

Załącznik do Uchwały numer 53/2020

Zarządu CARGOTOR sp. z o.o.

z dnia 30 grudnia 2020 r.



Instrukcja

o prowadzeniu ruchu pociągów, obsłudze ruchowych posterunków
technicznych i technice wykonywania pracy manewrowej

TR-01 (R-1)

WYDANIE 3

Warszawa 2020

Instrukcję przyjęto do stosowania Uchwałą Zarządu CARGOTOR sp. z o.o.
nr 53/2020 z dnia 30 grudnia 2020 r.

Prezes Zarządu

Prezes Zarządu

Andrzej Sokolewicz

Członek Zarządu
ds. Operacyjno - Inwestycyjnych

Członek Zarządu
ds. Operacyjno-Inwestycyjnych

Piotr Wojcieszek

Właściciel:

CARGOTOR sp. z o.o.

ul. Lubelska 13

03-802 Warszawa

Wszelkie prawa zastrzeżone

Publikacja, kopiowanie, dystrybucja, modyfikacja, wprowadzanie zmian, modyfikacja w celach komercyjnych całości lub części instrukcji bez uprzedniej zgody właściciela są zabronione.

Spis treści

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE	7
§ 1 Podstawa prawna	7
§ 2 Cel i zakres obowiązywania instrukcji	8
§ 3 Podstawowe określenia stosowane w instrukcji	9
§ 4 Podział zarządzanej infrastruktury kolejowej pod względem technicznym	10
§ 5 Posterunki ruchu	11
§ 6 Posterunki techniczne (nastawcze)	13
§ 7 Urządzenia na posterunku ruchu	14
§ 8 Pojazdy kolejowe	17
§ 9 Ogólne obowiązki pracowników związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego	18
§ 10 Określenie i podział pociągów	21
§ 11 Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów	22
ROZDZIAŁ II OGÓLNE ZASADY I OBOWIĄZKI PODCZAS WYKONYWANIA MANEWRÓW	23
§ 12 Określenie manewrów, cele i sposoby ich wykonywania	23
§ 13 Pracownicy zatrudnieni przy manewrach	25
§ 14 Udział pracowników posterunków nastawczych w wykonywaniu manewrów	26
§ 15 Obowiązki kierownika manewrów	27
§ 16 Obowiązki manewrowego	30
§ 17 Obowiązki drużyny trakcyjnej	33
ROZDZIAŁ III TECHNIKA WYKONYWANIA MANEWRÓW	34
§ 18 Wykonywanie manewrów i podawanie sygnałów przy manewrach	34
§ 19 Odrzucanie i staczanie wagonów podczas wykonywania prac manewrowych	39
§ 20 Hamowanie wagonów w czasie wykonywania pracy manewrowej	43
§ 21 Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zabezpieczanie ich przed zbiegnięciem	45
§ 22 Wykonywanie jazd manewrowych na torach głównych, przejazdach kolejowo-drogowych, przejściach i przy obsłudze punktów ładunkowych	48
§ 23 Wykonywanie prac manewrowych w szczególnych warunkach	52
§ 24 Zasady wykonywania prac manewrowych przy zestawianiu pociągów	54
ROZDZIAŁ IV SZCZEGÓŁOWE OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW OBSŁUGUJĄCYCH RUCHOWE POSTERUNKI TECHNICZNE	59
§ 26 Obejmowanie, przekazywanie i zachowanie się w czasie pełnienia dyżuru	59
§ 27 Przygotowanie drogi przebiegu, postępowanie przy wjeździe, wyjeździe i przejeździe pociągu oraz rozwiązywanie drogi przebiegu	64
§ 28 Udział pracownika posterunku nastawczego w wykonywaniu manewrów, przy obsłudze przejazdów kolejowych i przy przewozie towarów niebezpiecznych	68

ROZDZIAŁ V OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW OBSŁUGUJĄCYCH RUCHOWE POSTERUNKI TECHNICZNE PRZY OBSŁUDZE URZĄDZEŃ TECHNICZNYCH.....	71
§ 29 Utrzymanie urządzeń na posterunkach technicznych	71
§ 30 Prowadzenie robót i usterki w urządzeniach technicznych	72
§ 31 Postępowanie w przypadku zdarzeń kolejowych	75
ROZDZIAŁ VI PRZYGOTOWANIE POCIĄGÓW DO JAZDY	78
§ 33 Przygotowanie i zgłoszenie pociągu do jazdy	78
§ 34 Obsada pociągu.....	80
§ 35 Hamowanie pociągów i próba hamulca	81
§ 36 Długość pociągu i masa ogólna, wymagana i rzeczywista masa hamująca pociągu	84
ROZDZIAŁ VII PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU	87
§ 37 Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku.....	87
§ 38 Zasady zapowiadania pociągów	89
§ 39 Telefoniczne żądanie i danie pozwolenie na wyprawienie pociągu.	92
Wstrzymanie wyprawiania pociągów	92
§ 40 Telefoniczne oznajmienie odjazdu pociągu	96
§ 41 Telefoniczne potwierdzenie przyjazdu pociągu	97
§ 42 Prowadzenie ruchu pociągów z wykorzystaniem urządzeń radioł łączności.....	99
§ 43 Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z pól samoczynną blokadą liniową	101
§ 44 Jazda na widoczność	106
§ 45 Prowadzenie ruchu pociągów do obsługi bocznic	107
§ 46 Prowadzenie ruchu pociągów gospodarczych i roboczych.....	112
§ 47 Prowadzenie ruchu pociągów ratunkowych.....	114
§ 48 Prowadzenie dziennika ruchu	115
ROZDZIAŁ VIII PRZYJMOWANIE, WYPRAWIANIE I PRZEPUSZCZANIE POCIĄGÓW NA POSTERUNKU RUCHU.....	120
§ 49 Wyznaczanie torów na stacji dla wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pociągów	120
§ 50 Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu	122
§ 51 Przygotowanie, sprawdzanie i zgłaszanie gotowości drogi przebiegu pociągu.....	125
§ 52 Podawanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu	129
§ 53 Zależność semaforów, zwrotnic, wyko lejnic, rygli,	132
tarcz zaporowych i manewrowych.....	132
§ 54 Zezwolenie na wjazd, wyjazd lub przejazd pociągu.....	133
bez podania sygnału zezwalającego.....	133
§ 55 Obserwacja przejeżdżającego pociągu	134
§ 56 Nastawienie sygnału „Stój” na semaforze i rozwiązanie drogi przebiegu	135

§ 57 Nieprawidłowości przy podawaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora	136
§ 58 Zatrzymanie lub przepuszczanie pociągu nieprzewidzianego w rozkładzie jazdy	140
§ 59 Prowadzenie książki przebiegów	141
§ 60 Stosowanie środków pomocniczych (zabezpieczających lub ostrzegawczych)	144
§ 61 Zasady regulowania ruchu pociągów	149
ROZDZIAŁ IX ZAMKNIĘCIA TORÓW. PROWADZENIE RUCHU JEDNOTOROWEGO	
DWUKIERUNKOWEGO	150
§ 62 Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego	150
§ 63 Prowadzenie ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym w czasie zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego	153
§ 64 Prowadzenie ruchu po torze zamkniętym	158
§ 65 Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego	161
§ 66 Prowadzenie ruchu dwukierunkowego po torze na szlaku dwutorowym	162
przy czynnych obu torach	162
ROZDZIAŁ X ZAMYKANIE I OTWIERANIE POSTERUNKÓW RUCHU	163
§ 67 Postępowanie w razie otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu	163
ROZDZIAŁ XI POWIADAMIANIE DRUŻYN POCIĄGOWYCH I MANEWROWYCH	169
§ 68 Rozkazy pisemne	169
§ 69 Ostrzeżenia	177
ROZDZIAŁ XII JAZDA POCIĄGÓW	183
§ 70 Zezwolenie na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu	183
§ 71 Prędkość jazdy pociągów	185
§ 72 Postępowanie drużyny pociągowej w czasie jazdy pociągu	188
§ 73 Postępowanie przy pociągu z podwójną trakcją	193
§ 74 Postępowanie przy pociągu popychanym lub pchanym	194
§ 75 Jazda w kabinie maszynisty	197
ROZDZIAŁ XII POSTĘPOWANIE W RAZIE SZCZEGÓLNYCH WYDARZEŃ, ZAGROŻENIA	
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU I ZDARZEŃ KOLEJOWYCH	198
§ 76 Ogólne zasady	198
§ 77 Cofanie, dzielenie i zabieranie częściami składu pociągu ze szlaku	200
§ 78 Rozerwanie pociągu na szlaku i zbiegnięcie wagonów	202
§ 79 Pożar w pociągu	204
§ 80 Zaspy śnieżne	205
§ 81 Gwałtowna ulewa lub przybór wody	206
§ 82 Pęknięcie szyny lub deformacja toru	207
§ 83 Uszkodzenie wagonów w pociągu	208

§ 84 Brak sygnałów na pociągu lub niewłaściwe jego osygnalizowanie	210
§ 85 Uszkodzenie sieci trakcyjnej	212
§ 86 Zastąpienie, zranienie i śmierć osób	213
ROZDZIAŁ XIV RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH	214
§ 87 Ogólne zasady	214
§ 88 Wyposażenie pojazdów pomocniczych i obowiązki kierującego pojazdem	216
§ 89 Prowadzenie ruchu pojazdów pomocniczych	217
§ 90 Postępowanie z pojazdami pomocniczymi z przyczepami	220
ROZDZIAŁ XV ZABEZPIECZENIE RUCHU NA PRZEJAZDACH I PRZEJŚCIACH KOLEJOWYCH, STRZEŻONYCH PRZEZ DRÓŻNIKÓW PRZEJAZDOWYCH	222
§ 91 Powiadamianie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu i innych okolicznościach ..	222
§ 92 Przestrzeganie porządku i zasad BHP	227
Załącznik nr 1 Wyposażenie posterunku nastawczego	230
Załącznik nr 2 Oznaczenia na wagonach	233
Załącznik nr 3 Karta rozrządowa.....	239
Załącznik nr 4	243
Załącznik nr 5	250
Załącznik nr 6	255
Załącznik nr 7	256
Załącznik nr 8	257
Załącznik nr 9	258
Załącznik nr 10	261
Załącznik nr 11	263
Załącznik nr 12	265
Załącznik nr 13	268
TABELA ZMIAN	270

ROZDZIAŁ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Podstawa prawna

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. *w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.*

§ 2

Cel i zakres obowiązywania instrukcji

1. Niniejsza instrukcja określa zasady i sposoby prowadzenia ruchu pociągów, wykonywania manewrów na liniach i obszarze kolejowym zarządzanym przez CARGOTOR sp. z o.o. oraz zasady pracy i postępowania pracowników technicznych przy prowadzeniu ruchu kolejowego.
2. Instrukcja TR-01 obowiązuje na kolejach normalnotorowych (1435 mm) i szerokotorowych (1520 mm).
3. Postanowienia niniejszej instrukcji obowiązują pracowników CARGOTOR sp. z o.o. i pracowników innych podmiotów gospodarczych korzystających z infrastruktury zarządzanej przez CARGOTOR sp. z o.o. w zakresie odpowiednim dla rodzaju wykonywanych czynności, których sposób wykonywania opisany jest w tej instrukcji.
4. Współpraca w miejscach połączenia linii kolejowych zarządzanych przez CARGOTOR sp. z o.o. z liniami kolejowymi innych zarządców regulowana jest w porozumieniach dwustronnych zawartych pomiędzy zarządcami.
5. Szczegółowe postanowienia wynikające z miejscowych warunków, urządzeń oraz wymagań przepisów i instrukcji powinny znajdować się w regulaminie technicznym, jak również w służbowym rozkładzie jazdy pociągów oraz w sporządzonych do niego dodatkach.
6. Dla każdego posterunku ruchu powinien być opracowany regulamin techniczny według wskazówek zawartych w instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych.

§ 3

Podstawowe określenia stosowane w instrukcji

1. **Bezpieczeństwo ruchu kolejowego** – ogół czynności technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne poruszanie się pojazdów kolejowych oraz bezpieczeństwo pracowników i osób korzystających z infrastruktury.
2. **Pojazd kolejowy** – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu.
3. **Pojazd kolejowy z napędem** – pojazd kolejowy wytwarzający siłę pociągową np. pojazd trakcyjny, pojazd specjalny z napędem, pojazd pomocniczy z napędem.
4. **Prowadzący pojazd kolejowy z napędem** – maszynista pojazdu trakcyjnego, kierowca wózka motorowego lub maszynista maszyn do robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej.
5. **Przewoźnik kolejowy** – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej.
6. **Ruch kolejowy** – poruszanie się pojazdów kolejowych po torach kolejowych. Do ruchu kolejowego zaliczane są jazdy pociągów i manewry.
7. **Zarządca infrastruktury** – podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora.
8. **Infrastruktura kolejowa** – elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.
9. **Linia kolejowa** – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.
10. **Droga kolejowa** – tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika nr 1 do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot;
11. **Pojazd kolejowy specjalny** – pojazd kolejowy przeznaczony do utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej, lub przeznaczony do prowadzenia działań ratowniczych.
12. **Lokomotywa** – pojazd trakcyjny wykonujący jazdy pociągowe i manewrowe.
13. **Pociąg** – pojazd kolejowy albo skład pojazdów kolejowych, który spełnia wymagania określone dla pociągu i któremu zarządca infrastruktury nadał status pociągu.
14. **Manewr** – zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.
15. **Skład manewrowy** – pojazdy kolejowe sprzęgnięte z pojazdem kolejowym z napędem wykonującym manewry lub zespół trakcyjny wykonujący manewry.
16. **Odpręg** – jeden wagon lub grupa wagonów połączonych ze sobą, odczepionych jednorazowo od lokomotywy lub od pozostałego przy tej lokomotywie taboru, a następnie staczanych z górki rozrządowej lub odrzuconych.
17. **Zdarzenie kolejowe** – poważny wypadek, wypadek lub incydent.
18. **Rejon manewrowy** – część stacji obsługiwana zasadniczo przez jedną lokomotywę manewrową.
19. **Okręg manewrowy** – składa się z dwóch lub więcej rejonów manewrowych.

