik dla jednego z torów tego szlaku.

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

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 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, zajmując oddzielny poziomy wiersz dla każdego pociągu i dla każdego pojazdu pomocniczego, a dla powrotu ze szlaku pociągu, popychacza lub pojazdu pomocniczego należy zająć następny poziomy wiersz, przy czym oba wiersze należy z lewej strony zakreślić klamrą; rubryki: 1 względnie 2 należy wypełnić po nadaniu względnie odebraniu telefonogramu zawierającego:

- na szlaku dwutorowym - oznajmienie odjazdu pociągu lub informację numerze pociągu,
 - na szlaku jednotorowym - żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu; 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 poziomym;
- 2) pociągi, które będą przyjęte, a następnie wyprawione, należy na obu stronicach wpisywać w tym samym poziomym wierszu, jeżeli jednak pociąg jest wyprzedzony przez inny pociąg, kończy lub rozpoczyna bieg, wyprawienie pociągu notuje się w innym dzienniku ruchu, niż przyjęcie tego pociągu, odpowiedni poziomy wiersz w przeciwległej 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 poziomych 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 dane pozwolenia na wyprawienie pociągu; jeżeli czas ten różni się co najmniej o dwie minuty od czasu blokowania bloku pozwolenia, to czas ten należy zanotować w formie ułamka, podając w liczniku czas nadania względnie odebrania telefonogramu, a w mianowniku czas blokowania;
 - 5) w rubryce 5 - notuje się czas podany w telefonogramie zawierającym oznajmienie odjazdu pociągu, a w rubryce 6 - czas podany w telefonogramie zawierającym potwierdzenie przyjazdu pociągu; jeżeli czasy te różnią się co najmniej o dwie minuty od czasu nadania względnie odebrania telefonogramu, to czasy te należy zanotować w formie ułamka, podając w liczniku czas wskazany w telefonogramie, a w mianowniku rzeczywisty czas nadania względnie odebrania telefonogramu; jeżeli podstawą do prowadzenia ruchu jest:
 - a) obsługa urządzeń półsamoczynnej (jednoodstępowej) blokady liniowej - wówczas w rubrykach 5 i 6 notuje się czas blokowania odpowiednich bloków liniowych; jeżeli czas blokowania bloku liniowego różni się co najmniej o jedną minutę od rzeczywistego czasu przyjazdu względnie odjazdu pociągu, wówczas czasy te należy zanotować w formie ułamka, podając w liczniku czas blokowania, a w mianowniku czas rzeczywisty,
 - b) półsamoczynna (jednoodstępowa) blokada liniowa z blokiem pozwolenia i izolowanym torem szlakowym (dwukierunkowym) lub samoczynna (wieloodstępowa) blokada liniowa - wówczas w rubryce 5 notuje się czas odjazdu pociągu wyprawionego z własnego posterunku zapowiadawczego, a w rubryce 6, czas przyjazdu pociągu przyjętego na własny posterunek zapowiadawczy;
 - 6) w rubryce 7 i 8 dyżurny ruchu przyjmujący dyżur umieszcza swój podpis do rubryk 4 i 6 przy pociągu, dla którego dyżurny ruchu przekazujący dyżur otrzymał pozwolenie na wyprawienie pociągu oraz przy pociągu, który w chwili objęcia dyżuru znajduje się na szlaku;

7) w rubryce 9 notuje się:

- a) uzupełnienie treści telefonogramów zapowiadawczych zanotowanych w rubrykach 4-6 („z postojem na km.... min...”, „do km... z postojem min... i z powrotem”, „do... z pop. sprzęg.”, „z pop niesprzęg.”, „z pop. do km...”, „po torze lewym”, „na bocznice...”, „z bocznicy...do...po zamkniętym torze nr...”, „z kluczem(ami) od bocznic(y)...”, itp, a ponadto odnośnie pojazdów pomocniczych, jak również pociągów wyprawianych po zamkniętym torze: „do stacji... z postojem na km ...”, „do km.... i z powrotem”, „do km...”, „z km... do...”, „z towarem niebezpiecznym”, „z TWR”.
- b) uzupełnienie informacji o numerze pociągu "z przekroczoną skrajnią", "z wyj. ciężką", "z niebezpieczną", "bez zderzaka", itp.
- c) Wyraz „Stój” i czas nadania względnie odebrania telefonogramu zapowiadawczego według wzoru nr 5a lub 5b,
- d) Wyraz „Teraz” w razie nadania względnie odebrania telefonogramu zapowiadawczego według wzoru nr 6a lub 6b i po zapisaniu tego telefonogramu w rubryce 4,
- e) wyraz „Zatrzymać” oraz czas nadania względnie odebrania telefonogramu według wzoru nr 7a lub 7b
- f) wyraz „Zatrzymany” oraz czas nadania względnie odebrania telefonogramu według wzoru nr 8a lub 8b
- g) wyrazy „przyjechał do [nazwa posterunku] o [godz. min.]”odnośnie telefonicznego potwierdzenia przyjazdu ostatniego pociągu, wyprawionego przed rozpoczęciem telefonicznego zapowiadania pociągów (§ 26 ust. 21),
- h) numery zawiadomień pisemnych, wysyłanych i odbieranych w czasie przerwy łączności,
- i) inne okoliczności, mające znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu (np.: symbol i numer wydanego rozkazu pisemnego S, N lub Nrob dotyczących zezwoleń)
- j) zmieniony numer licznika użytego sygnału zastępczego, zmieniony stan licznika przełącznika blokady liniowej dwukierunkowej, zmieniony stan licznika użytego przycisku chwilowego wyłącznika zasilania blokady liniowej (o ile jest),
- k) czas dania polecenia nastawniczemu na zablokowanie bloku końcowego lub początkowego, gdy obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów, a blokada stacyjna działa prawidłowo (§ 48 ust. 9),

8) w rubryce 10 notuje się zawiadomienie dróżników przejazdowych o jeździe pociągu; zawiadomienie to notuje się zgodnie z postanowieniami §83 ust. 10 pkt.1,2 i 3. ust.11 i ust.12.

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

W ten sam sposób wypełnia rubrykę 1 względnie 2 dyżurny ruchu dający pozwolenie na wyprawienie tych pociągów, któremu podano do wiadomości to pozwolenie. Przy wszystkich tych pociągach wpisuje się ten sam czas dania pozwolenia na ich wyprawienie.

Pozostałe rubryki wypełnia się w czasie aktualnym dla każdego pociągu. W razie odmowy przyjęcia żądanej ilości pociągów lub w żądanej kolejności, a następnie żądania pozwolenia na wyprawienie uzgodnionej wstępnie innej ilości 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, należy stosować również następujące postanowienia:

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

10. (uchylony)

11. 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.

12. Również przez całą szerokość odpowiedniej stronicy zapisuje się inne telefonogramy i okoliczności mające wpływ na sposób prowadzenia ruchu (całkowita przerwa łączności, wprowadzenie ruchu pociągów w odstępie czasu, przywrócenie normalnego stanu itp.).

13. Przyjęcie i przekazanie dyżuru przez dyżurnego ruchu oraz początek doby należy notować:
 - przez obie stronicie dziennika ruchu przeznaczonego dla dwóch szlaków (odstępów)
lub
 - przez szerokość stronicy dziennika ruchu przeznaczonego dla jednego szlaku (odstępu).
14. Otrzymane zawiadomienia pisemne będące podstawą otwarcia toru szlakowego (§50 ust. 7), dyżurny ruchu wkleja na odpowiedniej stronicy dziennika ruchu.
15. 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 równoczesnego blokowania bloku końcowego i bloku początkowego wspólnym klawiszem, natomiast nie zawiera rubryk: 3, 7. 8 i 10 dziennika ruchu dla posterunków zapowiadawczych.
16. 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 zapowiadaczy, 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.
17. 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 9a 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.
18. Dziennik ruchu przed wydaniem do użytku powinien być sprawdzony, przesnurowany, opieczętowany oraz podpisany przez zwierzchnika służbowego.

ROZDZIAŁ VI

PRZYJMOWANIE, WYPRAWIANIE I PRZEPUSZCZANIE POCIĄGÓW NA POSTERUNKACH RUCHU

§37

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 utrudnień w ruchu, dyżurny ruchu może prowadzić ruch pociągów po torach głównych, nie posiadających zorganizowanych przebiegów dla danego kierunku jazdy, przy czym powinien stosować się do postanowień § 43 i regulaminu technicznego posterunku. Przyjęcie pociągu na tor boczny i wyprowadzenie go z tego toru może nastąpić tylko w razie wypadku lub uszkodzenia torów głównych. Pociąg przyjmowany na tor boczny należy zatrzymać przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) i wprowadzić go do stacji z prędkością do 20 km/h, z zachowaniem niezbędnych środków ostrożności wskazanych w rozkładzie pisemnym „O”.

Doraźnie można wyprowadzić z toru bocznego pociąg towarowy, lokomotywę luzem lub pociąg pasażerski w razie powikłań w ruchu.

W okresie trudności ruchowych Zarządca może zarządzić czasowe wyprowadzanie pociągu towarowego z toru bocznego. Przy wyprowadzaniu pociągów z toru bocznego należy stosować się do wskazówek podanych w regulaminie technicznym.

2. Ruch pociągów należy prowadzić po torach stacyjnych wyznaczonych w regulaminie technicznym.

Dla pociągów, dla których nie wyznaczono toru na stacji ani w regulaminie, ani w zarządzeniu o uruchomieniu pociągu nadzwyczajnego, dyżurny ruchu ustala ten tor, stosując się do postanowień niniejszego paragrafu.

3. W razie potrzeby zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny dodatkowy i z tego powodu konieczności zmniejszenia prędkości wjazdu pociągu pasażerskiego bez względu na jego prędkość lub pociągu towarowego, którego prędkość wynosi powyżej 50 km/h. należy pociąg ten zatrzymać przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) i po zatrzymaniu się pociągu podać na tym semaforze sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością.

W tych przypadkach 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 uprzedzona została 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 zarządca infrastruktury kolejowej zezwolił na nie zatrzymywanie przez dyżurnego ruchu ciężkich pociągów towarowych przed tym semaforem, co powinno być ujęte w regulaminie technicznym; za ciężkie pociągi towarowe - w rozumieniu tego postanowienia należy uważać takie pociągi towarowe, których masa wynosi więcej niż 3/4 obciążenia ustalonego dla obsługujących je lokomotyw.
4. Odnosnie pociągów, które w stacyjnym rozkładzie jazdy nie mają ustalonego toru wjazdowego, uważa się, że potrzeba zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny dodatkowy (ust. 3), zachodzi wówczas, gdy taki pociąg przyjęty będzie na tor główny dodatkowy.
5. Ruch pociągów pasażerskich, mających postój, należy prowadzić po torach z peronem.
W razie trudności ruchowych można pociąg pasażerski przyjąć lub wyprowadzić z toru nieposiadającego 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 z reguły po torach głównych zasadniczych dla danego kierunku jazdy. W razie potrzeby przejazd pociągów może odbywać się po torze głównym dodatkowym, jeżeli urządzenia srk zezwalają na równoczesne nastawienie przebiegów i sygnałów na wyjazd i wjazd oraz jeżeli sygnały na tarczach ostrzegawczych lub na poprzedzających semaforach świetlnych wskazują, jakie sygnały znajdują się na semaforach: wjazdowym i wyjazdowym. Jeżeli tych warunków jest brak, 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 trakcją elektryczną należy prowadzić po torach zelektryfikowanych.
9. Ruch pociągów z towarami niebezpiecznymi, TWR lub przesyłkami nadzwyczajnymi powinien odbywać się po torach wskazanych w regulaminie technicznym albo w doraźnym zarządzeniu.
10. Jeżeli zajdzie potrzeba przyjęcia pociągu na tor częściowo zajęty albo na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości, należy:
 - 1) Zatrzymać pociąg przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym),
 - 2) powiadomić drużynę pociagową rozkazem pisemnym o częściowym zajęciu lub częściowej użyteczności toru wjazdowego oraz o konieczności ostrożnej jazdy z prędkością najwyżej 20 km/h, a następnie należy nastawić sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym.

Jeżeli istniejąca izolacja toru nie pozwala na podanie na semaforze wjazdowym sygnału zezwalającego na jazdę 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, nie wolno przyjmować pociągów towarowych, przewożących towary niebezpieczne lub TWR.

- 10a. 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”.
11. Jeżeli zajdzie konieczność wyjątkowego przyjęcia pociągu na tor zakończony kozłem oporowym, należy postąpić tak samo, jak przy przyjęciu pociągu na tor częściowo zajęty (ust. 10).
12. O zmianie toru wyznaczonego w regulaminie należy odpowiednio wcześniej zawiadomić zainteresowanych pracowników obsługi posterunków nastawczych oraz stacyjnych pracowników przewoźnika kolejowego. O zmianie toru wjazdowego i wyjazdowego dla pociągów pasażerskich należy ponadto zawiadomić podróżnych.

Nastawniczy (zwrotniczy), który otrzymał polecenie nastawienia przebiegu innego, niż przewiduje regulamin techniczny stacji, a nie był przed tym zawiadomiony o zmianie toru wjazdowego, przed nastawieniem przebiegu powinien wyjaśnić u dyżurnego 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 z reguły tak wyznaczone, aby tor mógł być wykorzystany możliwie na całej długości, aby pociąg nie zagrażał przejścia lub przejazdu, nie stanowił przeszkody dlajazd innych pociągów i manewrów oraz aby podróżni mogli bezpiecznie i możliwie dogodnie wsiadać, wysiadać i przechodzić tak do pociągu, jak i do budynku dworca.

13. Dyżurny ruchu posterunku, na którym pociąg nie zatrzymuje się rozkładowo (przejazd przez stację bez zatrzymania), powinien poinformować maszynistę przez radiotelefon o:
 - a) zmianie toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny dodatkowy,
 - b) zatrzymaniu przed semaforem wjazdowym lub wyjazdowym stacji.

Powyższa informacja podana maszyniście jest tylko informacją dodatkową natomiast podstawą prowadzenia ruchu dla maszynisty są sygnały podawane na sygnalizatorach.

§38

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, przerywania zagrażających pociągowi manewrów, nastawienia i zamknięcia zwrotnic, wykołojnic i innych urządzeń srk i ich sprawdzenia.
4. Polecenie przygotowania drogi przebiegu wydaje osobiście dyżurny ruchu dysponujący wszystkim posterunkom technicznym, biorącym udział w przygotowaniu danej drogi przebiegu. Posterunki te wskazane są w regulaminie technicznym.
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 przerywanie manewrów wymaga dłuższego czasu, należy polecenie przerywania 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 wykołojnic, 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 podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę, co jest równocześnie poleceniem przygotowania drogi przebiegu pociągu.

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 [numer] z [nazwa tylnego post. zapow.] na tor [numer]”

lub

„pociąg [numer] do [nazwa przedniego post. zapow.] z toru [numer]”

7. Dyżurny ruchu wydaje telefonicznie lub ustnie polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu, gdy:

- 1) nie ma urządzeń blokady stacyjnej;
- 2) urządzenia blokady stacyjnej są, lecz:
 - a) jazda pociągu ma odbyć się bez podania sygnału zezwalającego na semaforze,
 - b) nastawianie sygnału zezwalającego na semaforach nie jest uzależnione od prawidłowego nastawienia drogi przebiegu,
 - c) urządzenia nie wyłączają sprzecznych przebiegów,
 - d) zachodzą przeszkody w działaniu urządzeń blokady stacyjnej,
 - 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) Zarządca zarządzi to ze względu na szczególne warunki miejscowe.

Telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegu wprowadza dyżurny ruchu wg wzoru:

„O godz [godz. min] wprowadzam telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegu po torze nr [numer] (lub dla kierunku [kierunek]) z powodu...”

Nadał dyżurny ruchu [nazwisko], odebrał nastawniczy / zwrotniczy [nazwisko]

Po ustaniu usterki dyżurny ruchu odwołuje telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegu telefonogramem wg wzoru:”

„O godz [godz. min.] odwołuję telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegów po torze nr [numer] lub dla kierunku...”

Nadał dyżurny ruchu [nazwisko] Odebrał nastawniczy / zwrotniczy [nazwisko]

Treść tych telefonogramów należy odnotować w książce przebiegów. W przypadkach wymienionych w pkt. 2 urządzenie blokady stacyjnej obsługuje się dodatkowo, jeżeli jest to

możliwe.

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

Starszy nastawniczy polecenie przygotowania drogi przebiegu daje ustnie.

Starszy zwrotnicze polecenie przygotowania drogi przebiegu daje zwrotniczym ustnie lub telefonicznie. Jeżeli telefoniczne polecenie przygotowania drogi przebiegu nie może być wydane z powodu przerwy łączności, wówczas polecenie to dyżurny ruchu wydaje pisemnie.

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

„Przygotować wjazd pociągu [numer] z [nazwa tylnego post. zapow.] na tor [numer]”

lub

„Przygotować wyjazd pociągu [numer] do [nazwa przedniego post. zapow.] z toru [numer]”

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 odbierające przy czym można opuścić słowa: "Przygotować wjazd / wyjazd pociągu". Treść powtórnego 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. Nastawniczy obsługujący dany semafor może na nim nastawić sygnał zezwalający na jazdę pociągu wyłącznie na osobne polecenie dyżurnego ruchu (§41 ust. 6).
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.

§39

Przygotowanie drogi przebiegu pociągu

1. Przygotowanie drogi przebiegu należy do obowiązków pracowników wyznaczonych do wykonywania 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 jest właściwie ustawiona wysięgnica żurawia wodnego, 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 końcowym poza przebiegowe miejsce przejazdu końca pociągu, które wskazane jest w regulaminie technicznym: czynności te należy wykonać zgodnie z tablicą zależności lub kartą przebiegową albo z tymczasowym regulaminem prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót;
 - 5) upewnić się w sposób wskazany w regulaminie technicznym stacji o zabezpieczeniu przejazdów i przejść znajdujących się w obrębie obsługiwanego i nadzorowanego okręgu.
3. Obsługa urządzeń sterowania ruchem powinna odbywać się według postanowień osobnych instrukcji obsługi i regulaminu technicznego.
4. Przy nastawieniu zwrotnicy (wykolejnicy) nie ześrodkowanej należy sprawdzić czy nie jest ona uszkodzona i czy iglica dolega do opornicy, a przy przestawianiu zwrotnicy ześrodkowanej - czy nie ma oznak nieprawidłowego działania. W razie zauważenia uszkodzenia lub nieprawidłowego działania zwrotnicy należy zastosować się do postanowień instrukcji obsługi oraz do postanowień przepisów ISd w zakresie oględzin, badań technicznych i utrzymania rozjazdów.
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 nie ześrodkowane 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 przestawieniu ich;
- 2) jeśli zwrotnice i wykolejnice nie ześrodkowane są zamykane na zamki, należy zamknąć je, a wszystkie właściwe klucze umieścić na tablicy kontrolnej u dyżurnego ruchu lub 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 nie ześrodkowanych 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 z ześrodkowanego nastawiania są ryglowane z nastawni, należy je zaryglować, a dźwignie ryglowe zamknąć drążkiem przebiegowym, jeżeli jest;
- 5) jeśli zwrotnice i wykolejnice są ześrodkowane, należy zamknąć je drążkiem przebiegowym lub pomocniczym drążkiem przebiegowym, 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; w urządzeniach przekątnikowych po nastawieniu zwrotnic i wykolejnic należy wyłączyć prąd nastawczy.

Ponadto w przypadkach wymienionych w pkt. 3-5 należy zastosować zamknięcia pomocnicze w sposób wskazany w § 49 ust. 3, pkt. 5 i ust. 5 lp. 12.
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 z ześrodkowanego nastawiania zwrotnicy nie ryglowanej i przejeżdżanej na ostrze lub ochronnej, wówczas należy:
 - 1) przy przewidzianym wyłączeniu tej zwrotnicy na okres przejściowy, zamknąć ją na zamek kluczowy, 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 spowodowałoby opóźnienie pociągu.
8. Nie wolno nastawiać przebiegów sprzecznych, nawet gdyby pomyłkowo takie polecenie zostało wydane.

§40

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. Przy przygotowaniu drogi przebiegu dla pociągu trakcji elektrycznej należy również sprawdzić, czy tor jest zelektryfikowany.
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 należy ustalić sposób postępowania, a odpowiednie postanowienia ująć w regulaminie technicznym.
4. Drogę przebiegu pociągu (lub jej część), posiadającą izolację 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 izolowanych 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 kluczowymi lub zabezpieczonych zamkami kluczowymi bez uzależnienia z semaforami, sprawdza dyżurny ruchu lub inny wyznaczony regulaminem technicznym stacji uprawniony pracownik.

Nastawienie zwrotnic i wykolejnic przestawianych ręcznie i wyjątkowo nie zabezpieczonych zamkami kluczowymi lub zabezpieczonych tymczasowo zamkami kluczowymi, 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 blokowych (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 blokowe.

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

„Wjazd pociągu [numer] z [nazwa tylnego post.zapow.] na tor [numer] przygotowany”

lub

„Wyjazd pociągu [numer] do [nazwa przedniego post.zapow.] z toru [numer] przygotowany”

Przy zgłoszeniu o przygotowaniu drogi przebiegu należy podać dyżurnemu ruchu położenie:

- a) poszczególnych zwrotnic i wykołojnic - wchodzących w przebieg oraz ochronnych - jeżeli jazda pociągu ma odbywać się po drodze przebiegu nie uzależnionej od wskazań semafora (jazda na sygnał zastępczy, rozkaz pisemny doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności) lub zastosowanie innych zabezpieczeń (§ 39 ust. 5),
- b) 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 [numer] tor [numer] jest wolny”.

§41

Podawanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu.

1. W czasie, gdy nie odbywają się jazdy pociągów, semafony obsługiwane powinny wskazywać sygnał "Stój", za wyjątkiem semaforów ustawionych w granicach stacji przy torach głównych zasadniczych, jeżeli semafony te zostały przełączone na działanie samoczynne. Semafony

obsługiwane, które zostały przełączone na działanie samoczynne, w stanie zasadniczym wskazują sygnał zezwalający na jazdę.

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, telefonicznie lub ustnie.
4. Telefoniczne polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu daje dyżurny ruchu wówczas, gdy zachodzą okoliczności, w których obowiązuje telefoniczne polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu (§ 38 ust. 7).
5. Telefoniczne polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu, nastawniczemu obsługującemu semafor, należy dawać w następującej formie:

„Dla pociągu [numer] z [nazwa tylnego poster. zapow.] na tor [numer] dać sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym”

lub

„Dla pociągu [numer] do [nazwa przedniego post. zapow.] z toru [numer] dać sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym”.

6. Po otrzymaniu zgłoszeń o przygotowaniu drogi przebiegu, przewidzianych w § 40 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 osobiście.
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 stacji.
13. Gdy na semaforze podany został sygnał zezwalający na jazdę, to przy jednoosobowej obsadzie nastawni, z której obsługuje się ten semafor, nastawniczy nie powinien opuścić nastawni, z wyjątkiem konieczności zapobieżenia grożącemu niebezpieczeństwu ruchu. W innych przypadkach nastawniczy może opuścić nastawnię na polecenie dyżurnego ruchu lub za jego zezwoleniem. Wówczas drzwi pomieszczenia nastawniczego 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 poprzedni semafor świetlny informujące o obrazie na semaforze wjazdowym, należy bezzwłocznie powiadomić prowadzącego pojazd kolejowy o zmianie sygnału na tym semaforze stosując wszystkie dostępne środki w tym zakresie.
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 § 37 ust. 3;
 - 3) konieczności zatrzymania na stacji pociągu nie mającego rozkładowego postoju na tej stacji, z wyjątkiem przypadków wskazanych w § 47 ust. 5;
 - 4) konieczności przyjęcia pociągu na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony kozłem oporowym - jeżeli nie spełniono warunków wymienionych w § 37 ust. 10 i 11;
 - 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 – ustala sprzeczność przebiegu,
- pkt 2 i pkt 3 - pociąg zatrzymał się przed semaforem wjazdowym a semafor wjazdowy 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.

§42

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 aż do 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 podawania sygnałów zezwalających dla jazd, które nie mogą być realizowane 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. 1 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 (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności), 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.

§43

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 (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności).

Gdy na stacji posiadającej semafony 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 § 56 ust. 4 pkt 2. ust. 5 pkt 3 i ust. 20.

Na posterunkach odstępowych i bocznicowych w przypadku niemożności podania na semaforze sygnału zezwalającego, jeżeli nie ma przeszkód do jazdy, zezwoleniem na jazdę pociągu jest rozkaz pisemny wydany na zasadach określonych w § 56 ust. 4 pkt 3 i ust. 20.

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 ustne polecenie wydane na zasadach określonych w § 58.

W razie potrzeby wjazdu, przejazdu lub wyjazdu pociągu na sygnał zastępczy dyżurny ruchu informuje o tym maszynistę ustnie lub za pomocą urządzeń łączności oraz podaje przyczynę

takiej jazdy i numer toru, którego dotyczy udzielone zezwolenie.

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 doręczony lub przekazany przez urządzenia łączności.
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 [numer] może wyjechać”.

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

4. Podanie sygnału zastępczego oraz przekazanie rozkazu pisemnego może nastąpić dopiero wtedy, gdy droga przebiegu jest przygotowana, spełnione są wszystkie wymagane warunki i nie ma przeszkody do jazdy pociągu.
5. Zezwolenie na przejazd pociągu obok ważnego sygnału "Stój" na obsługiwanym semaforze może wydać tylko ten dyżurny ruchu, który obsługuje ten semafor lub na którego polecenie semafor ten jest obsługiwany.
6. Zezwolenie na przejazd pociągu obok tarczy zaporowej, na której nie można podać sygnału "Jazda dozwolona", jeżeli nie ma przeszkód, należy przekazać za pomocą rozkazu pisemnego.
7. Zezwolenie na jazdę pociągu udzielone sygnałem zastępczym lub rozkazem pisemnym (doręczonym lub przekazanym za pomocą urządzeń łączności) uprawnia do jazdy do następnego semafora, tarczy zaporowej, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D1 lub ukresu pierwszego rozjazdu leżącego w końcu toru, po którym zezwolono na jazdę. Dalsza jazda może się odbyć stosownie do wskazań semafora lub tarczy zaporowej - jeżeli są.
8. W razie zarządzenia jazdy pociągu bez podania sygnału zezwalającego na semaforze, nie może odbywać się inna jazda, która zwrotnicami ochronnymi lub wykolejnicami wchodzącymi w zależność nie byłaby zabezpieczona przed możliwością starcia z tym pociągiem. Jeżeli drogi przebiegów nie mają ze sobą żadnych połączeń, wówczas w razie niemożności podania sygnału zezwalającego dla jazdy pociągów po tych drogach jednoczesne jazdy pociągów mogą się odbywać.
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.
10. W przypadku awarii urządzeń sterowania ruchem kolejowym lub w przypadku modernizacji albo odnawiania elementów infrastruktury kolejowej, sygnału zastępczego Sz na danym semaforze można używać nieprzerwanie w okresie nie dłuższym niż 20 dni.

§44

Obserwacja przejeżdżającego pociągu.

1. Pracownik danego posterunku wskazany w regulaminie technicznym po przygotowaniu drogi przebiegu pociągu powinien z miejsca wyznaczonego regulaminem obserwować okręg nastawczy oraz przejeżdżający pociąg aż do całkowitego zrealizowania przebiegu pociągu a w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu - bezzwłocznie zatrzymać pociąg lub podjąć inne działania eliminujące powstałe zagrożenie.
2. Obserwacja okręgu nastawczego i jadącego pociągu w sposób wskazany w regulaminie właściwym dla danego posterunku należy do obowiązku dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych i dróżników przejazdowych, o ile nie są oni zwolnieni od tego obowiązku postanowieniami regulaminu dotyczącego danego posterunku.

Pracownik danego posterunku, obserwując przejeżdżający pociąg, powinien być wyposażony we właściwe przybory sygnałowe, celem ich natychmiastowego użycia w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.

Do obserwacji okręgu nastawczego i jadącego pociągu mogą być wykorzystane urządzenia techniczne określone w regulaminie właściwym dla danego posterunku.

3. Przy obserwacji jadącego pociągu należy zwrócić szczególną uwagę, czy:
 - 1) pociąg jest przepisowo osygnalizowany;
 - 2) nie ma oznak zagrzaną się czopów osi zestawu kołowego;
 - 3) nie ma uszkodzeń taboru, zagrażających bezpieczeństwu ruchu;
 - 4) nie hamuje żaden wagon, gdy pociąg jedzie w stanie odhamowanym;
 - 5) obręcze kół nie mają płaskich miejsc (na które wskazują silne rytmiczne uderzenia kół);
 - 6) nie brakuje zderzaków na końcu pociągu, z wyjątkiem taboru bezzderzakowego;
 - 7) nie ma przesuniętego ładunku, wycieku lub wysypywania się ładunku, luźnych opon, oderwanych dachów lub otwartych na zewnątrz drzwi wagonów;
 - 8) nie ma pożaru w pociągu itp.;
 - 9) prowadzący pojazd kolejowy z napędem reaguje na nadawane sygnały.

§45

Nastawienie sygnału „Stój” na semaforze i rozwiązanie drogi przebiegu

1. Nastawienie sygnału "Stój" na semaforze odbywa się samoczynnie w wyniku oddziaływania pociągu na urządzenia sterowania ruchem kolejowym zabudowane w torze lub po obsłudze przez pracownika obsługi właściwego urządzenia sterującego zabudowanego na posterunku, gdy pociąg z sygnałem końcowym minął sygnałowe miejsce końca pociągu.

Sygnałowe miejsce końca pociągu ustala się tak, aby pracownik obsługujący semafor mógł

stwierdzić, czy na pociągu znajduje się sygnał końcowy, a ponadto aby miejsce to znajdowało się:

- 1) za semaforem odstępowym - co najmniej 100 m;
 - 2) za semaforem wjazdowym:
 - a) gdy urządzenie oddziaływania pociągu na zwolnienie elektrycznej zastawki liniowej znajduje się między tym semaforem, a pierwszą zwrotnicą wjazdową - co najmniej 100 m,
 - b) gdy urządzenie oddziaływania znajduje się za ostatnią zwrotnicą w przebiegu, a elektryczna zastawka liniowa zwalniana jest przez:
 - pierwszą oś pociągu - co najmniej 100 m za semaforem, lecz sygnał "Stój" nastawia się dopiero po zwolnieniu przez pociąg elektrycznej zastawki liniowej,
 - ostatnią oś pociągu - co najmniej 100 m za semaforem, lecz sygnał "Stój" nastawia się dopiero po minięciu przez czoło pociągu urządzenia oddziaływania;
 - 3) za semaforem wyjazdowym - w przebiegowym miejscu końca pociągu.
2. W urządzeniach, w których semafony posiadają elektryczne sprzęgło ramienia semafora, należy dźwignię sygnałową przełożyć w położenie zasadnicze dopiero po stwierdzeniu, że ramię semafora opadło samoczynnie. a pociąg z sygnałem końcowym minął sygnałowe miejsce końca pociągu. Gdy sygnał zezwalający na semaforze posiadającym elektryczne sprzęgło ramienia nie zmienił się na sygnał "Stój" po przejechaniu pociągu przez miejsce oddziaływania pociągu (odcinek izolowany itp.) dźwignię sygnałową, należy przełożyć natychmiast po przejechaniu pociągu poza ten odcinek.
 3. O nastawieniu sygnału "Stój" na semaforze dyżurny ruchu powinien upewnić się w sposób określony w regulaminie technicznym.
 4. Po każdej jeździe pociągu należy cofnąć drążek przebiegowy do zasadniczego położenia, zablokować blok otrzymania nakazu, blok otrzymania zgody, blok przebiegowy zwalniający, jeżeli jest, obsłużyć zwalniacz kluczowy lub zwolnić klucz przebiegowy - dopiero wtedy, gdy pociąg minął przebiegowe miejsce końca pociągu lub zatrzymał się na wyznaczonym miejscu postoju w zależności od usytuowania posterunków nastawczych.

Przebiegowe miejsce końca pociągu ustala się 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 elektrycznie utwierdzonego przebiegu, jeżeli urządzenie takie jest.
 5. W regulaminie technicznym należy wskazać sygnałowe oraz przebiegowe miejsca końca pociągu.
 6. Na stacjach z prawidłowo działającą blokadą stacyjną zablokowanie przez nastawniczego bloku otrzymania nakazu oznacza zgłoszenie dyżurnemu ruchu dysponującemu o wjeździe lub wyjeździe pociągu, tzn. o tym, że pociąg posiada sygnał końcowy, minął sygnałowe miejsce końca pociągu, na semaforze nastawiony został sygnał "Stój" oraz że pociąg minął również przebiegowe miejsca końca pociągu.

7. Na stacjach bez blokady stacyjnej i na stacjach z blokadą stacyjną, gdy obowiązuje telefoniczne dawanie poleceń i zgłoszeń w sprawie przygotowania dróg przebiegu, zgłoszenie o wjeździe lub wyjeździe pociągu oraz o nastawieniu sygnału "Stój" na semaforze (ust. 6) składa dyżurnemu ruchu nastawniczy nastawni wykonawczej telefonicznie, a nastawniczy nastawni dysponującej ustnie w formie:

„Pociąg [numer] wjechał”

lub

„Pociąg [numer] wyjechał”.

8. Na stacjach z jedną nastawnią w razie potrzeby należy ustalić regulaminem technicznym, że wjazd, wyjazd z sygnałem końcowym niektórych pociągów będzie stwierdzać i zgłaszać dyżurnemu ruchu wyznaczony pracownik. Jeżeli obowiązek ten ma wykonywać drużyna pociągowa, to w służbowym rozkładzie jazdy należy wskazać stacje, na których wjazd pociągu z sygnałem końca pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu drużyna pociągowa. Sposób zgłaszania należy określić w regulaminie technicznym.
9. W urządzeniach elektrycznych z zależnościami suwakowymi zwolnienie drogi przebiegu odbywa się jak przy urządzeniach mechanicznych z tym, że obsługa blokady stacyjnej odbywa się za pomocą przekładania dźwigni zgód, nakazów i przebiegowo - sygnałowych.
10. W urządzeniach elektrycznych przekaźnikowych zwalnianie drogi przebiegu następuje samoczynnie, może ono następować częściami (sekcjami).
11. Jeżeli pociąg zatrzymał się w taki sposób, że czoło pociągu minęło miejsce sygnałowe końca pociągu, lecz koniec pociągu nie minął przebiegowego miejsca końca pociągu, to semafor powinien wskazywać sygnał „Stój” i nie należy rozwiązywać drogi przebiegu.

§46

Nieprawidłowości przy podawaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora

1. Gdy pracownik obsługujący semafor zauważy lub dowie się, że dalszej jeździe pociągu grozi niebezpieczeństwo, obowiązany jest sygnał zezwalający na semaforze natychmiast zmienić na sygnał "Stój".

W innych przypadkach nieprzewidzianej potrzeby zatrzymania jadącego pociągu, sygnał zezwalający na semaforze należy zmienić na sygnał "Stój" najpóźniej, gdy czoło pociągu znajduje się przed tarczą ostrzegawczą, odnoszącą się do tego semafora, a jeśli tarczy tej nie ma, gdy czoło pociągu znajduje się przed poprzednim semaforem.

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 wykołajnic 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 zarządzanej 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 dojazdu 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 szczególnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności).

5. Gdy czoło pociągu minęło obsługiwany semafor i pociąg zatrzymał się tak, że koniec pociągu nie minął sygnałowego miejsca końca pociągu, wówczas:
 - a) jeżeli semafor wskazywał sygnał zezwalający, nie wolno zmieniać go na sygnał "Stój";
 - b) 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;
 - c) 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 pod lit. b i c nie można nastawić sygnału zezwalającego na semaforze, pozwolenie na dalszą jazdę pociągu należy dać za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności).

W przypadkach wymienionych pod lit.: a, b i c 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) bezpośrednio przed tym semaforem należy ustawić sygnał "Stój" D1 (tarczę zatrzymania) oraz obok tarczy ostrzegawczej sygnał DO (przenośną tarczę ostrzegawczą);
- 3) po ujawnieniu nienastawienia się sygnału "Stój" na semaforze wjazdowym, odstępowym lub wyjazdowym należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów;
- 4) pozwoleniem na minięcie przez pociąg sygnału "Stój" D1, unieważniającego sygnał zezwalający na semaforze, jest otrzymanie przez kierownika pociągu (prowadzącego pojazd kolejowy) rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności);
- 5) usunięcie tarcz przenośnych (D1 i DO) może nastąpić na polecenie dyżurnego ruchu dopiero po usunięciu uszkodzenia semafora;
- 6) przy prawidłowo działającej radiowej łączności pociągowej dyżurny ruchu powinien niezwłocznie zawiadomić prowadzących pojazdy kolejowe pociągów znajdujących się na szlaku o konieczności zatrzymania się przed określonym semaforem.

8. Oprócz wytycznych zawartych w ust. 8 należy przestrzegać również następujących postanowień:

- 1) jeżeli nie można z powrotem podać sygnału "Stój" na semaforze wjazdowym lub odstępowym:
 - a) dyżurny ruchu powinien natychmiast zawiadomić o tym tylny posterunek następczy i wezwać go do zatrzymywania pociągów i zawiadamiania ich o uszkodzeniu semafora rozkazem pisemnym,
 - b) do czasu ustawienia sygnału "Stój" D1 i zawiadomienia 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 nie nastawienie się sygnału "Stój" na semaforze wjazdowym lub odstępowym spostrzeżono po daniu potwierdzenia przyjazdu pociągu, należy zbliżającemu się pociągowi podawać sygnały D2 i D3,
 - d) dyżurny ruchu, który otrzymał od przedniego posterunku następczego zawiadomienie o nie nastawieniu się sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym lub odstępowym, powinien zatrzymywać wszystkie pociągi i zawiadamiać je rozkazem pisemnym, zawierającym następującą treść: "Na stacji (posterunku) semafor wjazdowy (odstępowy) uszkodzony, sygnał zezwalający nieważny, zatrzymać przed nim pociąg"; posterunek odstępowy lub odgałęźny może zaprzestać wydawania tych zawiadomień, gdy uszkodzenie semafora zostało usunięte lub gdy obowiązek wydawania zawiadomień przejmie tylna stacja;

- 2) jeżeli nie można z powrotem podać 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 D2 i D3 lub radiotelefonicznym systemem alarmowym.
 - c) odnośnie semafora wyjazdowego, postanowienia zawarte pod lit. a oraz b nie dotyczą pociągów wjeżdżających na stację końcową, jeżeli przed semaforem wyjazdowym ustawiony jest sygnał "Stój" D1,
 - 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 pozwolenia na jazdę pociągu obok tego semafora, jak w przypadkach, gdy semafor wskazuje sygnał "Stój".
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" i obsłużyć blokadę.
11. W razie zatrzymania się pociągu wskutek przedwczesnego nastawienia się sygnału "Stój", pozwolenie na dalszą jazdę pociągu należy dać, po spełnieniu warunków niezbędnych do wyprawienia pociągu, za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności) jeżeli urządzenia nie zezwalają na ponowne podanie sygnału zezwalającego na semaforze.
12. W przypadku zauważenia 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 w wymaganym czasie, należy wyłączyć go za pomocą właściwego elementu sterującego. W przypadku, gdy wyłączenie sygnału zastępczego jest niemożliwe, należy postępować zgodnie z postanowieniami ust. 7 i 8.
14. W razie potrzeby wykonania robót w urządzeniach srk, pracownik uprawniony do wykonania tych robót, zapisując w książce kontroli urządzeń sterowania ruchem zamierzone roboty, ustala przy tym pisemnie konieczne obostrzenie w sposobie prowadzenia ruchu oraz czy należy pomocniczo obsługiwać urządzenia blokady w przypadku, gdy podstawą prowadzenia ruchu będzie telefoniczne zapowiadanie pociągów lub telefoniczne polecenie i zgłaszanie

przygotowania dróg przebiegu i nastawiania sygnałów na semaforach. Jeżeli warunki ruchowe na to pozwalają, pozwolenie na wykonanie robót w urządzeniach wolno wydać dopiero wtedy, gdy dyżurny ruchu:

- 1) wprowadził wymagane obostrzenia, tj.
 - a) telefoniczne zapowiadanie pociągów,
 - b) telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu i nastawiania sygnałów na semaforach,
 - c) powiadamianie drużyn pociągowych o konieczności zmniejszenia prędkości jazdy pociągów;
 - 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.3, 8 pkt.1, lit b, 12, 14, należy stosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze stosownie do postanowień § 49.