§ 4

Podział zarządzanej infrastruktury kolejowej pod względem technicznym

1. Zarządzana infrastruktura kolejowa stanowi układ linii kolejowych zarządzanych przez CARGOTOR sp. z o.o.
2. Linia kolejowa jest to droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajęтыми pod nie gruntami. Punkty początkowe i końcowe linii kolejowych ustala Zarząd CARGOTOR sp. z o.o.
3. Linie kolejowe dzielą się na odcinki, szlaki i odstępy.
4. Odcinek jest to część linii kolejowej zawarta między sąsiednimi stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową.
5. Szlak jest to część linii kolejowej między:
 - 1) dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi,
 - 2) ostatnim posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii bez posterunku zapowiadawczego.
6. Odstęp jest to część toru szlakowego między:
 - 1) posterunkiem zapowiadawczym, a najbliższym posterunkiem odstępowym (bocznicowym),
 - 2) dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi (bocznicowymi),
 - 3) posterunkiem odstępowym i bocznicowym,

§ 5

Posterunki ruchu

1. Prowadzenie ruchu kolejowego na liniach kolejowych organizowane i nadzorowane jest przez pracowników posterunku ruchu.
2. Posterunek ruchu służy do bezpiecznego, regularnego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego. Posterunki ruchu dzielą się na posterunki następne, pomocnicze i osłonne.
3. Posterunek następny reguluje następstwo pociągów, to jest zapewnienia bezpieczny przejazd lub odjazdu pociągu tylko wtedy, gdy tor przyległego szlaku (odstępu) dla danego kierunku jest wolny. Posterunki następne dzielą się na posterunki: zapowiadawcze, bocznicowe i odstępowe.
4. Posterunek zapowiadawczy jest to posterunek mający możliwość zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy przyległy do tego posterunku.
5. Do posterunków zapowiadawczych należą stacje i posterunki odgałęźne.
6. Stacja jest to posterunek zapowiadawczy, w obrębie, którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się, co najmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać skład lub kierunek jazdy.
7. Pod względem ruchu pociągów rozróżnia się stacje:
 - 1) krańcowe, tj. początkowe i końcowe dla danej relacji pociągu,
 - 2) pośrednie, które znajdują się między stacjami krańcowymi.
8. Stacje, na których łączą się szlaki z trzech lub więcej kierunków, nazywamy stacjami węzłowymi.
9. Granicę pomiędzy szlakiem a posterunkiem zapowiadawczym stanowi:
 - 1) na liniach jednotorowych – semafor wjazdowy tego posterunku,
 - 2) na liniach dwutorowych – miejsce znajdowania się semafora wjazdowego i linia prostopadła do osi torów, w miejscu ustawienia tego semafora, z wyjątkiem przypadków, w których granica między poszczególnymi torami szlakowymi a posterunkiem zapowiadawczym jest różna, a mianowicie:
 - a) jeżeli w torze najbliższy rozjazd lub skrzyżowanie znajduje się bliżej szlaku niż rozjazd lub skrzyżowanie w sąsiednim torze osłanianym semaforem wjazdowym, wówczas granica między tym torem szlakowym, przy którym nie ma semafora wjazdowego, a posterunkiem zapowiadawczym jest miejsce znajdujące się przy tym torze od strony szlaku w odległości 100m przed najbliższym rozjazdem lub skrzyżowaniem.
 - b) jeżeli przy torze znajduje się odnoszące się do tego toru urządzenie sygnałowe, za pomocą, którego podaje się zezwolenie na wjazd pociągu, wówczas granicą między tym torem szlakowym a posterunkiem zapowiadawczym jest miejsce usytuowania 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 szlakowychPosterunek 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 naprzyległych odstępach i pociągów obsługujących bocznice. 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 odstępowy jest posterunkiem ruchu urządzonym na szlaku w celu podziału szlaku na odstępy. Posterunek odstępowy reguluje następstwo pociągów, to jest pozwala na przejazd (wjazd) pociągów w następny odstęp dopiero wtedy, gdy odstęp jest wolny. Posterunki odstępowe obsługiwane na liniach z półsamoczną blokadą liniową nazywają się posterunkami blokowymi, a na liniach z telefonicznym zapowiadaniem pociągów posterunkami odstepowymi telefonicznymi.
13. Posterunek pomocniczy jest urządzony na szlaku przy odgałęzieniu tylko w celu umożliwienia wjazdu pociągu bocznicowego na bocznice i zgłoszenia, że tor szlakowy, po którym jechał pociąg jest wolny względnie umożliwienia wyjazdu pociągu bocznicowego z bocznicy i zgłoszenia wyjazdu tego pociągu. Posterunek pomocniczy nie jest wyposażony w semafony i bierze udział w zapowiadaniu tylko pociągów obsługujących bocznice, przy której się znajduje.
14. Posterunek osłonny jest urządzony na szlaku dla osłony miejsca skrzyżowania w jednym poziomie dwóch linii kolejowych. Posterunek osłonny może być urządzony przy przejściu zeszłaku dwutorowego w jednotorowy lub z jednotorowego w dwutorowy, o ile nie zachodzi potrzeba urządzania tam posterunku odgałęźnego lub odstepowego. Posterunek ten nie bierze udziału w zapowiadaniu ruchu pociągów na szlaku (odstepie).
15. Bocznicą jest to droga kolejowa połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład bocznicy kolejowej wchodzi również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane.

§ 6

Posterunki techniczne (nastawcze)

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 posterunkach ruchu.
2. Posterunek nastawczy jest to posterunek techniczny przeznaczony do wykonywania przez uprawnionych pracowników 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 których mowa w pkt. 1 – jest posterunkiem zwrotniczowskim (zwrotniczego).
3. Pod względem przeznaczenia ruchowego rozróżnia się nastawnie dysponujące i wykonawcze.
4. Część obszar stacji lub innego posterunku ruchu, na którym urządzenia sterowania ruchem kolejowym 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. 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 wydawane za pomocą urządzeń sterowania ruchem kolejowym i środków łączności.
7. Granice posterunków nastawczych powinny być określone w regulaminie technicznym.
8. Pod względem sposobu nastawiania zwrotnic rozróżnia się nastawnie ręczne, mechaniczne i elektryczne.
9. Każdy posterunek nastawczy powinien posiadać swoją nazwę, której napis powinien być umieszczony na miejscu widocznym z pociągu.
Każdy posterunek nastawczy powinien być oznaczony ustalonymi znakami pozwalającymi na ich identyfikację.
10. Ustalanie skrótów posterunków nastawczych należy do CARGOTOR Sp. z o.o.. Zasady umieszczania nazw i oznaczeń na posterunkach nastawczych określa system identyfikacji wizualnej przyjęty w CARGOTOR Sp. z o.o.
11. Obsadę posterunku technicznego stanowi pracownik lub zespół pracowników zatrudnionych na tym posterunku. W zależności od zakresu i rodzaju pracy posterunku obsadę posterunku stanowią: dyżurny ruchu, nastawniczy oraz zwrotniczy.
12. Obsada posterunku technicznego powinna być dostosowana do wielkości oraz rodzaju pracy posterunku, i określona w regulaminie technicznym.
13. Obsada posterunku technicznego może się zmieniać np. w okresach zmniejszonego natężenia pracy.
14. W przypadku wieloosobowej obsady posterunku nastawczego, w regulaminie technicznym należy określić obowiązki poszczególnych pracowników, przy czym obsługa aparatu blokowego, sygnalizatorów, kluczowej skrzyni zależności lub tablicy kluczowej powinna należeć do koordynującego pracę na posterunku.

§ 7

Urządzenia na posterunku ruchu

1. Każdy posterunek ruchu jest wyposażony w odpowiednie urządzenia potrzebne do wykonywania wymaganej pracy na tym posterunku w zakresie prowadzenia ruchu pociągów i wykonywania pracy manewrowej przy zachowaniu bezpieczeństwa, regularności i sprawności ruchu kolejowego. Do urządzeń tych należy układ torów i rozjazdów, urządzenia sterowania ruchem kolejowym i łączności, urządzenia do hamowania staczanych wagonów na górkach ładunkowych, oświetlenie i inne urządzenia ułatwiające wykonywanie czynności przewozowych.
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 tory: główne, boczne i specjalnego przeznaczenia.

Tory przystosowane dojazd pociągów nazywają się torami głównymi. Pozostałe tory są torami specjalnego przeznaczenia lub bocznymi.

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

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

Grupy torów przeznaczone:

 - 1) wyłącznie do wjazdu pociągów – nazywają się grupą torów przyjazdowych,
 - 2) wyłącznie do odjazdu pociągów – nazywają się grupą torów odjazdowych,
 - 3) do wjazdu i odjazdu pociągów – nazywają się grupą torów przyjazdowo-odjazdowych,
 - 4) rozrządu i odjazdu pociągów – nazywają się grupą torów kierunkowo-odjazdowych.

Do torów specjalnego przeznaczenia należą: żeberka ochronne, tory dojazdowe do bocznic, komunikacyjne, wyciągowe i bocznicowe.

Pozostałe tory na stacjach są torami bocznymi.
4. Tory na szlakach i na stacjach określa się według następujących zasad:
 - 1) tory szlakowe i stacyjne oznacza się liczbami, które w mowie wyraża się:
 - a) tory szlakowe – liczebnikami głównymi (jeden, dwa itd.)
 - b) tory stacyjne – liczebnikami porządkowymi (pierwszy, drugi itd.);
 - 2) na szlakach dwutorowych 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 Zarząd Cargotor Sp. z o.o.;
 - 4) torem nr 1 (pierwszym) na stacji jest tor główny zasadniczy będący przedłużeniem:
 - a) na liniach jednutorowych – toru szlakowego, położonego bliżej początku linii,
 - b) na liniach dwutorowych i wielotorowych – toru szlakowego nr 1 (jeden),

Na stacjach węzłowych do oznaczenia toru nr 1 (pierwszego) miarodajną jest linia kolejowa wyższej kategorii, a przy równorzędnych liniach przyjmuje się linię i większym obciążeniu ruchem pociągów;
 - 5) tory stacyjne znajdujące się po prawej stronie toru głównego zasadniczego nr 1 (pierwszego) patrząc od początku linii ku jej końcowi, otrzymują kolejną numerację nieparzystą, a tory stacyjne znajdujące się po lewej stronie toru głównego zasadniczego nr 1 (pierwszego) otrzymują kolejną numerację parzystą;

- 6) jeżeli 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);
5. Rozjazdy powinny być ponumerowane kolejnymi liczbami arabskimi, zgodnie z kierunkiem kilometrowania linii. Przy istnieniu grup torów na poszczególnych stacjach może być stosowana numeracja rozjazdów odpowiednia do grupy torów. Zwrotnice rozjazdów krzyżowych (pojedynczych lub podwójnych) oznacza się literami alfabetu – odpowiednio „ab” dla zwrotnic położonych bliżej początku linii oraz „cd” dla zwrotnic dalszych.
Wykolejnice oznacza się skrótem „Wk” z dodaniem kolejnego numeru wykolejnicy.
6. Dla zwrotnic i wykolejnic ustala się położenie zasadnicze, które powinno być zapisane w regulaminie technicznym.
Zwrotnice i wykolejnice powinny być ustawione w położeniu zasadniczym, jeżeli nie zachodzi potrzeba przedstawienia 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 głównych na szlaku mogą nie mieć latarni zwrotnicowych.
9. Dla sprawdzenia stanu rozjazdów dokonuje się ich oględzin w sposób i w zakresie ustalonym w instrukcjach dotyczących oględzin i utrzymania rozjazdów. 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 wyznaczonego do obsługi zwrotnic pracownika, który zgłasza to dyżurnemu ruchu i wpisuje uszkodzenie do dziennika oględzin rozjazdów. W przypadku, gdy uszkodzenie rozjazdu zagraża bezpieczeństwu ruchu, pracownik obsługujący wstrzymuje ruch przez ten rozjazd i osłania go sygnałami „Stój” lub ustawia zwrotnicę rozjazdu poprzedzającego 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 naprawienia 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, 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. Tory i inne urządzenia kolejowe powinny być utrzymane w stanie zapewniającym sprawność, ciągłość i bezpieczeństwo ruchu.

16. Każdy posterunek ruchu (nastawczy) powinien być wyposażony wg potrzeb w instrukcje, dokumentację techniczno-ruchową oraz sprzęt zgodnie z załącznikiem nr 1 do niniejszej instrukcji.

§ 8

Pojazdy kolejowe

1. Tabor dzielimy na zwykły i specjalny. Tabor zwykły stanowią pojazdy kolejowe, przystosowane do kursowania w składzie pociągu na ogólnych warunkach.

Do taboru zwykłego należą pojazdy trakcyjne i tabor wagonowy takie jak:

- 1) wszystkie typy lokomotyw,
- 2) wszystkie typy wagonów towarowych.

Tabor specjalny stanowią pojazdy kolejowe, których budowa zezwala na kursowanie samodzielnie lub w pociągach pod pewnymi warunkami, takimi jak: miejsce ustawienia i prędkość jazdy, a które przeznaczone są w szczególności do prac budowlano-remontowych lub ratunkowych.

2. Do pojazdów pomocniczych należą pojazdy, których budowa nie zezwala na włączenie do składu pociągu. Są to: maszyny budowlane na kołach, ciągniki szynowe, drezyny i wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych.

§ 9

Ogólne obowiązki pracowników związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego

1. Każdy posterunek obsługiwany powinien być obsadzony przez pracowników posiadających kwalifikacje wymagane oddzielnymi przepisami. Postanowienia niniejszej instrukcji pracownicy ci powinni znać w zakresie potrzebnym do wykonywania pracy na zajmowanym stanowisku.
2. Postanowienia niniejszej instrukcji w zakresie potrzebnym do wykonywania czynności obowiązują w szczególności pracowników posterunków technicznych biorących udział w prowadzeniu ruchu kolejowego (dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy, dróżnik przejazdowy), którzy na zarządzanym terenie są koordynatorami współpracy wszystkich jednostek organizacyjnych i innych podmiotów uczestniczących w realizacji procesu przewozowego i mogących wydawać tym pracownikom polecenia dotyczące wykonywania postanowień zawartych w tej instrukcji.
3. Pracownicy, o których mowa ust. 1 i 2 obowiązują ponadto znajomością i przestrzeganiem postanowień przepisów, instrukcji wewnętrznych, zarządzeń i regulaminów technicznych, związanych z wykonywaniem powierzonych im obowiązków. Pracownicy posterunku technicznego powinni być szczegółowo zapoznani również z rodzajem i sposobem obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz warunkami miejscowymi istniejącymi w przydzielonym okręgu nastawczym.
4. Wszystkie obowiązki należy wykonywać sumiennie w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu kolejowego, przy jednoczesnym zachowaniu należytej sprawności wykonania wymaganych czynności. W pierwszej kolejności należy zapewnić bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a następnie jego punktualność. Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu i punktualności ruchu jest nadrzędne w stosunku do innych powierzonych czynności.
5. Pracownicy kolejowi powinni stale pamiętać, że życie i zdrowie 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 kolejowego.
6. W razie otrzymania polecenia, którego wykonanie może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lub ludzi, pracownik otrzymujący to polecenie obowiązany jest odmówić jego wykonania podając przyczynę.
7. Pracownik posterunku technicznego zobowiązany jest:
 - 1) znać nazwiska osób bezpośrednio z nim współpracujących,
 - 2) bezzwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu dysponującego o wszelkich zakłóceniach, które wystąpiły w toku pracy w czasie pełnienia dyżuru,
 - 3) ostrzegać przed najechaniem przez pojazd kolejowy osoby znajdującej się na torach lub w pobliżu torów,
 - 4) udostępnić upoważnionym osobom prowadzoną dokumentację techniczno – ruchową,
 - 5) zaznajamiać się ze zmianami w przepisach i instrukcjach oraz zmianami warunków lokalnych, które mają wpływ na wykonywanie obowiązków służbowych.
8. Pracownicy pełniący dyżur na posterunku powinni przestrzegać, aby osoby postronne i pracownicy niepełniący dyżuru i nieodbywający szkolenia nie przebywali w pomieszczeniu

- posterunku technicznego. Pracownicy, których praca związana jest z ruchem pociągów, powinni w czasie pracy korzystać z zegara wskazującego aktualny czas.
9. W przypadku niemożności zgłoszenia się do pracy, pracownik powinien zawiadomić o tym swojego przełożonego w czasie określonym odrębnymi przepisami.
 10. Pracownik posterunku technicznego ma obowiązek poddawania się egzaminom, szkoleniom, doskonaleniu zawodowemu i badaniom lekarskim wg odrębnie obowiązujących przepisów.
 11. Czynności związane z prowadzeniem ruchu kolejowego, określone regulaminem technicznym pracownik posterunku technicznego wykonuje samodzielnie, za ich prawidłowe i bezpieczne wykonanie ponosi odpowiedzialność i nikt nie może ingerować w jego działania, chyba, że działania te zmierzają do powstania zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
 12. Prowadzenie ruchu pociągów na przyległych szlakach oraz w okręgach nastawczych wyznaczonych regulaminem technicznym oraz nadzór nad pracą manewrową odbywającą się na torach głównych, należy do obowiązków dyżurnego ruchu.
 13. Dyżurny ruchu powinien wydawać polecenia należycie przemyślane i nie zmieniać ich bez uzasadnionej potrzeby. Polecenia wydawanych przez dyżurnego ruchu związanych z ruchem kolejowym nie wolno zmieniać ani odwoływać bez jego zgody, z wyjątkiem sytuacji zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
 14. Dyżurnemu ruchu dysponującemu podlegają bezpośrednio:
 - 1) dyżurny ruchu pomocniczy,
 - 2) nastawniczy,
 - 3) zwrotniczy,
 - 4) dróżnik przejazdowy
 15. Dyżurny ruchu dysponujący koordynuje działania wszystkich pracowników jednostek biorących udział w procesie przewozowym na podległym terenie. Może on wydawać polecenia związane z prowadzeniem ruchu kolejowego pracownikom tych jednostek.
 16. Dyżurnemu ruchu mogą również podlegać wyznaczeni regulaminem technicznym pracownicy przewoźnika kolejowego.
 17. Zakres czynności i obowiązki pracowników wymienionych w ust. 14 należy określić w regulaminie technicznym.
 18. Dyżurny ruchu podlega bezpośrednio Dyrektorowi (zastępcy) Biura Ruchu Kolejowego.
 19. Pracownik posterunku technicznego wywołany za pomocą środków łączności zgłaszając się powinien zgłosić się podając nazwę posterunku, swoje stanowisko oraz nazwisko, co następnie podaje również pracownik wywołujący. Tak dający, jak i otrzymujący polecenie, zawiadomienie, zgłoszenie lub pozwolenie, powinien upewnić się, czy rozmawia z właściwym pracownikiem.
 20. Rozmowy te powinny być możliwie krótkie, a treść ich nie może nasuwać żadnych wątpliwości. Treść otrzymanego telefonogramu lub polecenia należy powtórzyć. Odpowiedź na zapytanie powinna zawierać wszystkie istotne dane. Każdą rozmowę przeprowadzoną za pomocą urządzeń łączności, a dotyczącą prowadzenia ruchu, wszystkie osoby przeprowadzające rozmowę powinny zakończyć słowem „koniec” lub „bez odbioru”, wypowiedzianym do mikrofonu przed wyłączeniem urządzenia lub zaprzestaniem rozmowy.
 21. Zapisów odręcznych w dziennikach, książkach i innych dokumentach należy dokonywać w sposób czytelny atramentem lub długopisem. Nie wolno zapisów poprawiać, wycierać, wywabiać ani zalepiać. W razie pomyłki należy zapis przekreślić tak, aby możliwe odczytanie go, a obok należy zrobić nowy zapis i potwierdzić go podpisem z ewentualnym omówieniem.

22. Dziennik ruchu posterunku zapowiadawczego R-146, Książka przebiegu R-142, Dziennik telefoniczny R-138, Dziennik pracy dróżnika przejazdowego R-49 oraz Rozkazy pisemne z cechą „O”- R-307, „S” – R-305, „N” – R-306 powinny być przesnurowane i opieczetowane, a ilość stron po sprawdzeniu powinien poświadczyć przełożony przed wydaniem druku na posterunek.
23. W razie potrzeby zabrania z posterunku niezakończonej dokumentacji (dziennika, książki, rozkazu pisemnego itp.) przełożony powinien przed zabraniem druku niezakończonego dostarczyć na ten posterunek nowy druk.
24. 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 wypełnionym w całości w nowym roku kalendarzowym.

§ 10

Określenie i podział pociągów

1. Pociąg jest to skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym albo pojazd trakcyjny – osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze.
2. Na obszarze infrastruktury torowej zarządzanej przez CARGOTOR Sp. z o.o. uruchamiane są pociągi towarowe w celu wykonania pracy przewozowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych.
3. Dla potrzeb wewnętrznych CARGOTOR Sp. z o.o. mogą być uruchamiane pociągi:
 - 1) pociągi ratunkowe – przeznaczone do usuwania skutków wypadków kolejowych,
 - 2) pociągi gospodarcze – przewożące materiały budowlane lub pojazdy specjalne przeznaczone do prac budowlanych, naprawczych i utrzymania, kursujące do stacji przed szlakiem, gdzie pociągi te mają pracować, jako pociągi robocze, w tym lokomotywy do i od tych pociągów,
 - 3) pociągi robocze – wykonujące pracę na szlaku lub szlakach na zamkniętym torze,
 - 4) pojazdy pomocnicze.
4. Na zasadach ustalonych dla pociągów kursują:
 - 1) tabor specjalny,
 - 2) pojazdy pomocnicze oddziałujące na urządzenia sterowania ruchem kolejowym.
5. Szczegółowego podziału pociągów, o których mowa w ust. 2 dokonuje licencjonowany przewoźnik kolejowy.

§ 11

Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów

1. Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów jest planem, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na terenie zarządzanym przez CARGOTOR sp. z o.o. lub jego części w czasie, w którym on obowiązuje.
2. Sposób opracowania wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów oraz zasady numerowania pociągów określają wewnętrzne regulacje przyjęte w spółce CARGOTOR.
3. Pracownicy, których czynności związane z prowadzeniem ruchu kolejowego, powinni posiadać w czasie wykonywania pracy aktualny wewnętrzny rozkład jazdy lub wyciąg z wewnętrznego rozkładu jazdy, oraz zarządzenia o uruchamianych pociągach, albo mieć możliwość korzystania z tych rozkładów i zarządzeń.
4. Na każdym posterunku technicznym powinien znajdować się wewnętrzny rozkład jazdy lub wyciąg z tego rozkładu
5. O uruchomieniu pociągów nieujętych w wewnętrznych rozkładach jazdy należy powiadomić zainteresowane jednostki i pracowników w terminie umożliwiającym sprawne wprowadzenie.
6. Wewnętrzny rozkład jazdy i wyciągi z nich powinny być stale aktualizowane.
7. Bez wewnętrznego rozkładu jazdy, na warunkach określonych przez Biuro Ruchu Kolejowego, mogą kursować:
 - 1) pociągi uruchamiane dla potrzeb usuwania skutków wypadków,
 - 2) pojazdy pomocnicze CARGOTOR sp. z o.o.

ROZDZIAŁ II

OGÓLNE ZASADY I OBOWIĄZKI PODCZAS WYKONYWANIA MANEWRÓW

§ 12

Określenie manewrów, cele i sposoby ich wykonywania

1. Manewry mogą być wykonywane pojazdami kolejowymi z napędem lub z wykorzystaniem siły ich ciężkości, z zastosowaniem górkek rozrządowych, torów na pochyleniach, z wykorzystaniem ciągników szynowych, drogowych, siły ludzkiej lub specjalnych urządzeń mechanicznych.
2. Manewry powinny być wykonywane szybko i sprawnie, przy zachowaniu bezpieczeństwa ludzi, taboru, urządzeń i przesyłek.
3. Dla każdej stacji powinien być opracowany regulamin pracy manewrowej, stanowiący integralną część regulaminu technicznego posterunku ruchu. Postanowienia dotyczące wykonywania manewrów na bocznicach oraz na torach wydzielonych dla potrzeb innych podmiotów powinny być podane w odpowiednim regulaminie, opracowanym zgodnie z instrukcją o sporządzaniu regulaminów technicznych. Regulamin techniczny należy sporządzić zgodnie z zapisami instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych z uwzględnieniem warunków miejscowych.
4. Celem pracy manewrowej jest:
 - 1) rozrządzanie składów pociągów oraz składów manewrowych— na poszczególne tory zależnie od przeznaczenia wagonów,
 - 2) zestawianie składów pociągów,
 - 3) wymiana grup wagonów w pociągach,
 - 4) podstawianie wagonów na punkty ładunkowe oraz ich zabieranie,
 - 5) przestawianie wagonów, grup wagonów i całych składów pociągowych z jednego toru na drugi, zależnie od potrzeb i przeznaczenia torów,
 - 6) wybieranie wagonów próżnych o szczególnych parametrach technicznych,
 - 7) podstawianie wagonów do wykonywania czynności dodatkowych np. czyszczenia, ważenia, naprawy oraz zabierania wagonów po zakończeniu tych czynności.
5. Pod względem organizacji pracy manewrowej stacja może być podzielona na rejony i okręgi manewrowe.
6. Rejon manewrowy pod względem funkcji technologicznych dzielić się może ze względu a warunki lokalne na rejon rozrządzania, zestawiania lub obsługi. Rejon rozrządzania jest to rejon manewrowy z górką rozrządową. Rejon zestawiania jest to rejon manewrowy, do którego podstawowych zadań należy zestawianie składów pociągów. W rejonie rozrządzania mogą pracować dwie lokomotywy manewrowe. W rejonie obsługi dokonuje się przemieszczania wagonów, ich przekazywania lub zabierania z punktu ładunkowego lub punktu zdawczo-odbiorczego.
7. Podział stacji na rejony i okręgi manewrowe, dozwolone sposoby manewrowania oraz wszelkie ograniczenia dotyczące manewrów należy wskazać w regulaminie technicznym lub regulaminie pracy bocznic kolejowej.
8. Stosowane są następujące sposoby wykonywania manewrów:
 - 1) odstawczy - przetaczanie taboru pojazdem trakcyjnym,
 - 2) odrzutowy - odrzucanie pojedyncze i seryjne odpręgów za pomocą lokomotywy pchającej,

- 3) grawitacyjny - staczanie odpręgów przy pomocy siły grawitacyjnej (górki rozrządowe, tory położone na spadku)
9. Odstawianie (przetaczanie) polega na przestawieniu taboru na odpowiedni tor (miejsce) i odczepieniu danej grupy po jej zatrzymaniu.
10. Odrzucanie pojedyncze polega na tym, że lokomotywa manewrowa, pchając odprężniętą grupę wagonów, przy pewnej określonej prędkości zatrzymuje się, co powoduje, że odprężnięte wagony toczą się dalej samodzielnie na wyznaczony tor.
11. Odrzucanie seryjne polega na tym, że po odczepieniu pierwszego odpręgu lokomotywa manewrowa rozpędza skład manewrowy do prędkości zapewniającej dojechanie odpręgu do wyznaczonego miejsca. Następnie lokomotywa zatrzymuje się w celu umożliwienia odjechania odczepionego odpręgu i odczepienia następnego odpręgu, po czym znowu zwiększa prędkość pozwalając na odjechanie następnego odczepionego odpręgu.
12. Staczanie odpręgów przy pomocy siły grawitacyjnej odbywa się na górkach rozrządowych lub na torach położonych na spadku.

§ 13

Pracownicy zatrudnieni przy manewrach

1. Przy manewrach należy zatrudniać pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje zawodowe.
2. W wykonywaniu manewrów uczestniczą:
 - 1) pracownicy posterunków nastawczych (dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy),
 - 2) kierownik manewrów,
 - 3) dyżurny ruchu przewoźnika kolejowego,
 - 4) manewrowi,
 - 5) prowadzący pojazd kolejowy z napędem.
3. Kierownikiem manewrów może być:
 - 1) ustawiacz,
 - 2) kierownik pociągu,
 - 3) dyżurny ruchu, nastawniczy (zwrotniczy) przy jazdach bez drużyny manewrowej (jazdy niepilotowane),
 - 4) inny pracownik posiadający kwalifikacje ustawiacza lub kierownika pociągu.
4. Kierownikowi manewrów może być przydzielona do pracy manewrowej potrzebna ilość:
 - 1) manewrowych,
 - 2) innych pracowników posiadających kwalifikacje do wykonywania manewrów.
5. Pracownik stale wykonujący czynności kierownika manewrów powinien mieć namalowany przez środek kasku ochronnego (od czoła ku tyłowi) czerwony pas szerokości 4 cm.
6. Zespół pracowników złożony z kierownika manewrów i co najmniej jednego pracownika, o którym mowa w ust. 4, nazywa się drużyną manewrową.
7. Kierownik manewrów stosownie do potrzeb i okoliczności, jeżeli posiada wymagane kwalifikacje, może również wykonywać czynności manewrowego.
8. Maszynista pojazdu trakcyjnego użytego do wykonywania manewrów oraz pracownik posterunku nastawczego powinni zostać powiadomieni, kto jest kierownikiem manewrów. W przypadku, gdy kierownik manewrów przekazuje innym uprawnionym pracownikom kierowanie lub wykonywanie pewnych czynności, musi o tym powiadomić zainteresowanych.
9. Pracownicy biorący udział w manewrach zobowiązani są ściśle przestrzegać obowiązujących ograniczeń i miejscowych postanowień ujętych w regulaminie technicznym i regulaminie pracy obsługiwanej bocznicy kolejowej, dla rejonu, w którym wykonują manewry.
10. Do wykonywania manewrów, jak również do hamowania odpręgów płozami nie wolno zatrudniać:
 - 1) kobiet, z uwzględnieniem postanowień ust.11,
 - 2) osób poniżej 18 roku życia (młodocianych),
 - 3) pracowników nieposiadających pierwszego stopnia zdolności do pracy.
11. Kobiety zatrudnione na stanowiskach dyżurnego ruchu, kierownika pociągów i nastawniczego mogą pełnić czynności kierownika manewrów, jednak nie mogą wykonywać czynności przewidzianych dla manewrowego.

§ 14

Udział pracowników posterunków nastawczych w wykonywaniu manewrów

1. Do obowiązków pracowników posterunków nastawczych należy:
 - 1) obsługa urządzeń srk i udzielanie zezwoleń stosownie do żądań kierownika manewrów lub wskazań zawartych w karcie rozrządowej,
 - 2) koordynowanie jazd manewrowych z uwzględnieniem realizacji planu pracy manewrowej omówionego z kierującym manewrami,
 - 3) współpraca z pracownikami przewoźnika kolejowego przy realizacji zadań wynikających z rozkładu jazdy pociągów i planów wewnętrznych przewoźnika kolejowego;
 - 4) uzgadniania jazd manewrowych między okręgami nastawczymi,
 - 5) sprawdzenie stanu sprawności urządzeń sterowania rozrządem i łączności w rejonach manewrowych,
 - 6) zapoznanie uczestników manewrów z ograniczeniami prędkości i innymi ograniczeniami, mającymi wpływ na organizację i bezpieczeństwo manewrów, wynikających ze stanu infrastruktury.
2. Czynności kierownika manewrów wykonywane przez dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych podczas jazd bez drużyny manewrowej, w podległym im okręgu nastawczym polegają na:
 - 1) koordynowaniu i ustaleniu planu jazd manewrowych według potrzeb zgłoszonych przez prowadzącego pojazd,
 - 2) wydaniu zezwolenia na jazdę manewrową, które dla prowadzącego pojazd kolejowy z napędem jest równocześnie poleceniem wykonania ruchu manewrowego,
3. obserwacji jazdy manewrowej w obrębie własnego okręgu nastawczego. W razie otrzymania polecenia, którego wykonanie może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, pracownik posterunku nastawczego obowiązany jest odmówić jego wykonania, podając przyczynę.

§ 15

Obowiązki kierownika manewrów

1. Manewry mogą być wykonywane tylko pod kierownictwem pracownika posiadającego wymagane kwalifikacje tj. kierownika manewrów.
2. Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej. Stosowane sposoby pracy powinny umożliwić sprawne wykonanie zadań i nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu pociągów, pracy manewrowej oraz bezpieczeństwa pracowników i osób postronnych.
3. Kierownik manewrów wykonuje manewry przy użyciu jednej lokomotywy i kieruje pracą jednej drużyny manewrowej w przydzielonym rejonie manewrowym. W przypadkach wyjątkowych mogą być użyte dwie lokomotywy (przestawienie ciężkiego składu, wypychanie składu na grzbiet góry rozrządowej). Jeżeli taka organizacja pracy ma charakter stały, powinno to być wskazane w regulaminie technicznym.
4. Przed przystąpieniem do pracy, kierownik manewrów powinien ustalić w zakresie przewidzianym regulaminem technicznym:
 - 1) plan pracy manewrowej i zapoznać z nim drużynę trakcyjną oraz obsługę posterunków nastawczych,
 - 2) skład drużyny manewrowej i trakcyjnej i ich gotowość do pracy, przepisowe ubranie pracowników i ich wyposażenie w przybory sygnałowe,
 - 3) dokonać podziału czynności między manewrowych,
 - 4) zapoznać się ze stanem zajętości torów oraz sprawdzić, które tory są zamknięte,
 - 5) sprawdzić zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem oraz czy nie stoją w granicach ukresów.
 - 6) ustalić miejsce postoju wagonów wymagających zachowania szczególnej ostrożności np. z przesyłką nadzwyczajną, z towarami niebezpiecznymi itd.,
 - 7) sprawdzić stan i liczbę używanych przy manewrach płozów hamulcowych, oświetlenia i urządzeń łączności.
5. W czasie wykonywania pracy do obowiązków kierownika manewrów ma obowiązek:
 - 1) zgłosić swoją obecność nadzorującemu manewry,
 - 2) dopilnować terminowego doręczenia kart rozrządowych zainteresowanym pracownikom,
 - 3) kierować rozrządzaniem i zestawianiem pociągów,
 - 4) dawać sygnały manewrowe,
 - 5) sprzęgać i rozprzęgać pojazdy kolejowe,
 - 6) zabezpieczać pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem,
 - 7) obsługiwać punkty ładunkowe i bocznicę, a w przypadku braku wyznaczonych pracowników także przyjmować i zdawać wagony – stosownie do ustaleń regulaminu technicznego i regulaminu pracy bocznic kolejowej.
 - 8) sprawdzać pojazdy kolejowe na podstawie oględzin wzrokowych, czy pojazdy te nie posiadają widocznych usterek dyskwalifikujących je do ruchu. Jeżeli kierownikowi nasuwają się wątpliwości, co do przydatności pojazdów do ruchu, to powinien on zasięgnąć w tym względzie opinii rewident a taboru, a tam gdzie go niema – prowadzącego pojazd,
 - 9) współpracować z pracownikami przygotowującymi drogi przebiegu dla manewrów,
 - 10) sprawdzać stan oświetlenia rejonu manewrowego w porze ciemnej,
 - 11) przygotowywać drogi przebiegu poprzez obsługę zwrotnic i wykolejnic nastawianych ręcznie.