§47

Zatrzymanie lub przepuszczanie pociągu nieprzewidziane w 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. 5 podaje sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym dopiero po nawiązaniu łączności przez maszynistę lub sam powiadamia go o zmienionej organizacji ruchu.
2. W razie wydarzenia kolejowego, pożaru lub niebezpieczeństwa wolno 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 dyspozytor. O zarządzonym zatrzymaniu pociągu należy powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym.
4. Jeżeli przewiduje się, że nie rozkładowy postój pociągu na posterunku będzie trwał dłużej niż 30 minut, należy powiadomić o tym maszynistę z podaniem przyczyny postoju.
5. W razie potrzeby zatrzymania na stacji pociągu nie mającego rozkładowego postoju na tej stacji, pociągowi temu wolno dać zezwolenie na wjazd do stacji, po uprzednim zatrzymaniu się pociągu przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym). Zatrzymanie pociągu przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) jest zbędne, gdy spełniony jest jeden z następujących warunków:
 - 1) przed semaforem wjazdowym 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 pociagową 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, a zarządca linii kolejowych zezwolił na nie zatrzymywanie przez dyżurnego ruchu ciężkich pociągów towarowych przed tym semaforem, co powinno być ujęte w regulaminie technicznym; za ciężkie pociągi towarowe - w rozumieniu tego postanowienia - należy uważać takie pociągi towarowe, których masa przekracza 3/4 obciążenia ustalonego dla obsługujących je lokomotyw. Semafor wjazdowy, odnoszący się do toru, na który wjeżdża ten pociąg, powinien wskazywać sygnał "Stój". Jeżeli przy tym torze nie ma semafora wjazdowego, wówczas w przypadkach wskazanych w pkt. 3 i 4 należy ustawić tarczę zatrzymania (D1) w miejscu, w którym pociąg powinien się zatrzymać. W razie nie ustawienia tej tarczy, zatrzymanie pociągu przed semaforem wjazdowym jest niezbędne.
6. Pociąg mający rozkładowy postój na stacji może być przepuszczony bez postoju, gdy zachowane zostaną następujące warunki:
- 1) postój pociągu jest zbędny;
 - 2) przejazd nastąpi po drodze przebiegu przystosowanej do przejazdu bez postoju.

§48

Prowadzenie książki przebiegów

1. Książka przebiegów (załącznik nr 2) służy do zapisywania poleceń i informacji oraz zgłoszeń w sprawie przygotowania drogi przebiegu dla wjazdów i wyjazdów pociągów i 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 stacji (posterunku).

2. Lewa stronica książki przebiegów przeznaczona jest dla zapisywania przebiegów pociągów wjeżdżających, a stronica prawa przeznaczona jest dla zapisywania przebiegów pociągów wyjeżdżających. Każdą stronicę wypełnia się bieżąco, wpisując pociągi kolejno.
3. Książkę przebiegów należy prowadzić na posterunkach nastawczych, biorących udział w przygotowaniu dróg przebiegu pociągów oraz powinni ją prowadzić pracownicy wyznaczeni do sprawdzania, czy tor jest wolny, jak również pracownicy posterunków stwierdzania końca pociągu, którzy zgłaszają wjazd pociągu z sygnałami końcowymi.

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 drogi przebiegu;

2) nastawniczy nastawni wykonawczej:

- a) w skróconym zakresie przy sprawnie działającej blokadzie stacyjnej,
 - b) w pełnym zakresie, jeżeli obowiązuje telefoniczne dawanie poleceń i zgłoszeń przygotowania drogi 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 (§38 ust. 6), kierunku jazdy i numerze toru, po którym ma odbyć się jazda tego pociągu, wypełnia rubryki: 1, 2, 3 książki przebiegów, a czas wjazdu pociągu z końcowym sygnałem 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 dawanie telefonicznych poleceń i zgłoszeń w sprawie dróg przebiegu (§38 ust. 7), tak dyżurny ruchu, jaki nastawniczy nastawni wykonawczej prowadzą książkę przebiegów w pełnym zakresie. Wówczas rubrykę 4 wypełnia tylko dyżurny ruchu, wpisując kolejno skróty posterunków, które zgłosiły przygotowanie drogi przebiegu; w rubryce 5 dyżurny ruchu notuje czas otrzymania ostatniego ze wszystkich zgłoszeń, które powinien

otrzymać. Gdy zamiast informacji dyżurny ruchu dał telefonicznie polecenie przygotowania drogi przebiegu, oznacza to dla nastawniczego, że obowiązuje dawanie telefonicznych zgłoszeń również wówczas, gdy obsługuje się blokadę stacyjną.

Telefoniczne polecenie podania sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym lub wyjazdowym, dyżurny ruchu i nastawniczy notują w rubryce 6 książki przebiegów (§41 ust. 4).

8. Pracownik wyznaczony regulaminem technicznym tylko do sprawdzenia, czy tor jest wolny, lub zgłaszania wjazdu pociągu z sygnałami końcowymi, 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 sygnałami końcowymi 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 i czas tego polecenia notują:
 - 1) nastawniczy w rubryce 8 książki przebiegów;
 - 2) dyżurny ruchu w rubryce 8 książki przebiegów, gdy obowiązuje dawanie telefonicznych poleceń i zgłoszeń w sprawie przygotowania dróg przebiegu, zaś w rubryce 9 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,
 - odblokowanie bloku dania nakazu i otrzymanie telefonicznego zgłoszenia, gdy obowiązuje dawanie telefonicznych poleceń i zgłoszeń, oprócz obsługi blokady stacyjnej,
 - otrzymanie telefonicznego zgłoszenia, gdy blokady stacyjnej nie obsługuje się.
10. Dyżurny ruchu i nastawniczy dotyczącej 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 żeberkowy;
 - 3) powiadomienie o położeniu zwrotnic i wykołownic wyłączonych ze ześrodkowanego nastawiania i z zależności z semaforem (ich numer i znak plus lub minus) lub zastosowaniu innych zabezpieczeń (§39 ust. 5);
 - 4) powiadomienie nastawniczego, że pociąg może wyjechać i czas tego powiadomienia - gdy dla wjazdu pociągu nie może być podany sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym,

- rubrykę 6 należy wówczas zakreskować;
- 5) polecenie i czas polecenia nastawniczemu, aby:
- a) podał sygnał zastępczy "Sz",
 - b) wydał rozkaz pisemny odpowiedniego rodzaju,
 - c) przekazał ustne polecenie w myśl § 58 ust. 2 pkt 3;
 - d) podał sygnał „Nakaz jazdy” (Rd1) w myśl § 58 ust. 3 pkt 2;
- 6) powiadomienie nastawniczego o jeździe pociągu: do kilometra i z powrotem, z popychaczem do kilometra, z przesyłką przekraczającą skrajnię oraz o innych okolicznościach wymagających powiadomienia przez dyżurnego ruchu, a nie ujętych w ustępie 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 9 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 dwukierunkowego po jednym torze szlakowym;
 - 5) wprowadzenie i odwołanie obostrzeń na szlaku (telefoniczne zapowiadanie pociągów) lub na stacji (telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegu.
 - 6) inne okoliczności, mające wpływ na przyjmowanie i wyprawianie pociągów (wyłączenie zasilania sieci trakcyjnej, itp.)
- Po zapisach okoliczności wskazanych w punktach: 3-6 należy zanotować, kogo zawiadomiono i czas dania względnie otrzymania zawiadomienia.
- Jeżeli przed zapisem wykonanym przez całą szerokość prowadzonej książki przebiegów na jednej stronicy znajdują się nie zapisane wiersze, należy je zakreskować.
13. Książka przebiegów przed wydaniem do użytku powinna być sprawdzona, przesnurowana, opieczętowana i podpisana przez właściwego zwierzchnika.

§49

Stosowanie środków pomocniczych (zabezpieczających lub ostrzegających)

1. Pod nazwą środki pomocnicze należy rozumieć pomocnicze zamknięcia urządzeń nastawczych i blokowych, tabliczki ostrzegawcze i kontrolkę zajęcia torów wjazdowych.
2. Zamknięcia pomocnicze służą do uniemożliwienia niedozwolonej obsługi urządzeń nastawczych lub blokowych.

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 stacji.

Funkcję zamknięć pomocniczych spełniają również takie urządzenia srk, które wskutek wykonania odpowiednich czynności uniemożliwiają realizację niedozwolonej lub omyłkowej obsługi zwrotnic, wykolejnic, sygnałów, urządzeń blokady liniowej, itp. bez stosowania klinów zastawczych, podpórek, kapturek 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. Klipy 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 kapturek 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 odblokowanym 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;
 - 5) uniemożliwienia przestawienia zwrotnic i wykolejnic ustawionych w nie utwierdzonej 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 zwrotniczych 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. 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. Zamknięcia pomocnicze należy stosować w następujących przypadkach:

Lp	W przypadku, gdy:	Na posterunku	Według ust.3 pkt.
1.	przy braku samoczynnego zwalniania urządzeń srk, koniec zatrzymanego pociągu nie minął miejsca końca pociągu: a) sygnałowego b) przebiegowego	na tym posterunku zapowiadawczym (tzn. na tym, na którym zachodzi przypadek wskazany w rubr. 2 lit. a) na tylnym posterunku następczym na tym posterunku zap.	1 2 wzgl. 3 5
2.	wjechał pociąg na stację bez sygnału końcowego	Na tej stacji, na tylnej stacji, na pośrednich posterunkach następczych	1 2 3
3.	przejechał pociąg przez posterunek odgałęźny lub odstępowy bez sygnału końcowego	na tym posterunku, na tylnej stacji na przedniej stacji, na pośrednich posterunkach następczych: tylnych przednich	1 2 1 3 1
4.	wyjechał pociąg ze stacji bez sygnału końcowego	na tej stacji na poprzedniej stacji na pośrednich posterunkach następczych	2 1 1
5.	a) potwierdzenia przyjazdu pociągu nie otrzymano w ciągu 5 min. po upływie rozkładowego czasu jazdy pociągu (nastąpiło nieplanowe zatrzymanie pociągu na szlaku lub wydłużenie czasu jazdy), b) blok początkowy nie odblokował na tylnym posterunku nie odblokował się, mimo że według rozkładowego czasu jazdy powinno to już nastąpić	Na tylnym posterunku następczym	2 wzgl.3

Lp	W przypadku, gdy:	Na posterunku	Według ust.3 pkt.
6.	wyprawiono pociąg do kilometra i z powrotem	na szlaku 1-torowym: na posterunku zapowiadawczym, który dał pozwolenie na wyprawienie tego pociągu -po daniu pozwolenia, na tylnym posterunku zapowiadawczym - po odjeździe pociągu, na szlaku 2-torowym: na tylnym posterunku zapowiadawczym - po odjeździe pociągu	2 wzgl. 3 2 wzgl. 3 2 wzgl. 3
7.	wyprawiono pociąg z popychaczem, który nie sprzęgnięty z pociągiem jedzie do następnej stacji	na tylnym posterunku następczym po odjeździe (przejeździe) pociągu - do czasu otrzymania potwierdzenia przejazdu pociągu i popychacza, na przednim posterunku następczym po otrzymaniu oznajmienia odjazdu (przejazdu) - do czasu wjazdu względnie przejazdu pociągu i popychacza	2 wzgl. 3 1
8.	wyprawiono pociąg z popychaczem, który wraca z kilometra(ze szlaku)	na tylnym posterunku zapowiadawczym, po odjeździe (przejeździe) pociągu do czasu powrotu popychacza i do czasu otrzymania potwierdzenia przyjazdu pociągu na przednim posterunku zapowiadawczym po daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu, na szlaku 1 -torowym, a po otrzymaniu oznajmienia odjazdu (przejazdu) pociągu na szlaku 2-torowym - do czasu otrzymania od tylnego posterunku zapowiadawczego potwierdzenia przyjazdu (przejazdu) powracającego popychacza i do czasu przyjazdu (przejazdu) pociągu, na pośrednich posterunkach odstępowych - po otrzymaniu oznajmienia odjazdu (przejazdu) pociągu do czasu otrzymania od tylnego posterunku zapowiadawczego potwierdzenia przyjazdu (przejazdu) powracającego popychacza i do czasu otrzymania potwierdzenia przyjazdu (przejazdu) pociągu	2 wzgl.3 1 1
9.	dano pozwolenie sąsiedniej stacji na manewrowanie poza dozwoloną granicę manewrowania	na stacji, która dała pozwolenie natychmiast po daniu pozwolenia	2
10.	zamknięto tor szlakowy	na szlaku 1-torowym: na obu przyległych do tego szlaku posterunkach zapowiadawczych na szlaku 2-torowym: na posterunku zapowiadawczym, który normalnie wyprawia pociągi po torze, który jest zamknięty	2 wzgl. 3 2 wzgl. 3
11.	dano pozwolenie na wyprawienie pociągu po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego	na posterunku zapowiadawczym, który zarządza tym torem szlakowym, na który pozwolił wyprawić pociąg	2 wzgl. 3

Lp	W przypadku, gdy:	Na posterunku	Według ust.3 pkt.
12.	pozwolono na minięcie sygnału "Stój" lub sygnału "Jazda zabroniona" za pomocą sygnału "Sz" lub rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności)	na tym posterunku zapowiadawczym, na wszystkich posterunkach nastawczych, biorących udział w przygotowaniu danej drogi przebiegu	5
13.	przedwcześnie odblokował się blok początkowy	na tym posterunku następczym, do czasu otrzymania telefonicznego potwierdzenia przyjazdu pociągu	2 wzgl. 3
14.	przedwcześnie zwolniła się elektryczna zastawka liniowa nad blokiem końcowym	na tym posterunku następczym do czasu stwierdzenia przyjazdu pociągu z sygnałem końcowym	1
15.	przedwcześnie odblokował się blok dania nakazu, dania zgody lub przebiegowy utwierdzający	na tym posterunku zapowiadawczym - w czasie trwania przebiegu pociągu	5
16.	prowadzi się roboty, które mogą mieć wpływ na prawidłowość działania urządzeń utwierdzających drogę przebiegu	na tym posterunku zapowiadawczym - w czasie trwania przebiegów	5
17.	uszkodzone są poszczególne urządzenia nastawcze (semafor, tarcza zwrotnica, wykolejnica)	na tym posterunku nastawczym	6
18.	zamknięto tor główny na stacji	na tej stacji	4

6. 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 lub pracownik nastawni wykonawczej prowadzi kontrolkę zajęcia torów wjazdowych (załącznik nr 7) oraz stosuje zamknięcia pomocnicze według ust. 3 pkt. 4.

Wymienione środki pomocnicze należy stosować w następujący sposób:

- a) w kontrolce zajęcia torów wjazdowych należy wypełnić rubryki 1 i 2 w chwili objęcia dyżuru, a następnie zaznaczać bieżąco w rubryce 3 zmiany zachodzące w zajęciu torów wjazdowych, a mianowicie:
 - natychmiast po daniu polecenia lub pozwolenia na zajęcie toru wjazdowego oraz po powzięciu wiadomości o zajęciu toru (lub tylko ukresu rozjazdu prowadzącego na tor wjazdowy, bądź zajęcia skrajni tego toru) przez pociąg, należy zanotować numer pociągu, a o zajęciu toru przez pojazd – odpowiedni skrót pojazdu oraz ilość, jeżeli jest więcej niż jeden pojazd lub ogólnie, jeżeli ilość ta zmienia się (np. manewry), również notować należy zamknięcie toru wjazdowego;
 - dopiero po całkowitym wyjeździe pociągu lub po usunięciu wszystkich pojazdów albo

po otwarciu zamkniętego toru, można zapis przekreślić (w formie litery x),

- 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 stosować zamknięcia pomocnicze według ust. 3 pkt.4.
7. 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.
8. Na stacjach posiadających izolację torów i plan świetlny (ekran monitora) wskazujący zajęcie torów, środki pomocnicze, przewidziane w razie zajęcia toru wjazdowego, należy stosować tylko wówczas, gdy zachodzą przeszkody w należyтым działaniu tych urządzeń lub wykonuje się w urządzeniach lub w torze roboty, które mogą mieć wpływ na działanie urządzeń wskazujących zajęcie toru o czym wykonujący roboty czyni odnośny zapis w książce kontroli urządzeń srk lub w dzienniku drogowym.
9. Stosowanie środków pomocniczych nie zwalnia w żadnym przypadku od obowiązku każdorazowego sprawdzenia drogi przebiegu pociągu w sposób wskazany w regulaminie technicznym.
10. 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) "Trakcja elektryczna zabroniona",
- 4) "Pojazd pomocniczy",
- 5) "Telefoniczne zapowiadanie",
- 6) "Telefoniczne polecenie i zgłaszanie",
- 7) "O odjazdach zawiadomić kierownika robót",
- 8) "Uwaga! Konserwator na rozjazdach".

Tabliczki wymienione w punktach 2 do 8 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. 11 tabliczki wymienione w punktach: 2 do 7 stosuje się niezależnie od zamknięć pomocniczych, wskazanych w ust. 5.

11. 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. 17 obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów - tabliczkę należy zawiesić na aparacie łącza zapowiadawczego na obu sąsiednich posterunkach zapowiadawczych i na pośrednich posterunkach następnych oraz na bloku początkowym na posterunku zapowiadawczym i na pośrednich posterunkach następnych;
 - b) gdy obowiązuje dawanie telefonicznych poleceń i zgłoszeń 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 następnych;
- 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 posterunkach następnych 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 następne 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.
12. Jeżeli nie ma możliwości zawieszenia tabliczki na aparacie odpowiedniego łącza telefonicznego (centralka), należy zawiesić ją winnym 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.
13. 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.
14. 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.

ROZDZIAŁ VII

ZAMKNIĘCIA TORÓW. PROWADZENIE RUCHU DWUKIERUNKOWEGO

§50

Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego

1. Tor szlakowy natęży zamknąć dla ruchu pociągów, gdy:
 - 1) powstała przeszkoda po jazdy po tym torze (np. wskutek uszkodzenia nawierzchni podtorza, sieci trakcyjnej, naruszenia skrajni itp.); zaistniał wypadek z pociągiem, uniemożliwiający dalszą jego jazdę;
 - 3) nastąpiło rozerwanie lub konieczność podzielenia pociągu albo pojazdu pomocniczego, połączonego z innym pojazdem pomocniczym lub z przyczepą;
 - 4) zachodzi nieprzewidziana konieczność cofania pociągu ze szlaku;
 - 5) zachodzi nagle konieczność wykonania robót uniemożliwiających jazdę pociągów po danym torze;
 - 6) zachodzi potrzeba wyprawienia po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego pociągu lub pojazdu pomocniczego na bocznice lub do określonego miejsca na szlaku;
 - 7) bezpieczeństwu ruchu po sąsiednim torze zagrażałby pociąg z przekroczoną skrajnią;
 - 8) pociąg ratunkowy, roboczy albo pojazd pomocniczy ma się zatrzymać na szlaku celem wykonania pracy (remontowej, wypadku 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, powinien przeszkodę osłonić i zawiadomić pracownika najbliższego posterunku, celem powiadomienia dyżurnego 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, a więc 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, nie zarządzającym 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] 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”. 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 zamknięty jest tor na szlaku wspólnym wówczas:
- 1) na odcinku jednotorowym - zamknąć należy również tor szlakowy zasadniczy i tor szlakowy odgałęziony;
 - 2) na odcinku dwutorowym - gdy nie ma odpowiednich połączeń torów i nie można przejechać na posterunku odgałęźnym z toru prawego (z kierunku zasadniczego) na tor lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) lub odwrotnie – zamknąć należy również ten tor szlaku zasadniczego i ten tor szlaku odgałęzionego, po którym nie może być prowadzony ruch pociągów; posterunek odgałęźny czynny jest nadal jako posterunek zapowiadawczy.
6. Z chwilą zamknięcia toru należy go osygnalizować zgodnie z przepisami sygnalizacji oraz zastosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze według postanowień § 49.
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 [numer] szlaku... zostały ukończone o [godz. min.].
Tor ten jest zdalny 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 telefonogram dyżurnemu ruchu jednego z posterunków zapowiadawczych. przyległych do zamkniętego szlaku. Jeżeli zawiadomienie to otrzymał dyżurny ruchu, który tego toru nie zamykał, to powinien on natychmiast treść zawiadomienia przetelefonować dyżurnemu ruchu, który zamknął tor.

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] 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.

§51

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 do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według wzoru nr 23:

„Od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] wprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze [numer] po którym ostatni pociąg 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]”

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 w kierunku przeciwnym do zasadniczego, 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 § 25 ust. 16.

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 w kierunku zasadniczym (prawym patrząc w kierunku jazdy) obsługuje się semafony oraz dodatkowo urządzenia blokady liniowej, a dla pociągów jadących po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego oraz po torze 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, posiadającego semafor wyjazdowy dla danego kierunku jazdy, może się odbyć:
 - 1) gdy na przystosowanym do tego semaforze wyjazdowym podano sygnał zezwalający, z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W24 lub sygnał zastępczy "Sz", z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W24;
 - 2) gdy na semaforze wyjazdowym nie przystosowanym do sygnalizowania wyjazdu na tor szlakowy lewy podano w porze dziennej sygnał zastępczy "Sz" uzupełniony przenośną nieoświetloną tablicą ze wskaźnikiem W24;
 - 3) jeśli nie można podać sygnału i wskaźnika, o których mowa w pkt. 1 i 2 gdy posterunek zapowiadawczy, wyprawiający pociąg na tor szlakowy lewy przekazał drużynie pociągowej rozkaz pisemny "N", zezwalający przejechać obok semafora wyjazdowego wskazującego sygnał "Stój" (względnie wyjechać z toru stacyjnego nie posiadającego semafora wyjazdowego) i wyjechać na tor szlakowy lewy;
 - 3a) w przypadkach wymienionych w pkt 1 i 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 odnośnie stacji – i dano sygnał "Nakaz jazdy" lub słowne polecenie dyżurnego ruchu, jeżeli wymagają tego postanowienia §58;
 - 5) w przypadkach wymienionych w pkt 1 i 2 - odnośnie szlaków z blokadą liniową jednokierunkową - gdy drużyna pociągowa została uprzedzona rozkazem pisemnym „N” o zamknięciu jednego toru i wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po

torze czynnym .

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

- 1) 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 w kierunku przeciwnym do zasadniczego i posiada wyświetlany wskaźnik W24, 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 W24, a na stacji na której jest to wymagane ponadto podano sygnał „Nakaz jazdy”;
- 2) 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 - na semaforze podano w porze dziennej sygnał zastępczy „Sz” uzupełniony przenośną nieoświetloną tablicą ze wskaźnikiem W24, o czym drużyna pociągowa została uprzedzona rozkazem pisemnym „N” przez stację ostatniego postoju lub stację wyznaczoną;
- 3) 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 W24 lub sygnał zastępczy „Sz” z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W24 i drużynę pociągową uprzedzono rozkazem pisemnym „N”;
- 4) jeżeli nie są spełnione warunki wymienione w pkt. 1, 2 lub 3, pociąg należy zatrzymać i przekazać drużynie pociągowej rozkaz pisemny „N” zezwalający na przejazd przez posterunek i na jazdę po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego.

Dyżurny ruchu w przypadkach, o których mowa w pkt 1,2 i 3 informuje maszynistę, ustnie lub za pomocą urządzeń łączności, o zamiarze wyprawienia pociągu na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego

9. Na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy przejazd pociągu przyjmowanego z toru lewego i wyprawianego na tor prawy, może się odbyć:

- 1) gdy na semaforze wjazdowym znajdującym się przy torze z kierunku przeciwnego do zasadniczego wyświetli się sygnał zezwalający lub zastępczy;
- 2) w przypadku braku semafora – gdy drużynie pociągu zatrzymanego przed granicą szlaku i tego posterunku przekazano rozkaz pisemny "N" zezwalający na przejazd przez posterunek lub zezwolono na taki przejazd pociągu sygnałem zastępczym na osobnym urządzeniu (§43 ust. 1).

Na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy, przejazd pociągu przyjmowanego z toru lewego i wyprawianego na tor lewy może się odbyć, gdy spełnione są warunki wymienione w §51 ust. 8 pkt 1 i 2, a dyżurny ruchu wyprawiający pociąg

poinformował maszynistę o jeździe na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego.

Natomiast dla przypadków, w których te warunki nie są spełnione - gdy drużynie pociągu zatrzymanego przed granicą szlaku i tego posterunku przekazano rozkaz pisemny „N” zezwalający na przejazd przez posterunek i jazdę w kierunku przeciwnym do zasadniczego.

10. Przejazd pociągu po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego obok posterunku odstępowego (bocznikowego) (o ile na tym posterunku nie ma semafora odstępowego dla jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego), odbywa się na sygnał ręczny "Do mnie", podany przez dyżurnego ruchu tego posterunku.

Po przejeździe pociągu po torze z kierunku przeciwnego do zasadniczego dyżurny ruchu na posterunku odstępowym bezzwłocznie ustawia tarczę sygnału D 1 "Stój". Tarczę sygnału D 1 "Stój" usuwa lub odwraca o 90 st. 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 powinien podawać również ręczny i dźwiękowy sygnał "Stój".

11. Pociąg jadący po torze szlakowym z kierunku przeciwnego do zasadniczego, 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 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 tego toru, podano sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy "Sz";
- 2) na sygnalizatorze sygnału zastępczego odnoszącego się do tego toru szlakowego, podano sygnał zastępczy "Sz";
- 3) jeżeli nie ma lub nie można podać sygnału wskazanego w pkt. 1, 2 - gdy wręczono drużynie pociągowej rozkaz pisemny „N” zezwalający na wjazd pociągu lub przekazano jego treść za pomocą urządzeń łączności.

13. Drużyny pociągowe należy informować rozkazem pisemnym „N” lub „O” o zamknięciu toru szlakowego i wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego oraz o innych okolicznościach, stosownie do postanowień §56 ust. 3 i 5 z wyjątkiem przypadków podanych w §51 ust.20 pkt 2.

14. Drogi przebiegu pociągów jadących na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny (doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności), powinny być zabezpieczone, jeżeli jest to możliwe, drążkiem przebiegowym lub pomocniczo drążkiem przebiegowym dla kierunku przeciwnego, a w nastawniach elektrycznych suwakowych dźwignią przebiegowo –

sygnałową, którą należy przestawić w takie położenie, aby nie została ona utwierdzona elektrycznie.

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 kierunku przeciwnego do zasadniczego na stacji nie jest oznaczone (brak semafora wyjazdowego lub tarczy zaporowej), należy w miejscu tym ustawić tarczę zatrzymania.

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 w kierunku przeciwnym do zasadniczego.

Jeżeli wskutek robót na zamkniętym torze zachodzi potrzeba zmniejszenia prędkości jazdy pociągów po torze czynnym, kierownik robót powinien zawczasu zawiadomić o tym jedną ze stacji przyległych do szlaku, na którym wykonuje się te roboty.

16. Zarządca Infrastruktury może zarządzić, aby w czasie zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego i prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego, posterunki odstępowe (bocznikowe) nie brały udziału w prowadzeniu ruchu. Sygnały na semaforach nieczynnych posterunków odstępowych są wówczas nieważne. Drużyny pociągowe należy o tym zawiadamiać rozkazem pisemnym.

17. Jeżeli wprowadzony był ruch jednotorowy dwukierunkowy, to po otwarciu zamkniętego toru i po przyjeździe ostatniego pociągu, dla którego dano pozwolenie na wyprawienie w kierunku przeciwnym do zasadniczego, ruch dwutorowy przywraca ten posterunek zapowiadaczy, 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]”

18. 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 wznowia 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.
19. O wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego i przywróceniu ruchu dwutorowego należy zawiadomić dróżników przejazdowych.
20. Gdy blokada półsamoczynna (jednoodstępowa) lub samoczynna (wieloodstępowa) 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 §56 ust. 22;

Szlaki, na których urządzona została taka blokada należy wskazać w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.

20a. Jeżeli na szlaku dwutorowym wyposażonym w blokadę liniową samoczynną (jednoodstępową) dla ruchu jednokierunkowego po każdym torze została zabudowana blokada liniowa półsamoczynna (jednoodstępowa) dla jazd w kierunku przeciwnym do zasadniczego, wówczas dla prowadzenia 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 blokada samoczynna (wieloodstępowa), natomiast jadących w kierunku przeciwnym do zasadniczego reguluje blokada półsamoczynna (jednoodstępowa).
- 3) pociągom obu kierunków jazdy po torze czynnym nie przekazuje się rozkazów pisemnych, o których mowa w § 56 ust. 22;

Szlaki, na których urządzona została taka blokada należy wskazać w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.

21. Szczegółowe wskazówki prowadzenia ruchu w czasie zamknięcia jednego z torów szlakowych należy podać w regulaminach technicznych sąsiednich stacji i pośrednich posterunków ruchu.
22. Na czas wykonywania robót należy opracować regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu kolejowego zgodnie z postanowieniami instrukcji ISr-9.

Jeżeli wskutek planowych robót jeden tor szlaku dwutorowego ma być bez przerwy zamknięty

co najmniej przez dwie doby, a urządzenia srk zostaną odpowiednio przystosowane, zarządca infrastruktury kolejowej może zarządzić, aby szlak ten uważano czasowo za jednotorowy.

Szlak może być uważany czasowo za jednotorowy od chwili zamknięcia jednego toru i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego do chwili otwarcia zamkniętego toru i przywrócenia ruchu dwutorowego.

W tymczasowym regulaminie prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót należy wskazać sposób prowadzenia ruchu i rozkład jazdy na tym szlaku.

Z regulaminem tym powinni być zapoznani zainteresowani pracownicy. Drużyny pociągowe należy powiadomić dowodnie o treści tego regulaminu.

§52

Prowadzenie ruchu po torze zamkniętym

1. Pociągi i pojazdy pomocnicze 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. We wszystkich telefonogramach zapowiadawczych po numerze pociągu dodaje się słowa: „po zamkniętym torze numer ...”

3. 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]” dodaje się słowa: „z postojem na kilometrze...” albo „do kilometra i z powrotem”, albo gdy kierunek dalszej jazdy jest nieokreślony „do kilometra...”. Dla jazdy ze szlaku w wymienionych telefonogramach zapowiadawczych dodaje się słowa: „z kilometra... do...”

4. Pociągi i pojazdy pomocnicze, wyprawione po torze zamkniętym, przez cały czas znajdowania się na tym torze zachowują swe określenia i numer, bez względu na kierunek jazdy (§ 34 ust. 2, § 35 ust. 2, § 81 ust. 6). Jeżeli połączono kilka pociągów lub pojazdów pomocniczych razem, które bądź oddzielnie wyjechały na szlak, bądź oddzielnie przyjadą do jednej z sąsiednich stacji - należy każdemu z nich nadać oddzielny numer, wystawić oddzielny rozkaz pisemny „S”, a w telefonogramach zapowiadawczych, dotyczących połączonych pociągów lub pojazdów pomocniczych, podawać wszystkie numery połączonych pociągów lub pojazdów pomocniczych, np.

„Połączone pociągi robocze numer 1,3” itd. (§ 34 ust. 11).

5. Dla pociągu, który dojeżdża do następnego posterunku:

- 1) po szlaku jednotorowym lub po torze prawym na szlaku dwutorowym - obsługuje się semaforem oraz dodatkowo blokadę liniową, jeżeli urządzenia srk na to pozwalają;

- 2) po torze lewym na szlaku dwutorowym - semaforów nie obsługuje się, chyba, że posterunek posiada 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 jednodostępową (pólsamoczną) blokadą liniową dla każdego toru i dla każdego kierunku obowiązują postanowienia pkt 1.
6. Dla pociągu, który nie dojeżdża do następnego posterunku zapowiadawczego, dla jazdy po szlaku jednotorowym lub po torze w kierunku zasadniczym szlaku dwutorowego, semafor obsługuje się wówczas, gdy nie ma blokady liniowej.

Gdy jest blokada liniowa, lecz urządzenia srk przystosowane są do tego, aby pociąg powracający ze szlaku nie oddziaływał na urządzenia blokady liniowej, wówczas wjazd pociągu powracającego ze szlaku jednotorowego lub powracającego po torze w kierunku zasadniczym szlaku dwutorowego, może odbywać się na sygnał zezwalający na semaforze.

Dla jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego szlaku dwutorowego, odnośnie obsługi semaforów, należy postępować w sposób podany w ust.5 pkt. 2 i 3.
7. Jeżeli semaforów nie obsługuje się, wyjazd pociągów na zamknięty tor szlakowy odbywa się na rozkaz pisemny „S”, zaś wjazd pociągów z zamkniętego toru na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny „S”.
8. Na zamknięty tor szlakowy można wyprowadzić kilka pociągów. Drugi i następny pociąg w tym samym kierunku można wyprowadzić w odstępie czasu najmniej dwóch minut w odległości najmniej 500 m za pociągiem poprzednim.
9. Prędkość jazdy pociągu na zamkniętym i zajęтым torze szlakowym należy regulować w granicach między największą dozwoloną prędkością jazdy, tj. 30 km/h, a prędkością marszu piechura tak, aby pociąg z całą pewnością zatrzymać w odległości około 500 m przed innymi pojazdami kolejowymi, zatrzymanymi na tym torze.

Zbliżenie się tych pojazdów szynowych może nastąpić po porozumieniu się wzajemnym drużyn pociągowych i ewentualnie pracowników kierujących pojazdami pomocniczymi.

Na zamkniętym torze szlakowym nie zajęтым przez tabor, 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.
- 9a. W przypadku zamknięcia toru szlakowego ze względu na awarię pojazdu trakcyjnego i konieczność jego ściągnięcia ze szlaku jeżeli nie ma innych przeszkód do jazdy - dyżurny ruchu wyprowadza zastępczy pojazd trakcyjny, który może jechać z prędkością nie większą niż 60 km/h. W zależności od kierunku dojazdu, dyżurny ruchu w rozkazie pisemnym wskazuje miejsce, w którym znajduje się czoło albo koniec uszkodzonego pociągu. Zastępczy pojazd trakcyjny musi zatrzymać się w odległości nie mniejszej niż 1000 metrów od wskazanego miejsca. Prędkość dalszej jazdy do uszkodzonego pociągu nie może być większa niż 30 km/h.
10. Dla pociągu jadącego na zamknięty i zajęty tor szlakowy nie nastawia się sygnałów na

semaforach i nie obsługuje się urządzeń blokowych.

11. Drużynę pociągową względnie kierowcę pojazdu pomocniczego należy zawiadomić rozkazem pisemnym „S” o jeździe po zamkniętym torze z podaniem numeru zamkniętego toru, nazwy stacji, w kierunku której ma odbyć się jazda, określonego miejsca zatrzymania na szlaku i pozwolenia na dalszą jazdę lub powrót do stacji wyprawienia albo na jazdę tylko do określonego miejsca na szlaku.

Jeżeli pozwolono na jazdę tylko do określonego miejsca na szlaku lub nastąpiła zmiana stacji zjazdu z toru zamkniętego wówczas dalsza jazda lub powrót może nastąpić po uzyskaniu pozwolenia dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego, do którego pociąg lub pojazd pomocniczy ma jechać, za pomocą rozkazu pisemnego „S” - przekazanego za pomocą urządzeń łączności albo pod osłoną przez odpowiedniego pracownika poprzedzającego pociąg na odległość 500m.

Ponadto drużyny pociągowe, względnie kierowcę pojazdu pomocniczego, 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 znajdujących się na zamkniętym torze innych pociągach i pojazdach pomocniczych i kierunku ich jazdy lub miejscu postoju;
 - 3) o jeździe w odstępie czasu co najmniej 2 minut innego pociągu roboczego lub pojazdu pomocniczego;
 - 4) o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd pociągu, jeżeli nie będzie podany sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym;
 - 5) o unieważnieniu sygnałów na semaforach wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu
 - 6) o wszelkich innych okolicznościach, wymagających zachowanie szczególnej ostrożności.
12. Jeżeli wyprawiono pociąg, który ma dojechać do następnej stacji, nie wolno wyprawiać pociągu przeciwnego kierunku, dopóki pociąg ten nie przyjedzie do tej stacji.

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 drużyn pociągowych.

Jeżeli pociąg wyprawiono do kilometra z postojem i z powrotem, lecz drużyny nie powiadomiono rozkazem pisemnym, o tym, że za nim zostanie wyprawiony następny pociąg tego samego kierunku, wówczas nie wolno wyprawić następnego pociągu, dopóki wyprawiony pociąg nie powrócił. Jeżeli jednak powiadomienie takie może być przekazane pociągowi znajdującemu się na torze zamkniętym za pomocą urządzeń łączności, należy to uczynić przekazując stosowną treść rozkazu pisemnego „S” i wyprawić następny pociąg.

13. O wszelkich jazdach po zamkniętym torze i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu należy zawiadomić posterunki ruchu położone przy tym szlaku, dróŜników przejazdowych i zainteresowany personel stacyjny.
14. Na aparacie łączy zapowiadawczego dla danego szlaku należy wywieszać tyle tabliczek ostrzegawczych, ile pociągów i pojazdów pomocniczych znajduje się na zamkniętym torze szlakowym.
15. 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.
16. 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.

§53

Zamknięcie toru stacyjnego

1. Pracownik, który zauwaŜył lub dowiedział się, Ŝe tor stacyjny jest niezdatny do ruchu, powinien niezwłocznie powiadomić o tym dyŜurnego ruchu.
2. Tor niezdatny do ruchu należy zamknąć w następujący sposób:
 - 1) natychmiast zawiadomić o tym nastawniczych, druŜyny manewrowe i innych zainteresowanych pracowników;
 - 2) tor ten osygnalizować zgodnie z postanowieniami instrukcji sygnalizacji ISe-1;
 - 3) zwrotnice prowadzące na zamknięty tor przestawić w kierunku innego toru i w tym połoŜeniu unieruchomić je za pomocą zamknięć pomocniczych lub zamków kluczowych, o ile nie spowoduje to wyłączenia innych przebiegów niesprzecznych;
 - 4) zewrzeć oba toki szyn zamkniętego toru, który jest izolowany, jeŜeli jest do dyspozycji odpowiednie urządzenie.
3. JeŜeli zamknięty tor jest torem wjazdowym, należy ponadto zastosować środki pomocnicze, stosownie do postanowień § 49.
4. JeŜeli część zamkniętego toru ma być użytkowana, należy ją prowizorycznie zakończyć za pomocą podkładów lub w inny sposób i miejsce, do którego wolno dojechać, oznaczyć sygnałem "Stój" (D1).
5. DyŜurny 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 dyŜurnego ruchu, po otrzymaniu od kierownika robót lub kierownika właściwej jednostki organizacyjnej zawiadomienia o usunięciu przeszkód do ruchu na tym torze.
7. Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego należy zanotować w ksiąŜce przebiegów. Zamknięcie toru wjazdowego dyŜurny ruchu powinien zaznaczyć również w kontrolce zajęcia torów

wjazdowych.

8. W razie potrzeby należy wydać pisemnie szczegółowe zarządzenie w sprawie postępowania w czasie zamknięcia toru stacyjnego.

§54

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 dostosowana 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 liniowa samoczynna (wieloodstępowa) lub półsamoczynna (jednoodstępowa) 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 żadanego kierunku.