6. Podczas pracy w warunkach zimowych kierownik manewrów powinien sprawdzić:
 - 1) posypanie miejsc śliskich piaskiem lub innymi materiałami oraz usunięcie innych przeszkód dla bezpiecznego poruszania się w czasie pracy,
 - 2) prawidłowe działanie zwrotnic, wyrzutni płozowych, hamulców torowych,
 - 3) oczyszczenie płozów hamulcowych ze śniegu i lodu,
 - 4) widoczność sygnałów na urządzeniach stałych i wskaźnikach.
7. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo wykonać następujące prace manewrowe:
 - 1) z włączonym hamulcem zespolonym:
 - a) wyciągać bez zmiany kierunku jazdy składy pociągów towarowych z torów przyjazdowych na tory wyciągowe, z torów kierunkowych na tory odjazdowe itp.
 - b) przestawić z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy towarowe nieprzekraczające 60 osi.
 - c) w przypadku przestawienia składów pociągowych lub manewrowych na sygnały manewrowe podawane na sygnalizatorach, gdy lokomotywa manewrowa i pracownik przestawiający skład posiada sprawny radiotelefon – można przestawiać składy pociągowe lub manewrowe bez ograniczeń długości
 - 2) bez hamulca zespolonego przestawić grupę wagonów nieprzekraczającą 8 osi.
 - 3) przemieszczać wagony w obrębie podciągarki wagonów w ilości określonej w regulaminie technicznym lub regulaminie pracy bocznic kolejowej.
8. Jeżeli kierownik manewrów wykonuje prace manewrową bez udziału manewrowego lub innego pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje, nie wolno wówczas odrzucać taboru. Ograniczenie to obowiązuje również w przypadku wykonywania manewrów przez samego manewrowego (na polecenie kierownika manewrów).
9. Składy pociągów należy pozostawiać w stanie ściśniętych sprężyn zderzakowych. W tym celu przed odjazdem pojazdu trakcyjnego należy zahamować hamulec ręczny w ostatnim pojeździe kolejowym, ścisnąć skład oraz zahamować hamulcem ręcznym najbliższy pojazd kolejowy od pojazdu trakcyjnego.
10. Przy stosowaniu odrzucania podczas mrozów należy w razie potrzeby zmniejszyć długość i masę składu przeznaczonego do rozrządu.
11. W przypadku zaśnieżenia lub oblodzenia główek szyn, przed rozpoczęciem rozrządzania należy przejechać po tych torach lokomotywą manewrową, pchając przed nią wagon.
12. Do obsługi torów i bocznic ze zwrotnicami przestawianymi przez drużynę manewrową należy zabierać ze sobą sprzęt do usuwania śniegu i lodu. Przed jazdą przez przejazd (przejścia) należy sprawdzić stan czystości żłobków (oblodzenie, zamulenie).
13. Zauważone nieprawidłowości należy usuwać we własnym zakresie, a w razie niemożności niezwłocznie powiadomić o tym przełożonego oraz w razie potrzeby także właściwych pracowników innych jednostek organizacyjnych.
14. Podczas wykonywania manewrów, kierujący manewrami powinien sprawdzać, czy praca manewrowa odbywa się zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji, regulaminem technicznym posterunku ruchu, wydanymi poleceniami, a w razie zauważenia nieprawidłowości – niezwłocznie je eliminować.
15. Po zakończeniu manewrów kierownik manewrów powinien sprawdzić czy wagony znajdują się w granicach ukresów czy są należycie zabezpieczone przed zbiegnięciem.

16. Przy przekazywaniu dyżuru następnej zmianie należy ją powiadomić o aktualnej sytuacji (trudnościach i najbliższych zadaniach) w sposób ujęty w regulaminie technicznym posterunku ruchu.
17. Kierownik manewrów ponosi odpowiedzialność za wykonywanie pracy przez drużynę manewrową zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji i regulaminu technicznego posterunku ruchu.
18. W czasie nauki praktycznego wykonywania pracy manewrowej wykonywanie czynności przez szkolonego może odbywać się tylko pod bezpośrednim, stałym nadzorem kierownika manewrów. Praktykanta nie wolno wyznaczać do samodzielnego wykonywania pracy. Wszystkie czynności powinny mu być uprzednio pokazane z naświetleniem grożącego niebezpieczeństwa w razie niezastosowania się do wskazówek.

§ 16

Obowiązki manewrowego

1. Do obowiązków manewrowego należy:
 - 1) rozprzęganie i sprzęganie taboru,
 - 2) przestawianie zwrotnic i wykolejnic przewidzianych do obsługi przez manewrowych,
 - 3) powtarzanie w razie potrzeby sygnałów manewrowych,
 - 4) hamowanie manewrującego taboru,
 - 5) zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem,
 - 6) wykonywanie innych czynności związane z pracą manewrową, zlecone przez kierownika manewrów.
2. Przed przystąpieniem do pracy manewrowy powinien:
 - 1) zgłosić się u swego kierownika manewrów przepisowo ubrany z niezbędnymi do pracy przyborami sygnałowymi,
 - 2) na polecenie kierownika manewrów obejść wyznaczone tory i sprawdzić:
 - a) które tory są wolne,
 - b) jaki jest stan zapełnienia każdego toru,
 - c) czy pojazdy kolejowe są dopchnięte i połączone sprzęgami,
 - d) czy nie ma torów zamkniętych dla ruchu,
 - e) czy pod wagonami nie ma płozów, klinów lub innych przedmiotów, które mogą spowodować wykolejenie,
 - f) czy na torach nie znajduje się tabor wykolejony, uszkodzony, z przesuniętym lub uszkodzonym ładunkiem lub wagony wymagające zachowania szczególnej ostrożności,
 - g) czy płozy, kliny i inne przybory do zabezpieczania taboru przed zbiegnięciem znajdują się na właściwym miejscu, w odpowiedniej ilości i w odpowiednim stanie,
 - h) czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów,
 - i) czy przejazdy kolejowe są wolne od taboru, w żłobkach na przejazdach nie ma lodu, piasku i innych zanieczyszczeń,
 - j) czy oświetlenie działa należycie,
 - k) czy nie ma innych przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego, ludzi i taboru;

informację o stanie torów, taboru oraz zauważonych nieprawidłowościach lub przeszkodach manewrowy powinien zgłosić kierownikowi manewrów po ukończeniu sprawdzania.
3. Manewrowy wyznaczony przez kierownika manewrów do obsługi zwrotnic przestawianych ręcznie, przed rozpoczęciem pracy manewrowej powinien dokonać zewnętrznych wzrokowych oględzin rozjazdów, których celem jest wykrycie:
 - 1) części pękniętych, wykruszonych lub uszkodzonych w inny sposób,
 - 2) usterek lub odkształceń stwarzających zagrożenia dla prawidłowego działania rozjazdu lub zamknięć nastawczych.
4. O wszelkich stwierdzonych usterekach manewrowy powinien niezwłocznie, przed rozpoczęciem manewrów powiadomić kierownika manewrów i pracownika nastawni.
5. Zwrotnice obsługiwane ręcznie przez pracowników drużyn manewrowych oznaczone są dwoma czerwonymi paskami na białej części przeciwwagi. Położenie przeciwwagi z białym półkołem u góry oznacza zasadnicze położenie zwrotnicy.

6. Po właściwym nastawieniu zwrotnic i wykolejnic lub sprawdzeniu prawidłowości ich nastawienia i zamknięcia, pracownicy powinni dać sygnał "Do mnie" lub "Ode mnie". Po ukończeniu manewrów, wszystkie zwrotnice i wykolejnice należy przestawić w położenie zasadnicze.
7. Przy przestawianiu zwrotnicy lub wykolejnicy, pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica lub wykolejnica, następnie ustawić się w bezpiecznej odległości od toru poza skrajnią taboru. Nie wolno przestawiać zwrotnicy lub wykolejnicy tuż przed zbliżającym się taboru.
8. Manewrowy powinien zwracać uwagę, czy zwrotnice dla rozrządzanego taboru są właściwie nastawione, a tabor kierowany jest na właściwy tor zgodnie z przeznaczeniem.
9. W czasie wykonywania manewrów, manewrowi powinni znajdować się z tej strony manewrującego składu, po której znajduje się kierownik manewrów, aby mogli się zawsze nawzajem widzieć.
10. Manewrowy lub inny uprawniony pracownik może być wyznaczony przez kierownika manewrów do wykonywania czynności przygotowawczych związanych z rozrządzaniem składów takich jak:
 - 1) sporządzanie karty rozrządowej,
 - 2) luzowanie odpręgów,
 - 3) rozłączanie odpręgów,
 - 4) obsada hamulca ręcznego.
11. Kartę rozrządową sporządza pracownik wyznaczony przez przewoźnika na zasadach i według dokumentów stosowanych przez przewoźnika. Sporządzający kartę rozrządową przy ustalaniu wielkości odpręgu powinien stosować się do postanowień regulaminu technicznego posterunku ruchu i niniejszej instrukcji. Jeżeli z uwagi na rodzaj ładunku lub długość odpręgu sporządzający wyznaczył do obsadzenia hamulec ręczny, to przed wyznaczeniem tego hamulca powinien sprawdzić, czy hamulec ten jest czynny i należyście hamuje. W karcie rozrządowej poszczególne odpręgi należy wyznaczać na tory kierunkowe zgodnie z ustalonym w regulaminie technicznym przeznaczeniem toru. Wyznaczanie odpręgów na inne tory dopuszczalne jest wyłącznie na każdorazowe polecenie kierownika manewrów.
12. Luzowanie odpręgów dokuje się pomiędzy wagonami wskazanymi w karcie rozrządowej lub według wskazań kierownika manewrów, gdy karty nie sporządza się. Należy zachować następującą kolejność czynności przy luzowaniu odpręgów:
 - 1) zamknąć kurki przewodu głównego i zasilającego, a po upewnieniu się, że powietrze zeszło z przewodu – rozłączyć sprzęgi hamulcowe i założyć każdy z nich na wspornik,
 - 2) rozkręcić sprzęgi śrubowe na długość umożliwiającą zrzucenie ich z haka za pomocą drążka,
 - 3) w przypadku, jeśli rozkręcenie sprzęgów jest niemożliwe nawet przy użyciu rurki, należy powiadomić o tym rewidenta taboru lub maszynistę lokomotywy manewrowej,
 - 4) w okresie zimowym w przypadku zamarznięcia, sprzęg powinien być podgrzany, a jeżeli nie odniesie to skutku, wówczas należy wezwać rewidenta taboru lub maszynistę lokomotywy manewrowej z żądaniem uruchomienia sprzęgu (nie należy podgrzewać sprzęgu przy wagonie, do którego ze względu na rodzaj ładunku nie wolno zbliżać się z otwartym ogniem),
 - 5) podczas luzowania należy zwracać uwagę, czy:
 - a) odpręgi nie są zahamowane hamulcem ręcznym lub hamulcem zespolonym, a gdy zachodzi potrzeba, odhamować wagony,

- b) z pojazdów kolejowych lub ładunku nie wystają poza skrajnię przedmioty mogące zagrażać bezpieczeństwo ludzi,
 - c) przy wychodzeniu spomiędzy pojazdów kolejowych nie zbliża się po sąsiednim torze inny pojazd kolejowy.
13. Rozłączania odpręgów w składach rozrządanych z góry rozrządowej należy dokonywać na przeciw spadku góry przed wepchnięciem odpręgu na grzbiet, a przy sprzęgach samoczynnych na grzbiecie góry.
 14. Do rozłączania odpręgów na górze rozrządowej należy używać drążka (wideł). Drążek należy zakładać w taki sposób, aby po oparciu jego środkowej części o trzon zderzaka i wywarcia siły skierowanej do dołu na utrzymaną w rękach część drążka (wideł), można było zrzucić sprzęg z haka.
 15. Długość drążka (wideł) nie powinna przekraczać 230 cm.
 16. Podczas rozłączania odpręgów za pomocą drążka (wideł), manewrowy powinien mieć drążek przed sobą i być zwrócony twarzą w kierunku jazdy taboru.
 17. Drążek (wideł) może być używany do rozłączania odpręgów tylko w miejscach, w których nie ma słupów, latarni, zwrotnic, ramp, budek itp., przeszkód stwarzających niebezpieczeństwo zaczepienia.
 18. Przed zakończeniem dyżuru manewrowy powinien:
 - 1) sprawdzić, czy nie pozostawiono pojazdów kolejowych poza ukresami torów,
 - 2) zabezpieczyć pojazdy kolejowe przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie wagonów hamulcem ręcznym, postojowym lub płozem hamulcowym zgodnie z regulaminem technicznym posterunku ruchu w ilości na zasadach zgodnych z postanowieniami § 21, ust. 14,
 - 3) nieużyte do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem kliny lub płozy hamulcowe złożyć w wyznaczonym do tego miejscu; płozy uszkodzone składować w miejscu osobno wyznaczonym,
 - 4) pozawieszać sprzęgi hamulcowe na wsporniki a sprzęgi śrubowe na hak;
 - 5) wykonanie powyższych czynności zgłosić kierownikowi manewrów.
 19. Manewrowy podczas wykonywania pracy manewrowej zobowiązany jest zapewnić bezpieczne jej wykonanie, a w razie jakiegokolwiek zagrożenia niezwłocznie powiadomić kierownika manewrów i podjąć wszelkie możliwe działania w celu zapobieżenia wypadkowi lub zmniejszenia jego skutków.

§ 17

Obowiązki drużyny trakcyjnej

1. Drużyna trakcyjna wykonująca manewry powinna obserwować:
 - 1) sygnały i wskaźniki, ściśle się do nich stosować,
 - 2) prawidłowe nastawienie zwrotnic, wykolejnic, obrotnic, przesuwnic itp.,
 - 3) czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzie na torze, podniesione hamulce torowe, obniżenie lub oberwanie sieci trakcyjnej itp.),
 - 4) czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów oraz w miarę możliwości ruchu pojazdów po sąsiednich torach.
2. Drużyna trakcyjna powinna znać kierownika manewrów, wykonywać ruchy manewrowe na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej Instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i pojazdów kolejowych.
3. Drużyna pojazdu trakcyjnego powinna odmówić wykonania polecenia, jeżeli wcześniej nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał, albo polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwości.
4. Podczas manewrowania drużyna trakcyjna powinna znajdować się w pełnym składzie na pojeździe trakcyjnym, a w czasie przerwy w pracy pojazd trakcyjny powinien być dozorowany przynajmniej przez jednego pracownika drużyny trakcyjnej.
5. Obsadę lokomotywy manewrowej ustala przewoźnik stosownie do warunków technicznych i organizacyjnych w rejonie pracy lokomotywy, co powinno być określone w regulaminie technicznym.
6. Przy jednoosobowej obsadzie lokomotywy manewrowej maszynista może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zatrzymaniu silnika w lokomotywie spalinowej lub po opuszczeniu pantografu w lokomotywie elektrycznej, zahamowaniu i zabezpieczeniu jej przed uruchomieniem przez osoby niepowołane.
7. Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.
8. Polecenie zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane bez względu na to, kto je wydał.
9. Podczas jazd manewrowych przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista powinien odpowiednio wcześniej podawać sygnał "Bacność".
10. Przy manewrach wagonem silnikowym, lokomotywą dwukabinową itp. maszynista powinien zająć czołową kabinę sterowniczą. Nie dotyczy to spychania wagonów lokomotywą dwukabinową - w takim przypadku maszynista powinien zająć miejsce w tej kabinie, z której ma lepsze warunki obserwacji spychanego składu, drogi przebiegu i drużyny manewrowej.

ROZDZIAŁ III

TECHNIKA WYKONYWANIA MANEWRÓW

§ 18

Wykonywanie manewrów i podawanie sygnałów przy manewrach

1. Bez polecenia kierownika manewrów nie wolno wykonać żadnego ruchu manewrowego.
2. Przy wykonywaniu manewrów pojazd trakcyjny powinien znajdować się na początku lub na końcu składu manewrowego, a na spadku - w miarę możliwości od strony spadku. Wyjątkowo na stacjach położonych na poziomie lub na pochyleniu nie większym niż 2,5 ‰, można umieszczać pojazd trakcyjny między przetaczanym taborem pod warunkiem, że nie będzie stosowane odrzucanie wagonów. W czasie manewrowania na torze głównym o pochyleniu większym niż 2,5 ‰, pojazd trakcyjny powinien znajdować się od strony spadku. Jeżeli jest to niemożliwe, wszystkie wagony składu manewrowego należy włączyć do hamulca zespolonego, przy czym co najmniej 1 wagon na każde 10 oraz pierwszy od strony spadku, muszą mieć czynny hamulec, a prędkość manewrów należy ograniczyć do 15 km/h.
3. Przetaczany tabor powinien być sprzęgnięty ze sobą. Grupy wagonów lub pojedyncze wagony należy odpręgać bezpośrednio przed odrzuceniem lub stoczeniem z góry rozrządowej.
4. W czasie jazdy wagony popychane powinny być zawsze sprzęgnięte z pojazdem trakcyjnym. Odstępstwa dopuszczalne są tylko podczas dopychania wagonów na torach kierunkowych, jeżeli regulamin techniczny posterunku ruchu nie stanowi inaczej.
5. Przed rozpoczęciem manewrowania tabor należy odhamować oraz usunąć spod kół taboru kliny, względnie płozy hamulcowe.
6. Drogi przebiegu dla manewrów na żądanie kierownika manewrów nastawia pracownik obsługujący zwrotnicę właściwego okręgu nastawczego. Tam, gdzie zwrotnic nie obsługuje posterunek nastawczy, należy wskazać w regulaminie technicznym, kto i które zwrotnice obsługuje. Za prawidłowe nastawienie zwrotnic i wykolejnic podczas pracy manewrowej ponosi odpowiedzialność pracownik, który je obsługuje. Jeżeli rozrząd odbywa się na podstawie kart rozrządowych, drogi przebiegu dla poszczególnych odpręgów nastawiane są według karty rozrządowej. Wszystkie zmiany wymagają wstrzymania rozrządu, którego wznowienie może się odbyć po omówieniu zmian z zainteresowanymi pracownikami, nie dotyczy to zautomatyzowanych stacji rozrządowych. Drogi przebiegu dlajazd niepilotowanych pojazdów nastawia na żądanie kierującego pojazdem, wyznaczony regulaminem technicznym pracownik obsługujący urządzenia srk w danym okręgu nastawczym. Pracownik ten spełnia wówczas obowiązki kierownika manewrów.
7. Podczas przygotowywania drogi przebiegu dla manewrów, należy zwrotnice i wykolejnice nastawiać kolejno, poczynając od najdalej położonej, patrząc w kierunku zamierzonej jazdy. Nie dotyczy to:
 - 1) przebiegowego nastawiania zwrotnic i wykolejnic (przy urządzeniach przekąźnikowych),
 - 2) nastawiania zwrotnic i wykolejnic w czasie staczania i odrzucania odpręgów.
8. Jeżeli pojazd kolejowy wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, nie wolno cofać tego pojazdu. Jeżeli nie ma widocznych uszkodzeń, należy pojazd kolejowy usunąć ze zwrotnicy jazdą w kierunku z ostrza iglicy. Następny ruch manewrowy przez tę zwrotnicę może się odbyć, gdy pracownik obsługujący zwrotnicę stwierdzi należyty stan i prawidłowe działanie zwrotnicy oraz zezwoli na jazdę.

9. Kierownik manewrów może wykonywać manewry bez ograniczeń w granicach własnego rejonu manewrowego, o ile nastawianie drogi przebiegu dla manewrów zostało powierzone drużynie manewrowej.
10. Jeżeli jazda manewrowi (ruch manewrowy) ma się odbyć do sąsiedniego rejonu manewrowego, bez wjeżdżania w sąsiedni okręg nastawniczy, to przed wykonaniem tego ruchu kierownik manewrów powinien uzyskać na to zgodę kierownika manewrów rejonu, w którym ma się odbywać ruch manewrowy.
11. Jeżeli ruch manewrowy ma się odbyć do sąsiedniego rejonu manewrowego z wjazdem w sąsiedni okręg nastawczy, to przed wykonaniem tego ruchu kierownik manewrów, który chce ten ruch wykonać, powinien po porozumieniu się z kierownikiem manewrów w tym rejonie uzyskać także zgodę od pracownika nastawiającego drogi przebiegu dla manewrów w rejonie, do którego ma się odbyć ruch manewrowy. Zgodę tę może kierownik manewrów uzyskać również za pośrednictwem pracownika obsługującego zwrotnicę własnego okręgu nastawczego. Wyrażona zgoda ważna jest na jazdę do:
 - 1) najbliższego urządzenia sygnałowego sąsiedniego okręgu nastawczego ważnego dla tej jazdy,
 - 2) ukresu najbliższego rozjazdu, skrzyżowania torów, jeżeli brak jest urządzenia sygnałowego dla tej jazdy,
 - 3) wykołownicy sąsiedniego okręgu nastawczego.Dalsza jazda może się odbywać na zasadach wskazanych w ust. 14.
12. Jeżeli w sąsiednim rejonie manewrowym, do którego ma się odbyć ruch manewrowy nie jest prowadzona praca manewrowa, to ruchy manewrowe w tym rejonie mogą być wykonane bez uzgodnienia do najbliższego urządzenia sygnałowego ważnego dla tych jazd manewrowych. Jeżeli takiego urządzenia nie ma to do ukresu najbliższej zwrotnicy lub skrzyżowania torów manewry należy prowadzić z ostrożnością, a prędkość jazdy należy regulować tak, aby w przypadku zauważenia jakiegokolwiek przeszkody tabor mógł być niezwłocznie zatrzymany. Dalsza jazda może się odbywać po uzyskaniu zgody pracownika nastawiającego drogi przebiegu w tym okręgu nastawczym.
13. Jeśli nie ma przeszkód do jazdy manewrowej, to po nastawieniu drogi przebiegu dla manewru, pracownik posterunku nastawczego daje zezwolenie na jazdę za pomocą sygnału na sygnalizatorze. Jeżeli nie ma sygnalizatora, wówczas pracownik posterunku nastawczego pozwolenie to daje za pomocą sygnałów "Do mnie" lub "Ode mnie". Pozwolenie może być dane również za pomocą urządzeń łączności w przypadku uszkodzenia sygnalizatora lub jego braku.
14. O otrzymaniu pozwolenia ustnego lub za pomocą środków łączności na przejazd składu manewrowego obok sygnalizatora, na których nie można nastawić sygnału zezwalającego na jazdę manewrową, kierownik manewrów powinien powiadomić maszynistę.
15. Gdyby odebranie sygnału "Do mnie" lub "Ode mnie" było niemożliwe lub utrudnione, to w przypadkach, w których wymagane jest danie z nastawni odpowiedniego sygnału, sygnał ten można zastąpić słowami mi: "Lok nr lub skład manewrowy jechać w kierunku", przekazanymi za pomocą urządzeń łączności.
16. Pozwolenie na wykonanie ruchu manewrowego należy dawać dla każdego przebiegu manewrowego oddzielnie. Po minięciu urządzenia sygnałowego przez pojazdy kolejowe, powinno być ono nastawione na sygnał zabraniający dokonywania manewrów. Lokomotywy przepuszczane jednocześnie na ten sam sygnał na sygnalizatorze powinny być sprzęgnięte.

17. Jeżeli zwrotnice w przebiegach manewrowych nie są scentralizowane lub nie są zamykane w przebiegu za pomocą urządzeń srk, wówczas w regulaminie technicznym można przewidzieć, że po odpowiednim porozumieniu się kierownika manewrów z pracownikiem obsługującym zwrotnice na czas rozrządzania taboru nie jest wymagane dawanie zezwolenia przez pracownika obsługującego zwrotnicę dla każdego przebiegu oddzielnie.
18. Polecenie na wykonanie ruchu manewrowego po sprzęgnięciu lub rozprzęgnięciu taboru wolno dać dopiero po wyjściu pracownika spośród wagonów.
19. Polecenia i informacje wydawane przez kierownika manewrów powinny być wydawane i przekazywane w sposób krótki, zwięzły, zrozumiały i wyraźny, aby ich wykonanie nie nasuwało żadnych wątpliwości. W przypadku niejasności, na żądanie odbierającego, polecenia bądź informacje muszą być przez kierownika manewrów bezwzględnie powtórzone.
20. Polecenia wydane za pomocą megafonu powinny być poprzedzone nazwą odbiorcy, do którego są kierowane i podane dwukrotnie przez wydającego polecenie. Zabrania się wydawania poleceń za pomocą megafonu dla jazd manewrowych w kierunku szlaku. Przed wydaniem polecenia za pomocą radiotelefonu należy najpierw wywołać odbiorcę polecenia, a po jego zgłoszeniu się i ustaleniu, że zgłosił się właściwy odbiorca, należy wydać polecenie. Treść polecenia musi być powtórzona przez odbierającego.
21. Przed daniem sygnału na wykonanie ruchu manewrowego, kierownik manewrów powinien osobiście przekonać się, czy pracownik obsługujący zwrotnicę albo manewrowy wyznaczony do obsługi zwrotnic dał pozwolenie na jazdę manewrową oraz nie ma przeszkód dla uruchomienia taboru (płozy lub kliny pod kołami, zahamowane wagony, tabor poza ukresem, zagrożenie bezpieczeństwa pracowników lub osób postronnych itp.). Usunięcie płozów lub klinów spod kół wagonów jak i odhamowanie wagonów oraz sprawdzenie ukresu, kierownik manewrów może zlecić manewrowym, którzy wykonanie polecenia powinni zgłosić w sposób uprzednio ustalony. Polecenie wykonania ruchu manewrowego daje kierownik manewrów za pomocą obowiązujących sygnałów. Jeżeli drużyna pojazdu trakcyjnego nie widzi sygnału kierownika manewrów, wówczas sygnały podawane przez niego, manewrowi powinni powtarzać maszyniście.
22. Drużyna manewrowa powinna być rozstawiona zasadniczo po tej stronie manewrującego taboru, po której znajduje się stanowisko maszynisty lokomotywy manewrowej. Jeżeli skład manewrowy znajduje się na łuku, drużyna manewrowa powinna znajdować się po wewnętrznej stronie łuku. Jeżeli sygnały manewrowe dawane są wyjątkowo po stronie pomocnika maszynisty lokomotywy manewrowej, to powinien on natychmiast powiadomić maszynistę o podawanych sygnałach.
23. W przypadku, gdy kierownik manewrów nie może maszyniście przekazywać sygnałów osobiście lub poprzez manewrowych, dopuszcza się możliwość przekazania maszyniście polecenia za pomocą środków radiot łączności.
24. Podczas wykonywania manewrów kierownik manewrów powinien znajdować się w miarę możliwości w takim miejscu, aby mógł objąć wzrokiem manewrujący tabor, jego drogę przebiegu, pracowników drużyny manewrowej oraz mógł porozumiewać się zarówno z nimi jak i pracownikami przygotowującymi drogi przebiegu do manewrów. Jeżeli kierownik manewrów nie może dokładnie widzieć całej drogi przebiegu pchanego taboru i szybko porozumiewać się z pracownikami wykonującymi manewry, wówczas na pierwszym pchanym wagonie powinien znajdować się pracownik, który powinien obserwować drogę przebiegu i w razie przeszkody do jazdy natychmiast podać sygnał "Stój". Jeżeli pracownik nie może zająć miejsca na pierwszym

pchanym wagonie, wówczas powinien on poprzedzać pieszo pchany skład manewrowy. W porze ciemnej pracownik ten powinien mieć latarkę zwróconą światłem w kierunku jazdy. Przy dojeżdżaniu w porze ciemnej do stojącego taboru w celu sprzęgnięcia, przy czole stojącego taboru powinien znajdować się pracownik i oświetlać latarką stojący tabor. Ponadto pracownik ten ma za zadanie oświetlenie miejsca wykonania sprzęgnięcia oraz ubezpieczenia pracownika zatrudnionego przy sprzęgnięciu taboru.

25. Po ukończeniu manewrów zabrania się pozostawiania pojazdów kolejowych poza ukresami torów, na żeberkach i torach ochronnych, między rozjazdami łączącymi sąsiednie tory oraz w innych miejscach, wskazanych w regulaminie technicznym.
26. Kierownik manewrów powinien zastosować się niezwłocznie do polecenia dyżurnego ruchu lub żądania nastawniczego (zwrotniczego), dotyczącego przerwania manewrów, zwolnienia albo nie zajmowania toru. Wykonanie polecenia należy zgłosić wydającemu to polecenie.
27. Manewry z reguły wykonywane są na torach zajętych, w związku, z czym należy je wykonywać z prędkością gwarantującą zachowanie bezpieczeństwa ludzi, pojazdów kolejowych i ładunku. Zachowanie bezpieczeństwa zależne jest od wzrokowej obserwacji dróg przebiegu, sygnałów i przeszkód oraz stosowania bezpiecznej prędkości jazdy w zależności od warunków. Prędkość jazd manewrowych nie może przekraczać 25 km/h, z wyjątkiem następujących przypadków:
 - 1) 40 km/h - przy jeździe pojazdu trakcyjnego luzem lub składu manewrowego, gdy tabor jest ciągnięty po torze wolnym z wyjątkiem jazdy po rozjazdach, o czym maszynista został powiadomiony,
 - 2) 20 km/h - przy jeździe przez przejazdy i przejścia niestrzeżone
 - 3) 15 km/h - przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód po torze głównym o spadku ponad 2,5‰, a pojazd trakcyjny nie mógł być umieszczony od strony spadku, podczas podpychania składu do góry rozrządowej na sygnał na tarczy rozrządowej "Podepchnąć skład do góry"
 - 4) 10 km/h - przy wykonywaniu manewrów z wagonami zajętymi przez podróżnych, z towarem niebezpiecznym, z wyjątkiem oznaczonych nalepkami: nalepkami nr 8 i znakiem manewrowania nr 15 wg RID/Załącznik 2 do SMGS oraz cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego według RID i cystern z pasami wyróżniającymi według załącznik 2 do SMGS, dla których obowiązują prędkości mniejsze, z przekroczoną skrajnią lub wyjątkowo ciężkimi o masie powyżej 60 ton w jednej sztuce po uprzednim zawiadomieniu maszynisty przez kierownika manewrów. Prędkość ta nie dotyczy wagonów zajętych przez podróżnych, jeżeli przetaczanie odbywa się po zabezpieczonej drodze przebiegu, nie dotyczy także oczyszczonych cystern z pasem koloru pomarańczowego, cystern z pasami wyróżniającymi innych barw lub cystern nowo wyprodukowanych oddanych do eksploatacji przez producenta przed pierwszym załadunkiem,
 - 5) 5,4 km/h (1,5 m/sek.) - przy dojeżdżaniu odpręgów staczanych z góry rozrządowej do stojącego taboru na zautomatyzowanych górkach rozrządowych,
 - 6) 5 km/h - jeżeli regulamin techniczny posterunku ruchu nie postanawia dalszego zmniejszenia prędkości:
 - a) przy spychaniu wagonów z góry rozrządowej na sygnał na tarczy rozrządowej "Pchać z umiarkowaną prędkością",
 - b) przy rozprzęganiu wagonów drążkiem lub widłami,
 - c) przy przetaczaniu wagonów załadowanych towarem niebezpiecznym oznaczonym nalepką nr 8 i znakiem manewrowania nr 15 wg RID/Załącznik 2 do SMGS oraz cystern

oznaczonych pasem koloru pomarańczowego wg. RID i cystern z pasami wyróżniającymi wg. Zał.2 do SMGS. Nie dotyczy to oczyszczonych cystern z pasem koloru pomarańczowego, cysterny z pasami wyróżniającymi innych barw lub cystern nowo wyprodukowanych oddanych do eksploatacji przez producenta przed pierwszym załadunkiem.

- d) przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika, gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie,
- e) przy przetaczaniu wagonów za pomocą silnikowego pojazdu drogowego,

7) 3,6 km/h (1 m/sek.,) - przy dojeżdżaniu odpręgów staczanych z góry rozrządowej do stojącego taboru,

8) 3 km/h -

- a) na sygnał na tarczy rozrządowej "Pchać powoli",
- b) przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojącego taboru,
- c) przy przetaczaniu taboru za pomocą urządzeń mechanicznych.

W czasie złych warunków atmosferycznych (gwałtowna burza, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła), w razie braku należytej widoczności należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby manewrujący tabor mógł być zatrzymany natychmiast w przypadku pojawienia się przeszkody do jazdy.

28. Jazdy manewrowe pojazdów pomocniczych, taboru specjalnego oraz pojazdów trakcyjnych bez doczeponego taboru lub ciągnących nie więcej niż cztery wagony towarowe i przejazd składów pociągowych z torów przyjazdowych do innego rejonu stacji mogą odbywać się bez pilotowania przez drużynę manewrową. Jazda manewrowa pojazdu trakcyjnego pchającego dwa wagony towarowe może odbywać się bez pilotowania, gdy drużyna lokomotywowa jest dwuosobowa. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie w zależności od warunków miejscowych należy ująć w regulaminie technicznym.