Żądanie dania tego pozwolenia odbywa się telefonicznie lub za pomocą specjalnego urządzenia. Czas otrzymania pozwolenia na wyprawienie pociągu przeciwnego kierunku należy wpisać w rubryce 4 dziennika ruchu posterunku zapowiada czego bez konieczności zapisu telefonogramu wprowadzającego i odwołującego taki ruch;

- 2) gdy blokada liniowa nie jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego, ruch dwukierunkowy po torze, dla którego zachodzi konieczność wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego wprowadza posterunek zapowiadawczy zarządzający tym torem;
- 3) w przypadku wymienionym w pkt 2 obowiązuje nadanie do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogramu wg wzoru nr 26:

„Przy czynnych obu torach wprowadzam od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] ruch dwukierunkowy po torze [numer] po którym ostatni pociąg odjechał o [godz. min.]”

3. Pociągom wyprawionym po torze posiadającym blokadę liniową przystosowaną do ruchu dwukierunkowego nie jest wymagane przekazywanie informacji o wprowadzeniu ruchu dwukierunkowego.
4. Szlaki, na których blokada samoczynna (wieloodstępowa) i półsamoczynna (jednoodstępowa) jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego po każdym torze przy czynnych obu torach szlakowych, należy wskazać 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 stacja, która go wprowadziła, stosuje środki pomocnicze według postanowień § 49.
7. Jeżeli drogi przebiegu obu równocześnie zbliżających się do posterunku zapowiadawczego pociągów byłyby sprzeczne, należy zatrzymać przed semaforem wjazdowym pociąg jadący po torze w kierunku zasadniczym. Dopuszcza się w razie konieczności przyjęcie w pierwszej kolejności pociągu jadącego po torze z kierunku zasadniczego, jeżeli w torze dla jazdy z kierunku przeciwnego do zasadniczego zwrotnice ustawione są ochronnie.
8. Po przepuszczeniu wyznaczonych pociągów i po przejeździe ostatniego pociągu, dla którego dano pozwolenie na wyprawienie po określonym torze i po potwierdzeniu przyjazdu tego pociągu, ruch jedno kierunkowy 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] 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 zainteresowany personel stacyjny i dróżników przejazdowych.
10. W sprawie ograniczenia prędkości jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego obowiązują postanowienia § 51 ust. 15.
11. Dyżurny ruchu w przypadku, o którym mowa w ust. 5, informuje maszynistę, ustnie lub za pomocą urządzeń łączności, o zamiarze wyprawienia pociągu na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego.

ROZDZIAŁ VIII ZAMYKANIE I OTWIERANIE POSTERUNKÓW RUCHU

§55

Postępowanie w razie otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu

1. Rozróżnia się następujące przypadki otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu:
 - A. Otwarcie dla czynności technicznych posterunku ruchu nowo wybudowanego lub istniejącego, lecz stale zamkniętego dla czynności technicznych.
 - B. Stałe zamknięcie czynnego posterunku ruchu.
 - C. Zamykanie okresowe poszczególnego posterunku następczego.
 - D. Zamykanie okresowe wszystkich posterunków następczych na wyznaczonym odcinku.
 - E. Otwarcie i zamknięcie prowizorycznego posterunku odstępowego lub odgałęźnego.
 - F. Otwarcie i zamknięcie posterunku pomocniczego.
 - G. Czasowe zamknięcie i wyłączenie posterunku następczego z udziału w prowadzeniu ruchu.
 - H. Czasowe wyłączenie z udziału w prowadzeniu ruchu nastawni wykonawczej.
 - I. Czasowe wyłączenie stacji z udziału w prowadzeniu ruchu pociągów z przyczyn wydarzeń losowych.

Przypadki: A i B

2. Otwarcie dla czynności technicznych posterunku ruchu, nowo wybudowanego lub istniejącego, lecz stale zamkniętego dla czynności technicznych, dokonuje się w celu zwiększenia przepustowości szlaku.
3. Stałe zamknięcie posterunku ruchu następuje wówczas, gdy ustala przyczyna, dla której posterunek ten został otwarty.
4. Otwarcia dla czynności technicznych posterunku ruchu, nowo wybudowanego lub istniejącego, lecz stale zamkniętego dla czynności technicznych, jak również stałego zamknięcia czynnego posterunku ruchu dokonuje Zarządca, który wprowadza odpowiednią zmianę do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.
5. Semafony i tarcze ostrzegawcze posterunku ruchu stale zamkniętego unieważnia się w sposób przewidziany postanowieniami instrukcji sygnalizacji ISe-1.
6. W razie pilnej konieczności czasowego otwarcia dla czynności technicznych (np. na czas zwiększonych przewozów) posterunku ruchu stale zamkniętego, otwarcie to następuje na zarządzenie Zarządcy, który ustala jakie posterunki techniczne stale zamknięte mogą być czasowo otwarte na doraźne zarządzenie. Szczegółowe postanowienia na wypadek otwarcia tych posterunków powinny znajdować się w regulaminach technicznych sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

7. O otwarciu dla czynności technicznych posterunku ruchu nowo wybudowanego lub istniejącego, lecz stale zamkniętego dla czynności technicznych, jak również o stałym zamknięciu czynnego posterunku ruchu należy zawiadamiać drużyny pociągowe stosownie do postanowień § 56 ust. 4 pkt 19 i 21.

Przypadek C

8. Zamykanie posterunku następczego okresowo następuje na zarządzenie Zarządcy.
9. Posterunek następczy zamykany okresowo należy oznaczyć w służbowych rozkładach jazdy z podaniem terminu, w którym jest on czynny; drużyny pociągowe należy zawiadamiać stosownie do postanowień § 56 ust.4 pkt 19. Termin ten należy tak ustalić oraz ruch pociągów tak uregulować, aby w chwili zamykania, a następnie otwierania posterunku następczego na przyległych do niego szlakach nie znajdował się żaden pociąg.
10. Przed okresowym zamknięciem posterunku zapowiadawczego zwrotnice należy nastawić na przejazd po torach głównych zasadniczych na linii dwutorowej, a na linii jednotorowej po torze głównym zasadniczym lub po jednym z nich, jeżeli są dwa tory główne zasadnicze. W tym położeniu należy zwrotnice zamknąć za pomocą zamków kluczowych. Dźwignie semaforów należy pozostawić w położeniu zasadniczym.

W czasie okresowego zamknięcia posterunku, semaforów i tarcz ostrzegawczych nie należy unieważniać ani nie należy oświetlać ich sygnałów.
11. Sygnały na semaforach i tarczach ostrzegawczych ważne są tylko w tym czasie, w którym posterunek jest czynny; w pozostałym czasie są one nieważne.
12. Klucze od semaforów, zwrotnic, wykołojnic i od pomieszczeń posterunku należy przechowywać w sposób podany w regulaminie technicznym.
13. Zamknięcie okresowe posterunku następczego i otwarcie go następuje w czasie wyznaczonym w rozkładzie jazdy pociągów.
14. Przed otwarciem posterunku należy dokonać sprawdzenia stanu technicznego i działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz łączności.
15. Szczegółowe postanowienia o zamknięciu i otwarciu posterunku okresowo powinien zawierać regulamin techniczny.

Przypadek D

16. Zamykanie okresowo wszystkich posterunków następczych na wyznaczonym odcinku i równoczesne wstrzymanie ruchu pociągów w tym czasie na tym odcinku następuje na zarządzenie zarządcy infrastruktury kolejowej a odcinki te powinny być wskazane w zeszytach służbowego rozkładu jazdy.
17. Posterunki następcze, położone na tym odcinku, powinny być czynne zasadniczo w czasie wyznaczonym każdemu z nich w zarządzeniu Zarządcy. Otwarcie posterunku powinno nastąpić nie później, niż 10 minut przed czasem odjazdu z sąsiedniej stacji pierwszego pociągu po przerwie w ruchu. Zamknięcie posterunku powinno nastąpić nie wcześniej, niż po otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnej stacji ostatniego pociągu kursującego przed przerwą w ruchu.

18. W czasie zamknięcia posterunku ruchu na odcinku, zwrotnice i semaforey powinny znajdować się w stanie, jak wskazano w ust. 10.
19. Dyżurny ruchu stacji, do której przyjechał ostatni pociąg przed zamknięciem posterunku ruchu, poleca dróżnikom przejazdowym, znajdującym się na szlaku, z którego przyjechał ten pociąg zamknąć ich posterunki. W czasie zamknięcia posterunku i wstrzymania ruchu pociągów rogatki powinny pozostać otwarte i w tym położeniu powinny być zabezpieczone.
20. Przed przywróceniem ruchu dróżnicy przejazdowi powinni otwarcie swego posterunku zgłosić dyżurnemu ruchu obu sąsiednich stacji.
21. Przed otwarciem posterunków ruchu i posterunków dróżników przejazdowych pracownicy obejmujący dyżur powinni stwierdzić stan i działanie urządzeń łączności i sterowania ruchem.
22. W czasie zamknięcia posterunków i wstrzymania ruchu pociągów na odcinku, wolno uruchomić na tym odcinku tylko pociąg ratunkowy lub pług odśnieżny po porozumieniu się obu czynnych stacji krańcowych tego odcinka i innych posterunków następnych, gdyby zgodnie z regulaminem niektóre z nich jeszcze były czynne w tym czasie.

Prędkość jazdy pociągu ratunkowego lub pług odśnieżnego na takim odcinku nie powinna przekraczać 30 km/h, a przez przejazdy z rogatkami 20 km/h.
23. Szczegółowe postanowienia o zamknięciu i otwarciu okresowo wszystkich posterunków następnych na wyznaczonym odcinku powinien zawierać regulamin techniczny zainteresowanych posterunków następnych.

Przypadek E

24. Otwarcie prowizorycznego posterunku następczego może nastąpić w razie:
 - 1) zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego, celem wykonania planowanych robót;
 - 2) planowanych robót i potrzeby zamknięcia tylko części jednego toru szlaku dwutorowego oraz połączenia czynnej części tego toru z torem sąsiednim, celem prowadzenia ruchu dwutorowego na tej części szlaku;
 - 3) dłuższej przeszkody w zasilaniu sieci trakcyjnej na jednym torze szlaku dwutorowego i prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze z czynną siecią trakcyjną;
 - 4) innych okoliczności wymagających zwiększenia przepustowości szlaku.
25. W przypadkach planowanych robót otwarcie prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznikowego) (ust. 24 pkt. 1) lub prowizorycznego posterunku odgałęźnego (ust. 24 pkt. 2) zarządza Zarządca.

Tymczasowy regulamin prowadzenia ruchu w czasie robót powinien zawierać szczegółowe wskazówki dotyczące otwarcia, pracy i zamknięcia prowizorycznego posterunku.

W przypadkach wskazanych w ust. 24 pkt. 3 otwarcie prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznikowego) zarządza Zarządca, a szczegółowe postanowienia dotyczące otwarcia, pracy i zamknięcia prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznikowego) powinien zawierać osobny regulamin, dołączony do regulaminu technicznego zainteresowanych posterunków następnych.

Regulamin ten powinien uwzględniać wszystkie możliwe warianty prowadzenia ruchu w zależności od przeszkód, które mogą zaistnieć (prowadzenie ruchu pociągów po torze numer jeden lub po torze numer dwa albo po obu torach).

W razie zaistnienia innych okoliczności, wymagających zwiększenia przepustowości szlaku (ust. 24 pkt. 4) otwarcie prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznikowego) następuje na zarządzenie Zarządcy, zawierające szczegółowe wskazówki dotyczące otwarcia, pracy i zamknięcia tego posterunku.

26. Prowizoryczne posterunki odstępowe (bocznikowe) i odgałęźne mogą mieścić się w pomieszczeniach stałych lub przewoźnych. Pomieszczenia te należy wyposażyć w łączność telefoniczną (wykorzystując łącza wypadkowe lub strażnicowe) potrzebne urządzenia i przyrządy sygnałowe potrzebne formularze (dzienniki, rozkazy szczególne itp.) przybory sygnałowe, niezbędny inwentarz i oświetlenie, a w razie potrzeby i w skrzyni zależności lub w tablicę kluczową.

27. Na prowizorycznych posterunkach odstępowych (bocznikowych) i odgałęźnych powinny być stosowane zasadniczo semafony i tarcze ostrzegawcze świetlne, gdy miejscowe warunki techniczne na to pozwalają.

W wyjątkowych przypadkach, jeżeli miejscowe warunki techniczno-ruchowe na to zezwalają dopuszcza się stosowanie semaforów i tarcz ostrzegawczych kształtowych. Na prowizorycznych posterunkach odgałęźnych, a w czasie wykonywania planowanych robót również na prowizorycznych posterunkach odstępowych (bocznikowych) mogą być stosowane tarcze zatrzymania (sygnał D1) i przenośne tarcze ostrzegawcze (sygnał DO).

28. Prowizoryczne semafony lub tarcze D1 ustawia się:

- 1) na prowizorycznym posterunku odstępowym (bocznikowym) naprzeciw pomieszczenia dyżurnego ruchu po jednym urządzeniu sygnałowym dla każdego kierunku ruchu, dla którego czynny jest ten posterunek;
- 2) na prowizorycznym posterunku odgałęźnym po jednym urządzeniu sygnałowym dla każdego kierunku ruchu w odległości przewidzianej dla ustawienia semaforów wjazdowych na posterunku odgałęźnym. Tarcze ostrzegawcze należy ustawiać przed semaforem w odległości drogi hamowania a w przypadku ustawienia tarcz D1 i DO w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200 m.

29. Na prowizorycznym posterunku odgałęźnym zwrotnice powinny być zamykane zamkami kluczowymi.

30. Prowizoryczny posterunek odstępowy (bocznikowy) bierze udział w regulowaniu następstwa pociągów, jadących po tym torze względnie po tych torach i w tym kierunku względnie w tych kierunkach, które przewidziano w regulaminie technicznym lub w tymczasowym regulaminie prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, zależnie od potrzeb. Prowizoryczny posterunek odgałęźny bierze udział w regulowaniu ruchu wszystkich pociągów na wszystkich przyległych szlakach.

31. Przejazd pociągu przez prowizoryczny posterunek odbywa się na sygnał zezwalający podany na semaforze odstępowym względnie wjazdowym lub na ręczny sygnał „Do mnie” (Rm1)

podany przez dyżurnego ruchu po obróceniu tarczy D1 o 90 stopni.

32. Pociągi przejeżdżające przez rozjazd w kierunku zwrotnym lub z kierunku zwrotnego powinny zmniejszyć prędkość jazdy pociągu do 40 km/h.
33. Po przejeździe każdego pociągu należy bezzwłocznie z powrotem ustawić sygnał „Stój”.
34. Drużyny wszystkich pociągów wyprawianych na szlak, na którym czynny jest prowizoryczny posterunek odstępowy (bocznikowy) lub odgałęźny, należy powiadomić rozkazem pisemnym (§ 56 ust. 4 pkt 2.)

Przypadek F

35. Postanowienia dotyczące otwarcia i zamknięcia posterunku pomocniczego zawiera § 32 ust. 14, 15, 17 i 21.
36. W przypadkach A, B, C, D, E, F otwarcia i zamknięcia posterunku następczego dokonuje dyżurny ruchu tego posterunku. Otwarcia posterunku dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 28:

*„[rodzaj i nazwa posterunku] **otwarty(a)** o [godz. min.]”*

Zamknięcia posterunku dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 29:

*„[rodzaj i nazwa posterunku] **zamknięty(a)** o [godz. min.]”*

37. Telefonogramy o otwarciu i zamknięciu posterunku ruchu nadają:
 - 1) dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego - do obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych oraz do pośrednich posterunków następczych, a na odcinku zamkniętym okresowo w ciągu doby również do stale czynnych stacji krańcowych tego odcinka;
 - 2) dyżurny ruchu posterunku odstępowego (bocznikowego) - do sąsiednich posterunków zapowiadawczych i do sąsiednich posterunków odstępowych (bocznikowych).
38. Przed nadaniem telefonogramu o otwarciu posterunku następczego dyżurny ruchu posterunku, który ma być otwarty, powinien poinformować się u adresatów tego telefonogramu o sytuacji ruchowej na sąsiednich szlakach i odstępach o wszelkich okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu (odchyleniach od rozkładu jazdy i od normalnego ruchu, o ostrzeżeniach, itp.).
39. Przed nadaniem telefonogramu o zamknięciu posterunku następczego dyżurny ruchu posterunku, który ma być zamknięty, powinien poinformować adresatów tego telefonogramu o sytuacji ruchowej na sąsiednich szlakach, odstępach i o wszelkich okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu.

Przypadek G

40. Czasowe zamknięcie i wyłączenie z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku następczego dokonuje Zarządca w przypadku, gdy posterunek ten nie może brać udziału w prowadzeniu ruchu. W razie potrzeby mogą być zamknięte i wyłączone z udziału w prowadzeniu ruchu

również dwa lub więcej kolejne posterunki następne.

W przypadku potrzeby czasowego zamknięcia i wyłączenia z udziału w prowadzeniu ruchu stacji węzłowej lub posterunku odgałęźnego, Zarządca ustala kierunek, na którym ma być prowadzony ruch. Jeżeli zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu podlega posterunek zapowiadawczy, a pomiędzy tym posterunkiem i sąsiednim czynnym posterunkiem zapowiadawczym znajduje się posterunek odstępowy (bocznikowy), to posterunek ten należy również wyłączyć z udziału w prowadzeniu ruchu.

41. Zamknięcie i wyłączenie posterunku z udziału w prowadzeniu ruchu powinno być poprzedzone wykonaniem odpowiednich pod względem techniczno-organizacyjnym prac przygotowawczych, umożliwiających bezpieczne prowadzenie ruchu tylko po torach głównych zasadniczych bez udziału tego posterunku. Zakres i sposób wykonania tych prac powinny być określone w poleceniu.
42. Przed zamknięciem i wyłączeniem posterunku, zwrotnice rozjazdów leżących w torach głównych zasadniczych należy ustawić w położeniu umożliwiającym przejazd pociągów po tych torach jako przedłużenie jazdy po torach szlakowych i w tym położeniu zabezpieczyć przy pomocy zamków zwrotnicowych lub spon iglicowych, a zwrotnice rozjazdów leżących w torach głównych dodatkowych sąsiadujących z torami głównymi zasadniczymi - jeżeli jest to możliwe w położeniu ochronnym uniemożliwiającym wyjazd z tych torów w tory główne zasadnicze i w tym położeniu odpowiednio zabezpieczyć.
43. Semafor zamykanego posterunku, w zależności od możliwości technicznych, mogą:
 - 1) być wyciemnione (w przypadku sygnalizacji świetlnej);
 - 2) wskazywać sygnał "Stój";
 - 3) być unieważnione w sposób przewidziany przepisami sygnalizacji.Sygnały na semaforach w czasie trwania zamknięcia posterunku i wyłączenia go z udziału w prowadzeniu ruchu są nieważne.
44. Urządzenia zewnętrzne i wewnętrzne na posterunkach nastawczych należy zabezpieczyć przed niedozwolonym ich obsługiwaniem i wykorzystaniem w czasie trwania zamknięcia i wyłączenia posterunku.
45. Po wykonaniu prac przygotowawczych i zabezpieczających należy dokonać sprawdzenia prawidłowości ich przeprowadzenia, a gotowość do wyłączenia posterunku z udziału w prowadzeniu ruchu i jego zamknięcia - odnotować w odnośnej dokumentacji techniczno-ruchowej lub w oddzielnym protokole.
46. Zamknięcie posterunku może nastąpić, gdy szlaki przyległe do tego posterunku są wolne.
47. Zamknięcia i wyłączenia posterunku z udziału w prowadzeniu ruchu dokonuje wyznaczony dyżurny ruchu, nadając do sąsiednich czynnych posterunków zapowiadawczych telefonogram według wzoru nr 29, stosując się do postanowień ust. 39. W telefonogramie należy podać kilometraż przejazdów kolejowych, które nie będą zawiadamiane o jeździe pociągu.

48. Po zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku, ruch pociągów należy prowadzić na podstawie telefonicznego zapowiadania pomiędzy sąsiednimi czynnymi posterunkami zapowiadawczymi, przy zachowaniu postanowień § 38-42; do zapowiadania pociągów należy uprzednio odpowiednio przystosować łączność telefoniczną.
49. Prędkość jazdy pociągów w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych należy ograniczyć do 40 km/h, a przed przejazdami kolejowymi, których nie można zawiadomić o jeździe pociągu do 20 km/h (dotyczy czoła pociągu).
50. W odstępie od postanowień §56 ust. 21 sąsiednie czynne posterunki zapowiadawcze powinny zawiadamiać rozkazem pisemnym "S" drużyny pociągów wyprawianych na szlak z zamkniętym i wyłączonym z udziału w prowadzeniu ruchu posterunkiem o:
- 1) zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku(ów) następczego(ych);
 - 2) unieważnieniu sygnałów na semaforach zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych;
 - 3) ograniczeniach prędkości wskazanych w ust. 49.
- Po ustaniu przyczyny, która powodowała, że posterunek nie mógł brać udziału w prowadzeniu ruchu, przywróceniu urządzeń łączności zapowiadawczej i strażnicowej do stanu wyjściowego i sprawdzeniu jej działania - otwarcia czasowo zamkniętego posterunku następczego dokonuje dyżurny ruchu, nadając do sąsiednich czynnych posterunków zapowiadawczych telefonogram według wzoru nr 28, stosując się do postanowień ust. 38.
51. Po otwarciu posterunku następczego należy usunąć zastosowane dodatkowe zamknięcia zwrotnic, unieważnienie sygnalizatorów oraz sprawdzić działanie urządzeń srk, odnotowując ten fakt w odnośnej dokumentacji techniczno-ruchowej.
52. Na posterunkach czasowo zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu obowiązuje dokonywanie oględzin rozjazdów przez wyznaczonych na ten okres pracowników.

Przypadek H

53. Czasowe wyłączenie z udziału w prowadzeniu ruchu nastawni wykonawczej może być dokonane w razie zaistnienia takiej konieczności na polecenie Zarządcy.
54. Przed wyłączeniem nastawni wykonawczej z udziału w prowadzeniu ruchu, zwrotnice rozjazdów obsługiwanych z tej nastawni, należy ustawić i zabezpieczyć zgodnie z postanowieniami ust. 42.
55. Po ułożeniu i zabezpieczeniu drogi przebiegu (ust. 55), pomieszczenie nastawni należy zamknąć, a klucz przechowywać u dyżurnego ruchu. Ruch pociągów na przyległym szlaku prowadzić na podstawie telefonicznego zapowiadania.
56. Zezwolenie za pomocą rozkazu pisemnego „S” na przejazd obok semaforów wjazdowych i wyjazdowych w okręgu wyłączonej z udziału w prowadzeniu ruchu nastawni wykonawczej udziela dyżurny ruchu tego posterunku następczego.

57. Po ustaniu przyczyny, która spowodowała wyłączenie posterunku nastawczego z udziału w prowadzeniu ruchu i przywróceniu urządzeń do stanu wyjściowego, ruch pociągów należy prowadzić z udziałem tego posterunku.

Przypadek I

58. Wyłączenie stacji (posterunku ruchu, nastawni) z udziału w prowadzeniu ruchu pociągów z przyczyn losowych (katastrofa budowlana, klęska żywiołowa, pożar obiektu nastawni itp.)
59. Zasady:
- 1) zabezpieczenia urządzeń zewnętrznych (zwrotnic, wykolejnic, semaforów),
 - 2) prowadzenia ruchu pociągów między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi,
 - 3) jazd pociągu (z określeniem prędkości przejazdu) w obrębie nieczynnej stacji (posterunku), - w zależności od przyjętych rozwiązań techniczno - eksploatacyjnych w dostosowaniu do warunków miejscowych określa komisja na szczeblu dyrekcji zainteresowanych zakładów.

ROZDZIAŁ IX

POWIADAMIANIE DRUŻYN POCIĄGOWYCH I MANEWROWYCH

§56

Rozkazy pisemne

1. 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. Zawiadomienie to jest zbędne, jeżeli:
 - 1) wymienione okoliczności wskazano w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów lub w wykazie ostrzeżeń stałych; podręczniki te powinni posiadać: maszynista oraz kierowca pojazdu pomocniczego;
 - 2) potrzeba zmniejszenia prędkości lub nieplanowanego zatrzymania pociągu jest odpowiednio sygnalizowana, a instrukcje nie wymagają dodatkowego zawiadomienia.
2. O okolicznościach wymienionych w ust. 1 drużyny pociągowe zawiadamia się za pomocą rozkazów pisemnych „O” (zał. nr 3), „S” (zał. nr 4), „N” (zał. nr 5), „N rob.” (zał. nr 5a) a w przypadkach, w których niniejsza instrukcja na to zezwala, niektórych pracowników drużyn pociągowych zawiadamia się ustnie.

Podstawą do przekazywania rozkazów pisemnych są postanowienia przepisów i instrukcji oraz wynikające z nich obowiązki dyżurnego ruchu albo zarządzenie właściwej jednostki organizacyjnej lub żądanie uprawnionego pracownika.

- 2a. O wykonywaniu wszelkich robót w rejonie torów kolejowych, po których prowadzony jest ruch kolejowy oraz o wprowadzonych w związku z tym obostrzeniach, dyżurni ruchu obowiązani są na bieżąco informować drużyny pociągowe właściwymi w tym zakresie rozkazami pisemnymi.
3. Za pomocą rozkazu pisemnego "O" wydaje się drużynie pociągowej następujące polecenia:
 - 1) polecenie ostrożnej jazdy - z powodu:
 - a) nie zawiadomienia dróżnika przejazdowego lub kierownika robót (jeżeli zawiadomienie kierownika robót jest przewidziane tymczasowym regulaminem prowadzenia ruchu w czasie robót); o zmianie normalnego kierunku jazdy pociągu po torze szlakowym, o jeździe po zamkniętym torze, o jeździe w odstępie czasu;
 - b) nieotrzymania potwierdzenia przyjazdu względnie zawiadomienia o usunięciu z toru szlakowego lekkiego pojazdu pomocniczego;
 - c) prowadzenia wszelkich robót; informacja dotyczy pociągów kurujących po torach, w obszarze prowadzenia robót; polecać drużynom pociągowym podawanie sygnału „Baczność”,
 - d) (uchylony)

- e) jazdy po sąsiednim torze szlakowym lub stacyjnym pociągu, w którym znajdują się wagony z ładunkiem o przekroczonej skrajni ładunkowej, jeżeli w danym przypadku jest wymagane takie ostrzeżenie
 - f) jazdy po torze w kierunku zasadniczym w przypadku zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym lub prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze szlaku dwutorowego przy czynnych obu torach szlakowych, jeżeli blokada liniowa nie jest do tego przystosowana;
 - g) innych okoliczności, wymagających ostrożnej jazdy;
- 2) polecenie ostrożnej jazdy z jednoczesnym zmniejszeniem prędkości jazdy - z powodu:
- a) zmiany toru wjazdowego w okolicznościach wskazanych w § 37 ust. 3;
 - b) wjazdu pociągu na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor żeberkowy (§ 37 ust. 10 i 11), albo na tor, na którym istnieje ograniczenie prędkości niższe niż wynika to ze wskazań semafora (§ 41 ust. 13 pkt. 5);
 - c) stanu taboru (włączania do składu pociągu pojazdu szynowego, którego prędkość konstrukcyjna jest mniejsza niż prędkość pociągu, brak oględzin technicznych pociągu w pełnym zakresie, itp.);
 - d) stanu lub rodzaju ładunku, które wymagają ograniczenia prędkości jazdy;
 - e) stanu nawierzchni i budowli inżynierskich;
 - f) stanu urządzeń srk;
 - g) stanu urządzeń trakcji elektrycznej;
 - h) niezawiadomienia dróżnika przejazdowego lub kierownika robót (jeżeli zawiadomienie kierownika robót jest przewidziane tymczasowym regulaminem prowadzenia ruchu w czasie robót) o odjeździe pociągu lub pojazdu pomocniczego;
 - i) uchylony;
 - j) braku znajomości szlaku przez drużynę trakcyjną;
 - k) innych okolicznościach wymagających ograniczenia prędkości jazdy;
 - l) konieczności zatrzymania pociągu wskutek uszkodzenia lub zagrożenia toru itp. i przejazdu przez miejsce uszkodzone ze wskazaną prędkością i ewentualnie z pilotem.
- 3) polecenie ostrożnej jazdy z jednoczesnym zmniejszeniem prędkości jazdy i obowiązkiem wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp1 „Bacność” - z powodu:
- a) niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego na obsługiwanych przejazdach kolejowo - drogowych i przejściach, jeżeli nie ma możliwości zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym, oraz na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C.
4. Za pomocą rozkazu pisemnego „S” wydaje się drużynie pociągowej i manewrowej następujące zezwolenia, polecenia i informacje:

- 1) zezwolenie - na przejechanie obok semafora wyjazdowego, wskazującego sygnał „Stój”, sygnał wątpliwy, białe światło bądź nieoświetlonego, o ile nie można podać sygnału zastępczego „Sz” (§ 58) oraz informację, czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału "Nakaz jazdy", czy też bez otrzymania tego sygnału, z zastrzeżeniem o którym mowa w § 61 ust. 13. a także zezwolenie na przejechanie obok semafora wyjazdowego w okręgu nastawczym nastawni wyłączonej z udziału w prowadzeniu ruchu (§ 55 ust. 57);
- 2) zezwolenie - na wyjazd ze stacji posiadającej semafor wyjazdowy z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego oraz informację czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału "Nakaz jazdy", czy też bez otrzymania tego sygnału wraz z podaniem nr toru szlakowego, na który pociąg wyjeżdża,
- 3) 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"), patrz jednak § 61 ust. 13, a także zezwolenie na przejechanie obok semafora wjazdowego, drogowskazowego w okręgu nastawczym nastawni wykonawczej wyłączonej z udziału w prowadzeniu ruchu (§ 55 ust. 57);
- 4) zezwolenie - na jazdę manewrową taboru na tor szlakowy (w kierunku toru szlakowego), poza wskaźnik "granica przetaczania" lub poza ostatnią zwrotnicę - w przypadku gdy wskaźnika nie ustawiono;
- 5) zezwolenie na wjazd z zamkniętego toru szlakowego, przy którym nie ma semafora wjazdowego;
- 6) zezwolenie na jazdę w przypadku, gdy pojazd trakcyjny z jednoosobową obsługą trakcyjną znajduje się poza semaforem wskazującym sygnał zezwalający, którego maszynista nie widzi;
- 6a) zezwolenie na dalszą jazdę zatrzymanego pociągu skierowanego na tor prawy, gdy jego czoło minęło semafor z wyświetlonym wskaźnikiem W24;
- 7) zezwolenie na przejechanie obok sygnału D1 "Stój" (§ 46 ust. 8 pkt. 4 i § 61 ust. 13);
- 8) zezwolenie 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,
- 9) zezwolenie na wstawienie i jazdę samochodu przystosowanego do jazdy po szosie i po szynach (§81ust.25);
- 10) 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;
- 11) polecenie popychania pociągu (od... do...) przez lokomotywę sprzęgniętą z pociągiem lub przez lokomotywę nie sprzęgniętą z pociągiem, która dojeżdża za pociągiem do następnej stacji, ze wskazaniem miejsca zatrzymania się popychacza na tej stacji lub która ze szlaku jednotorowego wraca do stacji wyprawienia – o ile popychanie nie jest przewidziane w

wewnętrznym rozkładzie jazdy;

- 12) polecenie jazdy po zamkniętym torze szlakowym i o okolicznościach wskazanych w § 52 ust. 11;
- 13) polecenie zatrzymania pociągu niemającego rozkładowego postoju, na stacji w okolicznościach wskazanych w § 47 ust. 5;
- 14) polecenie nieprzewidzianego rozkładem jazdy zatrzymania na szlaku pociągu, z określeniem celu i czasu postoju;
- 15) polecenie rozłączenia lokomotyw przed miejscami (mostami), na których niedozwolona jest podwójna trakcja, przejazdu pojedynczo przez to miejsce i ponownego połączenia lokomotyw za tym miejscem, o ile rozłączania lokomotyw nie przewiduje wewnętrzny rozkład jazdy;
- 16) polecenie zatrzymania pociągu przed uszkodzonym obsługiwanym semaforem (§ 46 ust. 9 pkt 1 lit. d);
- 17) informację o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd pociągu względnie popychacza powracającego ze szlaku jednotorowego, jeżeli wjazd ten nie odbędzie się na sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym lub na sygnał zastępczy „Sz” na tym semaforze; zbędne jest podanie tej informacji drużynie popychacza, jeżeli popychanie to jest przewidziane wewnętrznym rozkładem jazdy, oraz drużynie pociągu bocznikowego, jeżeli jest to uregulowane regulaminem obsługi bocznicy i drużyna ta jest z nim zapoznana;
- 18) informację o zmianach w wewnętrznym rozkładzie jazdy (o wprowadzeniu lub zniesieniu postoju, o stałym otwarciu lub stałym zamknięciu posterunku ruchu, o okresowym zamykaniu posterunku ruchu, o zarządzonej zmianie sposobu prowadzenia ruchu itp.); o takich zmianach należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym w ciągu 14 dni od chwili wejścia w życie tych zmian, a poza tym podać im dowodnie do wiadomości treść odnośnego zarządzenia;
- 19) informację o ustawieniu nieistniejących dotychczas w danym miejscu stałych sygnałów, ważnych dla danego pociągu, o zmianie miejsca znajdowania się istniejących sygnałów, o zmianie obrazu sygnałów; o takich zmianach należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym w ciągu 14 dni od chwili zaistnienia tych zmian, a poza tym jak w pkt 18;
- 20) informację o czasowym otwarciu (np. na czas zwiększonych przewozów) posterunku ruchu stale zamkniętego; drużyny pociągowe należy zawiadamiać w ciągu całego okresu otwarcia posterunku lub przez 14 dni, jeżeli wprowadzono poprawkę w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów;
- 21) informację o otwarciu prowizorycznego posterunku odstępowego lub odgałęźnego i miejscu jego usytuowania (szlak..., km...), przy czym należy podać na jaki sygnał dozwolony jest przejazd pociągu przez posterunek; drużyny pociągowe należy zawiadamiać w ciągu całego okresu otwarcia posterunku;
- 22) informację o uszkodzeniu torowych urządzeń kontroli prowadzenia pociągów (SHP, KHP, itp.);

- 23) informację o odjeździe pociągu w innym kierunku niż przewidziany w rozkładzie jazdy; jeżeli rozkazu tego nie wydała jedna z poprzednich stacji, stacja wyprawiająca pociąg w innym kierunku powinna zawiadomić o tym maszynistę i kierownika pociągu;
 - 24) informację o otwarciu toru szlakowego i przywróceniu ruchu dwutorowego, jeżeli drużyna pociągowa została powiadomiona rozkazem pisemnym o jeździe pociągu po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), a jazda ma się odbyć po torze prawym (w kierunku zasadniczym);
 - 25) informację dla pociągu roboczego, znajdującego się na torze szlakowym zamkniętym, wyprawionym do kilometra z postojem i z powrotem, że za nim zostanie wyprawiony następny pociąg tego samego kierunku (§ 52 ust. 1);
 - 26) informację o zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku(ów) następczego(ych), unieważnieniu sygnałów na semaforach wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych, ograniczeniach prędkości w obrębie zamkniętych i wyłączonych z prowadzenia ruchu posterunków następczych (§ 55 ust. 50);
 - 27) informację o unieważnieniu wskazań tarcz ostrzegawczych przejazdowych odnoszących się do przejazdu kolejowego, strzeżonego przez uprawnionego pracownika w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu.
5. Za pomocą rozkazu pisemnego „N” wydaje się drużynie pociągowej następujące zezwolenia, polecenia i informacje:
- 1) zezwolenie na przejechanie obok semafora wyjazdowego wskazującego sygnał „Stój” i wyjazd pociągu na tor szlakowy lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), gdy na semaforze wyjazdowym nie będzie podany sygnał „Sz” oraz informację, czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału „Nakaz jazdy”, czy też bez otrzymania tego sygnału;
 - 2) zezwolenie na wjazd pociągu z toru szlakowego lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego), przy którym nie ma semafora wjazdowego lub innego urządzenia sygnałowego albo gdy nie można na nich podać odpowiedniego sygnału;
 - 3) zezwolenie na wyjazd pociągu ze stacji posiadającej semafora wyjazdowe z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego, na tor szlakowy lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) oraz informację czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału „Nakaz jazdy”, czy też bez otrzymania tego sygnału;
 - 4) informację o zamknięciu toru szlakowego i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze szlakowym czynnym (patrz jednak ust. 23);
 - 5) informację o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd z toru szlakowego lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego) pociągu względnie powracającego popychacza, jeżeli wjazd ten nie odbędzie się na sygnał zezwalający na ustawionym przy tym torze semaforze wjazdowym lub na sygnał „Sz” umieszczony na nim; zbędne jest podanie tej informacji drużynie popychacza. jeżeli popychanie to jest przewidziane w wewnętrznym rozkładzie jazdy oraz drużynie pociągu bocznikowego, jeżeli jest to uregulowane regulaminem obsługi bocznicy i drużyna ta jest z nim zapoznana;

- 6) informacje o tym, że przejazd pociągu po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) obok posterunków odstępowych (bocznikowych) może nastąpić po otrzymaniu ręcznego sygnału „Do mnie” od dyżurnego ruchu każdego z tych posterunków;
- 7) informację o prowadzeniu ruchu dwukierunkowego po torze szlaku dwutorowego przy czynnych obu torach szlakowych, jeżeli blokada liniowa i stacyjna nie są do tego przystosowane; informację tę otrzymuje drużyna pociągu wyprawianego na tor szlakowy lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) po którym odbywa się ruch dwukierunkowy;
- 8) jeżeli jazda względnie popychanie pociągu do określonego kilometra na szlaku i powrót nie są przewidziane w wewnętrznym rozkładzie jazdy - informację, do którego miejsca na szlaku dwutorowym odbędzie się jazda względnie popychanie pociągu oraz polecenie powrotu po torze z kierunku przeciwnego do zasadniczego; drużynie pociągowej należy wówczas podać również najpóźniejszy czas powrotu na stację wyprawienia.
- 9) zezwolenie na dalszą jazdę na tor lewy, pociągu zatrzymanego za semaforem wyjazdowym, na którym nastąpiła zmiana sygnału zezwalającego na sygnał S1 „Stój” zanim minęło go czoło tego pociągu,”
- 10) zezwolenie na dalszą jazdę z toru lewego, pociągu zatrzymanego za semaforem wjazdowym, na którym nastąpiła zmiana sygnału zezwalającego na sygnał S1 „Stój”, zanim minęło go czoło tego pociągu.

W czasie planowych zamknięć torów w celu wykonania robót, drużynie pociągowej można wydać potrzebne zezwolenia, polecenia i informacje (§ 51 ust. 13 i 16, § 55 ust. 34 i § 56 ust. 5 i 19) za pomocą rozkazu pisemnego "N rob." (zał. nr 5a) wypełniając odpowiednie rubryki.

Jeden rozkaz "N" lub "N rob" może zawierać dane wynikające z zamknięcia tylko jednego toru szlakowego.

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

Jeden rozkaz pisemny może dotyczyć zezwolenia na przejechanie obok tylko jednego semafora wskazującego sygnał „Stój”.

7. W wyjątkowym przypadku, w razie konieczności, a także w przypadku wyposażenia posterunków następczych w odpowiednie urządzenia techniczne, rozkaz pisemny "O" może być napisany na nie ustalonym druku albo w formie wydruku komputerowego, a drużyna pociągowa obowiązana jest zastosować się do jego treści.
8. Rozkaz pisemny wypełnia, podpisuje i doręcza lub w przypadkach określonych w niniejszej instrukcji przekazuje jego treść za pomocą urządzeń łączności (telefonem, radiotelefonem) drużynie pociągowej dyżurny ruchu.