§ 19

Odrzucanie i staczanie wagonów podczas wykonywania prac manewrowych

1. Nie wolno odrzucać ani staczać grupy wagonów, w której wagony lekkie (próżne) znajdują się przed wagonami ciężkimi, jeżeli grupa ta ma być hamowana. W tym przypadku należy wagony lżejsze odrzucić lub stoczyć oddzielnie.
2. Nie wolno odrzucać ani staczać taboru:
 - 1) w kierunku drogi przebiegu przygotowanej dla pociągu, jeżeli istnieje niebezpieczeństwo wtoczenia się na nią odpręga (brak zwrotnicy ochronnej lub wykolejnicy),
 - 2) na tory, na których pracują ludzie (przy naprawie toru, taboru, czynnościach ładunkowych itp.),
 - 3) na tory mające spadek większy niż 2,5 ‰ lub wzniesienie większe niż 3,5‰; na torach bocznych odrzuty można wykonywać na pochyleniach do 3,5‰; staczanie wagonów na tory przeznaczone do rozrządu, które mają spadek większy niż 2,5‰ może się odbywać tylko na podstawie pozwolenia zawartego w regulaminie technicznym i po ustaleniu sposobu zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem,
 - 4) na żeberka o długości poniżej 100 m; w wyjątkowych przypadkach ze względu na warunki miejscowe może to być dozwolone, co powinno być ujęte w regulaminie technicznym,
 - 5) na tory naprawcze,
 - 6) na tory prowadzące na wagi pomostowe z przerwany tok szyn albo na tory prowadzące do budynków lub w kierunku bram, jak również przez niezabezpieczone przejazdy i przejścia dla pieszych (rogatkami lub przez pracownika).

Zakaz podany w punkcie 1) nie obowiązuje na stacjach rozrządowych w przeciwniejszej głowicy torów przy staczaniu wagonów na tory kierunkowo-odjazdowe. Odrzucanie i staczanie na takie tory może się odbywać pod warunkiem zabezpieczenia w przeciwniejszej głowicy torów pierwszego wagonu oddalonego od sygnalizatora, a gdy go nie ma od najbliższego ukresu, co najmniej 50 m; zabezpieczenie to powinno być wykonane przez zahamowanie wagonu hamulcem ręcznym oraz płozem hamulcowym. Jeżeli pierwszy wagon nie ma hamulca ręcznego, to powinien on być sprzęgnięty z grupą taboru posiadającą pojazd z hamulcem ręcznym, który należy zahamować. Hamulce ręczne należy zahamować. Tory na posterunkach ruchu, na których zabronione jest odrzucanie wagonów, powinny być wymienione w regulaminie technicznym.

3. Odrzucanie i staczanie poszczególnych odpręgów powinno odbywać się z taką prędkością, aby możliwe było bezpieczne przestawianie zwrotnic pomiędzy biegnącymi odpręgami i aby nie dopuścić do starcia taboru w ukresie.
4. Przed rozpoczęciem staczania lub stosowania odrzutów należy porozkręcać sprzęgi pomiędzy poszczególnymi odpręgami, które mają być stoczone lub odrzucone, rozłączyć sprzęgi hamulcowe i zawiesić je na wsporniki. Przy rozrządzaniu składów sposobem odrzutowym stosuje się odrzuty pojedyncze lub seryjne, w zależności od potrzeby, możliwości i miejscowych warunków stacji. Wyciągany do rozrządu przy stosowaniu odrzutów skład manewrowy nie powinien przekraczać 20 wagonów. Przy rozrządzaniu odrzutami seryjnymi skład wyciąga się na odpowiednią odległość na tor wyciągowy poza zwrotnicę rozdzielczą. Po odczepieniu pierwszego odpręgu lokomotywa manewrowa zaczyna spychać skład manewrowy rozpędzając go do prędkości potrzebnej dla nadania mu rozbiegu zapewniającego dojście odpręga do wyznaczonego miejsca. Następnie lokomotywa zmniejsza prędkość w celu umożliwienia

odbiegu odczepionego odprzęgu, po czym znowu zwiększa prędkość pozwalając na odczepienie następnego odprzęgu drążkiem lub specjalnymi widłami.

5. Pracę manewrową można prowadzić odrzutem wtedy, gdy:
 - 1) wszystkie zwrotnice są obsługiwane przez wyznaczonych pracowników,
 - 2) odstępy między odprzęgami umożliwiają bezpieczne nastawianie zwrotnic oraz wykluczają starcie taboru w ukresie,
 - 3) bieg odpręgów będzie tak regulowany, że dotoczą się do taboru stojącego na torze lub do kozłów oporowych z prędkością niepowodującą szkody wskutek zderzenia albo zostaną zatrzymane na torze w oznaczonym miejscu.
6. Przed rozpoczęciem pracy rozrządowej kierownik manewrów na górcie rozrządowej powinien sprawdzić:
 - 1) czy skład został przygotowany do rozrządu (sprzęgi pomiędzy odprzęgami są poluzowane, sprzęgi hamulcowe rozłączone i pozakładane na wsporniki),
 - 2) prawidłowość sporządzenia karty rozrządowej,
 - 3) czy wszyscy zainteresowani rozrządem pracownicy otrzymali karty rozrządowe,
 - 4) czy nastawniczowie (zwrotniczowie) przygotowujący drogi przebiegu dla manewrów są przygotowani do wykonywania zadań,
 - 5) czy pracownicy wyznaczeni do hamowania wagonów znajdują się na wyznaczonych im torach i hamulce torowe są przygotowane do pracy,
 - 6) wypełnienie torów, a w razie konieczności podać ewentualne zmiany dotyczące karty rozrządowej,
 - 7) czy na torach kierunkowych tabor nie zajmuje ukresów torów,Po wykonaniu sprawdzenia kierownik manewrów może ogłosić rozpoczęcie rozrządu.
7. Zależnie od warunków miejscowych, sygnały na tarczy rozrządowej podaje pracownik wyznaczony regulaminem technicznym posterunku ruchu.
8. Podczas wpychania składu na górkę rozrządową, manewrowy wyznaczony przez kierownika manewrów rozpręga przed grzbietem góry poluzowane odpręgi w ruchu za pomocą drążka lub widel.
9. Kierownik manewrów powinien wyznaczyć manewrowym taką ilość torów do hamowania odpręgów, aby nie dopuścić do gwałtownego zderzenia lub do przejechania odprzęgu poza wyznaczone miejsce zatrzymania.
10. W czasie trwania pracy rozrządowej kierownik manewrów powinien zwracać baczność uwagę na wykonywanie czynności przez pracowników zatrudnionych przy manewrach oraz na prawidłowy przebieg całokształtu pracy rozrządowej, a w razie zauważenia nieprawidłowości w normalnym toku pracy zwolnić odpowiednio tempo rozrządu lub stosownie do potrzeby wstrzymać rozrządanie dla usunięcia przeszkody.
11. Kierownik manewrów powinien wykonywać pracę rozrządową zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji i regulaminem technicznym posterunku ruchu.
12. Praca rozrządowa powinna być tak zorganizowana, aby równolegle z rozrządzaniem, jeżeli to jest możliwe, mogło być wykonywane zestawianie pociągów.
13. Kierownik manewrów powinien czuwać nad właściwym hamowaniem odpręgów zwracać uwagę manewrowych (przy użyciu dostępnych mu środków łączności) na odpręgi, które wymagają szczególnej uwagi (np., gdy odpręg biegnie na wypełniony tor, gdy odpręg dobrze biegnący biegnie za odprzęgiem biegnącym wolniej na tę samą wiązkę torów itp.).

14. Kierujący pracą rozrządową powinien czuwać nad tym, aby nie staczano i nie odrzucano wagonów, objętych zakazem staczania lub odrzucania oraz, ażeby wagony takie były odstawiane na właściwe tory lokomotywą manewrową i odpowiednio zabezpieczone od najechania przez inny tabor. Obowiązujące oznaczenia i napisy ostrzegawcze na wagonach zawiera załącznik nr 2 do niniejszej instrukcji.
15. Tabor posiadający nieuzasadnione oznaczenia ograniczające staczanie i odrzucanie, należy zatrzymywać i zgłaszać do dyspozycji uprawnionych pracowników do spraw utrzymania taboru celem usunięcia niewłaściwych napisów. Tabor wymagający zachowania szczególnej ostrożności, podczas przetaczania nie powinien się zderzyć z innym taborem przy dojeżdżaniu powinien być przed nim zatrzymany a następnie dosunięty. Wagony z ładunkiem wymagającym szczególnie ostrożnego manewrowania oraz w razie potrzeby także wagony próżne nieoczyszczone po niektórych niebezpiecznych ładunkach powinny być oznaczone nalepkami ostrzegawczymi. Wzory nalepek zawiera załącznik 2 do niniejszej instrukcji oraz instrukcji TR-07. Na wagonach lub kontenerach stale używanych do przewozu ładunków niebezpiecznych mogą być trwale naniesione znaki dokładnie odpowiadające wzorom nalepek ostrzegawczych.
16. Tabor, który należy szczególnie ostrożnie przetaczać dzieli się na:
- 1) tabor, którego nie wolno odrzucać ani staczać i na który nie wolno odrzucać ani staczać innego taboru, do taboru tego należą:
 - a) wagony z rzeczami przesiedlenia wraz z ludźmi,
 - b) wagony gospodarcze i socjalne służące różnym celom,
 - c) nieczynne pojazdy trakcyjne,
 - d) pojedyncze wagony ciężkie o masie brutto większej niż 120 ton,
 - e) wagony załadowane przesyłką przekraczającą skrajnię ładunkową lub przesyłką o masie ponad 60 ton w jednej sztuce oraz wagony załadowane kontenerami wielkimi (o długości 6 m i większej),
 - f) wagony z czynnym ogrzewaniem piecowym oraz wagony uszkodzone oznaczone nalepkami oznaczającymi nieprzydatność wagonu do biegu na własnych kołach,
 - g) pojazdy specjalne np. żurawie kolejowe, maszyny do robót torowych, pługi odśnieżne itp.,
 - h) wagony bez ław pokrętnych z ładunkiem leżącym na dwu lub więcej wagonach (np.: długie szyny, pręty żelazne i inne długie elastyczne przedmioty),
 - i) wagony oznaczone nalepką ostrzegawczą nr 8 lub znakiem manewrowania nr 15 według RID/Załącznik 2 do SMGS,
 - k) wagony cysterny oznaczone pasem koloru pomarańczowego wg. RID i wagony cysterny z pasami wyróżniającymi wg. Załącznik 2 do SMGS,
 - 2) wagony, które wolno odrzucać i staczać pod warunkiem, że odpręg będzie hamowany dobrze działającym wagonowym hamulcem ręcznym, do wagonów tych należą:
 - a) wagony z ludźmi niebędącymi podróżnymi (pkt 1 lit. a), jeżeli zostali oni ostrzeżeni o mającym nastąpić odrzuceniu lub stoczeniu wagonu,
 - b) wagony z ładunkiem żywych zwierząt,
 - c) zespoły wagonów z aparaturą chłodniczą,
 - 3) wagony, które wolno odrzucać i staczać pod warunkiem, że odpręg będzie hamowany dobrze działającym ręcznym hamulcem wagonowym a jeżeli to jest niemożliwe, dwoma płozami hamulcowymi, do wagonów tych należą:
 - a) próżne wagony osobowe, pocztowe, bagażowe, sypialne i restauracyjne,

- b) wagony niekryte załadowane pojazdami, okrągłakami albo innymi staczającymi lub przesuwającymi się przedmiotami,
 - c) wagony z ławami pokrętnymi, połączone samym ładunkiem lub rozworą, albo wagonem pośrednim,
 - d) wagony oznaczone znakiem manewrowania nr 13 według RID,
 - e) wagony zawierające zwłoki.
17. Zabrania się przejazdu przez tor na górcie rozrządowej taboru oznaczonego znakiem zabraniającym takiego przejazdu, o ile regulamin techniczny nie stanowi inaczej.
18. Tabor, którego nie wolno odrzucać ani staczać, należy przestawiać lokomotywą sprzęgniętą z tym taborem.
19. Dla ochrony taboru wymienionego w ust. 16 pkt 1 od uderzenia przez inny tabor, należy stosować następujące środki ostrożności:
- 1) do taboru odstawionego na torze, a wymagającego ochrony od uderzenia, następny tabor powinien być doprowadzony i dosunięty do niego lokomotywą i sprzęgnięty; analogicznie należy postępować tak długo, aż grupa wagonów wymagających ochrony zostanie osłonięta, co najmniej 5 wagonami z ładunkiem obojętnym, dosuniętymi do tej grupy i sprzęgniętymi z nią,
 - 2) pierwszy odpręg stoczony lub odrzucony na ten tor, musi być zatrzymany przed grupą, o której mowa w pkt 1 i zabezpieczony od przesunięcia przez zahamowanie ręcznym hamulcem wagonowym lub płozem hamulcowym,
 - 3) dalsze odpręgi powinny być tak hamowane, aby nie dopuścić do uderzenia w tabor, wśród którego znajduje się wagon chroniony.
20. Dla ochrony taboru wymienionego w ust. 16 pkt 2 i 3 od uderzenia przez inny tabor należy stosować następujące środki ostrożności:
- 1) odpręg, w którym znajduje się wymagający ochrony tabor, powinien być zatrzymany przed stojącym na torze taborem,
 - 2) następny odpręg powinien być zatrzymany przed wagonem chronionym lub przed grupą, w której znajduje się wagon chroniony, a następnie dosunięty,
 - 3) dalsze manewry należy prowadzić w sposób, jaki wskazano w ust. 19 pkt 3.
21. Długość odpręgu, w którym znajduje się tabor wymieniony w ust. 16 pkt 2 i 3 nie może przekraczać przy odrzutach 3 wagonów, a przy staczaniu 2 wagonów ładownych lub 3 wagonów próżnych.
22. Bez obsadzenia hamulców grupa odrzucanych wagonów nie może przekraczać 3 wagonów. Bez obsadzenia hamulców grupa staczanych wagonów nie może przekraczać na górkach rozrządowych 3 wagonów ładownych lub próżnych; w razie odrzucania lub staczania grupy o ilości wagonów większej od ustalonej, każda następna grupa wagonów ponad ustaloną musi być hamowana jednym hamulcem ręcznym na każdą następną rozpoczętą grupę.
23. Jeżeli miejscowe warunki tego wymagają, regulamin techniczny może nakazać zmniejszenie liczby odrzucanych lub staczanych wagonów bez obsadzania hamulca.
24. Odrzucane i staczane odpręgi mogą dojeżdżać do stojącego taboru z prędkością nie większą niż 1 m/sek. (3,6 km/h), nie dotyczy to taboru który należy przetaczać szczególnie ostrożnie (ust.16 pkt.1-3).
25. Zabrania się odrzucania odpręgów za pomocą podwójnej trakcji bez wielokrotnego sterowania.

§ 20

Hamowanie wagonów w czasie wykonywania pracy manewrowej

1. Manewrujący pojazd trakcyjny powinien posiadać czynny hamulec zespolony i ręczny. Bez czynnego hamulca zespolonego pojazd trakcyjny nie może być użyty do wykonywania manewrów. Pojazdem trakcyjnym można przetaczać tabor w granicach jego siły pociągowej, jeżeli regulamin techniczny posterunku ruchu i z uwagi na warunki miejscowe nie wprowadza w tym zakresie ograniczeń.
2. W czasie wykonywania manewrów pojazdem trakcyjnym długość składu manewrowego może wynosić:

Na pochyleniu (wartość podana w ‰)	Bez obsługiwanych hamulców wagonowych	Jeżeli liczba wagonów przekracza wielkość podaną w kol.2, to powinien być obsługiwany 1 ręczny hamulec wagonowy lub 2 wagony z czynnym hamulcem zespolonym na każde rozpoczęte
1	2	3
Na poziomie i pochyleniu do 1	20 wag	20 wag
od 1 do 2,5	15 wag	15 wag
od 2,5 do 5	12 wag	12 wag
od 5 do 8	10 wag	10 wag
od 8 do 10	5 wag	5 wag
powyżej 10	3 wag	3 wag

3. Jeżeli długość składu manewrowego wynosi więcej niż dozwolona liczba wagonów bez czynnych hamulców ręcznych i ma być on hamowany hamulcem zespolonym, wówczas kierownik manewrów powinien wykonać uproszczoną próbę hamulca zespolonego i sprawdzić działanie czynnych hamulców według zasad obowiązujących u przewoźnika. Wagony z uszkodzonym lub nieczynnym hamulcem zespolonym powinny być oznaczone odpowiednią nalepką. Jeżeli skład manewrowy ma być hamowany hamulcem ręcznym to należy obsadzić przede wszystkim hamulce wagonów ładownych znajdujące się na pomostach wagonów. Przed uruchomieniem taboru należy sprawdzić działanie hamulców ręcznych. Sprawdzenie polega na dokręceniu dźwigni hamulca aż do oporu, po czym należy przekonać się, czy klocki hamulcowe mocno obejmują obręcz koła, naciskając silnie stopą na klocek hamulcowy. Następnie przez odkręcenie dźwigni hamulca w odwrotną stronę, należy hamulec wyluzować oraz sprawdzić, czy klocki hamulcowe odsunęły się od obręczy koła na dostateczną odległość (nie ocierają o obręcze kół). Do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem mogą być używane hamulce ręczne wszystkich typów. Jeżeli przed ładownymi wagonami z ławami pokrętnymi połączonymi ze sobą rozwarą lub samym ładunkiem znajdują się inne wagony, to popychanie takiej grupy jest zabronione. Wagony załadowane w ten sposób należy dosuwać oddzielnie z dużą ostrożnością.
4. Tabor pchany na górkę rozrządową może nie być hamowany.
5. Do hamowania wagonów w czasie manewrów należy używać:
 - 1) płozów hamulcowych,
 - 2) ręcznych hamulców wagonowych,

6. Przed rozpoczęciem manewrów należy sprawdzić, czy mają być użyte ręczne hamulce wagonowe.
7. Płozy hamulcowe służą do zmniejszania prędkości biegu odpręgów, do zatrzymywania odpręgów odrzucanych lub staczanych z góry rozrządowej oraz do zabezpieczania wagonów przed zbiegnięciem.
8. Hamowanie przy pomocy dwóch płozów należy wykonywać następująco:
 - 1) wyłożenie jednego płozu, cofnięcie się na odległość 15 - 20 m i przygotowanie do wyłożenia drugiego płozu w razie, gdyby pierwszy nie spełnił swego zadania,
 - 2) wyłożenie dwóch płozów jednocześnie w pewnym odstępie od siebie (15 - 20 m) tak, aby było możliwe bezpieczne usunięcie płozu, jeżeli pierwszy rozpoczął hamowanie.Płozy należy wykładać na tym samym toku szynowym w celu uniknięcia konieczności przechodzenia przez tor przed nadjeżdżającym odpręgiem.
9. Nie wolno układać 2 płozów na obu tokach szyn na równej wysokości.
10. Podczas pracy manewrowy powinien być zwróconą twarzą w kierunku biegnących odpręgów i obserwować je, uważać na sygnały podawane przy manewrach jak również na polecenia wydawane doraźnie przez kierownika manewrów.
11. Płozy należy zakładać w bezpiecznej odległości przed toczącym się odpręgiem tj. 15 - 20 m, po czym należy się odsunąć od ułożonego płozu w kierunku zgodnym z biegiem odpręgu, aby nie ulec zranieniu w razie wybicia płozu.
12. Wyrzutnie płozowe służą do samoczynnego usuwania płozów spod kół wagonów po wykonaniu hamowania. Pracownik obsługujący wyrzutnie płotowe powinien zakładać płozy hamulcowe w takiej odległości od wyrzutni płotowej, aby uzyskać zamierzone zwolnienie prędkości biegu odpręgu, lecz nie spowodować zatrzymania się odpręgu przed wyrzutnią płotową. Pracownik powinien zwracać uwagę, aby w momencie wyrzucania płozu spod koła wagonu nie znajdował się przy urządzeniu wyrzucającym, gdyż może to grozić uderzeniem przez wyrzucany płóz.
13. Przy hamowaniu docelowym na torach kierunkowych płozy hamulcowe należy zakładać z takim wyliczeniem, aby w zależności od potrzeb odpręg zatrzymał się przed stojącym na torze taborem lub też dojechał do stojącego taboru z prędkością nie większą niż 1 m/sek. (3,6 km/h).
14. Płóz należy usunąć spod koła wagonu po zatrzymaniu się odpręgu (wykorzystując wsteczny ruch odpręgu lub pomagając sobie drążkiem) nie później jednak niż przed rozpoczęciem dopychania odpręgów przy pomocy lokomotywy lub przed przekazaniem dyżuru.

§ 21

Sprzęganie i rozprzęganie pojazdów kolejowych oraz zabezpieczanie ich przed zbiegnięciem

1. Manewrujące pojazdy kolejowe powinny być sprzęgnięte ze sobą i z pojazdem trakcyjnym wykonującym manewry (sprzęgiem ciągłowym i hamulcowym) z wyjątkiem odpręgów, które są odrzucane lub staczane z górkę rozrządowej.
2. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania pojazdów kolejowych będących w ruchu. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie pojazdów kolejowych pojazdem trakcyjnym celem ich sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia. Wejście pomiędzy pojazdy kolejowe lub wyjście spomiędzy tych pojazdów może nastąpić, gdy pojazdy te nie są w ruchu.
3. Zabrania się rozprzęgania drążkiem pojazdów kolejowych będących w ruchu przy prędkości przekraczającej 5 km/h, jeżeli regulamin techniczny nie ustala prędkości mniejszej oraz na rozjazdach, przejazdach i w innych miejscach, gdzie istnieje możliwość potknięcia się pracownika.
4. Przy wchodzeniu pomiędzy pojazdy kolejowe dla dokonania sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia pojazdów należy zachować szczególną ostrożność. Wchodząc należy schylić się poniżej zderzaka, chwytając ręką za uchwyt umocowany pod zderzakiem do czołownicy pojazdu kolejowego. Przy wychodzeniu spomiędzy pojazdów kolejowych należy zwracać uwagę, czy nie zbliża się po sąsiednim torze inny pojazd kolejowy. Przy sprzęganiu lub rozprzęganiu należy zwracać uwagę, czy z pojazdów kolejowych lub ładunku nie wystają poza skrajnię przedmioty mogące zagrażać bezpieczeństwu ludzi. Pracownik nie powinien znajdować się pomiędzy pojazdami kolejowymi dłużej, niż wymaga tego wykonanie koniecznych czynności związanych ze sprzęganiem i rozprzęganiem pojazdów kolejowych.
5. Skład manewrowy powinien być sprzęgnięty możliwie krótko (dla uniknięcia nadmiernych szarpnięć w czasie manewrów). Pojazd trakcyjny wykonujący manewry należy sprzęgnąć z pierwszym wagonem w ten sposób, aby zderzaki stykały się ze sobą.
6. Przy sprzęganiu pojazdów kolejowych należy zachować kolejność wykonywania następujących czynności:
 - 1) założyć na hak sprzęg ciągłowy i odpowiednio go skrócić,
 - 2) połączyć sprzęgi hamulcowe i zasilające,
 - 3) połączyć sprzęgi ogrzewcze i połączenia elektryczne,
 - 4) otworzyć kurki powietrzne i ogrzewcze.Przy rozprzęganiu pojazdów kolejowych czynności odbywają się w odwrotnym porządku, przy czym najpierw należy zamykać kurek przewodu hamulcowego od strony pojazdu trakcyjnego, a po tym w parowym przewodzie ogrzewczym kurek od strony źródła ogrzewania. Jeśli rozkręcenie sprzęgu śrubowego jest niemożliwe, należy powiadomić o tym rewidenta taboru lub maszynistę pojazdu trakcyjnego. Rozłączone sprzęgi hamulcowe i ogrzewcze należy założyć na wsporniki.

Zamykanie kurków przewodu głównego, zasilającego ogrzewczego, rozłączanie sprzęgów hamulcowych, zakładanie tych sprzęgów na wsporniki może być dokonywane tylko po całkowitym zatrzymaniu pojazdów kolejowych.
7. Sprzęganie i rozprzęganie czynnego pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu dokonuje uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego.
8. Przy sprzęganiu pojazdów kolejowych należy zwracać uwagę na właściwe trzymanie sprzęgu.

Pałąk sprzęgu cięgłowego należy trzymać w dolnej jego części przy nakrętce, przestrzegając przy tym, aby palce rąk znajdowały się po zewnętrznej stronie pałąka.

Zarzucanie pałąka sprzęgu na hak łączonego pojazdu kolejowego powinno być dokonywane szybko, a ręce natychmiast usunięte. Zdejmowanie pałąka sprzęgu z haka należy dokonywać w kolejności odwrotnej, zwracając przy tym uwagę, aby opuszczony sprzęg nie zranił nóg pracownika rozprzegającego pojazdu kolejowego.

9. Nieużyte do sprzęgania sprzęgi cięgłowe powinny być założone na haki, a pozostałe sprzęgi (hamulcowy, ogrzewczy, zasilający) na wsporniki.
10. Sprzęganie pojazdów kolejowych w pociągach utrzymaniowo – naprawczych należy wykonywać w ten sposób, aby tarcze zderzakowe stykały się ze sobą tj. od momentu styku zderzaków skrócić sprzęg śrubowy nie więcej niż o jeden obrót śruby.
11. Szczegółowe zasady sprzęgania i rozprzegania pojazdów kolejowych określają regulacje wewnętrzne przewoźnika kolejowego.
12. Pojazdy kolejowe niebędące w ruchu należy zabezpieczać przed zbiegnięciem w następujących przypadkach:
 - 1) w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, a zwłaszcza, gdy pochylenie toru wynosi powyżej 2,5 ‰ , wieje silny wiatr itp.,
 - 2) po ukończeniu manewrów.
13. W czasie manewrów pozostawiając pojazdy kolejowe w pobliżu ukresu, przejazdu, przejścia, lub innego miejsca, które powinno być wolne od taboru, należy uwzględnić odpowiedni odstęp na wypadek przesunięcia się pojazdów kolejowych wskutek rozprężenia się sprężyn zderzakowych, lub uderzenia przez inny pojazd kolejowy.
14. Zabezpieczanie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem dokonuje się w poszczególnych przypadkach przez sprzęgnięcie i zahamowanie lub wyłożenie płozów lub klinów, a mianowicie:
 - 1) stojące pojazdy kolejowe należy na każdym torze sprzęgnąć ze sobą z wyjątkiem tych grup pojazdów, lub pojedynczych pojazdów, które zostały podstawione na wyznaczone miejsca (punkty ładunkowe, naprawcze itp.); w każdej grupie pojazdy kolejowe powinny być sprzęgnięty ze sobą,
 - 2) oprócz sprzęgnięcia należy zahamować hamulcem ręcznym:
 - a) jeden pojazd - gdy grupa połączonych taboru nie przekracza 10 pojazdów,
 - b) dwa skrajne pojazdy - gdy grupa połączonych taboru przekracza 10 pojazdów,
 - 3) jeżeli brak jest wymaganych hamulców ręcznych, to oprócz sprzęgnięcia taboru należy wyłożyć płozy hamulcowe lub kliny zabezpieczające pod skrajne koła grupy taboru lub pojedynczo stojącego pojazdu. Jeżeli w przypadku wskazanym w pkt 2 lit b w grupie taboru znajduje się tylko jeden pojazd z hamulcem ręcznym, to niezależnie od zahamowania go należy grupę tą zabezpieczyć od tej strony, od której brak jest pojazdu z hamulcem ręcznym lub od strony, w którą istnieje możliwość zbiegnięcia taboru poprzez wyłożenie płozy hamulcowej lub klina zabezpieczającego.,
 - 4) jeżeli tor znajduje się na pochyleniu ponad 2,5 ‰ lub posiada połączenia z torami, po których odbywają się przebiegi pociągowe i przebiegi te nie są zabezpieczone żeberkami ochronnymi, zwrotnicami ochronnymi lub wykolejnicami to oprócz zabezpieczenia pojazdów kolejowych według pkt.2 należy pojazdy zabezpieczyć płozami (klinami) od strony, w kierunku której istnieje możliwość zbiegnięcia w drogą przebiegu pociągu.
15. Do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem służą: płozy hamulcowe (kliny), hamulce ręczne, hamulec postojowy i dodatkowo hamulec zespolony. Zabrania się używania

do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem lub dla zahamowania odprzęgu będącego w ruchu, kamieni, kawałków drewna, żelaza itp. przedmiotów.

16. Sposób zabezpieczania pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem należy określić w regulaminie technicznym posterunku ruchu.
17. Za właściwe zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem odpowiedzialny jest pracownik drużyny manewrowej przewoźnika wykonującego manewry. Odstawione pojazdy kolejowe przed odłączeniem pojazdu trakcyjnego należy zabezpieczyć przed zbiegnięciem. Szczegółowy sposób zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem należy określić w regulaminie technicznym i regulaminie pracy boczniczy kolejowej.
18. Po ukończeniu manewrów należy zamknąć z powrotem wykolejnice i inne urządzenia zabezpieczające tabor przed zbiegnięciem, które zostały otwarte dla wykonywania manewrów.

§ 22

Wykonywanie jazd manewrowych na torach głównych, przejazdach kolejowo-drogowych, przejściach i przy obsłudze punktów ładunkowych

1. Manewry na torach głównych mogą się odbywać tylko za pozwoleniem dyżurnego ruchu dysponującego.
2. Manewry na torze, po którym ma jechać pociąg, należy przerwać i z drogi przebiegu pociągu usunąć pojazdy kolejowe. Wydanie polecenia kierownikowi manewrów na przerwanie manewrów i dopilnowanie jego wykonania należy do obowiązków pracownika posterunku nastawczego, w którego okręgu odbywają się manewry. Przerwanie manewrów przed jazdą pociągu powinno nastąpić z odpowiednim wyprzedzeniem, wskazanym w regulaminie technicznym.
3. Manewry należy przerwać po otrzymaniu polecenia przygotowania drogi przebiegu dla pociągu albo na wcześniejsze polecenie dyżurnego ruchu.
4. Manewry należy uważać za przerwane, gdy manewrujące pojazdy kolejowe zostały usunięte z drogi przebiegu pociągu i zatrzymane w miejscu nie zagrażającym bezpieczeństwu jazdy pociągu, odpowiednie sygnały wskazują zakaz manewrowania, a kierownik manewrów zgłosił, że manewry zostały przerwane.
5. Jeżeli przygotowano drogę przebiegu dla pociągu, manewry na torach łączących się z torem, po którym ma odbywać się jazda pociągu są dozwolone tylko wtedy, gdy droga przebiegu dla pociągu jest zabezpieczona zwrotnicami ochronnymi lub wykolejnicami lub sygnalizatorami zabraniającymi jazd manewrowych. Jeżeli pewne ruchy manewrowe zagrażałyby jadącemu pociągowi, nie należy wydawać zezwoleń i wykonywać tych ruchów. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie powinny być ujęte w regulaminie technicznym.
6. Wyjazd manewrującego taboru na szlak poza wskaźnik oznaczający granicę przetaczania, a gdzie wskaźnika tego nie ma - ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów) odbywający się w kierunku:
 - 1) szlaku jednotorowego,
 - 2) toru lewego szlaku dwutorowego (w kierunku przeciwnym do zasadniczego),
 - 3) toru prawego szlaku dwutorowego (w kierunku zasadniczym), po którym prowadzony jest ruch dwukierunkowy;dozwolona jest tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu przekazanym rozkazem pisemnym „S”, z określeniem numeru toru szlakowego, kilometra na szlaku, do którego może odbyć się jazda manewrowa, godziny powrotu i rodzaju sygnału będącego zezwoleniem na wjazd na stację. Rozkaz ten może być wykorzystany do wielokrotnych jazd, w czasie poprzedzającym godzinę powrotu określoną w rozkazie.
7. Dyżurny ruchu przed wydaniem zezwolenia zobowiązany jest wyjazd taki uzgodnić z dyżurnym ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego.
8. Na tor prawy (w kierunku zasadniczym) szlaku dwutorowego, gdy po tym torze prowadzi się ruch jednokierunkowy, jazda składu manewrowego poza wskaźnik oznaczający granicę przetaczania lub, gdy takiego wskaźnika nie ma, poza ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów) może odbyć się po otrzymaniu przez kierownika manewrów, ustnego zezwolenia dyżurnego ruchu, przekazanego bezpośrednio lub za pomocą urządzeń łączności. Zezwolenie to dyżurny ruchu może dać, jeżeli po tym torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego dla tego toru nie pojedzie żaden pociąg (bocznikowy, popychacz od pociągu itp.). Jeżeli jest to możliwe należy

obsłużyć urządzenia srk. Przed daniem zezwolenia pracownicy wykonujący manewry powinni zostać poinformowani przez kierownika manewrów o planie i sposobie wykonania zamierzonej pracy, z podaniem, kilometra na szlaku, do którego może dojechać skład manewrowy, czas powrotu i rodzaj sygnału będącego zezwoleniem na wjazd (powrót ze szlaku).