Można również ustalić w regulaminie technicznym, aby rozkaz pisemny „O”, „S” i „N” wydał nastawniczy (zwrotniczy) lub inny uprawniony pracownik wyznaczonego posterunku, na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu dysponującego.

Można ponadto ustalić w regulaminie technicznym, aby rozkaz pisemny „O”, wydawał wyznaczony regulaminem technicznym stacji pracownik posiadający odpowiednie kwalifikacje (§ 7 ust. 1) na podstawie prowadzonej przez siebie książki ostrzeżeń.

Szczegółowe postanowienia o wydawaniu rozkazów pisemnych powinien zawierać regulamin techniczny.

9. Dla pociągów, w których kierownik pociągu znajduje się w przedzie pociągu, lecz nie w kabinie maszynisty, ani w przyległym do niej przedziale połączonym przejściem z kabiną, rozkazy pisemne sporządza się w trzech egzemplarzach o jednakowej treści, z których trzeci egzemplarz pozostaje w bloku rozkazów, a pierwopis i jeden wtórnik doręcza się kierownikowi pociągu za pokwitowaniem na drugim wtórniku. Kierownik pociągu doręcza maszyniście prowadzącemu pociąg pierwopis za pokwitowaniem na wtórniku. Dla pociągów, w których kierownik pociągu znajduje się w kabinie maszynisty lub przyległym do niej przedziale połączonym przejściem z kabiną albo na końcu pociągu, jak również dla pociągów bez obsady konduktorskiej, sporządza się tylko jeden wtórnik rozkazu pisemnego, na którym maszynista kwituje odbiór pierwopisu.

W przypadku pokwitowania wypełnionego w dwóch egzemplarzach rozkazu pisemnego przez kierownika pociągu otrzymany pierwopis kierownik pociągu przekazuje za podpisem w wykazie wyjazdów drużyny konduktorskiej, maszyniście, którego informuje o treści rozkazu oraz dopilnowuje, aby maszynista podpisał go.

Rozkaz pisemny nakazujący nieprzewidziane popychanie pociągów, zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości jazdy - powinien otrzymać również maszynista popychacza za pokwitowaniem na egzemplarzu doręczającego. Rozkaz pisemny „S”, zezwalający na jazdę manewrującego taboru w kierunku szlaku poza ustaloną granicę przetaczania lub poza granicę stacji, powinien otrzymać kierownik manewrów i maszynista. Kwitowanie otrzymanych egzemplarzy rozkazu pisemnego odbywa się według podanej zasady.

10. Pracownik doręczający rozkaz pisemny powinien o jego treści powiadomić ustnie pracownika otrzymującego rozkaz pisemny, a pracownik otrzymujący powinien sprawdzić treść rozkazu pisemnego i wpisać czas jego doręczenia.
11. W razie podwójnej trakcji maszynistę drugiej czynnej lokomotywy o treści rozkazu pisemnego powinien powiadomić ustnie pracownik doręczający rozkaz pisemny maszyniście pierwszej lokomotywy.
12. Drugiego maszynistę lub kierownika pociągu znajdującego się w kabinie maszynisty lub w przyległym przedziale połączonym przejściem z kabiną, o treści rozkazu pisemnego powiadamia ustnie maszynista. W przypadku przekazywania maszyniście treści rozkazu pisemnego za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej, maszynista zobowiązany jest przekazać tę informację kierownikowi pociągu, nie będącemu w kabinie maszynisty lub w przyległym przedziale.
13. O popychaniu pociągu na szlaku, na którym przewidziane jest popychanie pociągów, drużynę pociągową powinien zawiadomić ustnie dyżurny ruchu sam lub za pośrednictwem innego pracownika (kierownika pociągu, zwrotniczego, itp.).

14. Maszynista powinien rozkaz pisemny umieścić na widocznym dla siebie miejscu, gdzie rozkaz ten powinien znajdować się tak długo, dopóki pociąg nie minie wszystkich miejsc, których rozkaz pisemny dotyczy.
15. Pracownik prowadzący raport z jazdy powinien wszystkie doręczone i wykorzystane rozkazy pisemne dołączyć do raportu z jazdy. W przypadku nieprowadzenia raportu z jazdy pociągu (§ 22 ust. 10 i 11) maszynista dołącza rozkazy pisemne do wykazu pracy pojazdów i drużyn trakcyjnych, natomiast rozkazy przekazane za pomocą urządzeń łączności, pozostawia w odpowiednim bločku rozkazów pisemnych, będącym na wyposażeniu kolejowego pojazdu z napędem.
16. Jeżeli dyżurny ruchu dysponujący doraźnie poleci nastawniczemu (zwrotniczemu) albo innemu wyznaczonemu regulaminem technicznym pracownikowi wydać rozkaz pisemny, powinien wypisać go w swym bloku w jednym egzemplarzu i podpisać oraz podyktować go pracownikowi, który ma wydać ten rozkaz, uprzedzając go o liczbie potrzebnych wtórników.
17. Rozkazy pisemne powinny wydawać na określony odcinek przez stacje w tym celu wyznaczone w wewnętrznym rozkładzie jazdy zwane stacjami wyznaczonymi. Stacjami wyznaczonymi powinny być stacje początkowe pociągów oraz stacje, na których dla danego lub danych pociągów istnieje możliwość wydawania rozkazów pisemnych na przyległe odcinki.

Jeżeli pociąg nie otrzymał wymaganego zawiadomienia na stacji wyznaczonej, należy wezwać stację ostatniego postoju pociągu przed miejscem, którego dotyczy zawiadomienie, celem wydania rozkazu pisemnego, a gdyby to nie było możliwe - należy pociąg zatrzymać na stacji poprzedzającej posterunek lub szlak, na którym zachodzą okoliczności wymagające zawiadomienia drużyny pociągowej o ostrzeżeniu.

18. Wyjątek od postanowień ust. 17 stanowią rozkazy pisemne z zawiadomieniami wymienionymi:
 - 1) w ust. 4 pkt 1 i 3, 5, 6, 7, 8, 9 w ust. 5 pkt. 1 i 2 - które może wydać tylko ten posterunek następczy i ten dyżurny ruchu, który tymi semaforami dysponuje;
 - 2) w ust. 4 pkt 2, 4, 10, 11, 12, 17, w ust. 5 pkt.3 i 8 - które może wydać tylko ten posterunek następczy i ten dyżurny ruchu, który prowadzi ruch pociągów na przyległym szlaku, na którym zachodzi jedna z wymienionych w tych punktach okoliczności.
19. 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:
 - 1) rozkazem pisemnym „N” - pociągi wyprawiane po torze czynnym lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) dla danego kierunku jazdy;
 - 2) rozkazem pisemnym „O” - pociągi wyprawiane po torze czynnym prawym (w kierunku zasadniczym).

Zawiadomienie to, dla pociągu jadącego po torze szlakowym czynnym prawym (w kierunku zasadniczym), może być wydane przez stację ostatniego postoju tego pociągu, lub przez stację wyznaczoną.

Dla pociągu jadącego po torze szlakowym lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) zawiadomienie rozkazem pisemnym „N” może wydać stacja ostatniego postoju pociągu lub stacja wyznaczona, gdy semafor wyjazdowy na stacji wyprawiającej pociąg na tor lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) lub wjazdowy na posterunku odgałęźnym (bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy), jest przystosowany do takich jazd i posiada wskaźnik W24, wyświetlający się równocześnie z sygnałem zezwalającym lub sygnałem zastępczym albo - gdy na semaforze nieprzystosowanym do takich jazd - w porze dziennej podano sygnał zastępczy uzupełniony nieoświetloną przenośną tablicą ze wskaźnikiem W24, jeżeli ujęte to zostało w wydanym uprzednio rozkazie pisemnym „N” (§ 51 ust. 7 i 8). Zawiadomienie rozkazem pisemnym jest zbędne, gdy urządzenia blokady stacyjnej i liniowej są przystosowane do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze czynnym (§ 51 ust. 20).

20. Zezwolenia, polecenia i informacje wymienione w ust. 3, 4 i 5 mogą być przekazywane przez dyżurnego ruchu maszyniście za pomocą urządzeń łączności 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 nastawczym (technicznym) 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 zatrzymaniu pociągu.

W przypadku przekazywania treści rozkazu pisemnego za pomocą urządzeń łączności, dyżurny ruchu wypisuje odpowiedni druk rozkazu pisemnego w jednym egzemplarzu i treść jego przekazuje maszyniście.

Przekazaną treść polecenia, zezwolenia, informacji maszynista wpisuje w czasie postoju do jednego z właściwych druków rozkazów pisemnych będących na wyposażeniu tego pojazdu, a podczas jazdy pociągu maszynista lub na jego polecenie drugi maszynista lub kierownik pociągu, jeżeli znajduje się w kabinie maszynisty.

Maszynista lub w czasie jazdy na jego polecenie - drugi maszynista powtarza przekazaną treść rozkazu pisemnego, a dyżurny ruchu sprawdza zgodność powtórzenia, podając godzinę przekazanej treści.

W miejscu przewidzianym na pokwitowanie, dyżurny ruchu wpisuje nazwisko pracownika, któremu treść rozkazu pisemnego przekazał, a odbierający treść, wpisuje nazwisko dyżurnego ruchu.

21. Rozkaz pisemny „S” lub „N”, zawierający zezwolenie na wjazd pociągu, wolno przekazać dopiero wówczas, gdy spełnione zostały wszystkie wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy pociągu.

Rozkaz pisemny „S”, „N” zawierający zezwolenie na wyjazd pociągu:

- 1) gdy nie jest wymagane podanie sygnału "Nakaz jazdy" - wolno przekazać dopiero wówczas, gdy spełnione zostały wszystkie wymagane warunki;
- 2) gdy jest wymagane podanie sygnału "Nakaz jazdy" - wolno przekazać zanim spełnione zostały wszystkie warunki; wówczas przestrzegać należy, aby we wszystkich wtórnikach rozkazu pisemnego przekreślone zostały wyrazy "tylko tego rozkazu pisemnego", oraz aby przy wręczeniu rozkazu pisemnego zwrócić uwagę otrzymującemu, że zezwolenie zawarte w rozkazie będzie ważne po otrzymaniu sygnału „Nakaz jazdy”.

Zezwolenie za pomocą sygnału „Sz” lub urządzeń łączności wolno przekazać dopiero wówczas, gdy spełnione zostały wszystkie wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy pociągu.

22. W każdym bloku rozkazów pisemnych, niezależnie od wydrukowanej numeracji poszczególnych kart, należy oznaczać kolejnym numerem każdorazowe wydanie rozkazu pisemnego. Numeracja ta jest miesięczna lub roczna, co ustala regulamin techniczny. Rozkaz pisemny napisany według treści podyktowanej przez dyżurnego ruchu otrzymuje numer w formie ułamka.

Pracownik przyjmujący treść rozkazu, w liczniku ułamka umieszcza kolejny numer wypisanego rozkazu pisemnego w bloczku, a w mianowniku numer rozkazu pisemnego podany przez dyżurnego ruchu. Dyżurny ruchu przekazujący treść rozkazu pisemnego w liczniku zapisuje kolejny numer wypisanego rozkazu w bloczku, a w mianowniku - numer rozkazu pisemnego podany przez pracownika. któremu treść rozkazu pisemnego podyktował np.: 3/15 - 15/3

23. Działki zawierające treść obowiązującą należy na rozkazie pisemnym "S", "N", "N rob." obramować linią pionową na obu marginesach. W obramowanych działkach treść niepotrzebną należy skreślić linią falistą poziomą. Treść odręczną napisać należy czytelnie.

Kolejność wpisania ostrzeżeń do rozkazów pisemnych powinna odpowiadać kolejności przejeżdżania miejsc na odcinku, których dotyczą ostrzeżenia.

24. Pociągom wyprawianym na szlak i z powrotem, popychaczom powracającym ze szlaku oraz pociągom kursującym na odcinku, na którym ruch pociągów prowadzi się tylko jedną lokomotywą należy w jednym rozkazie pisemnym wypisać wszystkie ostrzeżenia ważne dla obu kierunków jazdy.

Drużynom pociągowym, które nie zmieniają się i prowadzą pociągi kilkakrotnie po tym samym odcinku, ostrzeżenia ważne dla wszystkich tych jazd można wydać jednorazowo, wpisując numery wszystkich pociągów, dla których są ważne. W razie zmiany w drodze drużyny pociągowej, przy przekazywaniu czynności następcy należy przekazać mu również rozkazy pisemne, które obowiązują w dalszej drodze. Przekazane obowiązujące rozkazy pisemne należy odnotować w raporcie z jazdy, a w przypadku nie prowadzenia raportu (§ 22 ust. 1) w książce pokładowej pojazdu z napędem, podając rodzaje i numery tych rozkazów oraz nazwę stacji ich wydania. Przekazanie rozkazów pisemnych podpisuje zdający i przyjmujący.

25. Bloczki rozkazów pisemnych przed wydaniem do użytku należy ostemplować nazwą

posterunku lub jednostki macierzystej kolejowego pojazdu trakcyjnego, przesnuować, opieczutować, a liczbę kart w bloczku powinien poświadczyć kierownik jednostki wydającej. Bloczki rozkazów pisemnych „S”, „N”, „N rob”, i „O” należy ująć ściśle ewidencją.

§57

Ostrzeżenia

1. Ostrzeżeniami nazywają się pisemne zawiadomienia wydawane drużynom pociągowym, a dotyczące ograniczenia prędkości jazdy lub zachowania innych ostrożności - z wyjątkiem zawiadomień wymienionych w § 56 ust. 18.

2. Ostrzeżenia dzielą się na stałe i doraźne.

Za ostrzeżenia stałe uważa się ostrzeżenia, które ujęte są w wykazie ostrzeżeń stałych (zwanym w skrócie "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. W "Wykazie ostrzeżeń stałych" należy wskazać wszystkie ostrzeżenia, które trwać będą dłużej niż 30 dni.
4. W "Wykazie ostrzeżeń stałych" wymagane ograniczenia prędkości jazdy należy wskazać osobno dla każdego toru szlakowego i dla każdego kierunku jazdy po każdym z tych torów oraz dla torów głównych na stacji, na których obowiązują ograniczenia prędkości niższe niż wynika to ze wskazań semafora zezwalającego na wjazd. W żądaniach wprowadzenia ograniczeń należy wskazać, jakiego ruchu pociągów dane ograniczenie dotyczy.
5. Wykaz ostrzeżeń stałych należy wydawać okresowo, przy czym po raz pierwszy równocześnie z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy.

Termin ważności tego wykazu powinien być wskazany na wierzchniej stronie okładki.

6. Nowe wydanie wykazu ostrzeżeń stałych należy wysyłać odpowiednio wcześniej za pokwitowaniem.
7. Zainteresowanych pracowników należy w porę obdzielić potrzebnymi im wykazami ostrzeżeń stałych, których otrzymanie maszyniści pojazdów trakcyjnych powinni pokwitować pisemnie.

W razie nie otrzymania w porę wykazu ostrzeżeń stałych, pracownik, który wykazu tego nie otrzymał, obowiązany jest odpowiednio wcześniej żądać go od swego przełożonego. Przed objęciem dyżuru przez maszynistę pojazdu trakcyjnego, który ma prowadzić pociąg (pojazd trakcyjny luzem) pierwszy raz w okresie obowiązywania wykazu ostrzeżeń stałych, przełożony powinien sprawdzić, czy ten maszynista otrzymał potrzebne mu wykazy ostrzeżeń stałych.

8. Nie wolno dokonywać w wykazie ostrzeżeń stałych następujących zmian:

- 1) wnoszenia ostrzeżeń, których w wykazie tym nie wydrukowano;
- 2) zmiany czasu obowiązywania ostrzeżenia;
- 3) zmiany miejsca (i toru), na którym obowiązuje ostrzeżenie, z wyjątkiem przypadku wymienionego w ust. 9 pkt. 2;
- 4) zmniejszenia prędkości jazdy pociągów.:

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.

9. (uchylony)

10. Jeżeli stan urządzeń kolejowych, prowadzenie robót lub inne okoliczności dotyczące tych urządzeń wymagają wydawania drużynom pociągowym ostrzeżeń nie ujętych w wykazie ostrzeżeń stałych, właściwe jednostki organizacyjne lub uprawnieni pracownicy powinni niezwłocznie zawiadomić o tym pisemnie, lub telefonogramem jedną ze stacji sąsiadujących z miejscem, w którym powstały okoliczności wymagające wydania ostrzeżeń. W zawiadomieniu tym należy dokładnie określić: miejsce, w którym konieczne jest zmniejszenie prędkości jazdy lub zachowanie ostrożności (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, nieparzystym czy parzystym oraz określenie, od którego miejsca do którego miejsca obowiązuje ostrzeżenie), dopuszczalną prędkość jazdy pociągów, powód ograniczenia prędkości lub potrzeby zachowania ostrożności i od kiedy do kiedy ostrzeżenie to obowiązuje (natychmiast lub od określonego terminu do odwołania lub do określonego terminu).

Telefoniczne żądanie wydawania ostrzeżeń należy powtórzyć pisemnie.

11. Pracownik żądający wydawania ostrzeżeń doraźnych może dopiero wówczas uważać, że adresat żądanie to otrzymał, gdy otrzymanie żądania adresat mu potwierdził. Jeżeli okólnikowym zarządzeniem pisemnym (tymczasowym regulaminem prowadzenia ruchu w czasie planowanych robót, itp.) wprowadzono ostrzeżenie z podaniem jego miejsca i czasu, otrzymanie tego zarządzenia - powinny potwierdzić jednostce organizacyjnej, która zarządzenie to wydała; z każdego kierunku jazdy ostatnia stacja znajdująca się przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie wprowadzone tym zarządzeniem oraz stacje wyznaczone. Jednostka organizacyjna, która wydała okólnikowe zarządzenie pisemne, może dopiero wówczas uważać, że adresaci zarządzenie to otrzymali, gdy wszystkie te stacje potwierdziły jej otrzymanie zarządzenia.

Potwierdzenie otrzymania żądania wydawania ostrzeżeń, względnie zarządzenia wprowadzającego ostrzeżenie daje się pisemne, telegramem lub telefonogramem, przy czym w potwierdzeniu należy podać liczbę porządkową, pod którą ostrzeżenie wpisano do książki ostrzeżeń doraźnych. Jeżeli to samo ostrzeżenie wpisano do kilku książek ostrzeżeń doraźnych, to w potwierdzeniu należy podać wszystkie liczby porządkowe, pod którymi ostrzeżenie wpisano do tych książek.

12. 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 kierownika oddziału kolejowego, 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.

13. 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.

14. Dyżurny ruchu stacji, na której zaistniały okoliczności, wymagające wydania ostrzeżeń, lub która otrzymała zawiadomienie o takich okolicznościach, powinien o potrzebie wydawania ostrzeżeń zawiadomić telegramem lub telefonogramem:

- 1) jeżeli ostrzeżenie dotyczy miejsca znajdującego się na szlaku - sąsiednią stację czynną, stale otwartą dla ruchu pociągów, położoną z drugiej strony miejsca, gdzie zachodzą okoliczności wymagające wydawania ostrzeżeń; jeżeli miejsce to znajduje się na szlaku pomiędzy stacją a posterunkiem odgałęźnym lub między dwoma posterunkami odgałęźnymi, to zawiadomić należy stacje sąsiednie ze wszystkich kierunków, z których pociągi przejeżdżają przez to miejsce;
- 2) jeżeli ostrzeżenie dotyczy miejsca znajdującego się na stacji na drodze wjazdu pociągów - te sąsiednie stacje, które wyprawiają pociągi przejeżdżające przez to miejsce;
- 3) jeżeli ostrzeżenie dotyczy miejsca znajdującego się na stacji na drodze wyjazdu pociągów - stacje wyznaczone, wyprawiające pociągi, które na drodze wyjazdu przejeżdżają przez to miejsce;
- 4) w przypadkach wymienionych w pkt. 1 i 2-również stacje wyznaczone do wydawania ostrzeżeń (ust. 31).

Stacje wyznaczone do wydawania ostrzeżeń, na których pociągi pasażerskie nie mają w służbowym rozkładzie jazdy przewidzianego postoju, przekazują dotyczące tych pociągów ostrzeżenia w formie meldunku do stacji początkowej biegu pociągu lub do najbliższej poprzedniej stacji rozkładowego postoju, wyznaczonej do wydawania ostrzeżeń.

Meldunki (także o braku ostrzeżeń) należy przekazywać pisemnie przy użyciu środków łączności (np. dalekopis, fax, komputer) za potwierdzeniem odbioru tak, aby zainteresowana stacja otrzymała je co najmniej na 1 godzinę przed rozkładowym czasem odjazdu pociągu.

Jeżeli dotyczy to stacji leżących w różnych zarządach kolejowych, to sposób i tryb postępowania zarządy uzgadniają między sobą. Szczegółowe uregulowanie w tym zakresie należy zamieścić w regulaminach technicznych zainteresowanych stacji.

15. Stacje sąsiednie i wyznaczone, wymienione w ust. 14, otrzymanie zawiadomienia o

wprowadzeniu ostrzeżenia powinny potwierdzić osobnym telegramem lub telefonogramem tej stacji, od której zawiadomienie to otrzymały, a stacje wyznaczone również stacji położonej bezpośrednio przed miejscem, którego dotyczy dane ostrzeżenie. Przy potwierdzeniu tym należy powtórzyć treść ostrzeżenia, a stacje wyznaczone ponadto powinny podać, od którego pociągu włącznie rozpoczną wydawanie ostrzeżeń.

16. Wszystkim pociągom, którym stacje wyznaczone ostrzeżenia nie wydały, powinna ostrzeżenie to wydać ostatnia stacja przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie.

Pociągi nie mające na tej stacji przewidzianego postoju, należy zawiadomić o ostrzeżeniu, o ile jest to możliwe, za pośrednictwem ostatniej stacji postoju, a jeżeli jest to niemożliwe, należy pociąg zatrzymać i doręczyć ostrzeżenie na ostatniej stacji przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, albo przekazać treść rozkazu pisemnego maszyniście za pomocą urządzeń łączności zgodnie z postanowieniami § 56 ust. 20.

17. Celem ustalenia, któremu pociągowi nie wydano ostrzeżenia, ostatnia stacja znajdująca się przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, powinna ustalić które z pociągów znajdujących się w drodze do niej zostały wyprawione ze stacji wyznaczonej przed pociągiem, który pierwszy otrzymał ostrzeżenie.
18. O ostrzeżeniach doraźnych, obowiązujących dla jazdy pociągów po torze szlakowym w kierunku przeciwnym do zasadniczego, stacja wyprawiająca pociągi po torze szlakowym w kierunku przeciwnym do zasadniczego, powinna zawiadomić stacje wyznaczone, wyprawiające pociągi, które będą jechać po tym torze szlakowym.
19. Jeżeli doraźne ostrzeżenie wprowadzono pisemnym zarządzeniem, rozesłanym do wszystkich zainteresowanych stacji (ust. 11), wówczas zbędne są zawiadomienia wymienione w ust. 14, lecz obowiązuje potwierdzenie otrzymania zarządzenia według postanowień ust. 15, z tą różnicą, że zamiast stacji potwierdza się jednostce organizacyjnej, od której zarządzenie otrzymano.
20. Jeżeli doraźne ostrzeżenie obowiązuje od określonego terminu, stacje wyznaczone powinny 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.
21. Jeżeli zachodzi potrzeba jednorazowego wydania ostrzeżenia, stacja, na której zaistniały okoliczności wymagające tego ostrzeżenia, powinna zażądać wydania ostrzeżenia przez stację wyznaczoną lub przez stację ostatniego postoju albo przez stację sąsiednią, z której ma przyjechać ten pociąg lub wydać je sama, jeżeli ostrzeżenie dotyczy wyjazdu pociągu. Jeżeli jednorazowe ostrzeżenie, dotyczy szlaku, a stacja wyznaczona ani stacja ostatniego postoju pociągu nie może już zawiadomić pociągu o ostrzeżeniu, zawiadomienie to powinna wykonać ostatnia stacja znajdująca się przed tym szlakiem.

Stacja żądająca wydania jednorazowego ostrzeżenia może uważać, że pociąg został zawiadomiony o ostrzeżeniu, gdy otrzymała zgłoszenie o dokonany zawiadomieniu pociągu.

22. Pociągów wyprawianych po torze zamkniętym (ze względu na obowiązujące ich ograniczenie

prędkości jazdy do 30 km/h) dotyczą tylko te z ostrzeżeń rozkładowych 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.

23. Ostrzeżenie obowiązujące do określonego terminu traci ważność, w tym terminie. W tym przypadku stacje wyznaczone powinny wydawanie ostrzeżeń zakończyć wcześniej, z takim wyliczeniem, aby pociągi przyjeżdżające po tym terminie na ostatnią stację przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, nie były już zawiadomione o ostrzeżeniu.
24. Jeżeli nie podano terminu, do którego obowiązuje ostrzeżenie, jest ono ważne aż do odwołania. Odwołanie ostrzeżenia następuje w trybie przewidzianym do wprowadzenia ostrzeżenia, z wyjątkiem potwierdzenia osobnym telegramem lub telefonogramem otrzymania odwołania, które jest zbędne.
25. W razie odchyień od podanych terminów ważności ostrzeżenia, stacje, które ostrzeżenie wprowadziły, mają obowiązek o zmianie terminu zawiadomić zainteresowane stacje w trybie przewidzianym dla wprowadzenia ostrzeżenia.
26. Jeżeli zawiadomienie o konieczności ostrzeżenia pociągów otrzyma posterunek odgałęźny lub odstępowy, obowiązany on jest wydawać pociągom ostrzeżenia do czasu: zawiadomienia o ostrzeżeniu najbliższej stacji, otrzymania od niej potwierdzenia odebrania ostrzeżenia, otrzymania informacji, który pociąg pierwszy zostanie zawiadomiony o ostrzeżeniu oraz przejazdu wszystkich pociągów, które odjechały ze stacji bez ostrzeżenia.
27. W przypadku, gdy pociąg ma rozpocząć jazdę na stacji, na której nie jest to przewidziane w służbowym rozkładzie jazdy, dyżurny ruchu tej stacji powinien zażądać od właściwej stacji wyznaczonej, podania mu ostrzeżeń obowiązujących na odcinku pomiędzy stacją początkową tego pociągu a najbliższą stacją wyznaczoną, obowiązującą do wydawania ostrzeżeń temu pociągowi i o otrzymanych ostrzeżeniach zawiadomić drużynę pociągową.
28. Pociąg jadący bez rozkładu jazdy powinien być zatrzymany na stacji wyznaczonej do wydawania ostrzeżeń w kierunku jazdy pociągu, celem doręczenia drużynie pociągowej ostrzeżeń.
29. Stacje, które otrzymały żądanie, zarządzenie lub zawiadomienie o ostrzeżeniu powinny niezwłocznie wpisać go do właściwej książki ostrzeżeń doraźnych (zał. nr 8). Jednorazowych ostrzeżeń nie wpisuje się do książki ostrzeżeń.
30. Każda stacja prowadzi tyle książek ostrzeżeń, w ilu kierunkach wyprawia pociągi. Książki te należy prowadzić w ten sposób, aby przy wypełnianiu rozkazów szczególnych nie zachodziła potrzeba wyszukiwania ostrzeżeń w różnych książkach. Jeżeli ilość ostrzeżeń jest mała, można prowadzić jedną książkę ostrzeżeń z odpowiednim podziałem kart dla każdego kierunku i z odpowiednim ich oznaczeniem. Numerację ostrzeżeń prowadzi się miesięcznie w formie ułamka. Liczbą arabską w liczniku oznacza się numer porządkowy ostrzeżenia w danym kierunku i w danym miesiącu. Liczba rzymska w mianowniku oznacza miesiąc, w jakim zapisano ostrzeżenie po raz pierwszy do książki ostrzeżeń doraźnych np. I/V
31. Stacje wyznaczone do wydawania ostrzeżeń wpisują do książek ostrzeżeń wszystkie

doraźne ostrzeżenia, obowiązujące na wyznaczonych odcinkach, zaś inne stacje wpisują ostrzeżenia doraźne, wprowadzone na własnej stacji na drodze wyjazdu pociągów, na szlakach do najbliższych sąsiednich stacji i na sąsiednich stacjach na drodze wjazdu pociągów.

Ostrzeżenia dotyczące szlaków dwutorowych:

- stacje wyznaczone 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. 14), natomiast dotyczących torów szlakowych kierunku przeciwnego do zasadniczego tylko w razie otrzymania zawiadomienia o jeździe pociągów po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego,
- ostatnie stacje, znajdujące się przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, wpisują do książek ostrzeżeń ostrzeżenia dotyczące każdego przyległego toru szlakowego w obu kierunkach jazdy.

32. Książki ostrzeżeń powinien prowadzić na bieżąco dyżurny ruchu. Jeżeli dyżurnemu ruchu przydzielono do pomocy pracownika, na polecenie dyżurnego ruchu może on wykonać zapis w książce ostrzeżeń, lecz dyżurny ruchu powinien zapis ten sprawdzić i podpisać.

Jeżeli ostrzeżenia wydawane są drużynom pociągowym przez wyznaczonych regulaminem technicznym stacji pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje, powinni oni prowadzić książkę ostrzeżeń dla kierunków, w których wydają ostrzeżenia. Jeżeli na stacji prowadzonych jest kilka książek ostrzeżeń to należy wyznaczyć regulaminem technicznym stacji posterunek techniczny, na którym będzie prowadzony stacyjny komplet książek ostrzeżeń.

33. 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 i liczbę porządkową, przekreślić atramentem lub długopisem.

Jeżeli w książce ostrzeżeń odwołane ostrzeżenie znajduje się przed ostrzeżeniem nadal obowiązującym, ostrzeżenia wpisane są w innej kolejności, niż występują one na drodze jazdy pociągów, to dnia 1-go następnego miesiąca należy wszystkie obowiązujące ostrzeżenia na nowo wypisać i ponumerować w takiej kolejności, w jakiej będą one wpisywane do rozkazów szczególnych. Należy przy tym w poprzednich, zapisach rubryki dotyczące wprowadzenia i liczbę porządkową przekreślić a w rubrykach dotyczących odwołania zanotować: "przeniesiono pod Lp". Prawidłowość przeniesienia obowiązujących ostrzeżeń powinna być sprawdzona przez kierownika oddziału lub uprawnionych pracowników, których pracownicy prowadzą książki ostrzeżeń doraźnych, w każdym miesiącu niezwłocznie po przeniesieniu ostrzeżeń i poświadczona podpisem.

34. Książki ostrzeżeń należy przed oddaniem ich do użytku ostemplować nazwą sekcji właściwego zakładu, wpisać nazwę posterunku, dla którego są one przeznaczone. przesnuować, opieczetować, strony ponumerować a ilość stron powinien poświadczyc kierownik oddziału. Na wewnętrznej stronie okładki tytułowej należy wkleić mapkę z wykazem posterunków zapowiadawczych danego odcinka (odcinków) linii kolejowej według

kilometracji ich występowania objętych tą książką oraz numery telefonów do dyżurnych ruchu tych posterunków.

35. Dla każdej książki ostrzeżeń ze stacyjnego kompletu - a gdy jest jedna książka ostrzeżeń dla każdego kierunku jazdy należy założyć oddzielną teczkę, w której należy przechowywać wszystkie pisma, telegramy i telefonogramy zawierające: żądanie wprowadzenia ostrzeżenia, zawiadomienie właściwych stacji o ostrzeżeniu, potwierdzenie odebrania zawiadomienia o ostrzeżeniu, żądanie odwołania ostrzeżenia i odwołanie ostrzeżenia.

Wszystkie załączniki dotyczące jednego ostrzeżenia należy oznaczyć w liczniku numerem porządkowym pierwszego zapisu tego ostrzeżenia w książce ostrzeżeń a w mianowniku liczbą rzymską oznaczającą miesiąc, w którym pierwszy raz wpisano ostrzeżenie, a następnie załączniki te należy złączyć razem.

36. W regulaminie technicznym należy ustalić, na których posterunkach, ile książek ostrzeżeń i w których kierunkach powinno się je prowadzić oraz czy zezwala się na dokonywanie zapisów w książkach ostrzeżeń przez innego pracownika pod nadzorem dyżurnego ruchu.
37. Dyżurny ruchu zdający dyżur powinien przekazać następcy wszystkie książki ostrzeżeń oraz wskazać mu pisemnie (§ 9 ust. 6) 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.

Dyżurny ruchu przyjmujący dyżur powinien zapoznać się ze wszystkimi obowiązującymi ostrzeżeniami doraźnymi.

38. Jeżeli ostrzeżenie ma trwać powyżej 30 dni należy umieścić go w wykazie ostrzeżeń stałych.
39. Na stacjach wyposażonych w urządzenia komputerowej ewidencji ostrzeżeń doraźnych wyznaczonych dodatkiem 1 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów do wydawania rozkazów pisemnych i odpowiednio oznaczonych w rozkładzie jazdy pociągów, rozkazy pisemne „O” dla określonych odcinków linii mogą być wydawane w formie wydruku komputerowego.
40. Na stacjach, o których mowa w ust. 1, nie prowadzi się książek ostrzeżeń. Podstawą komputerowego wydruku rozkazu pisemnego "O", jest zapis w pamięci komputera ostrzeżeń doraźnych obowiązujących w torach stacyjnych i szlakowych dla jazd w kierunku zasadniczym i przeciwnym do zasadniczego, prowadzony według numeracji rocznej na podstawie otrzymywanych zgłoszeń.
41. Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego "O" powinien zawierać:

- 1) nazwę stacji wydania;
- 2) nazwę rozkazu i jego numer (według numeracji rocznej);
- 3) numer pociągu, dla którego jest przeznaczony;
- 4) datę i godzinę wystawienia;
- 5) nazwy posterunków ruchu i szlaków, na których obowiązuje zmniejszenie prędkości lub wymagane jest zachowanie ostrożności z podaniem numeru toru, kilometrażu, dozwolonej

prędkości, przyczyny oraz ewentualnie godzin obowiązywania, z zachowaniem chronologii następowania;

6) nazwę stacji, do której wydano ostrzeżenia;

7) podpis uprawnionego pracownika wyznaczonego regulaminem technicznym

42. Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego może być emitowany w jednym egzemplarzu, doręczanym maszyniście przy warunku, że otrzymuje on rozkaz pisemny w każdym przypadku wyjazdu ze stacji, również wtedy, kiedy nie ma obowiązujących ostrzeżeń. Bez otrzymania rozkazu pisemnego „O” maszynista nie może wyjechać ze stacji, chyba, że otrzymał rozkaz na stacji poprzedzającej (wyznaczonej) odnoszący się do odcinka (szlaku) stycznego (przyległego) do stacji wyjazdu.
43. Pociągi rozpoczynające bieg na stacjach wystawiających rozkazy pisemne „O” jako wydruk z komputera, z wpisaną treścią ostrzeżeń obowiązujących do stacji określonej w wydruku rozkazu, nie otrzymują kolejnego rozkazu na stacjach wyposażonych w system, leżących pomiędzy stacją początkową a stacją określoną w wydruku.
44. Rozkaz pisemny „O” może być doręczony maszyniście bezpośrednio za pokwitowaniem w książce doręczeń lub odebrany przez kierownika pociągu za pokwitowaniem w książce doręczeń i przekazany maszyniście za pokwitowaniem z odnotowaniem numeru przekazywanego rozkazu.
45. W komputerowym wydruku rozkazu pisemnego „O” mogą być dodatkowo ujmowane dane informacyjne z rozkazów pisemnych „S”, i „Nrob”:
 - 1) z rozkazu pisemnego "S" informacje zawarte w § 56 ust.4 pkt 18,19, 20, 21, 22 i 24 o zmianach w rozkładzie jazdy pociągów, ustawieniu nieistniejących dotychczas stałych sygnałów, zmianie miejsca znajdowania się istniejących sygnałów, zmianie obrazów sygnałów, czasowym otwarciu posterunku ruchu stale zamkniętego, otwarciu prowizorycznego posterunku odstępowego lub odgałęźnego, uszkodzeniu urządzeń kontroli prowadzenia pociągów (SHP, KHP, itp.), o otwarciu toru szlakowego i przywróceniu ruchu dwutorowego jeżeli drużyna pociągowa została powiadomiona rozkazem pisemnym o jeździe pociągu po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), a jazda ma się odbyć po torze prawym (w kierunku zasadniczym),
 - 2) z rozkazu pisemnego "Nrob" informacje zawarte w działkach: 1, 2, 3,4 i 6 "(odcinek objęty robotami, otwarte posterunki prowizoryczne, posterunki nie biorące udziału w zapowiadaniu, który tor i na jakim szlaku jest zamknięty, co będzie podstawą wyjazdu na tor w kierunku przeciwnym do zasadniczego i wjazdu z toru szlakowego z kierunku przeciwnego do zasadniczego) , ujmowania danych dotyczących zaniknięcia toru na kilku szlakach zamiast jednego.
46. Stacje wydające komputerowe wydruki rozkazu pisemnego „O” i pociągi, które na danej stacji powinny otrzymać komputerowy wydruk rozkazu pisemnego „O”, powinny być odpowiednio oznaczone w zeszytach służbowego rozkładu jazdy pociągów.

ROZDZIAŁ X JAZDA POCIĄGÓW

§58

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 łączności, za pośrednictwem nastawniczego (zwrotniczego) lub ustnie w formie:

„Pociąg [numer] z toru [numer] odjazd”

na posterunkach ruchu wyznaczonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów

- 4) 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;
 - 5) jeżeli z miejsca odjazdu pociągu nie widać wskazań semafora wyjazdowego na stacjach ustalonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy - zezwoleniem na odjazd pociągu jest polecenie dyżurnego ruchu przekazane drużynie pociągowej za pomocą urządzeń łączności, po uprzednim nastawieniu na semaforze wyjazdowym sygnału zezwalającego na jazdę.
- 2a. Zezwoleniem na wjazd pociągu na stację lub posterunek odgałęźny z semaforem wyjazdowym jest podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wjazdowym, a w przypadku, gdy tych sygnałów nie można podać - zezwoleniem na wjazd jest wydanie drużynie pociągowej właściwego rozkazu pisemnego.
3. Zezwoleniem na przejazd pociągu jest:
 - 1) na stacjach i posterunkach odgałęźnych z semaforem wyjazdowym, wyposażonych w semafony świetlne albo semafony kształtowe z tarczą ostrzegawczą odnoszącą się do semafora wjazdowego - podanie sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym i wjazdowym oraz drogowskazowym (jeśli są);
 - 2) na stacjach i posterunkach odgałęźnych z semaforami wjazdowymi, wyposażonych w semafony kształtowe bez tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wjazdowego - podanie sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym i wjazdowym oraz sygnału

- „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.
4. Jeżeli na semaforze wjazdowym przy spełnieniu wymaganych warunków nie może być podany sygnał zezwalający lub semafor ten wskazuje sygnał "Stój", sygnał wątpliwy, bądź jest nieoświetlony, wówczas:
- 1) zezwoleniem na wyjazd pociągu jest:
 - a) podanie na tym semaforze sygnału zastępczego („Sz”);
 - b) przekazanie odpowiedniego rozkazu pisemnego, zezwalającego na przejechanie obok wskazującego sygnał "Stój" semafora wjazdowego.
 - 2) zezwoleniem na przejazd pociągu - oprócz podania sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym (i drogowym) jest:
 - a) podanie na semaforze wjazdowym sygnału zastępczego „Sz”;
 - b) jeżeli pociąg był zatrzymany przed semaforem wjazdowym: przekazanie odpowiedniego rozkazu pisemnego zezwalającego na przejechanie obok semafora wjazdowego wskazującego sygnał „Stój”.
5. Sygnał „Nakaz jazdy” podaje dyżurny ruchu. Jeżeli jednak sygnał „Nakaz jazdy” ma być podany z nastawni wykonawczej (ust. 3 pkt 2), wówczas sygnał ten może podać nastawniczy na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu dysponującego.
6. (uchylony)
7. Jeżeli podanie sygnału "Nakaz jazdy" dla pociągu oczekującego na wyjazd ze stacji posiadającej semafory wjazdowe jest wymagane, lecz doraźnie jest niemożliwe, sygnał ten może być zastąpiony poleceniem dyżurnego ruchu dysponującego, wydanym kierownikowi pociągu (maszyniście) za pomocą urządzeń łączności w formie:
- „Pociąg [numer] z toru [numer] odjazd”**
- lub za pomocą rozkazu pisemnego, w którym skreślono wyrazy „sygnału Nakaz jazdy”.
- 7a. Jeżeli wydano rozkaz pisemny S lub N, z zaznaczeniem informacji, że udzielone nim zezwolenie ważne jest dopiero „po otrzymaniu sygnału Nakaz jazdy”, sygnał ten może być zastąpiony poleceniem dyżurnego ruchu dysponującego, wydanym kierownikowi pociągu (maszyniście) za pomocą urządzeń radi łączności w formie:
- „Pociąg [numer] z toru [numer] odjazd”**
8. Dyżurnemu ruchu wolno wydać zezwolenie na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu, gdy zostały spełnione wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy.
 9. W przypadku jazdy pociągu po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego),

obowiązują postanowienia §51, ust.7 - 12.

10. Zezwolenie na przejazd pociągu obok obsługiwanego semafora wskazującego sygnał „Stój” może wydać tylko dyżurny ruchu zarządzający tym semaforem.

§59

Podawanie sygnałów przez drużynę pociągową przed odjazdem pociągu

1. Przed odjazdem pociągu z posterunku ruchu drużyna konduktorska podaje sygnały przewidziane Instrukcją sygnalizacji ISe-1.
2. Podanie sygnału przez drużynę konduktorską może nastąpić nie wcześniej niż po udzieleniu zezwolenia na wyjazd przez dyżurnego ruchu tego posterunku.
3. Odjazd pociągów bez obsady konduktorskiej następuje po otrzymaniu zezwolenia na wyjazd pociągu (§ 58).
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 (§ 58 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 20 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 § 58 ust. 3.

W sytuacji, gdy pojazd trakcyjny znajduje się za 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 „S” (doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności).

6. Szczegółowe postępowanie drużyny pociągowej przed odjazdem pociągu określają właściwe w tym zakresie regulacje wewnętrzne licencjonowanego przewoźnika kolejowego.

§60

Prędkość jazdy pociągów

1. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągów zależy od:
 - 1) konstrukcji i stanu technicznego nawierzchni i podtorza oraz urządzeń drogowych

urządzeń srk;

- 2) konstrukcji taboru, jego stanu technicznego, rodzaju hamulców i masy hamującej pociągu;
- 3) rodzaju pociągu i warunków ruchowych.

Największa dozwolona prędkość jazdy pociągu, której nie wolno przekroczyć, jest wskazana dla każdego pociągu w służbowym rozkładzie jazdy. Prędkość ta powinna być zmniejszona w przypadkach lub miejscach wskazanych w niniejszej instrukcji, w wykazie ostrzeżeń stałych lub w rozkazie pisemnym oraz gdy maszynista uzna to za potrzebne. W przypadku jazdy pociągu po innym torze niż ten, dla którego opracowano rozkład jazdy, należy stosować prędkość obowiązującą w torze, po którym odbywa się jazda z zachowaniem warunków wymienionych w pkt: 1.2. 3.

2. Największe dozwolone prędkości jazdy pociągów, zależne od konstrukcji toru, podane są w osobnych przepisach, na podstawie których ustalone są te prędkości przy opracowywaniu rozkładu jazdy dla każdego odcinka. Największą dozwoloną prędkość jazdy na łukach z niewłaściwymi przechyłami, jak również z niewłaściwymi krzywymi przejściowymi określa Zarządca Infrastruktury.
3. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągu po łukach na rozjazdach bez przechyłki nie może być większa niż:
 - 1) 100 km/h w łuku o promieniu nie mniejszym niż 1200 m,
 - 2) 60 km/h w łuku o promieniu nie mniejszym niż 500 m,
 - 3) 40 km/h w łuku o promieniu nie mniejszym niż 190 m.

Prędkość jazdy po drodze zwrotnicowej z odwrotnymi krzywiznami łuków o zbyt krótkich wstawkach prostych lub bez wstawek prostych należy zmniejszać stosownie do osobnych przepisów. Ustalone prędkości na takich układach torowych Zarządca Infrastruktury umieszcza w wykazie ostrzeżeń stałych.

4. Pociągi ciągnięte lokomotywą, których największa dozwolona prędkość wynosi ponad 100 km/h i pociągi składające się z elektrycznych zespołów trakcyjnych, jak też wagonów spalinowych, jeżeli największa dozwolona prędkość tych pociągów wynosi ponad 120 km/h. mogą kursować na liniach, na których drogi hamowania wynoszą co najmniej 1000 m.
5. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągów towarowych na hamulcach zespolonych, kursujących przy nastawieniu hamulca na przebieg hamowania „G”, nie może być większa niż 80 km/h. Przy nastawianiu na przebieg hamowania „P” największa dozwolona prędkość jazdy pociągów towarowych nie może być większa niż 100 km/h, o ile wszystkie wagony w pociągu posiadają znak „S”, lub nie może być większa niż 120 km/h, o ile wszystkie wagony w pociągu posiadają znak „SS”.
6. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągów na hamulcach ręcznych nie może być większa niż 50 km/h. Jeżeli w końcu pociągu na hamulcach zespolonych włączono wagony z ławami pokrętnymi, połączone samym ładunkiem lub rozworą, to prędkość pociągu może wynosić do 65 km/h.

7. Prędkość jazdy pociągu z podwójną trakcją nie może przekraczać prędkości konstrukcyjnej żadnej z obu lokomotyw.
8. Najczęściej stosowane ograniczenia prędkości jazdy pociągów nie ujęte w treści niniejszej instrukcji:

Pkt	Powód ograniczenia prędkości	Prędkość w km/h nie może być większa niż
1)	Cofanie pociągu ze szlaku bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu	5
2)	Wjazd do stacji pociągu z wagonem z zagrzanym czopem zestawu kołowego, jazdę z zagrzanym czopem powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej.	5 - 10
3)	W sytuacjach wymagających ustawienia sygnału D1 - Stój	10
4)	Podczas przejeżdżania pociągu roboczego przez przejazd kolejowo - drogowy lub przejście, w przypadku, gdy jedynie w torze zamkniętym dezaktywowane są urządzenia ssp. Polecenie jazdy przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście wydaje kierownik pociągu roboczego lub inny pracownik uprawniony do kierowania ruchem drogowym oraz podając sygnał Rm 1 „Do mnie” Prędkość obowiązuje dla czoła pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.	10
5)	Przy przejeżdżaniu przez miejsce osłonięte sygnałem D6 lub wskaźnikiem W8 jeżeli prędkość jazdy nie jest określona na tarczy (tablicy) sygnału (wskaźnika)	20
6)	W czasie pchania pociągu przez przejazdy kolejowo – drogowe lub przejścia, które nie są obsługiwane lub zabezpieczone (obowiązuje czoło pociągu)	20
7)	W czasie jazdy przez przejazdy kolejowo - drogowe i przejścia na odcinku z zamkniętymi posterunkami ruchu dla jazdy pociągów ratunkowych, roboczych i pługów odśnieżnych (obowiązuje czoło pociągu)	20
8)	W czasie jazdy przez przejazdy kolejowo - drogowe i przejścia, gdy nie można zawiadomić dróżnika o odejździe pociągu lub dyżurny ruchu nie otrzymał od niego potwierdzenia otrzymania sygnału dzwonkowego (obowiązuje czoło pociągu)	20
9)	W czasie jazdy przez przejazdy kolejowo - drogowe i przejścia z uszkodzonymi urządzeniami sterującymi i zabezpieczającymi, do czasu usunięcia uszkodzenia lub zorganizowania strzeżenia na miejscu przejazdu lub przejścia (obowiązuje czoło pociągu)	20

Lp.	Powód ograniczenia prędkości	Prędkość w km/h nie może być większa niż
10)	Przejazd ciężkiego pociągu towarowego bez zatrzymania obok semafora odstępowego blokady samoczynnej (wieloodstępowej) niewskazującego sygnału zezwalającego na jazdę, gdy na tym semaforze jest umieszczony wskaźnik W 22	20
11)	Przyjęcie pociągu na tor boczny lub wyprawienie pociągu towarowego z toru bocznego	20
12)	W odstępie 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	20
13)	W sytuacji, gdy pociąg jest cofany za zgodą dyżurnego ruchu ze szlaku z przejazdami kolejowo – drogowymi lub przejściami, które nie są obsługiwane lub zabezpieczone	20
14)	Po otrzymaniu sygnału Pc 6 jazda obok unieruchomionego pociągu do miejsca zatrzymania się pojazdu kolejowego z napędem, prowadzącego ten pociąg	20
15)	Po stwierdzeniu płaskich miejsc lub nalep na obręczach zestawów kołowych – jazda do najbliższej stacji	20
16)	W sytuacji, gdy w jadącym pociągu wagon hamuje tak silnie, że jego koła ślizgają się.	20
17)	Po stwierdzeniu braku zderzaka przy wagonie w pociągu poprzedzającym	20
18)	W sytuacji wyjazdu na tor sąsiadujący z torem, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu	20
19)	Po zauważeniu przez prowadzącego pojazd kolejowy, że obsługiwany przejazd kolejowo - drogowy nie jest zamknięty ani strzeżony na miejscu, a nie był o tym zawiadomiony rozkazem pisemnym (obowiązuje czoło pociągu)	20
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)	20
21)	W czasie jazdy pociągu po torze zamkniętym zajęty przez inne pojazdy kolejowe lub na którym znajduje się przeszkoda do jazdy	30
22)	W sytuacji, 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.	30

Lp.	Powód ograniczenia prędkości	Prędkość w km/h nie może być większa niż
23)	Prędkość jazdy pociągu ratunkowego, roboczego lub pługą odśnieżnego w czasie zamknięcia posterunków i wstrzymania ruchu pociągów na danym odcinku linii kolejowej.	30
24)	Podczas jazdy do najbliższej stacji po wstawieniu wagonów po wykolejeniu, dostosowując prędkość do wskazówek rewidenta, nie więcej niż...	30
25)	W sytuacji, 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.	40
26)	W czasie jazdy przez rozjazdy na szlaku lub na posterunku prowizorycznym, gdy jazda odbywa się w kierunku zwrotnym	40
27)	W przypadku braku znajomości odcinków linii kolejowej przez drużynę trakcyjną	40
28)	W czasie jazdy przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym nie osłoniętym semaforem lub osłoniętym semaforem, który nie jest uzależniony od zwrotnic lub nie ma utwierdzenia przebiegu.	40
29)	Wyjazd pociągu na szlak z blokadą samoczynną (wieloodstępową) na podstawie sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę o ile nie wydano rozkazu pisemnego unieważniającego sygnały na dostępowych semaforach samoczynnych.	40
30)	W sytuacji, gdy samoczynny semafor odstępowy wskazuje sygnał „Stój”, sygnał wątpliwy lub jest nieoświetlony, a z kabiny pojazdu kolejowego nie widać przeszkody, po zatrzymaniu można kontynuować jazdę ze wskazaną prędkością do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę.	40
31)	W sytuacji, gdy maszynista po usłyszeniu sygnału „Alarm” otrzymanego środkami radi łączności nie otrzymał wyjaśnienia przyczyny jego nadania – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, pociąg jedzie dalej do najbliższego posterunku ruchu	40

9. Jeżeli zwolnienie prędkości dotyczy okręgu nastawczego, należy przyjmować, że początkiem jego jest miejsce ustawienia semafora, a końcem okręgu jest koniec drogi przebiegu (ostatni

przejeżdżany rozjazd danego posterunku ruchu lub miejsce sygnałowe końca pociągu § 45 ust. 1, gdy nie ma rozjazdów).

10. Zarządca Infrastruktury wprowadza odpowiednie dodatkowe ograniczenia prędkości jazdy, gdy tego wymaga stan toru, urządzeń, itp.
11. Prędkość jazdy należy zmniejszyć również wtedy, gdy drużyna pociągowa zauważy przeszkodę uniemożliwiającą stosowanie nakazanej prędkości. Prowadzący pojazd kolejowy obowiązany jest zmniejszyć odpowiednio prędkość jazdy, gdy z powodu złej widoczności nie może w dostatecznym stopniu orientować się w terenie dla ustalenia miejsca znajdowania się urządzeń sygnałowych bądź w rozpoznaniu sygnałów albo z powodu gwałtownych zjawisk atmosferycznych (huragan, itp.), istnieje możliwość powstania przeszkody do jazdy (przewrócenia się na tor drzew, zerwania sieci trakcyjnej, itp.).

§61

Postępowanie drużyny pociągowej w czasie jazdy pociągu

1. (uchylony).
2. 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.
3. Drugi maszynista pojazdu trakcyjnego obowiązany jest brać udział w ww. obserwacjach 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 trakcyjnego pozwalają mu na

wykonywanie tych czynności.

O spostrzeżeniach mających znaczenie dla bezpieczeństwa i sprawności ruchu drugi maszynista powinien niezwłocznie zgłosić maszyniście.

W przypadku dwuosobowej drużyny trakcyjnej szczegółowe obowiązki drugiego maszynisty określa przewoźnik kolejowy.

W czasie, gdy kierownik pociągu znajduje się w kabinie sterowniczej, powinien on brać udział w obserwacji sygnałów i wzajemnym przekazywaniu informacji z maszynistą o wskazaniach sygnalizatorów.

4. Maszynista pociągu powinien dotrzymywać rozkładowe czasy jazdy, ustalone dla danego pociągu. Przy opóźnieniu pociągu lub po otrzymaniu sygnału "Stosować skrócony czas jazdy" należy jechać z prędkością odpowiadającą skróconemu czasowi jazdy. W żadnym jednak przypadku nie wolno stosować prędkości większej niż największa dozwolona, jak również nie wolno przekraczać prędkości wskazanej w wykazie ostrzeżeń stałych, w rozkazie pisemnym i za pomocą sygnałów i wskaźników.

Przez miejsce uszkodzenia toru, wymagające zmniejszenia prędkości jazdy należy przejechać z nakazaną prędkością, możliwie w stanie odhamowanym.
5. W czasie jazdy należy unikać zbyt silnego hamowania, podczas którego koła ślizgałyby się po szynach.
6. Gdy maszynista spostrzeże, że w pociągu został użyty hamulec bezpieczeństwa (kurek nagiego hamowania), powinien zastosować nagłe hamowanie pociągu.
7. Podczas jazdy pociągu na łukach o promieniach mniejszych niż 250 m - z wyjątkiem grożącego niebezpieczeństwa - nie należy hamować lokomotywą, gdy jednocześnie nie jest hamowany skład pociągu.
8. Jeżeli maszynista zauważy zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, powinien podać sygnał „Alarm” i zastosować najwłaściwsze w tej sytuacji środki zaradcze. Jeżeli maszynista usłyszy lub dostrzeże sygnał „Alarm”, powinien - zależnie od okoliczności – albo zatrzymać obsługiwany pociąg, albo zmniejszyć jego prędkość jazdy tak, aby mógł go zatrzymać przed przeszkodą. Jeżeli drużyna pociągowa zauważy, że po tym samym torze na szlaku zbliża się inny pociąg przeciwnego kierunku jazdy, powinna obsługiwany pociąg natychmiast zatrzymać, a prowadzący pojazd kolejowy powinien podawać sygnał „Alarm” oraz zastosować wszystkie dostępne środki, aby nie dopuścić do wypadku, a gdy jest to niemożliwe, do zminimalizowania skutków wypadku. Na liniach wyposażonych w urządzenia radiołączności pociągowej stosowanie radiotelefonicznego systemu alarmowego regulują postanowienia instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej (ISr-12).
9. Jeżeli drużynie pociągowej nasunie się podejrzenie, że brak jest sygnału końca pociągu, należy zażądać sprawdzenia tego sygnału na najbliższym posterunku ruchu.
10. 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 maszynista powinien postępować tak, jak gdyby semafor wskazywał sygnał „Wolna droga ze

zmniejszoną prędkością”.

11. 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. Przód pociągu powinien zatrzymać się możliwie blisko sygnału „Stój”, a przy semaforach świetlnych - nie bliżej, niż to jest potrzebne do niewątpliwego rozpoznania sygnału.
12. 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..
13. Obok semafora obsługiwanego, wskazującego sygnał „Stój” lub nieoświetlone go albo wskazującego sygnał wątpliwy bądź białe światło, pociąg może przejechać po otrzymaniu osobnego zezwolenia według postanowień instrukcji sygnalizacji ISe-1. Osobne zezwolenie nie jest jednak potrzebne, gdy semafor kształtowy (ramienny) wskazuje nocny sygnał „Stój” lub - gdy jest ciemno - jest nieoświetlony, a jednocześnie sygnał dzienny wskazuje niewątpliwie sygnał zezwalający, wówczas ważny jest sygnał dzienny, o ile przed tym semaforem nie ustawiono tarczy zatrzymania (sygnał D1). Obok tarczy zaporowej wskazującej sygnał „Stój” pociąg może przejechać po otrzymaniu osobnego zezwolenia według postanowień instrukcji sygnalizacji ISe-1. Przejazd pociągu obok sygnału D1 „Stój” może odbyć się po usunięciu tego sygnału lub po obróceniu go o 90 stopni. albo po otrzymaniu rozkazu pisemnego (doręczanego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności). Pociąg zatrzymany sygnałem „Stój”, podanym ręcznie lub dźwiękiem, może jechać dalej, gdy ustała przeszkoda do jazdy.
14. 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. Postanowienie to nie dotyczy samoczynnych semaforów odstępowych, chyba, że wydarzenie takie nastąpiło na szlaku wyposażonym w urządzenia zdalnego sterowania.
15. 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.
16. O każdym nieprzewidzianym zatrzymaniu pociągu na szlaku z samoczynną (wieloodstępową) blokadą liniową, wskazywaniu przez samoczynny semafor odstępowy sygnału „Stój” lub sygnału wątpliwego, nie działaniu urządzeń kontroli prowadzenia pociągów

(SHP, KHP, itp.) i o innych spostrzeżeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu, maszynista powinien zawiadomić za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej dyżurnego ruchu tylnego posterunku, a jeżeli to jest niemożliwe - dyżurnego ruchu przedniego posterunku ruchu. Dyżurny ruchu - o ile istnieje taka potrzeba – otrzymane zawiadomienie powinien przekazać maszynistom pociągów jadących na danym szlaku za pociągiem, od którego otrzymał informacje jak również pociągów jadących sąsiednim torem, udzielając niezbędnych wskazówek dotyczących koniecznego postępowania. Maszynistom pociągów wyprawianych na taki szlak - jeżeli nie ma przeciwwskazań do wyprawienia - informacje należy przekazać radiotelefonem lub rozkazem pisemnym - jeżeli jest to wymagane.

17. Drużyna trakcyjna pociągu wyprawionego na szlak z blokadą liniową za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności), powinna zachować szczególną ostrożność i pilnie obserwować szlak.
18. W celu upewnienia się, czy hamulec zespolony działa prawidłowo, maszynista pojazdu trakcyjnego powinien wykonywać kontrolne hamowanie pociągu według postanowień instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.
19. W razie uszkodzenia urządzeń hamulca zespolonego w czasie jazdy pociągu, należy pociąg zatrzymać, po czym należy postępować w następujący sposób:
 - 1) jeżeli okaże się, że zostały uszkodzone urządzenia hamulcowe wagonów, to po wyłączeniu uszkodzonych urządzeń hamulcowych lub po odcięciu od głównego przewodu powietrznego wagonów z uszkodzonym hamulcem i następnych w kierunku końca pociągu, należy dojechać do najbliższej stacji z prędkością odpowiadającą rzeczywistej masie hamującej pociągu. Gdyby masa hamująca pociągu nie była wystarczająca do jazdy pociągu na hamulcach zespolonych z prędkością 20 km/h przy obowiązującej drodze hamowania 1000 m lub 700 m albo z prędkością 15 km/h przy obowiązującej drodze hamowania 500 m lub 400 m i pochyleniu, jakie jest na danym szlaku, należy postąpić w następujący sposób:
 - a) jeżeli można obsadzić hamulce ręczne, to po upewnieniu się o prawidłowym działaniu czynnych hamulców ręcznych i po wyluzowaniu hamulców zespolonych, należy dojechać do najbliższej stacji z prędkością odpowiadającą rzeczywistej masie hamującej pociągu,
 - b) jeżeli nie można obsadzić hamulców ręcznych, kierownik pociągu (maszynista za pośrednictwem pomocnika maszynisty) powinien zgłosić o tym dyżurnemu ruchowi i uzgodnić z nim ściągnięcie składu pociągu do stacji w dwu częściach hamowanych hamulcem zespolonym, przy czym wagon względnie wagony z uszkodzonymi urządzeniami hamulcowymi powinny znajdować się na końcu pierwszej części pociągu;
 - c) jeżeli w pociągu na hamulcach zespolonych zachodzi:
 - a. uszkodzenie urządzeń hamulca zespolonego na pojeździe trakcyjnym (np. uszkodzenie lub unieruchomienie sprzężarek),
 - b. przerwa w pobieraniu prądu wskutek zaniku napięcia w sieci trakcyjnej,
 - c. nieszczelność przewodów hamulcowych (ciśnienie powietrza w zbiorniku głównym

będzie niższe niż 0,55 MPa (5,5 bara) - należy zatrzymać pociąg z tym, że w przypadkach wymienionych pod lit. a i b pociąg, o ile jest to możliwe, powinien dojechać do najbliższej stacji lub do miejsca, w którym profil toru (podłużny i poprzeczny) jest korzystniejszy do zatrzymania, postoju i ruszenia pociągu, lecz jazda pociągu dopuszczalna jest tylko do czasu, kiedy ciśnienie powietrza w zbiorniku głównym nie będzie niższe niż 0,55 MPa (5,5 bara). Jeżeli można obsadzić hamulce ręczne wagonów, to po upewnieniu się o prawidłowym działaniu czynnych hamulców ręcznych i po wyluzowaniu hamulców zespolonych należy dojechać na hamulcach ręcznych do najbliższej stacji z prędkością odpowiadającą rzeczywistej masie hamującej pociągu. Jeżeli nie ma potrzebnej liczby hamulców ręcznych lub pracowników do obsady hamulców ręcznych, kierownik pociągu (maszynista za pośrednictwem pomocnika maszynisty), powinien zgłosić o tym dyżurnemu ruchu i zażądać przysłania lokomotywy pomocniczej.

20. Maszynista obowiązany jest zatrzymać pociąg:

- 1) przed sygnałem „Stój” podanym na urządzeniu sygnałowym lub niezwłocznie po spostrzeżeniu sygnału „Stój” podanego w inny sposób;
- 2) gdy postój przewidziany jest:
 - a) rozkładem jazdy, z wyjątkiem przypadków wskazanych w § 47 ust. 6,
 - b) rozkazem pisemnym;
 - c) dla potrzeby przejścia kierownika pociągu na lokomotywę i odwrotnie w przypadku przewidzianym w § 61 ust. 35
- 3) przed czerwonym światłem, jeżeli nie może ustalić z całą pewnością lub nie został powiadomiony, że dla tego pociągu nie jest ono sygnałem „Stój”;
- 4) w razie nieprawidłowego działania hamulca zespolonego;
- 5) w razie zaistnienia przeszkody do dalszej jazdy;
- 6) gdy zatrzymanie pociągu może zapobiec powstaniu wypadku lub może przyczynić się do zmniejszenia skutków wypadku;
- 7) po usłyszeniu lub zaobserwowaniu sygnału „Alarm”;
- 8) gdy pociąg został skierowany na tor w kierunku przeciwnym do zasadniczego i nie został wyświetlony wskaźnik W 24 lub gdy drużyna trakcyjna nie została powiadomiona odpowiednim rozkazem pisemnym o zamiarze skierowania pociągu na ten tor.

21. Jeżeli pociąg ma przewidziany postój, należy go zatrzymać w przewidzianym miejscu. Lokomotywy jadące luzem powinny zatrzymać się na torze przyjazdowym, w miarę możliwości możliwie blisko pomieszczenia dyżurnego ruchu, o ile dla tych lokomotyw nie jest wyznaczone inne miejsce zatrzymania.

22. Gdy pociąg musi zatrzymać się (np. w celu wyłączenia wagonu) na stacji, na której nie ma rozkładowego postoju, kierownik pociągu powinien w miarę możliwości powiadomić o tym stację przewidywanego zatrzymania za pośrednictwem jednej z poprzednich stacji.

23. W razie potrzeby nieprzewidzianego w rozkładzie jazdy zatrzymania lub przejazdu pociągu obowiązuje postępowanie ustalone w § 47.
24. Po zatrzymaniu pociągu:
- 1) pasażerskiego na hamulcach zespolonych:
 - a) na stacjach i na szlakach o pochyleniu do 2,5% - należy zwolnić hamulce, a pojazd trakcyjny utrzymywać zahamowany hamulcem dodatkowym,
 - b) na szlaku o pochyleniu ponad 2,5% - pociąg powinien pozostać zahamowany aż do chwili odjazdu;
 - 2) towarowego na hamulcach zespolonych - pociąg należy zahamować hamulcem zespolonym, o ile wcześniej nie był zahamowany i pozostawić zahamowany aż do chwili odjazdu;
 - 3) na hamulcach ręcznych - oprócz zahamowania hamulca ręcznego na pojeździe trakcyjnym, do chwili podania przez maszynistę sygnału „Odhamować”, powinny być zahamowane wszystkie wagony z czynnymi (obsługiwanymi) hamulcami. Na stacji, na której mają być przeprowadzone oględziny techniczne składu pociągu na hamulcach zespolonych, pociąg ten po jego zatrzymaniu należy odhamować i zabezpieczyć od uruchomienia dodatkowym hamulcem lokomotywy pociągowej, a w przypadku odłączenia lokomotywy zabezpieczyć wcześniej stosownie do postanowień ust. 45.
25. Po zatrzymaniu pociągu na skutek jednego z przypadków wymienionych w ust. 19 lub zaistnienia tych przypadków po zatrzymaniu pociągu z innej przyczyny, należy bezzwłocznie zahamować hamulec ręczny na pojeździe trakcyjnym oraz zahamować ręcznie:
- 1) na poziomie i na pochyleniu do 2,5% - ostatni wagon posiadający hamulec ręczny;
 - 2) na pochyleniu ponad 2,5% do 9% - 6% masy ogólnej składu pociągu;
 - 3) na pochyleniu ponad 9% do 15% - 10% masy ogólnej składu pociągu;
 - 4) na pochyleniu ponad 15% do 20% - 14% masy ogólnej składu pociągu;
 - 5) na pochyleniu ponad 20% do 30% - 21% masy ogólnej składu pociągu. Ogólną ilość wagonów, która ma być zahamowana hamulcem ręcznym w przypadkach wskazanych w pkt. 2-5 można zmniejszyć o dwa wagony pod warunkiem, że pojazd trakcyjny nie będzie odczepiony od pociągu. W każdym z tych przypadków pojazd trakcyjny i co najmniej ostatni wagon posiadający hamulec ręczny powinny, być zahamowane hamulcem ręcznym. Jeżeli na końcu pociągu znajduje się czynna lokomotywa, należy zahamować również jej hamulec ręczny, a ogólną ilość wagonów, która ma być zahamowana hamulcem ręcznym, można zmniejszyć o dalsze dwa wagony oraz można odstąpić od wymagania, aby ostatni wagon, mający hamulec ręczny, był zahamowany tym hamulcem. Po zatrzymaniu pociągu we wszystkich tych przypadkach, jeżeli jest drużyna (obsada) konduktorska lub czynna lokomotywa na końcu pociągu, maszynista powinien natychmiast podać sygnał „Hamować”, celem wezwania drużyny pociągowej do zahamowania taboru hamulcem ręcznym, a przed dalszą jazdą maszynista powinien podać sygnał "Odhamować".

26. Jeżeli na torze szlakowym zajdzie potrzeba odłączenia od pociągu na hamulcach zespolonych lokomotywy lub część składu, maszynista powinien przedtem zahamować hamulcem zespolonym cały skład pociągu. W składzie pociągu lub jego części, która ma być odłączona lub oderwała się, należy zahamować hamulcem ręcznym:
- 1) jeżeli skład pociągu lub jego część stoi na poziomie lub na pochyleniu to – należy zahamować pierwszy i ostatni wagon, posiadający hamulec ręczny;
 - 2) jeżeli skład pociągu lub jego część stoi na pochyleniu większym niż 2,5%, wówczas należy zahamować wagony według postanowień ust. 25, pkt. 2 do 5, przy czym zawsze należy zahamować pierwszy wagon od strony spadku, posiadający hamulec ręczny.
27. W razie niemożności szybkiego ustalenia profilu toru, na którym zatrzymany został pociąg, bądź wymaganej masy hamującej należy zahamować ręcznie:
- 1) w przypadku wymienionym w ust. 24 pkt. 3-wszystkie wagony z czynnymi (obsługiwanymi) hamulcami;
 - 2) w przypadkach wymienionych w ust. 25 i ust. 26 - wszystkie wagony posiadające hamulec ręczny.
28. Liczbę hamulców wagonowych, wymaganą postanowieniami w ust. 25 i 26, powinni zahamować, a przed odjazdem pociągu odhamować:
- 1) w pociągach pasażerskich - drużyna konduktorska;
 - 2) w pociągach towarowych:
 - a) z co najmniej dwuosobową obsadą konduktorską - drużyną konduktorską,
 - b) z jednoosobową obsadą konduktorską - kierownik pociągu w tylnej części pociągu, a drugi maszynista w przedniej części pociągu;
 - c) bez obsady konduktorskiej - drugi maszynista.
29. W razie zatrzymania pociągu na szlaku, tor szlakowy, znajdujący się za pociągiem, powinien pilnie obserwować konduktor lub kierownik pociągu, jeżeli znajduje się w końcu pociągu. Na torze z ruchem dwukierunkowym tor znajdujący się przed pociągiem powinien obserwować kierownik pociągu, jeżeli znajduje się w przodzie pociągu, w innych przypadkach - drużyna trakcyjna. W razie nieprzewidzianego zatrzymania na szlaku pociągu pasażerskiego z jednoosobową obsługą trakcyjną, kierownik pociągu powinien niezwłocznie porozumieć się z maszynistą, w celu ustalenia przyczyny zatrzymania pociągu oraz dalszego postępowania.
30. O nieplanowanym zatrzymaniu pociągu na szlaku oraz o każdym osłonięciu sygnałami przeszkody na torze należy zawiadomić za pomocą urządzeń łączności dyżurnego ruchu, o ile jest to możliwe, tylnego posterunku następczego, który powinien zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich stacji. Zawiadomienie dyżurnego ruchu o nieplanowanym zatrzymaniu pociągu, o osłonie przeszkody oraz porozumienie się z dyżurnym ruchu w sprawie nadesłania pomocy, cofania pociągu, przeszkody do ruchu na sąsiednim torze itp. wykonuje kierownik pociągu, jeżeli znajduje się w przodzie pociągu; w innych przypadkach wykonuje to maszynista lub z jego polecenia drugi maszynista albo tylko drugi maszynista.

W przypadku nieplanowego zatrzymania pociągu na szlaku linii wyposażonej w urządzenia radiołączności pociągowej, należy postępować zgodnie z postanowieniami instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej (ISr-12).

31. Po otrzymaniu informacji o przyczynie nieplanowanego zatrzymania pociągu na szlaku należy niezwłocznie wstrzymać wyprawianie pociągów do czasu zwolnienia toru lub usunięcia przeszkody do jazdy
32. 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.
33. Jeżeli pociąg został skierowany na tor w kierunku przeciwnym do zasadniczego, a drużyna trakcyjna nie została o tym powiadomiona wskaźnikiem W24 lub rozkazem pisemnym, maszynista powinien ten pociąg zatrzymać.

Jeżeli pociąg został skierowany w innym kierunku niż przewiduje rozkład jazdy, a drużyna trakcyjna nie została o tym powiadomiona, maszynista powinien zatrzymać pociąg.

Maszynista powinien zatrzymać pociąg, jeżeli podczas jazdy na szlaku jednotorowym lub po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego semafor kształtowy dla przeciwnego kierunku jazdy wskazuje sygnał zezwalający na jazdę po tym torze. Po zatrzymaniu pociągu należy porozumieć się z dyżurnym ruchu co do dalszego postępowania.

34. Wjazd pociągu na stację z kierunku przeciwnego do zasadniczego lub przejazd na posterunku odgałęźnym lub bocznikowym z toru lewego (kierunku przeciwnego do zasadniczego) na tor prawy (w kierunku zasadniczym), albo z toru z kierunku zasadniczego na tor w kierunku przeciwnym do zasadniczego może odbyć się, gdy drużyna pociągowa została uprzednio powiadomiona o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd lub przejazd pociągu, jeżeli nie można dać sygnału zezwalającego na właściwym semaforze lub sygnału "Sz" na nim oraz, gdy z posterunku przyjmującego (przepuszczającego) pociąg otrzyma odpowiednie zezwolenie (Załącznik nr 5 – pkt 4).

Zawiadomienie takie jest zbędne, gdy przyjęcie pociągu może się odbyć za pomocą sygnału zezwalającego na właściwym semaforze lub sygnału "Sz" na nim.

35. Kierownik pociągu nadzoruje obsługiwany pociąg, utrzymanie porządku oraz właściwe pełnienie czynności przy tym pociągu przez innych pracowników drużyny konduktorskiej. Polecenia jego dotyczące postępowania na szlaku w sprawach ruchowych oraz ochrony porządku na kolejach powinny być wykonywane przez osoby znajdujące się w pociągu lub przy pociągu, o ile sprawy te nie zostały przekazane osobnym organom lub pracownikom.

Kierownik pociągu w miarę możliwości obserwuje, czy maszynista stosuje się do obowiązującego rozkładu jazdy oraz czy nie stosuje prędkości większej niż największa dozwolona lub nakazana przepisami, zarządzeniami lub rozkazami pisemnymi. W razie potrzeby stosuje środki celem niedopuszczenia do tych przekroczeń. Zauważone nieprawidłowości wpisuje do raportu z jazdy,

W razie wystąpienia co najmniej jednego z niżej wymienionych przypadków:

- 1) prowadzenia pociągu w trudnych warunkach atmosferycznych (silna mgła, ulewny deszcz,

śnieżyca, itp.);

- 2) uszkodzenia SHP w torze i czuwaka aktywnego na pojeździe trakcyjnym;
- 3) uszkodzenia wszystkich urządzeń kontrolujących czujność maszynisty na pojeździe trakcyjnym tj. SHP i czuwak aktywny;
- 4) uszkodzenia radiotelefonu na pojeździe trakcyjnym;
- 5) uszkodzenia urządzeń sterowania drzwiami z pulpitu sterowniczego maszynisty;
- 6) jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego niedostosowanym do jazdy dwukierunkowej (brak urządzeń blokady liniowej dwukierunkowej);

Kierownik pociągu winien udać się do kabiny sterowniczej na wezwanie maszynisty obsługującego jednoosobowo pojazd trakcyjny. W takim przypadku przejście kierownika pociągu do i z pojazdu trakcyjnego powinno odbywać się na stacjach przyległych do miejsca wystąpienia usterki, po uprzednim zatrzymaniu pociągu, o czym z odpowiednim wyprzedzeniem w czasie, należy powiadomić dyżurnego ruchu.

Wezwany przez maszynistę kierownik pociągu powinien udać się do kabiny maszynisty w celu wykonania obowiązków określonych w ust. 3 - nie zwalnia to kierownika pociągu od wykonywania innych obowiązków, a w szczególnych przypadkach wyłączenia pojazdu trakcyjnego z pracy oraz zatrzymania pociągu ze stanowiska maszynisty. Maszynista jest obowiązany pouczyć wezwanego kierownika pociągu w zakresie wyłączenia silnika lokomotywy oraz zatrzymania pociągu ze stanowiska maszynisty.

36. Kierownik pociągu znajdujący się w przodzie pociągu, powinien:

- 1) przed odjazdem pociągu ze stacji:
 - a) doręczyć maszyniście otrzymane rozkazy pisemne,
 - b) stwierdzić; czy dano zezwolenie na wyjazd pociągu ze stacji (§ 58),
 - c) stwierdzić gotowość pociągu do odjazdu,
 - d) dać sygnał „Odjazd” lub „Gotów do odjazdu” w zależności od warunków określonych w § 59;
- 2) przed odjazdem pociągu z przystanku osobowego lub z miejsca nieplanowego zatrzymania pociągu, jeżeli zatrzymanie to nie było spowodowane sygnałem „Stój” na semaforze wjazdowym lub odstępowym:
 - a) stwierdzić gotowość pociągu do odjazdu,
 - b) dać sygnał „Odjazd” (§59)

Przed ruszeniem pociągu zatrzymanego przed semaforem wjazdowym lub odstępowym, wskazującym sygnał "Stój", nie podaje się sygnału „Odjazd”;
- 3) zatrzymać pociąg, jeżeli zauważy, że:
 - a) maszynista nie zatrzymuje pociągu przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, gdzie pociąg miał się zatrzymać; nie należy jednak zatrzymywać pociągu:

- gdy podano sygnał „Sz”,
 - gdy pociąg mający przejazd nie zatrzymuje się przed sygnałem „Stój” na semaforze wyjazdowym, lecz był zatrzymany przed semaforem wjazdowym tego posterunku i kierownik pociągu otrzymał zezwolenie na minięcie sygnału „Stój” na semaforze wyjazdowym,
 - b) pociąg skierowano na tor lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) i nie ukazał się wskaźnik W24, a kierownika pociągu o tym nie zawiadomiono rozkazem pisemnym,
 - c) pociąg skierowano w innym kierunku, niż przewiduje rozkład jazdy, a kierownika pociągu nie powiadomiono o tym w jakikolwiek sposób,
 - d) dla pociągu przeciwnego kierunku jazdy podano sygnał zezwalający na jazdę po tym samym torze,
 - e) maszynista przekracza dozwoloną prędkość jazdy lub nie przestrzega obowiązujących ostrzeżeń
- 4) w razie odchylenia od normalnego sposobu prowadzenia ruchu, tj. jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego lub zamkniętym, na widoczność, w odstępie czasu, w czasie przerwy w łączności oraz w czasie wypadku lub wydarzenia - obserwować wszystkie sygnały, wskaźniki i tor szlakowy;
- 5) zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższej stacji, jeżeli zauważy nie zamknięcie rogatki (półrogatki) i równoczesny brak na przejeździe droźnika przejazdowego;
- 6) zawiadomić dyżurnego ruchu o nieplanowym zatrzymaniu pociągu na szlaku
37. Konduktor, a przy pociągach towarowych kierownik pociągu jadący w końcowej części pociągu - powinien:
- 1) osygnałizować koniec pociągu, a jeżeli do tego wyznaczony jest inny pracownik, sprawdzić to osygnałizowanie;
 - 2) w czasie wyjazdu (przejazdu) pociągu towarowego z posterunku zapowiadawczego:
 - a) wychylić się nieco ze swego stanowiska w stronę dyżurnego ruchu, podnosząc, gdy jest ciemno, latarkę z białym światłem dla zaznaczenia swej obecności i czuwania,
 - b) podczas oddalania się pociągu od tego posterunku, dopóki to jest możliwe, obserwować czy nie podaje się sygnału "Stój" (D2 i D3), a w razie podania tego sygnału, zatrzymać pociąg;
 - 3) zwracać uwagę, czy pociąg jedzie cały i czy sygnał końcowy jest w należyтым stanie;
 - 4) po zatrzymaniu pociągu na stacji sprawdzić, czy koniec pociągu minął ukres ostatniego rozjazdu na drodze przebiegu pociągu, w razie zajęcia ukresu podawać maszyniście sygnały w celu podciągnięcia składu i obserwować, czy nie zbliża się inny tabor w kierunku zajętego ukresu, a w razie zbliżania się taboru podawać sygnały "Stój", jeżeli bezzwłocznie podciągnięcie składu nie nastąpi, o zajęciu ukresu zawiadomić dyżurnego ruchu lub nastawniczego (zwrotniczego);

5) w czasie przerwy łączności lub w razie prowadzenia ruchu w odstępie czasu - podczas jazdy i po zatrzymaniu pociągu obserwować tor szlakowy znajdujący się za pociągiem i w razie zbliżania się po tym torze innego pociągu dawać sygnały „Stój” (D2 i D3).

38. 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 nie osygnalizowana przeszkoda do jazdy.

Szczegółowe zasady postępowania drużyny konduktorskiej w czasie odjazdu zatrzymanego pociągu na torze przy krawędzi peronowej określa przewoźnik kolejowy w instrukcjach wewnętrznych.

39. Na stacjach wskazanych w zeszytach wewnętrznego rozkładu jazdy drużyna pociągowa (z wyjątkiem jednoosobowej drużyny trakcyjnej bez drużyny konduktorskiej) zgłasza dyżurnemu ruchu wjazd pociągu z końcowym sygnałem, niezwłocznie po zatrzymaniu się pociągu na właściwym miejscu.

40. Po zatrzymaniu się pociągu przewożącego podróżnych konduktorzy wywołują nazwę miejsca zatrzymania, czas postoju wynoszący więcej niż 3 minuty, przesiadania w innych kierunkach oraz inne informacje potrzebne podróżnym. Na stacjach posiadających urządzenia megafonowe do informowania podróżnych informacje te podaje się za pomocą tych urządzeń.

41. Przed odczepieniem lokomotywy od pociągu, który ukończył jazdę, bądź którego skład ma postój na stacji, maszynista powinien zahamować skład pociągu hamulcem zespolonym. Niezależnie od zahamowania składu pociągu hamulcem zespolonym należy zahamować hamulcem ręcznym pierwszy i ostatni wagon, posiadające ten hamulec.

Wagony te powinni zahamować:

- 1) w pociągach pasażerskich - drużyna konduktorska;
- 2) w pociągach towarowych:
 - a) z co najmniej dwuosobową obsadą konduktorską - kierownik pociągu pierwszy wagon z hamulcem ręcznym, a konduktor - ostatni taki wagon,
 - b) z jednoosobową obsadą konduktorską drugi maszynista pierwszy wagon z hamulcem ręcznym, a kierownik pociągu ostatni taki wagon,
 - c) bez obsady konduktorskiej:
 - drugi maszynista pierwszy wagon z hamulcem ręcznym, a pracownik stacyjny, wyznaczony regulaminem technicznym - ostatni taki wagon,
 - na stacji, na której odczepia się lokomotywy od pociągu, a wyjątkowo nie ma ani drużyny manewrowej, ani posterunku zwrotniczego - drugi maszynista powinien zahamować, również ostatni wagon posiadający hamulec ręczny.

42. Wagony zahamowane hamulcami ręcznymi w przypadkach wskazanych w ust. 41 powinni odhamować:
- 1) po doczepieniu lokomotywy pociągowej - rewidenci taboru, dokonujący próby hamulców, a jeżeli ich nie ma - pracownicy, którzy mają obowiązek zahamowania wagonów ręcznie w przypadku odczepienia lokomotywy;
 - 2) po doczepieniu lokomotywy manewrowej - drużyna manewrowa.
43. W poszczególnych przypadkach Zarządca Infrastruktury może:
- 1) zwolnić od obowiązku zahamowywania hamulcem ręcznym pierwszego lub ostatniego wagonu, posiadającego ten hamulec - na stacjach rozrządowych na grupie torów przyjazdowych dla pociągów towarowych, jeżeli warunki miejscowe zezwalają na to;
 - 2) zarządzić zahamowanie hamulcem ręcznym dodatkowych tj. więcej niż dwóch wagonów, jeżeli warunki miejscowe tego wymagają. Odpowiednie postanowienia w tym zakresie należy zamieścić w regulaminie technicznym. Należy przy tym wskazać, ile wagonów i w której części pociągu (czy w przedniej, od której odprężnięto lokomotywę, czy też w tylnej) należy zahamować ręcznie. Dodatkowe wagony powinien zahamować:
 - w przedniej części pociągu - pracownik, który obowiązany jest zahamować pierwszy wagon z hamulcem ręcznym (ust. 41),
 - w tylnej części pociągu - pracownik, który obowiązany jest zahamować ostatni wagon z hamulcem ręcznym.
44. Zauważone niewłaściwości, jak: nieprawidłowe działanie sygnalizacji lub urządzeń srk, nie zamknięcie rogatki (półrogatki) i brak pracownika strzegącego przejazd, szkodliwe lub podejrzanе postępowanie osób znajdujących się na torze lub w pobliżu torów, itp., pracownicy drużyny pociągowej zgłaszają ustnie kierownikowi pociągu, a jeżeli go nie ma - maszyniście. Kierownik pociągu (maszynista) zgłasza dyżurnemu ruchu najbliższej stacji te niewłaściwości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu, inne zaś dyżurnemu ruchu najbliższej stacji postoju pociągu. Zgłoszenie to należy zanotować w raporcie z jazdy, a jeżeli raport z jazdy nie jest prowadzony to w dokumentacji prowadzonej przez maszynistę.
45. Drużyna pociągowa kończąca pracę, przed oddaleniem się powinna odpowiednio przekazać pociąg i w razie potrzeby udzielić przy tym odpowiednich wskazówek.

§62

Postępowanie przy pociągu z podwójną trakcją

1. Dwie czynne lokomotywy mogą znajdować się na czole pociągu tylko na tych szlakach, na których podwójna trakcja nie jest zabroniona. Wykaz szlaków, na których zabroniona jest podwójna trakcja, zawiera tabela 9 wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.
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 z przodu 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 radiotelefonu, zgodnie z postanowieniami Instrukcji ISr-12.

4. W razie konieczności wyłączenia z pociągu lub włączenia do pociągu wagonu lub grupy wagonów, można to wykonać obu lokomotywami, lecz bez stosowania odrzutu.

§63

Postępowanie przy pociągu popychanym

1. Użycie lokomotywy popychającej (popychacza) jest dozwolone:
 - 1) gdy masa ogólna pociągu jest większa niż ustalona; popychanie stosuje się wówczas
 - a) przy odjeździe pociągu ze stacji,
 - b) dla przeprowadzenia pociągu przez duże wzniesienia na szlaku;
 - 2) w razie awarii pojazdu trakcyjnego na szlaku, niemożności uciągnięcia składu itp.
2. Popychanie pociągów może być stosowane:
 - 1) na odcinkach (szlakach) ustalonych w służbowym rozkładzie jazdy - w przypadkach wymienionych w ust. 1 pkt. 1 lit. a i b;
 - 2) na innych odcinkach (szlakach) w przypadkach wymienionych w ust. 1 pkt. 2, jeżeli na tych odcinkach (szlakach) popychanie pociągów nie zostało zakazane; Zarządca ustala w dodatku 1 do wewnętrznego rozkładu jazdy te odcinki (szlaki), na których nie wolno używać popychaczy i zarządza wniesienie odpowiednich postanowień do regulaminów technicznych zainteresowanych stacji.
3. Wagony spalinowe nie mogą być używane do popychania pociągu.
4. 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 żelaznymi (np. do

zbrojenia betonów) na dwóch lub więcej wagonach;

3) na końcu pociągu wagon z uszkodzeniem uniemożliwiającym włączenie go w innym miejscu w pociąg

5. 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 tytko 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.

6. 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.

7. Postanowienia zawierające ograniczenia w stosowaniu poszczególnych serii lokomotyw do popychania pociągów, powinny być podane w instrukcjach dla maszynistów poszczególnych rodzajów trakcji.

8. Jeżeli lokomotywa popychająca nie jest sprzęgnięta z pociągiem, to maszynista powinien trzymać ją w stałym zetknięciu z popychanym pociągiem. W przypadku oddalenia się lokomotywy popychającej od pociągu, maszynista powinien ostrożnie dojechać do pociągu.

Przy rozpoczęciu popychania nacisk lokomotywy popychającej należy stopniowo zwiększać, a przy zaprzestaniu popychania stopniowo zmniejszać, aby nie spowodować szarpnięć lub rozerwania pociągu.

9. Rozpoczęcie względnie zaprzestanie popychania powinno następować w miejscach:

- 1) oznaczonych odpowiednimi wskaźnikami - na szlakach, na których popychanie pociągów jest przewidziane rozkładem jazdy;
- 2) wskazanych w rozkazie pisemnym na szlakach, na których popychanie pociągu nie jest przewidziane służbowym rozkładem jazdy.

10. 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.

11. Po odłączeniu się popychacza od pociągu maszynista popychacza powinien przekonać się, czy nie nastąpiło rozerwanie pociągu.

12. Przed uruchomieniem hamulca zespolonego, celem zatrzymania pociągu, maszynista lokomotywy ciągnącej pociąg, który jest popychany, powinien podać sygnał "Hamować średnio". Maszynista lokomotywy popychającej powinien powtórzyć ten sygnał i wstrzymać

stopniowo popychanie. Maszynista lokomotywy pociągowej powinien hamować pociąg dopiero po powtórzeniu sygnału "Hamować średnio" przez maszynistę lokomotywy popychającej. W przypadku nagłego niebezpieczeństwa maszynista lokomotywy pociągowej powinien hamować pociąg i równocześnie podać sygnał "Hamować". Jeżeli lokomotywy ciągnąca i popychająca są wyposażone w sprawne radiotelefony, to zamiast podawania sygnałów dźwiękowych, maszyniści tych lokomotyw mogą porozumiewać się za pomocą radiotelefonu.

13. Jeżeli popychanie pociągów w razie potrzeby jest na danym odcinku (szlaku) przewidziane w służbowym rozkładzie jazdy, należy tam podać szczegółowe wskazówki, dotyczące jazdy i powrotu popychacza. Maszynista popychacza powinien posiadać ten rozkład.
14. O popychaniu pociągu należy zawiadomić drużynę trakcyjną lokomotywy popychającej według postanowień § 56 ust.4 pkt.11, 17, ust.5 pkt.5 i 8, ust. 9 i ust. 13.
15. 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 nie sprzęgniętym".

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 § 24 ust. 7.

16. Powrót popychacza ze szlaku odbywa się stosownie do postanowień § 32 ust. 11 pkt. 2. Szczegółowe wskazówki dotyczące pozwolenia na wjazd popychacza powinny być ujęte w regulaminie technicznym.
17. Na szlakach z blokadą liniową lokomotywa popychająca powinna dojeżdżać z pociągiem do następnej stacji.
Powrót lokomotywy popychającej pociąg do określonego miejsca na szlaku z blokadą liniową jest dozwolony, jeżeli urządzenia uniemożliwiają wyprawienie pociągu przed powrotem lokomotywy popychającej.
18. Na szlaku z blokadą samoczynną (wieloodstępową) powrót ze szlaku lokomotywy popychającej jest zabroniony.
19. 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 zaniknięcia i tabliczki ostrzegawcze.
20. Szczegółowy sposób postępowania w warunkach miejscowych w przypadku popychania pociągów należy podać w regulaminie technicznym.

§64

Postępowanie przy pociągu pchanym

1. Pociągi, które na czole nie mają czynnej lokomotywy lub kabiny sterowniczej, są pociągami pchanymi. Pociągi z czynnym pługiem odśnieżnym na własnych kołach, znajdującym się przed lokomotywą, nie są uważane pod względem ruchowym za pociągi pchane.
2. Lokomotywa pociągu pchanego powinna być sprzęgnięta ze składem pociągu.
3. 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.
4. 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 prowadzącego pojazd kolejowy,
 - 3) przekazywać przez radiotelefon prowadzącemu pojazd trakcyjny informacje dotyczące jazdy pociągu pchanego,
 - 4) zatrzymać pociąg w przypadku grożącego niebezpieczeństwa.
5. Prowadzący pojazd trakcyjny pociągu pchanego powinien:
 - 1) obserwować sygnały podawane przez pracownika znajdującego się na czole pociągu,
 - 2) pchać pociąg z prędkością nieprzekraczającą 30 km/h, a przez przejścia i przejazdy drogowe nie zabezpieczone 20 km/h.
6. Podczas pchania pociągu na łukach o promieniu mniejszym niż 250 m - z wyjątkiem przypadku grożącego niebezpieczeństwa - nie należy hamować pociągu z innego miejsca niż z lokomotywy pchającej. Prócz tego należy przestrzegać postanowień § 63 ust. 7.
7. Odnośnie cofania pociągu obowiązują postanowienia § 68.

§65

Prowadzenie pociągów bez obsady konduktorskiej

1. Zasady i warunki kursowania pociągów bez obsady konduktorskiej ustala licencjonowany przewoźnik kolejowy w regulacjach wewnętrznych.

§65a

Prowadzenie pociągów towarowych z jednoosobową obsadą pojazdów kolejowych z napędem bez drużyny konduktorskiej

1. Z jednoosobową obsadą trakcyjną na pojeździe kolejowym z napędem bez drużyny konduktorskiej mogą kursować pociągi towarowe, dla których nie przewiduje się zmian w ich składzie na drodze przejazdu.

Nie dotyczy to wymiany wagonów w pociągach zdawczych na stacjach, na których znajduje się drużyna manewrowa, a w pozostałych pociągach - na stacjach, na których znajduje się drużyna manewrowa i posterunek rewizji technicznej wagonów.

2. Jednoosobowa obsługa pojazdów kolejowych z napędem w ruchu towarowym może być stosowana na wyznaczonych odcinkach linii, których stacje początkowe biegu pociągu mają posterunki techniczne rewizji wagonów.
3. Odcinki linii, po których prowadzony jest ruch pociągów towarowych obsługiwanych jednoosobową drużyną trakcyjną muszą być wyposażone w sprawne urządzenia radiołączności pociągowej oraz urządzenia kontroli prowadzenia pociągu (SHP, KHP, itp.). Wymóg urządzeń kontroli prowadzenia pociągu (SHP, KHP, itp.) nie dotyczy odcinków linii, po których będą jeździły pojazdy trakcyjne wyposażone w czuwak aktywny.
4. Zabrania się prowadzenia pociągów z jednoosobową obsługą pojazdów kolejowych z napędem w następujących przypadkach:
 - 1) gdy w składzie pociągu liczba znajdujących się wagonów z towarami zawierającymi materiały szczególnie niebezpieczne przekracza 50 % długości obowiązującej dla danego pociągu;
 - 2) w razie przewożenia całopociągowych transportów wojskowych;
 - 3) gdy w końcu pociągu znajduje się wagon bez czynnego hamulca.
5. W przypadku uszkodzenia na pojeździe kolejowym z napędem w czasie jazdy urządzenia radiołączności pociągowej lub wszystkich urządzeń kontrolujących czujność maszynisty (SHP, czuwak aktywny), zezwala się doprowadzić pociąg tylko do najbliższej stacji.
6. Sprzęganie i rozprzęganie pojazdu kolejowego z napędem ze składem pociągu należy do obowiązków maszynisty.
7. Zabezpieczenie składu pociągu przed zbiegnięciem i uchylenie tego zabezpieczenia należy do pracownika stacyjnego określonego regulaminem technicznym. Do czasu zabezpieczenia składu nie wolno odcepić pojazdu kolejowego z napędem nawet na torach poziomych.
8. W razie niemożności wykonania pewnych czynności przy pociągu np. przeprowadzenie próby hamulca, wyłączenie wagonu itp. z pomocą miejscowego personelu stacyjnego, dyżurny ruchu podejmuje decyzje dotyczące dalszego postępowania z uwzględnieniem możliwości wezwania rewidenta taboru, wykorzystania wieloosobowej drużyny pociągowej innego pociągu, z pojazdu kolejowego z napędem luzem lub drużyny manewrowej z

lokomotywą manewrową najbliższej stacji itp.

9. W karcie próby hamulca pociągów towarowych z jednoosobową obsługą trakcyjną bez drużyny konduktorskiej powinno być wskazane rozmieszczenie w składzie pociągu wagonów z czynnymi hamulcami ręcznymi (wskazanie pięć końcowych cyfr numerów wagonów).
10. W przypadku nieoczekiwanego zatrzymania się pociągu z jednoosobową obsługą trakcyjną na szlaku maszynista zgłasza o tym niezwłocznie dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego, informując go o wstępnej przyczynie zatrzymania i miejscu postoju. Dyżurny ruchu obowiązany jest podjąć niezwłocznie działania zapewniające bezpieczeństwo ruchu na torze zajęтым przez pociąg oraz na torach sąsiednich.
11. W zależności od zauważonych okoliczności w pociągu maszynista obowiązany jest:
 - 1) w przypadku nagłego spadku ciśnienia w przewodzie hamulcowym z niewyjaśnionych przyczyn:
 - a) zatrzymać pociąg,
 - b) podawać sygnał A1 "Alarm" jeśli z przeciwnego kierunku zbliża się pociąg po sąsiednim torze,
 - c) nawiązać łączność radiową z dyżurnym ruchu i powiadomić go o miejscu postoju wagonów,
 - d) osygnałizować czoło pociągu jednym górnym światłem białym i dwoma dolnymi światłami czerwonymi, które stanowią sygnał Pc6 dla pociągów jadących z przeciwnego kierunku i zobowiązuje je do zatrzymania się oraz udzielenia pomocy maszyniście tak osygnałizowanego pociągu,
 - e) zabezpieczyć pociąg przed zbiegnięciem hamulcem dodatkowym oraz dwoma hamulcami ręcznymi (w kabinach), wyłączyć rozrząd lokomotywy spalinowej, pozostawić podniesiony pantograf lokomotywy elektrycznej i zamknąć na klucz kabiny lokomotywy,
 - f) udać się wzdłuż pociągu w celu ustalenia przyczyny spadku ciśnienia w przewodzie hamulcowym i ewentualnego usunięcia przeszkody,
 - g) wrócić na pojazd trakcyjny i powiadomić dyżurnego ruchu o braku przeszkód lub rodzaju przeszkody i sposobu usunięcia albo zabezpieczenia w celu uzyskania decyzji dyżurnego ruchu co do dalszego postępowania,
 - h) przywrócić osygnałizowanie czoła pociągu do stanu poprzedniego, jeśli nie ma przeszkód do jazdy po torach sąsiednich,
 - i) w przypadku stwierdzenia przeszkód do jazdy zastosować się do decyzji dyżurnego ruchu;
 - 3) w przypadku stwierdzenia, że nastąpiło:
 - a) pęknięcie lub rozłączenie sprzęgu hamulcowego,
 - b) rozerwanie pociągu,

- c) uszkodzenie wagonu w pociągu,
 - d) uszkodzenie lub zakłócenie w działaniu hamulców - zabezpieczyć pociąg przed zbiegnięciem i żądać dosłania pomocy;
- 4) w szczególnych przypadkach, takich jak:
- a) uszkodzenie pojazdu trakcyjnego,
 - b) zanik napięcia w sieci trakcyjnej,
 - c) uszkodzenie sieci trakcyjnej lub odbieraków prądu,
 - d) wykolejenia wagonów - postępować zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami, zabezpieczając skład pociągu przed zbiegnięciem;
- 5) w przypadku stwierdzenia pożaru w pociągu, którego ugaszenie dostępnymi środkami nie jest możliwe:
- a) nawiązać łączność w systemie alarmowym z dyżurnym ruchu najbliższego posterunku, informując go o kilometrze zatrzymania pociągu, rozmiarach pożaru i możliwości prowadzenia ruchu po sąsiednich torach,
 - b) jeżeli zachodzi obawa przeniesienia się ognia na sąsiednie wagony lub pojazd trakcyjny podjąć starania w celu odłączenia ich od palących się wagonów i odjechać na bezpieczną odległość,
 - c) odłączone wagony zabezpieczyć przed zbiegnięciem.
12. Jeżeli z niewiadomych przyczyn nastąpiło zatrzymanie pociągu z równoczesnym uszkodzeniem urządzeń radiołączności wówczas maszynista postępuje zgodnie z postanowieniami w ust. 11 pkt. 1 lit. d, e i nawiązuje kontakt z dyżurnym ruchu dostępnymi środkami (przez dróżnika przejazdowego, maszynistę pociągu przejeżdżającego po sąsiednim torze, przy pomocy telefonu przenośnego, itp.).
13. 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 i czy 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.
14. Jeżeli dyżurny ruchu otrzymał informację o zatrzymaniu pociągu na szlaku, powinien uzgodnić tryb postępowania z maszynistą, a w razie potrzeby wstrzymać ruch pociągów na sąsiednich torach szlakowych.
- Jeżeli pociąg nie przybył do posterunku ruchu po upływie rozkładowego czasu jazdy zwiększonego o 10 minut i niemożliwe jest nawiązanie łączności z maszynistą tego pociągu lub jeżeli po upływie 30 minut od chwili zgłoszenia maszynisty 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 nie przybycia. Wznowienie wyprawiania pociągów na ten szlak może nastąpić po ustaleniu przyczyny zatrzymania pociągu i upewnienia się, że nie ma przeszkód do ruchu.

15. Jeżeli maszynista zauważył przeszkodę dojazdu po sąsiednich torach, zawiadamia o tej przeszkodzie najbliższy posterunek ruchu.
16. Jazda pociągów po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego może się odbywać na szlakach, których tory są wyposażone w urządzenia kontroli prowadzenia pociągu (SHP, KHP, Ebicab, itp.) dla takich jazd. W przypadku braku takich urządzeń dopuszcza się przejazd pociągu przez najwyżej dwa kolejne szlaki.
17. Postanowienia zawarte w treści tego paragrafu, a dotyczące obowiązków maszynisty, mają zastosowanie przy prowadzeniu próżnych składów pociągów pasażerskich jednoosobową obsadą trakcyjną bez drużyny konduktorskiej (§ 34 ust. 2)
18. Szczegółowe zasady stosowania jednoosobowej obsługi pojazdów kolejowych z napędem zawierają właściwe regulacje wewnętrzne przewoźników kolejowych.

§66

Jazda w kabinie maszynisty

1. Prawo wstępu i przejazdu w czynnej kabinie maszynisty pojazdu trakcyjnego poza uprawnionymi pracownikami przewoźnika kolejowego posiadają osoby:
 - 1) legitymujące się dowodem tożsamości i pisemnymi upoważnieniami właściwych organów kontrolnych,
 - 2) posiadające pisemne zezwolenie do przejazdu w kabinie maszynisty, wystawione zgodnie z postanowieniami Regulaminu udostępniania linii kolejowych,
 - 3) wskazane przez dyżurnego ruchu w wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych\ okolicznościami; podstawą do przejazdu wskazanej osoby w kabinie maszynisty jest wydanie drużynie trakcyjnej rozkazu pisemnego „S”,
 - 4) których przejazd dopuszczają odrębne przepisy.
2. Osoby jadące w kabinie maszynisty nie mogą w żaden sposób utrudniać wykonywanie obowiązków służbowych 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.).
4. Szczegółowe zasady dotyczące przejazdu pracowników przewoźnika i innych uprawnionych osób w kabinie maszynisty zawierają właściwe w tym zakresie regulacje wewnętrzne przewoźnika kolejowego.

ROZDZIAŁ XI

POSTĘPOWANIE W RAZIE WYSTĄPIENIA ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU I ZDARZEŃ KOLEJOWYCH

§67

Ogólne zasady postępowania

1. Z chwilą zauważenia lub dowiedzenia się o zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu należy zastosować wszelkie środki w celu niedopuszczenia do zdarzenia, a gdy to jest niemożliwe - do zmniejszenia jego skutków.
2. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o przeszkodzie do ruchu, zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub o zdarzeniu kolejowym, powinien zgłosić o tym dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu. Dyżurny ruchu posterunku, który otrzymał to zgłoszenie, powinien o treści zgłoszenia zawiadomić obie sąsiednie stacje (przyległe do szlaku, którego dotyczy zgłoszenie), pośrednie posterunki ruchu (znajdujące się między tymi stacjami) i dróżników przejazdowych.
3. W przypadku zauważenia nieosłoniętej sygnałami przeszkody, mogącej zagrażać bezpieczeństwu ruchu, należy przedsięwziąć stosowne środki w celu usunięcia jej, a jeśli tego natychmiast wykonać nie można, należy zagrożone miejsce osłonić sygnałami, a w razie potrzeby podawać sygnały „Stój”, wezwać pomocy i o przeszkodzie zgłosić dyżurnemu ruchu. Jeżeli tor jest izolowany, należy najpierw zewrzeć jego toki szyn.
4. Pracownik, który zauważył zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, może dopiero wtedy opuścić miejsce, z którego można zapobiec powstaniu zdarzenia albo zmniejszyć jego skutki, gdy wykonał wszystkie czynności, zmierzające do uniknięcia wypadku lub zmniejszenia jego skutków.
5. Jeśli usunięcie zagrożenia lub zmniejszenie jego następstw 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, o czym dyżurny ruchu powinien bezzwłocznie powiadomić dyspozytora zasilania elektroenergetycznego bezpośrednio lub za pośrednictwem dyspozytora.
6. Jeżeli dyżurny ruchu stwierdzi na podstawie otrzymanego powiadomienia lub wystąpienia innych okoliczności, że należy zmniejszyć prędkość jazdy pociągów i zastosować dodatkowe środki ostrożności, powinien to zarządzić powiadamiając drużyny pociągowe rozkazami pisemnymi. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągów nie może w tym przypadku przekraczać prędkości wynikającej z ustaleń szczegółowych podanych w niniejszej instrukcji, a jeśli nie jest ona określona – nie może być większa niż 20 km/h.
7. W razie zdarzenia z pociągiem na szlaku należy niezwłocznie osłonić sygnałami "Stój" przede wszystkim sąsiednie tory, jeżeli wskutek zdarzenia powstała przeszkoda do jazdy po tych torach, a następnie osłonić tor, na którym doszło do zdarzenia i powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku.

8. Po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu lub o przeszkodzie, które wymagają wstrzymania ruchu pociągów, dyżurny ruchu zamyka tor lub szlak, wydaje polecenia i zawiadania o zdarzeniu przełożonego, dyspozytora i inne organa, zgodnie z wymogami wynikającymi z przepisów prawa w tym zakresie.
9. Na miejscu wypadku każdy członek drużyny pociągowej powinien przedsięwziąć odpowiednie środki zapobiegające następstwom wypadku, w szczególności osłonić sygnałami miejsce wypadku, zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu oraz zapewnić w miarę możliwości pomoc ofiarom wypadku. Należy również zabezpieczyć ślady, które mogłyby ułatwić ustalenie przyczyn wypadku, oraz zabezpieczyć mienie kolejowe, ładunek i bagaże podróżnych.
10. W razie niezatrzymania się pociągu w miejscu, w którym miał się zatrzymać, stan i działanie urządzeń hamulcowych należy zbadać według szczegółowych postanowień Instrukcji ISr-3.
11. Jeżeli dyżurny ruchu spostrzegł lub dowiedział się, że pociąg bez pozwolenia wyjechał na szlak lub następny odstęp albo, że jazda pociągu znajdującego się na szlaku (odstępie) bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu ruchu pociągów, należy postępować w następujący sposób:
 - 1) dyżurny ruchu powinien natychmiast polecić zatrzymanie tego pociągu. W tym celu dyżurny ruchu powinien podać sygnał dzwonkowy „Alarm” i dać dróżnikom przejazdowym i odpowiednim posterunkom następczym telefoniczne polecenie zatrzymania wskazanego 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 blokowe - powinien pociąg, który ma być zatrzymany, określać w taki sposób, aby omyłkowo nie zatrzymano na szlaku żadnego z pociągów znajdujących się na tym szlaku przed pociągiem, który powinien być zatrzymany;
 - 2) dróżnicy przejazdowi, znajdujący się przed pociągiem, który ma być zatrzymany lecz za jadącym przed nim ostatnim pociągiem, powinni natychmiast ustawić tarczę zatrzymania D1, a w kierunku zbliżającego się pociągu podawać sygnały D2 i D3;
 - 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 D1, 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 D2 i D3 tak, aby z całą pewnością i możliwie najwcześniej pociąg zatrzymać;
 - 6) przybory sygnałowe, stanowiące wyposażenie posterunkowe, powinny być przechowywane w miejscach łatwo dostępnych, umożliwiających natychmiastowe ich

użycie.

Na liniach wyposażonych w urządzenia radiołączności pociągowej należy wykorzystać w takich przypadkach radiotelefoniczny system alarmowy.

§68

Cofanie, dzielenie i zabieranie częściami składu pociągu ze szlaku

1. W razie nieplanowego zatrzymania pociągu na szlaku kierownik pociągu wspólnie z maszynistą 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 sąsiedniej stacji. Do czasu przybycia tej pomocy nie wolno jechać dalej lub cofać pociągu bez zgody dyżurnego ruchu tej stacji, od której zażądano pomocy.
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, wyposażonym w kurek nagłego hamowania, będzie znajdował się pracownik, celem obserwacji toru szlakowego i zahamowania pociągu w razie potrzeby. Drużyna trakcyjna powinna cofać pociąg z najdalej posuniętą ostrożnością, nie przekraczając prędkości wskazanej w § 60 ust. 8 i zatrzymać pociąg po odebraniu lub zauważeniu sygnału „Stój” oraz w miejscach, o których mowa w ust. 4.
- 2a. Cofanie pociągu zestawionego z zespołów trakcyjnych, pojazdów trakcyjnych luzem lub składów zakończonych kabiną sterowniczą odbywa się z kabiny umieszczonej w kierunku cofania, stosuje się dozwoloną na danym odcinku prędkością drogową, jednak nie większą niż 60 km/h, przy czym:
 - 1) przy przejeżdżaniu przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia wyposażone w samoczynny system przejazdowy obowiązuje prędkość nieprzekraczająca 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. Cofanie pociągu ze szlaku bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu (również w czasie przerwy w łączności) może się odbywać z prędkością 5 km/h, pod warunkiem, że w odległości drogi hamowania pociąg będzie poprzedzał odpowiedni pracownik z przyborami sygnałowymi i że widoczność jest nie mniejsza niż 100 m. Wyjątek stanowią następujące przypadki, w których cofanie pociągu jest zabronione:
 - 1) na szlaku z blokadą liniową samoczynną (wieloodstępową), gdy na cofanie nie otrzymano zgody dyżurnego ruchu
 - 2) gdy pociąg jedzie bez obsady konduktorskiej;
 - 3) w czasie, gdy widoczność jest mniejsza niż 100 m, a cofanie nie zostało uzgodnione z dyżurnym ruchem;

- 4) gdy pociąg jedzie na jednotorowym odcinku linii bez obsady stacji (mijanek) i bez urządzeń sterowania zdalnego i nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu odcinkowego.
4. Cofany pociąg należy zatrzymać:
- 1) przed obsługiwany posterunkiem odstępowym - 100 m przed semaforem odstępowym, odnoszącym się do toru i kierunku jazdy pociągu przed cofaniem:
 - a) jeżeli na cofanie pociągu nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu stacji, do której pociąg ma się cofać,
 - b) jeżeli pozwolenie takie otrzymano, lecz dyżurny ruchu z posterunku blokowego nie podaje sygnału „Do mnie”;
 - 2) przed posterunkiem zapowiadawczym:
 - a) przed urządzeniem sygnałowym, ważnym dla cofanego pociągu,
 - b) gdy urządzenia takiego nie ma - obok semafora wjazdowego, znajdującego się przy sąsiednim torze z prawej strony w kierunku cofania,
 - c) gdy semafora przy sąsiednim torze nie widać - w odległości 100 m przed pierwszym rozjazdem (skrzyżowaniem) na drodze cofanego pociągu.
5. Jeżeli po zatrzymaniu pociągu okaże się, że część pociągu może jechać dalej, to oprócz wykonania zawiadomienia za pomocą urządzeń łączności dyżurnego tylnego posterunku następczego, należy (o ile jest to możliwe) porozumieć się również z dyżurnym ruchu najbliższego przedniego posterunku zapowiadawczego i postąpić według jego polecenia.
6. Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który otrzymał powiadomienie o podzieleniu lub rozerwaniu pociągu i pozostawieniu jego części na szlaku, zamyka tor szlakowy (§ 51 ust. 1). zainteresowane posterunki ruchu i posterunki nastawcze powinny założyć na odpowiednich urządzeniach pomocnicze zamknięcia i tabliczki ostrzegawcze (§ 49).
7. Pozostającą na szlaku część pociągu należy zahamować (§ 61 ust. 26) i o ile jest to możliwe - strzec.
8. Przed odjazdem części pociągu ze szlaku należy dokonać wymaganej próby hamulców i odhamować wagony w tej części pociągu. Na odjeżdżającej części pociągu nie wolno umieszczać sygnału końcowego; maszynista powinien natychmiast zanotować numer ostatniego wagonu tej części pociągu, aby upewnić się na stacji, że część ta przyjechała w całości; nie dotyczy to ostatniej części pociągu.
9. 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 radiotelefonu podczas jazdy części pociągu ze szlaku, nie ma potrzeby zatrzymania się przed semaforem wskazującym sygnał zezwalający. Jeżeli zawiadomienie to otrzymał nastawniczy (zwrotniczy) powinien natychmiast zgłosić o tym dyżurnemu ruchu.

Dalsza jazda odbywa się według poleceń dyżurnego ruchu.

10. 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.
11. Po pozostałej na szlaku części pociągu należy wysłać lokomotywę z tą samą drużyną, która przyprowadziła na stację część pociągu i (o ile jest to możliwe) wysłać również odpowiedniego pracownika stacyjnego do pomocy. W razie konieczności wysłania innej drużyny lokomotywowej, należy ją powiadomić rozkazem pisemnym o miejscu znajdowania się na szlaku pozostałej części pociągu.
12. Po opróżnieniu toru szlakowego należy potwierdzić przyjazd całego pociągu na jedną stację lub przyjazd poszczególnych części pociągu na różne stacje przyległe do tego szlaku, otworzyć zamknięty tor, powiadomić o tym zainteresowane posterunki oraz zarządzić zdjęcie pomocniczych zamknięć i tabliczek ostrzegawczych.

§69

Rozerwanie pociągu na szlaku i zbiegnięcie wagonów

1. Po zatrzymaniu rozerwanego pociągu należy w oderwanej części zahamować wagony mające hamulec ręczny lub postojowy, stosownie do postanowień § 61 ust. 26. następnie do tej części pociągu dojechać przednią częścią, obie części połączyć, stosując w razie potrzeby zastępcze łączniki lub pomocnicze sprzęgnięcie wagonów oraz zapasowy sprzęg hamulcowy, wykonać uproszczoną próbę hamulca, wagony odhamować i jechać dalej.

Zahamowanie i odhamowanie wagonów powinni wykonać pracownicy wskazani w § 61 ust. 28. Pozostałe wymienione tu czynności powinni wykonać drugi maszynista i pracownicy drużyny konduktorskiej, jeżeli są. Przy pociągu z jednoosobową obsadą konduktorską w końcu pociągu drugi maszynista może powrócić na lokomotywę dopiero po upewnieniu się, że zahamowane ręcznie wagony zostały odhamowane i że kierownik pociągu powrócił do wagonu, w którym jedzie - o czym powinien on zawiadomić drugiego maszynistę sygnałem „Gotów do odjazdu”.

2. Gdy połączenia obu części pociągu nie można wykonać, należy o rozerwaniu pociągu zawiadomić dyżurnego ruchu, o ile jest to możliwe, najbliższego tylnego posterunku ruchu i porozumieć się z nim co do sposobu zwolnienia toru szlakowego.

Dalsze postępowanie odbywa się według postanowień § 68 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.

Szczegółowy sposób postępowania przy pociągu w powyższym przypadku określają właściwe regulacje wewnętrzne przewoźnika kolejowego.

3. Jeżeli okoliczności będą tego wymagały, dyżurny ruchu może zarządzić wysłanie lokomotywy z tylnej stacji i pchanie tylnej części pociągu, skoro przednia część pociągu wjechała już na

przednią stację albo ściągnięcie tylnej części pociągu na tylną stację.

4. 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.
5. W razie zbiegnięcia wagonów ze stacji, należy je wszelkimi sposobami zatrzymać, a gdy to jest niemożliwe, skierować na tor żeberkowy lub inny tor stacyjny, a gdy i to nie jest możliwe - wykoleić na wykolejnicę lub w inny sposób, np. za pomocą podkładania podkładów itp.
6. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o zbiegnięciu wagonów na szlak, powinien natychmiast zawiadomić lub spowodować zawiadomienie o tym dróżników przejazdowych sąsiedniej stacji, w kierunku której toczą się wagony i pośrednich posterunków ruchu.

Pracowników tych należy wezwać do telefonu sygnałem „Alarm”, na który powinni oni natychmiast zgłosić się do telefonu.

Należy ich zawiadomić, na który tor szlakowy i w którym kierunku zbiegły wagony.

7. Po zauważeniu lub dowiedzeniu się o zbiegnięciu wagonów dróżnicy przejazdowi powinni zamknąć rogatki i zatrzymać pociąg jadący naprzeciw zbiegłym 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 blokadą samoczynną (wieloodstępową) nie należy cofać pociągu jadącego naprzeciw zbiegłym wagonów, lecz pociąg zatrzymać.
8. 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 wpuścić na tor wolny i starać się je zatrzymać przy użyciu płozów hamulcowych, albo wagony te przepuścić 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 zbiegłe wagony wpuścić na odpowiedni tor żeberkowy lub inny, zajęty wagonami albo wykoleić na wykolejnicę lub w inny sposób.

Nie wolno wpuścić 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.

9. 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.

§70

Pożar w pociągu

1. W razie powstania pożaru w pociągu, należy pociąg ten niezwłocznie zatrzymać, w miarę możliwości w miejscu umożliwiającym prowadzenie akcji ratowniczo-gaśniczej, podawać sygnał „Pożar”, wezwać podróżnych do opuszczenia palącego się wagonu w pociągu pasażerskim i starać się ugasić pożar za pomocą posiadanych środków oraz wezwać straż pożarną. Gdy zachodzi obawa zapalenia się sąsiedniego wagonu, należy pociąg rozprzęgnąć, palący się wagon odciągnąć od pozostałych wagonów na bezpieczną odległość, a następnie odjechać od niego również, na bezpieczną odległość. Odczepione wagony należy zahamować stosownie do postanowień § 61 ust. 26.
2. O powstaniu pożaru w pociągu znajdującym się na szlaku należy powiadomić dyżurnego ruchu i zażądać pomocy.

Akcję ratowniczo-gaśniczą w czasie pożaru organizuje i prowadzi straż pożarna. Należy bezwzględnie stosować się do poleceń kierującego akcją.
3. W razie rozłączenia pociągu na szlaku należy zamknąć tor szlakowy. Również sąsiedni tor należy zamknąć, jeżeli przejazd obok płonącego wagonu byłby niebezpieczny.
4. Jeżeli na sąsiednim torze znajduje się pociąg, należy zatrzymać go przed miejscem pożaru, jeżeli przejazd obok tego miejsca byłby niebezpieczny.
5. W razie pożaru na linii z trakcją elektryczną należy niezwłocznie opuścić pantografy, zatrzymać pociąg i przystąpić do gaszenia pożaru. Wolno gasić urządzenia elektryczne wewnątrz taboru, jeżeli pantografy są opuszczone i odłączona jest bateria. Na stacji palący się wagon należy, o ile możliwości, bezzwłocznie przestawić na tor bez przewodów trakcyjnych.
6. Po ugaszeniu pożaru upoważniony pracownik przewoźnika kolejowego powinien dokonać oględzin uszkodzonego wagonu i zdecydować, czy wagon jest zdolny do ruchu.

§71

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 uprawnionych pracowników 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 zaspą śnieżną, stanowiącą przeszkodę do ruchu pociągów, należy zamknąć i żądać usunięcia zasy.

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 § 68 ust. 2-4.
6. Jeżeli nie ma możliwości ściągnięcia lub cofnięcia na stację pociągu pasażerskiego, który utknął w zaspie na szlaku, należy użyć wszelkich rozporządzalnych 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.

Jeżeli pracujący pług odśnieżny będzie zasypywał sąsiedni tor, tor ten należy zamknąć do czasu ukończenia zasypywania oraz odśnieżenia go. Dotyczy to jednego lub obu sąsiednich torów, zależnie od konstrukcji pługa. W regulaminach technicznych należy wskazać te tory szlakowe, które należy zamknąć w czasie pracy pługa na sąsiednim torze.
9. Szczegółowe postanowienia dotyczące pracy pługów odśnieżnych zawiera Instrukcja użytkowania oraz utrzymania pługów i zespołów odśnieżnych.

§72

Gwałtowna ulewa lub przybór wód

1. Jeżeli ulewny deszcz lub przybór wód przybierze rozmiary, przy których stan toru może zagrażać bezpieczeństwu ruchu pociągów, dyżurny ruchu powinien porozumieć się z uprawnionym pracownikiem w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej (toromistrzem), czy nie zachodzi potrzeba wstrzymania ruchu lub ograniczenia prędkości jazdy pociągów.
2. Drużyny trakcyjne pociągów jadących podczas gwałtownej ulewy powinny:
 - 1) zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby drużyna pociągowa mogła obserwować stan toru i w razie potrzeby zatrzymać pociąg przed przeszkodą; prędkość ta nie powinna przekraczać 20 km/h;
 - 2) zwracać uwagę również na to, czy nie zostały zamulone rowki na przejazdach, zwłaszcza niestrzeżonych;
 - 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 tylnej stacji, a na szlaku jednotorowym dyżurnych ruchu obu sąsiednich stacji i poczekać na decyzję uprawnionego pracownika. Poza tym obowiązują postanowienia § 64 ust.7.
3. Postanowienia dotyczące drużyn pociągów jadących podczas gwałtownej ulewy (ust. 2) obowiązują również drużynę pociągu wyprawionego bezpośrednio po gwałtownej ulewie, o której drużynę tę należy zawiadomić rozkazem pisemnym.

§73

Pęknięcie szyny lub deformacja toru

1. W razie ujawnienia pęknięcia szyny lub deformacji toru zagrażającej bezpieczeństwu ruchu należy zatrzymać pociągi przed miejscem uszkodzenia za pomocą sygnału „Alarm”, miejsce to osłonić sygnałami "Stój" z obu kierunków, przy czym najpierw z tej strony, z której spodziewany jest pociąg. Jeżeli tor jest izolowany, należy najpierw zewrzeć jego toki szyn.
2. Następnie należy zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor i zawiadomić o tym toromistrza lub innego pracownika wyznaczonego w regulaminie technicznym. Przeszkodę należy dozorować, a w razie zbliżania się pociągu należy go zatrzymać.
3. Pociągi znajdujące się przed przeszkodą należy zatrzymać do czasu otrzymania od toromistrza lub kierownika robót powiadomienia o dokończeniu naprawy toru lub zabezpieczeniu pękniętej szyny oraz podania z jaką prędkością mogą przejeżdżać pociągi przez uszkodzone miejsce tymczasowo zabezpieczone.
4. Po wykonaniu naprawy toru uprawniony pracownik (toromistrz lub kierownik robót) zgłasza dyżurnemu ruchu na piśmie wykonanie naprawy oraz podaje z jaką prędkością mogą przejeżdżać pociągi przez miejsce naprawione.

§74

Uszkodzenie wagonu w pociągu

1. W razie ujawnienia w pociągu uszkodzenia wagonu, które mogłoby ujemnie wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu, należy uszkodzenie usunąć bez wyłączenia wagonu, a jeżeli to jest niemożliwe - wagon wyłączyć z pociągu. W przypadku 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 uprawnionego pracownika przewoźnika 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 zaleceń uprawnionego pracownika przewoźnika, 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 zaobserwowania zagrzaną się czopa osi zestawu kołowego, należy pociąg niezwłocznie 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 nocnej również po rozgrzaniu do czerwoności. Wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego należy na 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 do stacji powinien się odbyć z zachowaniem następujących środków ostrożności:

- 1) pociąg należy przyjąć po drodze przebiegu możliwe 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.

Jeżeli pociąg nie może jechać, ponieważ 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 najbliższy posterunek ruchu, celem zatrzymania pociągu i powiadomienia drużyny pociągowej. Prędkość jazdy pociągu do najbliższej stacji nie powinna być większa niż 20 km/h. Stację tę należy zawiadomić, na którym miejscu od końca pociągu

znajduje się wagon z płaskimi miejscami na obręczach zestawów kołowych i o ile możliwości podać rodzaj i numer wagonu.

Jeżeli stacja nie otrzymała tych szczegółowych informacji, powinna pociąg zatrzymać przed semaforem wjazdowym, a następnie w czasie wjazdu pociągu ustalić, który wagon posiada płaskie miejsca na obręczach kół. Jeżeli starcie obręczy koła przekracza dopuszczalną granicę, określoną w odrębnych przepisach, 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 pociągu jadącym w stanie odhamowanym wagon hamuje tak silnie, że koła ślizgają się po szynie - hamowanie to można poznać po iskrzeniu pomiędzy kołem a szyną - wówczas należy natychmiast zatrzymać pociąg, hamulce wyłączyć i wyluzować, 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 innych uszkodzeń, mogą być ponownie włączone do pociągu po zbadaniu przez właściwego pracownika i po stwierdzeniu, że wagon jest zdolny do ruchu.
10. (uchylony)
11. W razie zauważenia braku zderzaka przy wagonie w pociągu należy bezzwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu dysponującego, który powinien najbliższy pociąg, wyjeżdżający na zagrożony szlak zatrzymać i drużynę zawiadomić rozkazem pisemnym „O” polecając - zmniejszenie prędkości jazdy do 20 km/h zachowanie ostrożności, odszukanie zderzaka i usunięcie go z torowiska oraz zawiadomienie sąsiedniej stacji o wyniku poszukiwania zderzaka. W przypadku stwierdzenia przez drużynę pociągową, że zderzaka nie ma lub zderzak został usunięty, dyżurny ruchu dla następnych pociągów nie wprowadza ograniczeń.
12. Dyżurny ruchu stacji włączającej na koniec pociągu wagon bez zderzaka zobowiązany jest powiadomić o tym pośrednie posterunki następne 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.
13. Usterki w taborze (np. grzejące się łożyska osiowe, deformacje powierzchni tocznych kół, niesprawności w działaniu hamulców) mogą być przekazywane w systemie automatycznej transmisji danych z urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych w jadącym taborze (Servo, Asdek itp.) do pionów eksploatacji. Po otrzymaniu komunikatu z wyżej wymienionego urządzenia dyżurny ruchu (lub inny pracownik obsługujący terminal) postępuje zgodnie z Regulaminem obsługi terminala urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych w jadącym

taborze.

14. Maszynista, któremu dyżurny ruchu przekazał informację o wykrytej usterce w taborze i polecił zatrzymanie pociągu, zatrzymuje pociąg i dokonuje oględzin technicznych taboru osobiście lub poleca wykonanie oględzin uprawnionemu pracownikowi przewoźnika. Po dokonanych oględzinach maszynista powiadamia dyżurnego ruchu o podjętej decyzji.

§75

Brak sygnałów na pociągu lub niewłaściwe jego osygnalizowanie

1. Jeżeli osygnalizowanie czoła lub końca pociągu jest niekompletne lub niewłaściwe, należy powiadomić maszynistę w celu usunięcia nieprawidłowości a pracownicy posterunków ruchu i dróżnicy przejazdowi powinni powiadamiać się kolejno oraz najbliższą przednią stację, na której należy pociąg zatrzymać i sygnały doprowadzić do prawidłowego stanu.
2. Jeżeli nie świecą się wszystkie latarnie sygnału oznaczającego czoło pociągu lub czoło pociągu posiada inny sygnał niż powinien posiadać, należy pociąg natychmiast zatrzymać i pociąg prawidłowo osygnalizować.
3. Gdy pracownik obsługujący semafor nie stwierdził z całą pewnością lub nie upewnił się, że pociąg ma sygnał końcowy, 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 końcowego. Tory sąsiadujące z torem, po którym przejechał pociąg bez sygnału końcowego należy uważać za zagrożone i przed wyprawieniem na nie pociągu drużynę zawiadomić rozkazem pisemnym „O” polecając - zmniejszenie prędkości jazdy do 20 km/h i zachowanie ostrożności.
4. Po przejechaniu pociągu bez sygnału końcowego obok semafora wyjazdowego, na semaforze tym powinien być nastawiony sygnał „Stój”. O wyjeździe pociągu bez sygnału końcowego należy zawiadomić dyżurnego ruchu w formie:

„Pociąg [numer] wyjechał bez sygnału końcowego”,

a następnie obsłużyć urządzenie blokady liniowej i stacyjnej.

Dyżurny ruchu, który stwierdził lub któremu zgłoszono, że pociąg wyjechał bez sygnału końcowego, powinien zawiadomić o tym najbliższą przednią stację, pośrednie posterunki następne i dróżników przejazdowych. Stacja, która otrzymała to zawiadomienie, powinna zatrzymać pociąg i po sprawdzeniu, że wjechał on w całości, powiadomić o tym tylną stację, pośrednie posterunki następne i dróżników przejazdowych zaś koniec pociągu osygnalizować.

Do czasu otrzymania zawiadomienia od przedniej stacji, że pociąg przyjechał do niej w całości, tor szlakowy należy uważać za zajęty, a na odpowiednie urządzenia należy założyć pomocnicze zamknięcia i tabliczki ostrzegawcze.

5. Jeżeli pociąg bez sygnału końcowego 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 pomocnicze zamknięcia i tabliczki ostrzegawcze. Jeżeli brak sygnału końcowego na pociągu wjeżdżającym stwierdzi nastawniczy lub inny pracownik, to powinien on natychmiast zgłosić o tym dyżurnemu ruchu. Nastawniczy (st. zwrotniczy) zgłasza o tym w następującej formie:

„Pociąg [numer] wjechał bez sygnału końcowego, semafor wjazdowy wskazuje sygnał zezwalający na jazdę”

O przejeździe pociągu bez sygnału końcowego obok semafora wjazdowego lub odstępowego należy natychmiast zawiadomić tylną stację i pośrednie posterunki następne telefonogramem według wzoru nr 30:

„Zatrzymać pociągi, pociąg [numer] przyjechał (przejechał) bez sygnału końcowego”.

Ponadto o braku sygnału końcowego na pociągu należy powiadomić dróżników przejazdowych, znajdujących się na tym szlaku.

6. Jeżeli brak sygnału końcowego zauważył dróżnik przejazdowy, to powinien on natychmiast zawiadomić o tym najbliższy tylny i przedni posterunek następny. Po otrzymaniu tego zawiadomienia tylny posterunek następny powinien wstrzymać wyprawianie następnych pociągów na tor szlakowy, na którym znajduje się pociąg bez sygnału końcowego oraz powinien zawiadomić tylne posterunki ruchu i dróżników przejazdowych w sposób wskazany w ust. 5.
7. Jeżeli po wjeździe pociągu bez sygnału końcowego 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 końcowego 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.

8. Po stwierdzeniu na stacji, że pociąg nie mający sygnału końcowego przyjechał w całości, należy wykonać następujące czynności:
 - 1) dyżurny ruchu tej stacji powinien zawiadomić o tym:
 - a) nastawniczego obsługującego semafor wjazdowy,
 - b) tylną stację i pośrednie posterunki następne telefonogramem według wzoru nr 10,
 - c) dróżników przejazdowych;
 - 2) na wszystkich zainteresowanych posterunkach następnych należy usunąć zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze, nastawić sygnał „Stój” na semaforach odstępowych i wjazdowych oraz obsłużyć blok liniowy w takiej kolejności, jak normalnie po przejeździe

pociągu.

§76

Uszkodzenie sieci trakcyjnej

1. W przypadku zauważenia, że sieć trakcyjna oberwała się lub niebezpiecznie obniżyła się nad torom, należy:
 - 1) opuścić pantografy pociągu zbliżającego się do przeszkody;
 - 2) o ile jest to możliwe zatrzymać pociąg przed miejscem uszkodzonym;
 - 3) o uszkodzeniu sieci trakcyjnej zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor, zawiadomić dyspozytora i żądać wyłączenia napięcia;
 - 4) w przypadku zagrożenia bezpiecznego ruchu po sąsiednim torze maszynista powinien spowodować zatrzymanie pociągu w trybie alarmowym.
2. Jeżeli opuszczenie sieci trakcyjnej nie zagraża w prowadzeniu ruchu pociągów trakcją spalinową, to ruch taki można prowadzić po uprzednim wyłączeniu napięcia w sieci trakcyjnej i zamknięcia ruchu dla trakcji elektrycznej. Wówczas dyżurny ruchu nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogram według wzoru nr 31:

„Tor numer [numer] od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] od godziny [godz. 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 [numer] od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] od godziny [godz. min.] przywracam ruch trakcją elektryczną”.

4. Drużyny pociągowe wyprawianych pociągów trakcją spalinową należy powiadamiać rozkazami pisemnymi „O” w celu zachowania ostrożnej jazdy pociągów w miejscu obniżenia sieci trakcyjnej, kilometra jego znajdowania się i konieczności obserwacji miejsca opuszczenia sieci.

§77

Zasłabnięcie, zranienie i śmierć osób

1. W razie zasłabnięcia lub uszkodzenia cieleśnego 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 pierwszej pomocy i powiadomić dyżurnego ruchu

najbliższego posterunku zapowiadawczego celem wezwania pogotowia ratunkowego.

3. W razie zgonu człowieka w wagonie należy usunąć z przedziału pozostałe osoby, zamknąć przedział ze zwłokami, a następnie powiadomić stację z dłuższym postojem pociągu o potrzebie wezwania lekarza i policji. 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 będący w ruchu pociąg ten lub pojazd należy zatrzymać i zgłosić o wypadku dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego, który niezwłocznie powiadamia służby ratownicze i policję. Dalszy tok postępowania uzależnia się od decyzji osób prowadzących czynności dochodzeniowe.
5. O każdym wypadku załabnięcia, zranienia lub śmierci na terenie kolejowym należy niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu.
6. Szczegółowe zasady postępowania w przypadku zaistnienia zdarzenia kolejowego określa instrukcja ISr-3 Zarządcy.

ROZDZIAŁ XII RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH

§78 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 oddziałujące i nie oddziałujące na urządzenia srk. Stosownie do warunków techniczno - eksploatacyjnych (oddziaływania na urządzenia srk) pojazdy pomocnicze powinny być właściwie oznaczone.
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. W czasie przerwy w łączności przewodowej nie należy wyprawiać na szlak pojazdów pomocniczych.
8. Największa dozwolona prędkość jazdy pojazdu pomocniczego nie powinna przekraczać dopuszczalnej prędkości konstrukcyjnej tego pojazdu oraz 50% tej prędkości podczas jazdy po zwrotnicach i skrzyżowaniach torów.

Prędkość jazdy pojazdu pomocniczego nie powinna być większa od prędkości obowiązującej na danym szlaku albo nakazanej sygnałami, przepisami lub zarządzeniami.

Przy zbliżaniu się pojazdu pomocniczego do przejazdu niestrzeżonego lub do przejazdu strzeżonego, gdy rogatka jest otwarta, do miejsca robót na torze oraz gdy nie ma odpowiedniej widoczności toru i w miejscach przewidzianych, należy dawać sygnał Rp 1 „Baczność” oraz stosować taką prędkość jazdy, aby pojazd pomocniczy mógł być zatrzymany przed przeszkodą do jazdy.

9. 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.

10. 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.
11. Postanowienia odnoszące się do pojazdów pomocniczych nie dotyczą pojazdów dwukołowych, prowadzonych po jednej szynie, zwanych maderonami i defektoskopów, niezależnie od sposobu ich prowadzenia oraz drabin na wózkach, które służą do konserwacji sieci trakcyjnej pod napięciem.

Posługiwanie się maderonem dozwolone jest pod warunkiem, że ukształtowanie terenu i rodzaj przewożonych przedmiotów zezwalają na usunięcie maderonu (drabiny) 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 (maderon, defektoskop, drabina) usunąć z toru. O zbliżaniu się pociągu pracownik kierujący pracą maderonu, defektoskopu lub drabiny 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 defektoskopu, drabiny, z której spodziewany jest pociąg, a na linii jednotorowej powinno być dwóch pracowników ostrzegających, po jednym z każdej strony defektoskopu, maderonu lub drabiny.

§79

Wypożażenie pojazdów pomocniczych

1. Pojazdy pomocnicze powinny być wypożażone w urządzenia hamulcowe odpowiednio do dozwolonej prędkości jazdy i przeznaczenia pojazdu, radiotelefon sieci pociągowej lub drogowej (z uwzględnieniem postanowień § 19 ust. 3) oraz dwa płozy hamulcowe.
2. Pojazdy pomocnicze motorowe powinny być wypożażone 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) rozkład jazdy lub wyciąg z niego oraz wykaz ostrzeżeń stałych ważny dla szlaku, na którym ma jechać pojazd pomocniczy,
 - 3) druki rozkazów pisemnych,
 - 4) w razie potrzeby latarnie do osygnalizowania pojazdu pomocniczego w porze ciemnej,

- 5) w razie potrzeby radiotelefon przenośny.
5. Pojazdy pomocnicze należy osygnałizować zgodnie z instrukcją o sygnalizacji ISe-1.

§80

Uprawnienia i obowiązki maszynisty pojazdu pomocniczego lub prowadzącego pojazd kolejowy

1. Do kierowania pojazdem pomocniczym są upoważnieni pracownicy posiadający odpowiednią kategorię zdrowia, którzy złożyli odpowiedni egzamin i zapoznani są z warunkami miejscowymi na posterunkach ruchu i na szlakach, na których mają kierować pojazdem pomocniczym.
2. Pisemnym upoważnieniem do kierowania pojazdem pomocniczym jest:
 - 1) "Prawo kierowania pojazdem kolejowym";
 - 2) aktualna karta znajomości szlaku.
3. Maszyniści pojazdów pomocniczych lub prowadzący pojazd kolejowy powinni być okresowo pouczani i egzaminowani z postanowień niniejszej instrukcji i instrukcji sygnalizacji ISe-1 w zakresie ich dotyczącym.
4. Maszynista pojazdu pomocniczego lub prowadzący pojazd kolejowy powinien zbadać:
 - 1) czy pojazd pomocniczy znajduje się w należyтым stanie technicznym;
 - 2) czy hamulce pojazdu pomocniczego działają sprawnie lub czy przymocowano klin i czy jest on zdalny do użytku;
 - 3) czy osygnałizowanie i wyposażenie pojazdu pomocniczego jest zgodne z przepisami;
 - 4) czy ładunek nie wystaje poza skrajnię i czy jest odpowiednio umocowany.
 - 5) czy obsługa lekkiego pojazdu pomocniczego składa się z wystarczającej ilości pracowników potrzebnych do szybkiego usunięcia pojazdu z toru.
5. Maszynista pojazdu pomocniczego lub prowadzący pojazd kolejowy powinien:
 - 1) stosować się ściśle do poleceń dyżurnego ruchu dotyczących jazdy, postoju i usunięcia pojazdu pomocniczego z toru;
 - 2) obserwować bacznie sygnały i wskaźniki, tor i przejazdy;
 - 3) kierować pojazdem pomocniczym zgodnie z obowiązującymi instrukcjami;
 - 4) dbać o bezpieczeństwo ruchu oraz ludzi znajdujących się na pojeździe pomocniczym, obok niego lub na torze.

§81

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 ze zezwoleniem dyżurnego ruchu.
3. Ruch manewrowy pojazdów pomocniczych w obrębie stacji odbywa się według zasad ustalonych dla jazd manewrowych niepilotowanych pojazdów trakcyjnych w obrębie stacji.
4. Wyprawianie pojazdów pomocniczych na szlak odbywa się bez rozkładu jazdy, po porozumieniu się z sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym i z dyspozytorem ruchu.
5. O jeździe pojazdu pomocniczego poza sąsiednią stację dyspozytor powinien zawiadomić dyżurnych ruchu pośrednich stacji i stacji końcowej jazdy pojazdu pomocniczego.
6. Pojazdy pomocnicze określa się ich rodzajem, np. "drezyna" oraz numeruje wg następujących zasad:
 - 1) dla jazdy między stacjami - poczynając od 11 względnie 12. kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym, zależnie od kierunku jazdy (np. 11. 13. itp.);
 - 2) dla jazdy do określonego miejsca na szlaku albo ze szlaku - 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; w razie późniejszej jazdy w kierunku przeciwnym nadanego numeru nie zmienia się, gdy pojazd wraca ze szlaku na stację wyprawienia po tym samym torze;
 - 3) dla jazdy z przyczepą(ami) - po numerze dodaje się wyrazy: "z przyczepą" lub "z [liczbą] przyczepami"

O numerze nadanym pojazdowi pomocniczemu należy zawiadomić kierowcę tego pojazdu.

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):

 - 1) do określonego kilometra na szlaku może się odbyć po zamknięciu tego toru dla ruchu pociągów;
 - 2) do sąsiedniej stacji może się odbyć 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 od dyspozytora.
9. Kierowca 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. Ruch pojazdów pomocniczych oddziałujących na urządzenia srk pomiędzy posterunkami ruchu odbywa się według zasad ustalonych dla pociągów.

11. Ruch pojazdów pomocniczych na szlaku prowadzi się na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów, a urządzenia blokady liniowej obsługuje się dodatkowo, o ile jest to możliwe.
12. Zarządca Infrastruktury może zarządzić nie obsługiwanie semaforów i blokady liniowej na tych odcinkach, na których pojazdy pomocnicze nie zapewniają należytego współdziałania z urządzeniami srk.
13. Przejazd pojazdu pomocniczego obok semafora wskazującego sygnał „Stój” – z wyjątkiem samoczynnego semafora odstępowego - może odbyć się również (§ 43) na ręczny sygnał „Rm1”, podany przez dyżurnego ruchu lub z jego polecenia przez pracownika obsługującego ten semafor. Wówczas jazda w okręgu każdego posterunku nastawczego odbywa się na podstawie ręcznego sygnału „Rm1” lub „Rm2”.
14. Zezwolenie na wyjazd pojazdu pomocniczego może być (§ 58) udzielone przez dyżurnego ruchu lub z jego polecenia przez nastawniczego (zwrotniczego) okręgu graniczącego ze szlakiem, również ustnie lub za pomocą urządzeń łączności w formie:

„[rodzaj poj. pom.] z toru [numer] odjazd”,

po podaniu sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym względnie po zastosowaniu postanowienia ust. 13.

15. Kierowca pojazdu pomocniczego zatrzymanego przed semaforem wjazdowym wskazującym sygnał „Stój”, powinien podać sygnał „Baczność”, a jeżeli nie otrzyma ani zezwolenia na wjazd, ani ręcznego sygnału „Stój”, powinien porozumieć się z dyżurnym ruchu za pomocą urządzeń łączności lub przez posłańca z najbliższym posterunkiem nastawczym i ustalić warunki dalszej jazdy.
16. W czasie znajdowania się pojazdu pomocniczego na torze głównym na stacji lub na szlaku należy stosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze.
17. O jeździe pojazdu pomocniczego dyżurny ruchu powinien zawiadomić oprócz sąsiedniego posterunku zapowiadawczego, pośrednie posterunki ruchu i dróżników przejazdowych oraz zainteresowany personel stacyjny.
18. W czasie przejazdu pojazdu pomocniczego rogatki powinny być zamknięte.
19. O konieczności zachowania szczególnej ostrożności przez kierowcę pojazdu pomocniczego, z powodu nie zawiadomienia dróżnika przejazdowego o jeździe pojazdu pomocniczego, robót na torze szlakowym i o wszelkich innych okolicznościach, wymagających zachowania ostrożności, należy zawiadomić kierowcę pojazdu pomocniczego ustnie i rozkazem pisemnym.
20. Jeżeli ustalony czas jazdy i postoju na szlaku pojazdu pomocniczego przedłuży się przypuszczalnie więcej niż o 15 minut lub nieprzewidziany postój na szlaku wyniesie więcej niż 15 minut, należy jak najszybciej zawiadomić o tym dyżurnego ruchu, a w razie niemożności zawiadomienia osłonić pojazd pomocniczy według postanowień instrukcji sygnalizacji ISe-1.

21. W razie uszkodzenia pojazdu pomocniczego na szlaku i niemożności dalszej jazdy, po usunięciu go z toru poza przepisową skrajnię, kierowca pojazdu powinien zgłosić o usunięciu pojazdu z toru dyżurnemu ruchu tylnego posterunku następczego, podając mu miejsce i czas usunięcia oraz swoje nazwisko. Zgłaszający powinien zapisać to zgłoszenie w dzienniku dyżuru prowadzonym na posterunku, z którego je nadał lub w książce pokładowej pojazdu, gdy zgłoszenie przekazano radiotelefonem, a dyżurny ruchu w wierszu dotyczącym tego pojazdu w wolnych rubrykach notuje:

„usunięty w km o [godz. min.] nazwisko zgłaszającego”

22. W czasie postoju na torze stacyjnym lub szlakowym, pojazd pomocniczy należy dozorować obserwując tor, a w razie zbliżania się pociągu lub taboru, należy biec naprzeciw i podawać sygnały „Stój”. W razie konieczności oddalenia się kierowcy pojazdu pomocniczego celem porozumienia się lub celem osłony, pojazd pomocniczy powinien być zabezpieczony przed uruchomieniem.
23. W razie pracy na szlaku pojazdu pomocniczego obowiązują odpowiednio również postanowienia § 34 ust. 3, 4 i 8. dotyczące pociągów roboczych.
24. O dokonanym wjeździe pojazdu pomocniczego nastawniczy (zwrotniczy) powinien natychmiast zawiadomić telefonicznie dyżurnego ruchu.
25. Maszynistę pojazdu szynowo – drogowego (PSD), w razie jazdy po torze, obowiązują wszystkie postanowienia odnoszące się do pojazdów pomocniczych.

Pojazd ten jadący do miejsca wypadku lub do miejsca robót w razie potrzeby może być wstawiony na tor szlakowy i jechać po nim, po otrzymaniu na to pozwolenia (rozkazu pisemnego „S” przekazanego za pomocą urządzeń łączności) od dyżurnego ruchu.

Pozwolenie to dyżurny ruchu może dać, jeżeli:

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

Wjazd pojazdu szynowo – drogowego (PSD) na tor stacyjny nie wymaga zamykania tego toru.

26. 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.
27. Wjazd i zjazd PSD na i z toru kolejowego oraz praca tego pojazdu musi odbywać się w taki sposób, aby ruch kolejowy po sąsiednich torach odbywał się w sposób bezpieczny. W

przypadku zaplanowanych robót, szczegółowe postanowienia dotyczące pracy PSD określa regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.

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

§82

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

2. Sprzęganie przyczep z pojazdami pomocniczymi dozwolone jest przy zachowaniu 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 drzewa na wszystkich czterech rogach lub inne odpowiednie urządzenia ochronne,
- c) osie przyczep oraz konstrukcja ich łóżysk powinny zapewniać bezpieczeństwo ruchu;
- d) z pojazdem pomocniczym można sprzęgać jedną lub dwie sprzęgnięte ze sobą przyczepy, a przy przewozie szyn trzy przyczepy przystosowane do przewozu szyn,
- e) 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) pracownik obsługujący hamulec przyczepy powinien być zaznajomiony z obsługą hamulca i sygnałami oraz posiadać wymagane przybory sygnałowe,
- d) obsługa hamulców ręcznych następuje na sygnały dawane przez kierowcę pojazdu pomocniczego lub samorzutnie w razie grożącego niebezpieczeństwa.
- e) działanie hamulców należy wypróbować przed rozpoczęciem jazdy;

3) załadowanie i obciążenie:

- a) ładunek nie może wystawać poza skrajnię ładunkową i nie może utrudniać obsługi hamulca,

- b) ładunek należy rozłożyć możliwie równomiernie na całej podłodze,
 - c) ładunek powinien być zabezpieczony przed rozsunięciem się lub spadnięciem,
 - d) masa ładunku nie może być większa od dozwolonej ładowności, a masa brutto przyczep nie powinna być większa od uciążu ustalonego dla danego pojazdu pomocniczego;
- 4) przewóz pracowników:
- a) przewóz pracowników na pojeździe silnikowym 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 jest zabronione;
- 5) prędkość jazdy pojazdu pomocniczego nie może przekraczać dopuszczalnej prędkości konstrukcyjnej tego pojazdu oraz 50% tej prędkości podczas jazdy po zwrotnicach i skrzyżowaniach torów.
- 6) Prędkość jazdy pojazdu pomocniczego nie powinna być większa od prędkości obowiązującej na danym szlaku albo nakazanej sygnałami, przepisami lub zarządzeniami.
3. Oprócz postanowień zawartych w § 80 ust. 4 i 5 maszynista pojazdu pomocniczego lub prowadzący pojazd kolejowy z przyczepami powinien:
- a) przed rozpoczęciem jazdy sprawdzić właściwe sprzęgnięcie pojazdów i obsadę hamulców oraz prawidłowe osygnalizowanie pojazdu pomocniczego wraz z przyczepami;
 - b) w czasie jazdy zwracać uwagę 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,
 - c) w czasie postoju zabezpieczyć skład przed niezamierzonym ruszeniem,
 - d) przed rozpoczęciem jazdy z miejsca pracy lub postoju sprawdzić, czy na torze nie pozostał jakiś pojazd lub inny przedmiot i czy nie ma na torze innych przeszkód do jazdy.

ROZDZIAŁ XIII

ZABEZPIECZENIE RUCHU NA PRZEJAZDACH KOLEJOWO – DROGOWYCH I PRZEJŚCIACH PRZEZ DRÓŻNIKÓW PRZEJAZDOWYCH

§83

Powiadamianie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągów i o innych okolicznościach

1. Na przejazdach, na których nie ma urządzeń sterowania ruchem uruchamianych samoczynnie przez pociąg oraz na przejściach, w razie potrzeby urządza się posterunek dróżnika przejazdowego, celem zapewnienia bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniu drogi kołowej lub przejścia z torami kolejowymi na szlaku lub na posterunku ruchu.
2. Posterunek dróżnika przejazdu obsługiwane na szlaku powinien być zaopatrzony w aparat telefoniczny włączony w łącze strażnicowe. Na zewnątrz pomieszczenia dróżnika przejazdowego należy zainstalować dodatkowy dzwonek głośno brzmiący.
3. O odjeździe (przejeździe) na szlak każdego pociągu posterunek zapowiadawczy powinien zawiadomić każdego dróżnika przejazdowego, znajdującego się na szlaku, na który wyprawia się pociąg.
4. O mającej nastąpić jeździe pociągu lub zamierzonych manewrach przez przejazdy znajdujące się w obrębie posterunku ruchu należy zawiadamiać pracowników obsługujących rogatki w sposób ustalony w regulaminie technicznym tego posterunku ruchu.
5. Sygnały dzwonekowe i znaki wywoławcze w telefonicznej łączności ruchowej ustalone są w załączniku nr 10.
6. 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 łączone do telefonicznego łącza strażnicowego, wzywając ich sygnałem dzwonekowym „Alarm”.

Na ten sygnał powinni zgłosić się natychmiast dyżurni ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i wszyscy dróżnicy przejazdowi.
7. Zawiadomienie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu powinien nadawać dyżurny ruchu.
8. Zawiadomienie o odjeździe 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 znajduje się blisko posterunku nadającego zawiadomienie, należy je wykonać co najmniej na 3 minuty przed dojazdem pociągu do tego przejazdu. Sygnału dzwonekowego 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.
9. Dróżnik przejazdowy powinien stale czuwać nad bezpieczeństwem ruchu i być gotowy do

zamknięcia rogatki w razie zbliżania się pociągu lub pojazdu pomocniczego do przejazdu.

Rogatki powinny być zamknięte na 2 minuty przed dojechaniem czoła pociągu do przejazdu i pozostawać zamknięte dopóki koniec pociągu nie minie przejazdu. Dyrektor Zakładu Infrastruktury może dla poszczególnych przejazdów ustalić inny czas zamknięcia rogatek przed dojechaniem czoła pociągu do przejazdu:

- 1) jeżeli posterunek obsługi przejazdu zaopatrzony jest dodatkowo w urządzenia sygnalizujące zbliżanie się pociągu albo,
 - 2) jeżeli warunki miejscowe na to zezwalają.
10. Zawiadomienia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu dokonuje się za pomocą aparatu telefonicznego lub centrali telefonicznej w następujący sposób:
- 1) na odcinkach jednotorowych, jak również przy prowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego na odcinkach dwutorowych:
 - a) we właściwym czasie dyżurny ruchu nadaje odpowiedni sygnał dzwonkowy o odjeździe pociągu,
 - b) po tym sygnale dróżnicy przejazdowi bezzwłocznie zgłaszają się do telefonu, wymieniając numer swego posterunku, co 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 wymienia numer wyprawianego pociągu.

Dróżnika przejazdowego, który nie zgłosił się na sygnał dzwonkowy o odjeździe pociągu, dyżurny ruchu wywołuje oddzielnie i zawiadamia go o odjeździe pociągu, podając przy tym numer wyprawianego pociągu. Gdyby nadawanie lub odbieranie informacji o wielocyfrowych numerach pociągów było utrudnione, zarządca infrastruktury kolejowej może zarządzić na pewnych odcinkach, by informacja ta, zamiast całego numeru pociągu, zawierała tylko dwie ostatnie cyfry tego numeru;

- 2) na odcinkach dwu i więcej torowych:
 - a) jeżeli od odjazdu ostatniego pociągu upłynął czas nie większy niż 60 minut, dyżurny ruchu zawiadamia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu tylko przez nadanie sygnału dzwonkowego o odjeździe pociągu; wówczas czas nadania tego sygnału dyżurny ruchu notuje w rubryce 10 dziennika ruchu,
 - b) jeżeli w ruchu pociągów była pauza większa niż 60 minut, o odjeździe pierwszego pociągu po tej przerwie należy dróżników przejazdowych zawiadomić w sposób wskazany w pkt. 1 z tą różnicą, że po nadaniu sygnału dzwonkowego należy wywołać wszystkich dróżników przejazdowych znakiem ustalonym w załączniku nr 10 ust. 7.
- 3) w uzasadnionych przypadkach Zarządca Infrastruktury może zarządzić na niektórych odcinkach dwu i więcej torowych zawiadamianie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu według zasad jakie obowiązują na odcinkach jednotorowych, co powinno być ściśle określone w regulaminie technicznym i regulaminie obsługi przejazdu

11. Jeżeli są specjalne urządzenia łączności strażnicowej do zawiadamiania dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu, wówczas zawiadomienie to w formie sygnału dzwonkowego o odjeździe pociągu nadaje się za pomocą tego urządzenia. Czas nadania tego sygnału dyżurny ruchu notuje w rubryce 10 dziennika ruchu.

Otrzymanie sygnału dzwonkowego dróżnicy przejazdowi potwierdzają za pomocą osobnego urządzenia.

Jeżeli dyżurny ruchu nie otrzymał potwierdzenia za pomocą urządzenia, powinien uzyskać je telefonicznie.

Nieotrzymanie potwierdzenia za pomocą urządzenia dyżurny ruchu powinien zanotować w rubr. 9 dziennika ruchu. W razie nieprawidłowego działania specjalnych urządzeń łączności strażnicowej, przeznaczonych do zawiadamiania dróżników przejazdowych o odjeździe pociągów - o odjeździe pociągów należy zawiadamiać dróżników przejazdowych w sposób ustalony w ust. 10.

Czas rozpoczęcia i zakończenia postępowania według postanowień ust. 10 należy zanotować w dzienniku ruchu.

12. Jeżeli pociąg nie odjedzie w ciągu 10 minut od chwili zawiadomienia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu, należy telefonicznie zawiadomić ich o odwołaniu odjazdu pociągu. Odwołanie odjazdu pociągu dyżurny ruchu zaznacza w rubryce 10 dziennika ruchu, wpisując czas odwołania i wyraz "odwołany".

13. Dróżnicy przejazdowi nie notują otrzymania zawiadomienia o odjeździe pociągu (sygnałów dzwonkowych o odjeździe pociągu, numeru pociągu) ani odwołania odjazdu pociągu.

Zarządca Infrastruktury może zarządzić aby zawiadomienie telefoniczne o odjeździe pociągu w przypadkach wskazanych w ust. 10 pkt.1c, 2b oraz 3, dróżnicy przejazdowi notowali w dzienniku pracy wypełniając rubryki zgodnie z ich przeznaczeniem.

14. W razie potrzeb Zarządca Infrastruktury może zarządzić dla poszczególnych szlaków, aby dróżnicy przejazdowi, niezależnie od innych zawiadomień, informowali się wzajemnie telefonicznie o przejeździe pociągu.

15. W razie nienależytego działania łączności, sygnalizacji lub urządzeń na przejeździe dróżnik przejazdowy powinien natychmiast zgłosić o tym dyżurnym ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

16. Przed objęciem dyżuru dyżurni ruchu powinni upewnić się, czy na wszystkich posterunkach dróżnicy przejazdowi są obecni oraz czy działa należycie łączność, sygnalizacja i urządzenia na przejeździe.

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 (centrałki telefonicznej) tylko sygnałami dzwonkowymi (ust. 10 pkt 2. Wynik sprawdzenia należy zanotować w dzienniku telefonicznym (w przypadku pozytywnym w skrócie "post. Nr i Nr w porządku").

O nieprawidłowym działaniu urządzeń łączności, sygnalizacji lub innych urządzeń srk należy

bezzwłocznie zawiadomić automatyka wpisanego do tabeli w dziale IV regulaminu obsługi przejazdu.

17. 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. 10 pkt. 1 lub w ust. 11, powinien uprzedzić drużynę pociągową rozkazem pisemnym o nie zawiadomieniu dróżnika przejazdowego o mającym nastąpić odjeździe pociągu oraz o potrzebie zmniejszenia prędkości jazdy przed przejazdem do 20 km/h (dotyczy czoła pociągu).

Maszynista powinien przed tym przejazdem dawać sygnał „Bacność”, zmniejszyć prędkość jazdy przed przejazdem do 20 km/h i baczenie obserwować przejazd. W razie zauważenia przeszkody do jazdy należy zatrzymać pociąg przed przeszkodą. Jeżeli rogatka jest zamknięta i nie ma przeszkody do jazdy, zwolnienie prędkości jazdy jest zbędne.

Ograniczenie prędkości jazdy przed przejazdem 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.

18. Dróżnik przejazdowy, który nie otrzymał zawiadomienia o odjeździe zbliżającego się pociągu, powinien zaniknąć rogatki, po przejeździe pociągu starać się wyjaśnić przyczynę niepowiadomienia go, a w razie niemożności porozumienia się z dyżurnym ruchu, powinien przyjąć, że nastąpiła przerwa łączności i w czasie tej przerwy trzymać rogatki zamknięte, a pojazdy drogowe przepuszczać po upewnieniu się, że nie zbliża się pociąg.

19. Strzeżenie przejazdów i przejść powinno być stosowane jako środek tymczasowy w razie:

- 1) uszkodzenia rogatek;
- 2) uszkodzenia lub nie działania samoczynnej sygnalizacji świetlnej z półrogatkami i bez półrogatek;
- 2a) niedziałania sygnału dźwiękowego lub półsamoczynnej sygnalizacji świetlnej na rogatkach obsługiwanych z odległości,
- 3) wprowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze szlakowym lub zmiany kierunku jazdy na linii jednotorowej o jednokierunkowym ruchu, jeżeli:
 - a) urządzenia samoczynnej sygnalizacji świetlnej przystosowane są tylko dla jazdy jednokierunkowej po każdym torze;
 - b) przejazdy bez rogatek i bez sygnalizacji świetlnej lub przejścia bez obsługiwanego urządzenia zabezpieczającego nie odpowiadają wymaganiom widoczności dla jazdy po torze, który nie był przeznaczony dla danego kierunku jazdy;
- 4) konieczności zmiany sposobu zabezpieczenia na skutek zmienionych warunków ruchu dla warunków miejscowych;
- 5) przejściowego wzmożenia lub utrudnienia ruchu drogowego lub kolejowego albo pogorszenia warunków widzialności.

Jeżeli uszkodzenie lub nie działanie samoczynnej sygnalizacji świetlnej na przejeździe z

półrogatkami lub bez półrogatek dyżurny ruchu stwierdził za pomocą urządzenia zdalnej kontroli (powtarzaczka) - jeżeli jest - lub dowiedział się w inny sposób o uszkodzeniu lub niedziałaniu urządzeń ssp, powinien natychmiast zawiadomić o tym dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego na sąsiedniej stacji wyprawiającej pociągi na ten szlak jak również uprawnionego pracownika.

Do czasu usunięcia uszkodzenia urządzenia sterowania ruchem na przejeździe (przejściu) lub do czasu rozpoczęcia strzeżenia tego przejazdu (przejścia) przez wyznaczonego uprawnionego pracownika (pracowników) należy rozkazem pisemnym powiadamiać drużyny pociągowe o tym i o potrzebie zmniejszenia prędkości jazdy czoła pociągu przez przejazd (przejścia) do 20 km/h oraz przejazd należy niezwłocznie oznakować znakiem zakazu „Stop” (B-20) wraz z umieszczoną pod nim tabliczką z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona” zgodnie z postanowieniami regulaminu obsługi przejazdu. Wówczas maszynista powinien postępować w sposób ustalony w ust. 17.

Pracownik wyznaczony do tymczasowego strzeżenia przejazdu z uszkodzonymi urządzeniami zabezpieczającymi przejazd powinien z obu stron przejazdu po prawej stronie drogi ustawić odpowiedni drogowy znak zakazu.

6) Uchylony

- 19a. Nie jest wymagane wprowadzenie ograniczenia prędkości czoła pociągu, na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, do 20 km/h (po wszystkich torach) jeżeli na skutek automatycznego działania lub dezaktywacji urządzeń ssp (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.

- 19b. 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.
20. Maszynista, który podczas zbliżania się pociągu do przejazdu zauważył nie zamknięcie rogatki lub półrogatki i brak pracownika strzegącego przejazdu, o czym nie był zawiadomiony rozkazem pisemnym, powinien dawać sygnał „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 nie zamknięciu rogatki lub półrogatki i równoczesnym braku dróżnika na przejeździe. Tak samo

maszynista powinien postąpić w przypadku, gdy tarcza ostrzegawcza przejazdowa wskazuje sygnał Osp 1, wątpliwy lub jest ciemna.

21. Dyżurni ruchu powinni zawiadomić telefonicznie dróżników przejazdowych:

- 1) o wypadku na szlaku;
- 2) o zamknięciu i o otwarciu toru szlakowego;
- 3) o wprowadzeniu na szlaku dwutorowym ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym i o przywróceniu ruchu dwutorowego;
- 4) o wprowadzeniu na torze szlaku dwutorowego ruchu dwukierunkowego (bez zaniknięcia toru sąsiedniego) i o przywróceniu ruchu jednokierunkowego;
- 5) o wyprawieniu pociągu po torze zamkniętym;
- 6) o cofaniu pociągu;
- 7) o wyprawieniu pociągu do kilometra i z powrotem, albo do kilometra lub z kilometra;
- 8) o wyprawieniu pociągu z popychaczem nie złączonym z pociągiem i o jeździe popychacza z powrotem z kilometra lub do sąsiedniej stacji;
- 9) o wyprawieniu pociągu roboczego, ratunkowego lub pogotowia z pracą na szlaku lub pociągu z czynnym pługiem odśnieżnym;
- 10) o wyprawieniu pojazdu pomocniczego;
- 11) o jeździe manewrowej na szlak, w sposób obowiązujący na odcinkach linii jednotorowych;
- 12) o innych okolicznościach, wymagających zwrócenia uwagi dróżnikom przejazdowym (wyprawienie pociągu z przesyłką nadzwyczajną, z TWR, z towarem niebezpiecznym, zbiegnięcie wagonów, rozerwanie pociągu itp.)
- 13) o zamknięciu lub otwarciu posterunku następczego (§ 55). 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. 10 czas zawiadomienia.

22. Jeżeli dróżników przejazdowych nie można zawiadomić:

- 1) o zmianie normalnego kierunku jazdy po torze szlakowym;
- 2) o 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.

23. W przypadku zamknięcia jednego z torów dla ruchu pociągów na linii kolejowej dwutorowej lub wielotorowej w związku z koniecznością wykonywania pracy pociągu roboczego w strefie oddziaływania urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego i dezaktywacją urządzenia

samoczynnego systemu przejazdowego na tym torze ruch pociągów na torze czynnym lub torach czynnych prowadzi się bez wprowadzania ograniczenia prędkości czoła pociągów na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia - po:

- 1) zarządzeniu dodatkowego podawania z pociągu sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” na odcinku od wskaźnika W 6a albo W 6b do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia;
 - 2) dezaktywacji urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego w torze zamkniętym w strefie przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia;
 - 3) aktywacji urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego w torze zamkniętym w strefie przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, na żądanie kierownika pociągu roboczego, na czas przejazdu pociągu roboczego albo w przypadku potrzeby wjechania pociągu roboczego na przejazd kolejowo-drogowy lub przejście, po:
 - a) zatrzymaniu pociągu roboczego bezpośrednio przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem,
 - b) kierowaniu ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu przez kierownika pociągu roboczego lub innego pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym,
 - c) przekazaniu, po upewnieniu się, że pojazdy drogowe zatrzymały się, przez kierownika pociągu roboczego lub innego pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym prowadzącemu pociąg roboczy polecenia jazdy z dopuszczalną prędkością czoła pociągu nieprzekraczającą 10 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,
 - d) podawaniu przez kierownika pociągu roboczego lub innego pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym prowadzącemu pociąg roboczy sygnału Rm 1 "Do mnie".
- 23a. Zasady postępowania określone w ust. 23 stosuje się także w przypadku wykonywania prac modernizacyjnych lub utrzymaniowych w infrastrukturze kolejowej, gdy zachodzi potrzeba czasowego demontażu czujników oddziaływania pociągu na urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego w torze zamkniętym.
24. Gdy regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót przewiduje założenie telefonu w miejscu robót i powiadamianie kierownika robót o odjeździe pociągów, dyżurni ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych powinni zawiadomienia te wykonywać w sposób ustalony w ust. 10 pkt. 1.

W razie niemożności wykonania tego zawiadomienia dyżurny ruchu powinien postąpić w sposób ustalony w ust. 17.

Zarządca infrastruktury kolejowej może zarządzić, aby na określonym przejeździe (przejściu) roгатka była w położeniu zasadniczym zamknięta w ciągu całej doby lub w porze nocnej i otwierana tylko dla przepuszczenia użytkownika drogi. Na przejazdach, na których wg zarządzenia roгатki są w zasadniczym położeniu zamknięte w ciągu całej doby lub w porze nocnej, obsługujący przejazd przed otwarciem rogatek powinien stwierdzić czy do przejazdu nie zbliża się pociąg. Otwieranie rogatek następuje tylko na żądanie użytkowników

przejeżdżających lub przechodniów dopiero po upewnieniu się obsługującego przejazd u dyżurnych ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, że do spodziewanego przejazdu pociągów pozostaje tyle czasu, że roгатki będą mogły być zamknięte na 2 minuty przed przejazdem pociągu.

25. Zamykanie okresowe w ciągu każdej doby wszystkich posterunków dróźników przejazdowych na danym szlaku, wskutek zamknięcia ruchu pociągów w tym czasie, odbywa się w sposób wskazany w § 55 Przypadek D.
26. Dla każdego obsługiwanego przejazdu, należy opracować regulamin obsługi przejazdu, który powinien zawierać szczegółowe postanowienia dotyczące sposobu zawiadamiania dróźników przejazdowych o jeździe pociągu, sposobu potwierdzania otrzymania tego zawiadomienia, jeżeli potwierdzenie to jest wymagane, informowania się wzajemnego dróźników o zbliżaniu się pociągu, wykresy pełnienia dyżurów dróźników, podziału pracy w razie wieloosobowej obsady posterunku, czasu zamykania roгатki, pozostawiania roгатki zasadniczo w położeniu zamkniętym, okresowego zamykania posterunku dróźnika, okresowego zamykania wszystkich posterunków dróźników przejazdowych na szlaku z równoczesnym zamknięciem ruchu pociągów itp. Regulamin ten powinien znajdować się na posterunku dróźnika przejazdowego i sąsiednich posterunkach zapowiadawczych.

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr 1a
Dziennik ruchu posterunku zapowiadawczego

Zarządca

Stacja

nastawnia
.....
posterunek

szlak
.....
odstęp

i

szlak
.....
odstęp

DZIENNIK RUCHU
POSTERUNKU ZAPOWIADAWCZEGO

Zaczęta dnia 20....r.

Zakończona dnia 20....r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(słownie)

.....
(podpis Kierownika jednostki)

Załącznik nr 1a (cd.)

Przykład dla stacji A <i>(szlak dwutorowy A - C podzielony post. odstępowym B, bez blokady liniowej lub z blokadą liniową jednokierunkową)</i>	
---	--

Szlak / odstęp z i do: *Post. odstępowy B*

Nr pociągu		Tor sta- cyjny	Droga wolna		Pociąg odjechał		Pociąg przyjechał		Podpis dyżurnego ruchu		Uwagi	O jeździe pociągu zawiadomiono dróżników przejazdowych							
nieparzysty	parzysty		g.	m.	g.	m.	g.	m.	Do rub. 4	Do rub. 4		1	2	3					
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10							
	12	2			1	18	1	23											
81		1			2	10	2	21 25			Z pop. do km 14,200	/	/	/					
Pop. od 81		1	-	-	-	-	2	24											
Tor nr 1 od st. A do st. C zamknięty od godz. 3.05 z powodu pęknięcia szyny w km 17,200																			
Wprowadzić ruch jednotorowy dwukierunkowy do st. C do st. A po torze nr 2.																			
Nadał An Arski, odebrał Co Malinowski godz. 3.06 i post. odstępowy Bi Kowalski godz. 3.06																			
Od st. C do st. A wprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze nr 2, po którym ostatni pociąg nr 12 odjechał o godz. 1.13.																			
Nadał Co Malinowski odebrał An Arski godz. 3.08, Bi Kowalski godz. 3.08																			
83		1	3	20	3	23	3	33			po torze lewym	/	/	/					
85		1	3	20	3	34	3	44			po torze lewym	/	/	/					
87		1	3	20	3	45	3	55			po torze lewym	/	/	/					
			-	-	-	-	4	05			do stacji C								
	86	2	4	06	4	07	4	28											
	88	2	4	19	4	22	4	40											
Rob. 1		3	6	00	6	02	-	-			Po zamk. torze nr 1 do km	/	/	/					
		3	-	-	-	-	6	55			17,200 i z powrotem								

Objaśnienie znaków: Litery A, B, C są symbolami pełnych nazw posterunków ruchu.

Litery An, Bi, Co są skrótami telegraficznymi nazw tych posterunków

Zarządca

Stacja

Posterunek odstępowy

Odstęp

i

Odstęp

DZIENNIK RUCHU POSTERUNKU ODSTĘPOWEGO

Zaczęta dnia 20...r.

Zakończona dnia 20...r.

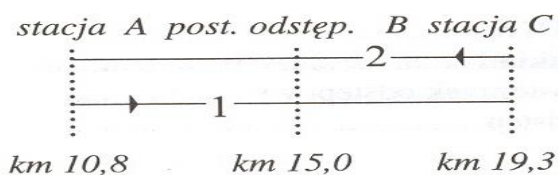
Liczba stron ponumerowanych

.....
(słownie)

.....
(podpis Kierownika jednostki)

Załącznik nr 1b (cd.)

*Przykład dla post. odstępowego B
(szlak A-C bez blokady liniowej)*



Nr pociągu		Droga wolna		Do.....post. B.....				W post. B		Z...post. B.....				Uwagi			
Nieparzysty	Parzysty			Z	Pociąg odjechał		Pociąg przyjechał		Pociąg przejechał		Pociąg odjechał		Pociąg przyjechał			Do	
					g.	m.	g.	m.	g.	m.	g.	m.	g.				m.
1	2	3		4	5		6		7		8		9		10	11	
	12			Co	1	13			1	18			1	23	An		
81				An	2	10	2	21 25			2	21	2	30	Co	z pop. Do km 14,200	
Pop od 81					-	-						2	24	An			
Tor nr 1 od st. A do st. C zamknięty od godz. 3.05 z powodu pęknięcia szyny w km 17,200																	
Wprowadzić ruch jednotorowy dwukierunkowy do st. C do st. A po torze nr 2.																	
Nadał An Arski, godz. 3.06																	
Od st. C do st. A wprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze nr 2,																	
po którym ostatni pociąg nr 12 odjechał o godz. 1.13.																	
Nadał Co Malinowski godz. 3.08																	
83		3	20	An	3	23			3	33			3	43	Co	Po torze lewym	
85		3	20	An	3	34			3	44			3	54	Co	Po torze lewym	
87		3	20	An	3	45			3	55			4	05	Co	Po torze lewym	
	86	4	06	Co	4	07			4	18			4	28	An		
	88	4	19	Co	4	22			4	30			4	40	An		
Rob. 1		6	00	An	6	02	-	-	-	-			-	-		Po zamkniętym torze nr 1	
					-	-	-	-	-	-			6	55	An	do km 17,200 i z powrotem	

Objaśnienia znaków: Litery A, B, C są symbolami pełnych nazw posterunków ruchu.

Litery An, Bi, Co są skrótami telegraficznymi nazw tych posterunków

Dział Ruchu Kol.

Nastawnia

Posterunek zwrotniczego

Książka przebiegów

Zaczęta dnia 2.....r.

Zakończona dnia 2.....r.

Liczba stron ponumerowanych

(słownie)

(podpis kierownika ruchu)

Strona lewa

[illegible]

Załącznik nr 2 (cd.)

Strona prawa

Przygotować wyjazd			Wyjazd przygotowany (tor wolny)			Dać sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym		Pociąg wyjechał		Uwagi
pociągu nr	z (skrót sąsiedniego poster. zapow.)	na tor	w okręgu	g.	m.	g.	m.	g.	m.	
1	2	3	4	5		6		7		8
81	Co	1				-	-	2	10	
z powodu pęknięcia szyny w km. 17.200.										
jednotorowy dwukierunkowy po torze nr 2.										
drogi przebiegu dla wjazdów i wyjazdów pociągów do st. C po torze										
nr 1 z powodu jazdy pociągów na przebiegi nieorganizowane										
nast. Adamski godz. 3.16										
83	Co	1		3	20	-	-	3	23	może wyjechać g. 3.21, dr.przeb. z 2/1
85	Co	1		3	32	-	-	3	34	może wyjechać g. 3.33, dr. przeb. z 2/1
87	Co	1		3	43	-	-	3	45	może wyjechać g. 3.44, dr. przeb. z 2/1
Rob 1	Co	3		6	01	-	-	6	02	Może wyjechać g. 6.02, Pu k ¹ i ² h ² , po
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	torze zamkn. nr 1 do km. 17.200 i z
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	powrotem do st. A

Załącznik nr 3
Rozkaz pisemny „O”

ROZKAZ PISEMNY „O” nr ...14..... Dla pociągu nr...75791..... dnia...07.05.2025r.....					
1. 1) zmniejszyć prędkość jazdy i zachować ostrożność 2) jechać ostrożnie (skrót j.o.)					
Na posterunku, Na szlaku	od	do	1) prędkość najwyżej km/h	2) jechać ostrożnie	z powodu
<i>Lipa - Grab</i>	<i>1.620</i>	<i>1.740</i>	<i>20</i>		<i>szkody górnicze</i>
<i>Wierzba - Brzoza</i>	<i>8,500</i>	<i>9,200</i>		<i>j.o.</i>	<i>roboty torowe podawać sygnał „Baczność”</i>
2. Inne					
<i>Lipa</i>	<i>Lp</i>		<i>8</i>	<i>21</i>	
stacja	posterunek		godz.	min	
<i>Malinowski</i>					
Dyżurny ruchu			z polecenia dyżurnego ruchu		
Rozkaz otrzymałem		<i>Kowalski</i>			
		Kierownik pociągu		maszynista	
52					

Załącznik nr 4
Rozkaz pisemny „S”

ROZKAZ PISEMNY „S” nr.....25..... Dla pociągu nr ...Rob1..... dnia ...14.05.2025r..... manowru			
1.	zezwalam po otrzymaniu Sygnału „Nakaz jazdy” Tylko tego rozkazu pisemnego - przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora WyjazdowegoG..... Drogowskazowego (odnoszącego się do wyjazdu poc.)		
	- wyjechać z toru nrnie posiadającego semafora..... wyjazdowego		
2.	zezwalam przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora: - wjazdowego - drogowaskazowego (odnoszącego się do wjazdu pociągu) - ostępowego - wjechać z zamkniętego toru nr nie posiadającego semafora wjazdowego		
3.	Inne: <i>Polecam jazdę po torze zamkniętym nr 1 w kierunku stacji Grab do km. 4.520. Powrót do stacji Lipa najpóźniej do godz. 9.30. Na szlaku Grab – Lipa od km. 5.570 do km. 5.575 ograniczyć prędkość do 20 km/h z powodu uszkodzenia rogatki. W km. 4.020 znajduje się Rob2.</i>		
<i>Lipa</i>		<i>Lp</i>	
stacja	posterunek		godz. min
<i>Wala</i>			
Dyżurny ruchu		z polecenia dyżurnego ruchu	
Rozkaz otrzymałem	<i>Fiolek</i>		
	Kierownik pociągu		maszynista
Dotyczące działki obramować a niepotrzebną w nich treść skreślić			
15			

ROZKAZ PISEMNY „S” nr.....28.....			
Dla pociągu nr ...445406..... dnia ...29.03.2025r..... manowru			
1.	zezwalam po otrzymaniu Sygnału „Nakaz jazdy” Tylko tego rozkazu pisemnego - przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora Wyjazdowego Drogowskazowego (odnoszącego się do wyjazdu poc.)		
	- wyjechać z toru nrnie posiadającego semafora wyjazdowego		
2.	zezwalam przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora: - wjazdowego - drogowaskazowego (odnoszącego się do wjazdu pociągu) - ostępowego - wjechać z zamkniętego toru nr nie posiadającego semafora wjazdowego		
3.	Inne: <i>Zezwalam po otrzymaniu tylko tego rozkazu pisemnego kontynuować wjazd pociągu na tor stacyjny nr 1.</i>		
<i>Wierzba</i>		<i>Wb</i>	
stacja		posterunek	
		22	12
		godz.	min
<i>Róża</i>			
Dyżurny ruchu		z polecenia dyżurnego ruchu	
Rozkaz otrzymałem			<i>Mat</i>
	Kierownik pociągu		maszynista
Dotyczące działki obramować a niepotrzebną w nich treść skreślić			
15			

Załącznik nr 5
Rozkaz pisemny „N”

ROZKAZ PISEMNY „N” NR <u>5/14</u> dla pociągu nr ... <u>44586</u> dnia..... <u>12.02</u> 20.. <u>24</u> ..r.			
1	Od <u>Wierzby</u> do <u>Brzozy</u> Tor nr ... <u>1</u> jest zamknięty, ruch jednotorowy dwukierunkowy wprowadzono po torze nr <u>2</u>		
2	ZEZWALAM po otrzymaniu sygnału „Nakaz jazdy” tego rozkazu pisemnego - przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora wyjazdowego <u>D</u> drogowskazowego..... (odnoszącego się do wyjazdu pociągu) wjazdowego..... na p.odg. bez sem. wyjazdowego i wyjechać w kierunku <u>Brzozy</u> na tor lewy – prawy nr <u>2</u> - z toru nr nieposiadającego semafora wyjazdowego wyjechać w kierunku..... na tor lewy – prawy nr		
3	Jazda – popychanie pociągu odbędzie się w kierunku: do km skąd pociąg – popychacz ma wrócić po torze lewym nr..... Najpóźniej o godz. min.....		
4	WJAZD z toru szlakowego lewego nr..... <u>2</u> na stację – post. odgałęźny .. <u>Brzoza</u> ... odbędzie się po otrzymaniu: - sygnału zastępczego „Sz” na osobnym urządzeniu ustawionym z lewej – prawej strony toru - rozkazu pisemnego N (doręczonego lub przekazanego przez urządzenia łączności)		
5	ZEZWALAM wyjechać z toru szlakowego lewego nr..... z kierunkua stację – post. odgałęźny..... I przejechać obok sygnału „Stój” na		
6	INNE:		
<u>Wierzba</u>		<u>Wb</u>	
stacja	posterunek	<u>12</u>	<u>03</u>
		godz.	min.
<u>Dzień</u>			
dyżurny ruchu		z polecenia dyżurnego ruchu	
Rozkaz otrzymałem	<u>Osa</u>		
kierownik pociągu		maszynista	
Dotyczące działki obramować, a niepotrzebną w nich treść skreślić			
		52	

Załącznik nr 5a
Rozkaz pisemny „Nrob”

ROZKAZ PISEMNY „Nrob” nr			
Dla pociągu nr dnia 20....r.			
1.	Odcinek od do objęty robotami		
2.	Otwarto posterunki prowizoryczne		
	na szlaku	w km	z sygnalizacją
			
			
2.	Nie biorą w zapowiadaniu pociągów posterunki:		
	na szlaku:		nazwa posterunku
			
			
3.	Od do Tor szlakowy nr jest zamknięty, wprowadzono ruch jednotorowy, dwukierunkowy po torze nr		
4.	Wyjazd z w kierunku		
	Na tor lewy nr odbędzie się po otrzymaniu:		
	- sygnału zastępczego „Sz” na <u>semaforze wyjazdowym</u> ustawionego przed semaforem wyjazdowym		
	- rozkazu pisemnego		
5.	ZEZWALAM po otrzymaniu <u>sygnału „Nakaz jazdy”</u> tylko tego rozkazu pisemnego		
	- przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora: wyjazdowego (odnoszącego się do wyjazdu)		
	drogowskazowego		
	i wyjechać w kierunku		
	na tor lewy nr		
	- z toru nieposiadającego semafora wyjazdowego wyjechać w kierunku na tor lewy nr		
6.	Wjazd z toru szlakowego lewego nr		
	Na stację - post. odgałęźny..... odbędzie się po otrzymaniu:		
	- sygnału zastępczego „Sz” na osobnym urządzeniu ustawionym z prawej – lewej strony toru		
	- rozkazu pisemnego N (doręczonego lub przekazanego przez urządzenia łączności)		
7.	Inne:		
stacja		posterunek	godz. min.
dyżurny ruchu		z polecenia dyżurnego ruchu	
Rozkaz otrzymałem		Kierownik pociągu	Maszynista
Dotyczące działki obramować, a niepotrzebną w nich treść skreślić			
			8

Zarządca

Stacja

Posterunek

KSIĄŻKA OSTRZEŻEŃ DORAŻNYCH

szlaku
Na -----
odcinku

Dla pociągów

Zaczęta dnia 20...r.

Zakończona dnia 20...r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(słownie)

.....
(podpis Kierownika jednostki)

[illegible]

Załącznik nr 6 (cd.)
Strona prawa

[illegible]

Załącznik nr 7
Kontrolka zajęcia torów wjazdowych

Zarządca

Stacja

Nastawnia

**KONTROLKA ZAJĘCIA
TORÓW WJAZDOWYCH**

Zaczęta dnia 20....r.

Zakończona dnia 20....r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(słownie)

.....
(podpis Kierownika jednostki)

Załącznik nr 7 (cd.)

Nr toru	Stan zajęcia toru w chwili objęcia dyżuru	Zmiany w stanie zajęcia toru w czasie dyżuru						
1	2	3						
Od godz. 06.00 dnia 12.12.2024r. Malinowski								
3	59181	zamknięty						
1	wolny	droz	81235					
2	wolny							
4	74591	44211						
Do godz.18.00 dnia 12.12.2024r. Malinowski								
Od godz. 18.00 dnia 12.12.2024r. Grab								
3	81235							
1	81235							
2	wolny							
4	wolny							
Do godz. 06.00 dnia 13.12.2024r. Grab								

Tablica A

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 400 m lub 500 m

I – Hamulce zespolone szybko działające

II – Hamulce zespolone wolno działające

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Przy prędkości w kilometrach na godzinę						
		15	20	25	30	35	40	45
		procent wymaganej masy hamującej wynosi:						
0	I	6	6	6	8	11	16	21
	II	6	6	6	8	12	18	26
1	I	6	6	6	9	12	17	23
	II	6	6	6	9	12	19	27
2	I	6	6	7	10	13	18	24
	II	6	6	7	10	15	21	29
3	I	6	6	8	11	14	19	25
	II	6	6	8	11	16	22	30
4	I	6	6	9	12	16	20	26
	II	6	6	9	12	17	24	32
5	I	6	7	10	13	17	22	28
	II	6	7	10	14	18	25	33
6	I	7	8	11	14	18	23	29
	II	7	8	11	15	20	26	34
7	I	8	9	12	15	19	24	30
	II	7	9	12	16	21	28	36
8	I	9	10	13	16	20	25	32
	II	8	10	13	17	22	29	38
10	I	11	13	15	19	23	28	34
	II	10	12	15	19	25	32	41
12	I	13	15	17	21	25	30	37
	II	12	14	18	22	28	35	44
14	I	15	17	20	23	28	33	40
	II	14	17	20	24	30	38	47
16	I	17	19	22	25	30	36	43
	II	17	19	22	27	33	41	50
18	I	19	21	24	28	33	38	46
	II	19	21	25	30	36	44	54
20	I	21	23	26	30	35	41	48
	II	21	23	27	32	39	47	57
22	I	23	25	29	33	38	44	51
	II	23	26	30	35	41	50	60
25	I	26	29	32	36	42	48	55
	II	26	29	33	39	46	54	65
30	I	31	34	38	42	48	55	63
	II	31	35	40	46	53	62	74
35	I	37	40	44	49	55	62	70
	II	37	41	46	53	61	70	82
40	I	42	45	50	55	61	69	78
	II	43	47	53	60	69	79	91

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 700 m

I – Hamulce zespolone szybko działające

II – Hamulce zespolone wolno działające

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Przy prędkości w kilometrach na godzinę								
		20	25	30	35	40	45	50	55	60
		procent wymaganej masy hamującej wynosi:								
0	I	6	6	6	6	8	11	14	18	23
	II	6	6	6	6	8	11	15	20	26
1	I	6	6	6	7	9	12	15	19	24
	II	6	6	6	7	9	12	16	21	27
2	I	6	6	6	8	10	13	16	20	25
	II	6	6	6	8	10	13	18	23	29
3	I	6	6	7	9	11	14	18	22	27
	II	6	6	7	9	11	15	19	24	30
4	I	6	6	8	10	12	15	19	23	28
	II	6	6	8	10	12	16	20	26	32
5	I	7	7	9	11	13	16	20	24	29
	II	7	7	9	11	14	17	22	27	33
6	I	7	8	10	12	15	18	21	26	31
	II	7	8	10	12	15	19	23	28	35
7	I	8	9	11	13	16	19	23	27	32
	II	8	9	11	13	16	20	24	30	36
8	I	9	10	12	14	17	20	24	29	34
	II	9	10	12	14	17	21	26	32	38
10	I	11	12	14	17	19	23	27	31	37
	II	11	12	14	17	20	24	29	35	41
12	I	13	14	16	19	22	25	29	34	40
	II	13	14	16	19	23	27	32	38	45
14	I	15	17	19	21	24	28	32	37	42
	II	15	17	19	22	25	30	35	41	48
16	I	17	19	21	24	27	31	35	40	45
	II	17	19	21	24	28	32	38	44	52
18	I	19	21	23	26	29	33	38	43	48
	II	19	21	23	27	31	35	41	47	55
20	I	21	23	25	28	32	36	40	46	51
	II	21	23	26	29	33	38	44	51	58
22	I	23	25	28	31	34	38	43	48	54
	II	23	25	28	32	36	40	47	54	62
25	I	26	29	31	34	38	42	47	53	59
	II	26	29	32	36	40	46	52	59	67

Załącznik nr 9
Wykaz wzorów telefonogramów zapowiadawczych

Wzór nr	Tekst	Ustalony w §...ust...
1a	Czy droga dla pociągu [numer] jest wolna	§ 25 ust.4
1b	Czy droga dla [ilość] pociągów numer [numer] i numer [numer] jest wolna	§ 25 ust.7
2a	Pociąg [numer] przyjechał o [godz. min] czy droga dla pociągu [numer] jest wolna	§ 25 ust.5
2b	Pociąg [numer] przyjechał o [godz. min] czy droga dla [ilość] pociągów numer [numer] i numer [numer] jest wolna	§ 25 ust.7
3a	Pociąg [numer] przejechał przez [nazwa posterunku odstęp.] o [godz. min] czy droga dla pociągu numer [numer] jest wolna	§ 25 ust.6
3b	Pociąg [numer] przejechał przez [nazwa posterunku odstęp.] o [godz. min] czy droga dla [ilość] pociągów numer [numer] i numer [numer] jest wolna	§ 25 ust.7
4a	Dla pociągu [numer] droga jest wolna	§ 25 ust.8
4b	Dla [ilość] pociągów numer [numer] i numer [numer] droga jest wolna	§ 25 ust.8
5a	Stój pociąg [numer]	§ 25 ust.9
5b	Stój [ilość] pociągi(ów) numer [numer] i numer [numer]	§ 25 ust.9
6a	Teraz dla pociągu [numer] droga jest wolna	§ 25 ust.9
6b	Teraz dla [ilość] pociągów numer [numer] i numer [numer] droga jest wolna	§ 25 ust.9
7a	Zatrzymać pociąg [numer]	§ 25 ust.14
7b	Zatrzymać [ilość] pociągi(ów) numer [numer] i numer [numer]	§ 25 ust.14
8a	Pociąg [numer] jest zatrzymany	§ 25 ust.14
8b	[ilość] pociągi(ów) numer [numer] i numer [numer] są zatrzymane	§ 25 ust.14
9	Nie wyprawiać pociągów od [godz.min] aż do odwołania	§ 25 ust.17
10	Wstrzymanie wyprawienia pociągów odwołuję o [godz.min]	§ 25 ust.17
11	Nie wyprawiać pociągu [numer] do czasu przejazdu pociągu [numer]	§ 25 ust.17
12	Nie wyprawiać żadnego pociągu do czasu przejazdu pociągu [numer]	§ 25 ust.47
13	Pociąg [numer] odjechał (odjedzie) o [godz.min]	§ 26 ust.2 i 3
14	Pociąg [numer] przyjechał o [godz.min]	§ 27 ust.3
15	Pociąg [numer] przejechał o [godz.min]	§ 27 ust.4

Wzór nr	Tekst	Ustalony w §.... ust...
16	O [godz.mim] wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer [numer] od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] z powodu [.....]	§ 28 ust.17
17	O [godz.mim] odwołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer [numer] od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku]	§ 28 ust.24
18	Czy droga dla manewrów z [rodzaj i nazwa posterunku] na tor szlakowy numer [numer] na minut [ilość] jest wolna	§ 32 ust.5
19	Dla manewrów z [rodzaj i nazwa posterunku] na tor szlakowy numer [numer] na minut [ilość] droga jest wolna	§ 32 ust.5
20	Manewry z [rodzaj i nazwa posterunku] na tor szlakowy numer [numer] są ukończone i tor ten jest wolny	§ 32 ust.5
21	Tor numer [numer] od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] od [godz.min] (lub: po przejeździe pociągu [numer]) zamknięty z powodu (lub: celem) [.....]	§ 50 ust.4
22	Tor numer [numer] od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] otwarty o [godz.min]	§ 50 ust.8
23	Od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] wprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze numer [numer], po którym ostatni pociąg [numer] odjechał o [godz.min]	§ 51 ust.2
24	Wprowadzić ruch jednotorowy dwukierunkowy od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku]	§ 51 ust.3
25	Przywracam ruch dwutorowy od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] o [godz.min]	§ 51 ust.17
26	Przy czynnych obu torach wprowadzam od nazwa posterunku do [nazwa posterunku] ruch dwukierunkowy po torze nr [numer] , po którym ostatni pociąg [numer] odjechał o [godz.min]	§ 54 ust.2
27	Przywracam ruch jednokierunkowy po torze numer [numer] od [nazwa posterunku] do nazwa posterunku] o [godz.min]	§ 54 ust.8
28	[rodzaj i nazwa posterunku] otwarty(a) o [godz.min]	§ 55 ust.36
29	[rodzaj i nazwa posterunku] zamknięty(a) o [godz.min]	§ 55 ust.36
30	Zatrzymać pociągi, pociąg [numer] przyjechał (przejechał) bez sygnału końcowego	§ 75 ust.7
31	Tor numer [nr] od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] od godziny [godz]. minut [min.] nieprzejezdny dla pociągów z trakcją elektryczną	§76 ust. 2
32	Po torze numer [nr] od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] od godziny [godz.] minut [min.] przywracam ruch trakcją elektryczną	§76 ust. 3

Sygnały dzwonek i znaki wywoławcze w telefonicznej łączności ruchowej

1. Ustalona ilość dźwięków krótkich i długich, danych za pomocą dzwonka, stanowi sygnały dzwonek lub telefoniczne znaki wywoławcze. Czas trwania dźwięku krótkiego powinien być równy czasowi potrzebnemu na jeden obrót korby induktora (około 1/3 sekundy), a czas trwania dźwięku długiego powinien być równy czasowi potrzebnemu na trzy obroty korby induktora (około 1 sekundy), z wyjątkiem sygnałów dzwonek o odjeździe pociągu, których dźwięk długi powinien wynosić około sześciu sekund. Odstępy czasu pomiędzy poszczególnymi dźwiękami powinny wynosić po około jednej sekundzie, lecz nie powinny przekraczać dwóch sekund. W razie powtarzania znaku wywoławczego lub sygnału dzwonek, „Alarm”, odstępy czasu pomiędzy poszczególnymi znakami lub sygnałami powinny wynosić około trzech sekund.

2. Sygnał dzwonek o odjeździe pociągu:

- kierunku nieparzystego (ku końcowi linii) - stanowi jeden długi dźwięk (—),
- kierunku parzystego (ku początkowi linii) - składa się z dwóch długich dźwięków (— —).

Na szlakach wielotorowych dla toru trzeciego względnie dla drugiej pary torów, stosownie do potrzeby, dyrekcja może ustalić:

- albo oddzielne łączy strażnicowe, którego dzwonek (lub inne urządzenia) wydają dźwięk różniący się tonem od dźwięku dzwonek innego łączy strażnicowego,
- albo następujące sygnały dzwonek o odjeździe pociągu:
- kierunku nieparzystego - jeden długi i jeden krótki dźwięk (— •)
- kierunku parzystego - dwa długie i jeden krótki dźwięk (— — •)

3. Sygnał dzwonek „Alarm” składa się z jednego długiego i trzech krótkich dźwięków (— • • •) powtarzanych kilkakrotnie.
4. Na łączy, do którego włączone są tylko dwa posterunki, wywoływanie odbywa się bez stosowania ustalonych znaków, z wyjątkiem sygnału „Alarm”.
5. Gdy do łączy włączone są trzy posterunki lub więcej, każdy z tych posterunków powinien posiadać znak wywołania indywidualnego. Ustala się następujące znaki wywoławcze dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego:

1) w kierunku parzystym - dwa krótkie dźwięki (• •)

2) w kierunku nieparzystym - trzy krótkie dźwięki (• • •)

Dla innych posterunków, włączonych do łączy, należy w regulaminach technicznych ustalić znaki wywoławcze, które dla każdego posterunku powinny być inne i nie mogą być takie same, jak ustalone w tym załączniku sygnały dzwonek i znaki wywoławcze, mające zastosowanie na danym łączy. Gdyby na jednym łączy pracowały trzy wyróżniacze wywołań (ust. 9), to posterunek, na którym pracuje trzeci wyróżniacz, otrzymuje znak wywoławczy - cztery krótkie dźwięki (• • • •)

6. Zbiorowego wywołania wszystkich posterunków włączonych do danego łączy (np. na łączy strażnicowym - dyżurnych ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i wszystkich

dróźników przejazdowych) dokonuje się:

- 1) znakiem składającym się z trzech krótkich i jednego długiego dźwięku (●●●—), po którym powinni zgłosić się bezzwłocznie do telefonu dyżurni obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i pozostałe posterunki włączone do danego łącza;
 - 2) w przypadkach pilnych - sygnałem dzwonkowym „Alarm” (ust. 3), na który powinni zgłosić się natychmiast do telefonu dyżurni ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i pozostałe posterunki włączone do danego łącza.
7. Wywołania tylko wszystkich dróźników przejazdowych, włączonych do danego łącza, dokonuje się znakiem składającym się z jednego krótkiego i jednego długiego dźwięku, danych trzykrotnie (●— ●— ●—), z wyjątkiem przypadków, w których w myśl § 104 ust. 10 pkt. 1 dróźnicy przejazdowi obowiązani są zgłosić się do telefonu po usłyszeniu sygnału dzwonkowego o odjeździe pociągu.
8. W razie włączenia przenośnego (monterskiego) aparatu telefonicznego do łącza awaryjnego lub do łącza strażnicowego dyżurnego ruchu jednego z sąsiednich posterunków zapowiadawczych wywołuje się znakami ustalonymi w ustępie 5, zaś dyżurnych ruchu obu posterunków zapowiadawczych razem - znakami ustalonymi w ust. 6. Znak wywoławczy pracownika obsługującego przenośny (monterski) aparat telefoniczny (kierownika pociągu, maszynisty, kierowcy pojazdu pomocniczego, kierownika robót itp.) składa się z jednego długiego, jednego krótkiego i jednego długiego dźwięku (—●—).
9. Jeżeli dane łącze włączone jest do telefonicznej centrali dyspozycyjnej, a odróżnienie znaku wywoławczego lub sygnału dzwonkowego na danym posterunku (np. u dyżurnego ruchu) jest niemożliwe lub utrudnione, to należy zgłaszać się na każdy sygnał (znak) wywoławczy.
- W przypadku, gdy dane łącze w telefonicznej centrali dyspozycyjnej (np. u dyżurnego ruchu) wyposażone jest w wyróżniacz wywołań, do centrali tej dochodzą tylko znak wywoławczy danego posterunku (np. dyżurnego ruchu), znak zbiorowego wywołania wszystkich posterunków i sygnał dzwonkowy „Alarm”.
10. Przy każdym aparacie lub centrali telefonicznej łączności ruchowej powinny być podane nazwy (skrót) posterunków włączonych do danego łącza oraz ich znaki wywoławcze, jeżeli są one stosowane.
11. W selektorowej łączności dyspozytorskiej nie zachodzi potrzeba ustalania znaków wywoławczych.
12. Łączność za pomocą urządzeń telegraficznych, radiowych lub innych nowoczesnych urządzeń odbywa się według osobnych instrukcji.

WYKAZ ZMIAN

Nr kolejny zmiany	Podstawa wprowadzenia zmiany (rodzaj/nazwa/tytuł/data)	Zmiana dotyczy	Zmiana obowiązuje od dnia