9. Jazda manewrowa za wyprawionym pociągiem może się odbywać tylko na ściśle określonej drodze niezbędnej do wykonania manewru, przy dobrej widoczności, w odległości nie mniejszej niż 500 m od pociągu, jeżeli pochylenie na szlaku jest mniejsze niż 10 ‰.
10. Prędkość składu manewrowego nie powinna przekraczać 20 km/h i należy ją tak regulować, by nie nastąpiło najechanie na tył pociągu, gdyby ten pociąg się zatrzymał.
11. Dozwolony przez dyżurnego ruchu czas prowadzenia manewrów na torze szlakowym jak również czas pobytu składu manewrowego na torze głównym musi być ściśle przestrzegany, o ile pracy nie zakończono wcześniej lub dyżurny ruchu nie zarządził wcześniejszego przerwania manewrów i zwolnienia toru.
12. Jazda manewrowa na tor szlakowy powinna się odbywać tylko na odległość niezbędną dla wykonania manewru, nie dalej jednak niż do granicy najbliższego posterunku następczego lub najbliższego semafora odstępowego blokady samoczynnej.
13. Polecenie przerwania manewrów i zwolnienia toru wydane przez dyżurnego ruchu dysponującego lub w jego zastępstwie przez nastawniczego (zwrotniczego) powinno być niezwłocznie wykonane i zgłoszone wydającemu to polecenie.
14. Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia wolno prowadzić tylko po zamknięciu rogatki. Jeżeli przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia nie są chronione rogatkami, manewry mogą odbywać się tylko przy zachowaniu następujących warunków:
 - a) prędkość jazdy nie powinna przekraczać 20 km/h,
 - b) zbliżając się do przejazdu, maszynista obowiązany jest podawać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy (Rp 1 Baczność),
 - c) w razie pchania taboru, manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.
15. W razie dłuższego manewrowania przez przejazdy kolejowo-drogowe należy cyklicznie umożliwiać przejazd pojazdom drogowym, przerywając manewry w odstępach nie dłuższych niż 10 minut. Manewry należy przerwać natychmiast dla umożliwienia przejazdu uprzywilejowanych pojazdów drogowych będących w akcji.
16. Odrzucanie wagonów przez przejazd kolejowo-drogowy (przejście) bez rogatki może odbywać się pod warunkiem, że przejazd kolejowo-drogowy (przejście) w tym czasie jest strzeżony przez pracownika przewoźnika kolejowego uprawnionego do kierowania ruchem w obrębie tego przejazdu.
17. W razie potrzeby dodatkowe warunki i środki ostrożności w czasie manewrowania przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia należy umieścić w regulaminie technicznym.
18. Praca manewrowa przy obsłudze bocznic i punktów ładunkowych powinna się odbywać na warunkach wskazanych w regulaminie technicznym i regulaminie pracy bocznic kolejowej.
19. Zabrania się przy obsłudze punktów ładunkowych i bocznic prowadzenia manewrów z zastosowaniem odrzucania.
20. Przed dojechaniem lokomotywy lub składu manewrowego do taboru, przy którym odbywają się czynności ładunkowe, kierownik manewrów powinien:

- 1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,
 - 2) zażądać odsunięcia od składu manewrowego na bezpieczną odległość wszelkich pojazdów drogowych,
 - 3) zażądać pozamykania drzwi wagonów i opuszczenia wagonów przez pracowników wykonujących czynności ładunkowe; w wagonach mogą pozostawać tylko konwojenci przesyłek i pracownicy wykonujący pracę (pracownicy pocztowi, wagonów restauracyjnych, sypialnych itp.), którzy nie są traktowani jako podróżni lub osoby postronne,
 - 4) sprawdzić czy pomiędzy rampą, a wagonami lub pomiędzy wagonami nie znajdują się ludzie,
 - 5) sprawdzić czy na torze nie ma części wagonowych, przyborów ładunkowych, usypów ładunku lub innych przedmiotów mogących spowodować uszkodzenie taboru lub jego wykolejenie,
 - 6) sprawdzić czy składowany na rampach i placach ładunek znajduje się poza skrajnią budowli oraz nie grozi obsunięciem się w czasie ruchu taboru - należy przy tym mieć na uwadze, że składowanie obok toru dozwolone jest w odległości, co najmniej:
 - a) 800 mm od zewnętrznej krawędzi szyny materiały w pryzmach (węgiel, tłuczeń, kamienie, piasek itp.),
 - b) 1450 mm od zewnętrznej krawędzi szyny wszelkie przedmioty nieujęte pod lit. a,
 - 7) upewnić się, że wagony stojące na torach ładunkowych są odpowiednio zabezpieczone, aby nie nastąpiło zbiegnięcie ich w momencie dojeżdżania lokomotywy lub składu manewrowego.
21. Sprawdzenia wymienione w ust. 20 pkt 4, 5, 6 i 7 powinny być dokonane niezależnie od tego, czy w czasie obsługi odbywają się czynności ładunkowe czy też nie.
 22. W czasie obsługi punktów ładunkowych zabrania się drużynie manewrowej chodzenia i przebywania na składowanym tam ładunku.
 23. Wykonywanie manewrów na punktach ładunkowych powinno odbywać się sprawnie, aby przerwa w czynnościach ładunkowych była jak najkrótsza.
 24. W czasie trwania czynności ładunkowych można dostawiać wagony na punkty ładunkowe bez przerywania tych czynności pod warunkiem, że dostawiany tabor zostanie zatrzymany przed pierwszym wagonem (od strony dostawianego taboru) znajdującym się na tym punkcie i nie zetknie się z nim.
 25. Wagony, które dla wykonania manewrów zostały zabrane z miejsca ładunkowego pomimo nieukończenia czynności ładunkowych, należy po wykonaniu manewrów z powrotem podstawić na miejsce, z którego zostały zabrane. O zakończeniu manewrów należy powiadomić pracowników zatrudnionych przy czynnościach ładunkowych.
 26. Nie wolno dojeżdżać taborem do wagonów stojących na torach naprawczych bez uprzedniego stwierdzenia czy pomiędzy taborem, pod taborem lub na taborze nie pracują ludzie, czy pojazdy nie znajdują się na podnośnikach, czy sprzęt służący do naprawy usunięty jest poza skrajnię budowli oraz nie ma innych przeszkód do uruchomienia taboru.
 27. Przy ważeniu wagonów na mechanicznych wagach wagonowych, wagon należy ustawić na pomoście (pomostach) w jednakowej odległości od końców pomostu, w taki sposób, aby zderzaki nie stykały się ze zderzakami sąsiednich wagonów, a na wagach jednopomostowych, osie wagonu sąsiedniego nie najechały na pomost wagi.

28. Powyższe zasady nie dotyczą ważenia wagonów na elektronicznych wagach wagonowych, umożliwiających ważenie wagonów w czasie przejazdu z określaną prędkością przez wagę. Sposób ważenia na takich wagach odbywa się zgodnie z dokumentacją wagi i powinien być określony w regulaminie technicznym.
29. Zabrania się ważenia wagonów na wagach wagonowych w następujących przypadkach:
- 1) jeżeli długość pomostu jest mniejsza od rozstawu osi skrajnych ważonego wagonu,
 - 2) jeżeli masa brutto ważonego wagonu jest większa od maksymalnego udźwigu wagi.
30. Podobne zasady prowadzenia manewrów jak przy obsłudze punktów ładunkowych obowiązują przy obsłudze hal, garaży punktów napraw itp.

§ 23

Wykonywanie prac manewrowych w szczególnych warunkach

1. Podczas przetaczania wagonów w pobliżu, których pracują ludzie, załadowanych zwierzętami lub towarem ulegającym przesunięciu, wagonów z przesyłką nadzwyczajną oraz wagonów załadowanych towarem niebezpiecznym i oznaczonych nalepkami ostrzegawczymi zamieszczonymi w załączniku 2 do niniejszej instrukcji oraz w instrukcji TR-07 należy zachować szczególną ostrożność.
2. W wagonach z materiałami wybuchowymi i przedmiotami z materiałem wybuchowym oraz zapalnymi ani w pobliżu takich wagonów nie wolno palić tytoniu, rozpalać ognia, ani też zbliżać się do nich z nieosłoniętym płomieniem.
3. Przy wagonach z ładunkiem materiałów wybuchowych lub łatwopalnych zabrania się podgrzewania zamrożonych sprzęgów wagonowych otwartym ogniem.
4. Przed rozpoczęciem manewrowania wagonami z towarem niebezpiecznym należy przekonać się:
 - 1) czy okna w wagonach krytych, pokrywy, zawory, spusty i krany cystern są szczelnie zamknięte,
 - 2) czy z wagonów krytych lub cystern nie ma usypów lub wycieków.
5. O manewrowaniu z towarem niebezpiecznym, kierownik manewrów powinien poinformować dyżurnego ruchu, drużynę trakcyjną i manewrowych wykonujących manewry z tym towarem oraz pracownika posterunku nastawczego w okręgu którego wykonywana jest praca manewrowa.
6. Wagony załadowane przesyłkami przekraczającymi skrajnię ładunkową lub wyjątkowo ciężkimi o masie ponad 60 ton w jednej sztuce, powinny być obustronnie oznaczone odpowiednimi nalepkami.
7. Podczas manewrów z wagonami załadowanymi ładunkami o przekroczonej skrajni lub wyjątkowo ciężkimi należy zastosować szczególne środki ostrożności, jak np. zmniejszenie prędkości przetaczania (prędkość maksymalna 10 km/h), unikanie szarpania, nagłego hamowania itp. Przestrzegając dla danej przesyłki warunków przewozu określonych w regulacjach wewnętrznych przewoźnika kolejowego.
8. Manewrowanie pojazdem uszkodzonym, zagrażającym wykolejeniem dozwolone jest jedynie przy udziale rewidenta taboru lub innego uprawnionego pracownika, do którego wskazówek kierownik manewrów powinien się ściśle zastosować.
9. Za pojazdy kolejowe zagrażające wykolejeniem uważa się pojazdy, na których rewidenci taboru lub inni uprawnieni pracownicy umieścili nalepki określające niezdadność pojazdu do biegu na własnych kołach, a także pojazdy kolejowe niezaopatrzone w te nalepki, jeżeli widoczne jest uszkodzenie części biegowych pojazdu mogące spowodować wykolejenie (uszkodzenie, oberwanie maźnicy, wideł maźniczych, układu hamulcowego, odpadnięcie lub uszkodzenie zderzaków itp.). Jeżeli na nalepce zostały napisane uwagi odnoszące się do sposobu postępowania z pojazdem kolejowym uszkodzonym, to kierownik manewrów powinien się do nich zastosować.
10. Zabrania się zdejmowania przez nieupoważnionych pracowników nalepek umieszczonych na taborze przez rewidentów taboru lub innych uprawnionych pracowników.
11. Przy manewrowaniu wagonami zajętymi przez ludzi kierownik manewrów powinien uprzedzić osoby znajdujące się w wagonach, dopilnować zamknięcia drzwi w wagonach osobowych lub

zabezpieczenia od samoczynnego zamknięcia się drzwi w wagonach towarowych przez założenie haków, a manewry wykonywać ze szczególną ostrożnością unikając gwałtownych zmian prędkości.

12. Silnikowym pojazdem drogowym lub za pomocą innych urządzeń mechanicznych wolno przetaczać tylko taką ilość pojazdów kolejowych i z taką prędkością, aby te pojazdy kolejowe w razie potrzeby mogły być natychmiast zatrzymane.
13. Prędkość przetwarzanych pojazdów kolejowych środkami wymienionymi w ust. 12 nie może przekraczać:
 - 1) 5 km/h - w razie przetwarzania drogowym pojazdem silnikowym,
 - 2) 3 km/h - w razie przetwarzania innymi wymienionymi środkami.
14. Przy przetwarzaniu pojazdów kolejowych silnikowym pojazdem drogowym, pojazd powinien znajdować się na zewnątrz toru.
15. Łańcuch lub lina użyta do ciągnięcia pojazdów kolejowych powinny mieć długość, co najmniej 2,5 m, przy czym powinny być zaczepione w sposób wykluczający możliwość uszkodzenia pojazdów kolejowych, a umożliwiając natychmiastowe ich odłączenie w razie potrzeby.
16. Kierowca silnikowego pojazdu drogowego nie może równocześnie wykonywać czynności kierownika manewrów ani manewrowego.
17. W przypadku przetwarzania pojazdów kolejowych na pochyleniu większym niż 2,5‰ środkami wymienionymi w ust. 12, niezależnie od środków stosowanych do zatrzymania pojazdów kolejowych, należy w odpowiedniej odległości od strony spadku wyłożyć płótno hamulcowe.
18. Przetaczane pojazdy kolejowe powinny być ze sobą sprzęgnięte.
19. Nie wolno uderzać odprężem w stojący tabor w celu jego uruchomienia.
20. Kierownik manewrów wykonujący manewry bez użycia pojazdu trakcyjnego powinien znać warunki miejscowe w zakresie potrzebnym do kierowania tymi manewrami.
21. Inne osoby zatrudnione przy manewrach, kierownik manewrów powinien przed rozpoczęciem pracy odpowiednio pouczyć, a pracę ich nadzorować tak, aby zachowane było bezpieczeństwo ludzi, taboru i przesyłek. Warunki przetwarzania za pomocą zdalnie sterowanej lokomotywy, podciągarek, dopycharek itp. urządzeń należy podać w regulaminie pracy miejsca, w którym używa się tych urządzeń.

§ 24

Zasady wykonywania prac manewrowych przy zestawianiu pociągów

1. Za zestawienie pociągu odpowiada zestawiający skład pociągu. Szczegółowe zasady zestawiania składu pociągu określają regulacje wewnętrzne przewoźnika kolejowego.
2. Skład pociągu powinien odpowiadać następującym warunkom:
 - 1) długość składu i jego masa nie mogą być większe niż ustalone dla danego pociągu kursującego na określonej linii kolejowej,
 - 2) nie wolno włączać pojazdów kolejowych z uszkodzeniami lub brakami mogącymi zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub ładunku, pojazdów po wykolejeniu,
 - 3) wszystkie pojazdy kolejowe, znajdujące się w pociągu muszą być połączone przewodem głównym hamulca zespolonego pociągu, a sprawne hamulce zespolone powinny być czynne, o ile nie muszą być wyłączone,
 - 4) rozmieszczenie wagonów z czynnymi hamulcami zespolonymi w składzie pociągu towarowego powinno być równomierne w stosunku do masy pociągu, przy czym:
 - a) w jednej grupie nie może być więcej niż 4 wagony 2-osiowe lub 2 wagony 4(i więcej))-osiowe mające tylko przewód główny lub hamulec wyłączony z działania,
 - b) w pociągu kursującym na odcinku o większym pochyleniu (pochylenie miarodajne większe od 15 ‰ na długości, co najmniej 1000 m lub większe od 10 ‰ na długości większej niż 5 km), w jednej grupie nie może być więcej niż 2 wagony 2-osiowe lub 1 wagon 4(i więcej))-osiowy, mające tylko główny przewód powietrzny lub hamulec wyłączony z działania, a dwa ostatnie wagony muszą posiadać sprawnie działający hamulec zespolony.
 - 5) pierwszy i ostatni pojazd kolejowy składu pociągu, muszą mieć czynny hamulec zespolony, wyjątek stanowi w pociągach towarowych przypadek, w którym istnieje konieczność przesłania wagonu z uszkodzonym hamulcem, którego nie można włączyć w inne miejsce niż koniec pociągu. Pojazd ten powinien być przygotowany do jazdy i połączony przewodem głównym hamulca zespolonego pociągu;
 - 6) pojazd kolejowy znajdujący się na czole pociągu pchanego powinien być wyposażony w czynny hamulec zespolony;
 - 7) w razie rozerwania pociągu, składy rozłączonych pojazdów muszą się samoczynnie zatrzymać w wyniku hamowania z maksymalną siłą;
 - 8) w składzie pociągu na hamulcach zespolonych powinny znajdować się również wagony z czynnym hamulcem ręcznym lub postojowym w ilości określonej regulacjami wewnętrznymi przewoźnika kolejowego;
 - 9) ostatni wagon powinien posiadać wsporniki do zakładania sygnału końca pociągu;
 - 10) pojazdy kolejowe powinny być odpowiednio sprzęgnięte w sposób określony w regulacjach wewnętrznych przewoźnika kolejowego;
 - 11) wagony z towarami niebezpiecznymi oraz wagony próżne nieoczyszczone po tych towarach powinny być rozmieszczone zgodnie z regulacjami wewnętrznymi przewoźnika kolejowego wykonującego dany przewóz oraz zasadami określonymi w RID/Załącznik 2 do SMGS i instrukcji o postępowaniu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych;
 - 12) pojazdy kolejowe wchodzące w skład pociągu oraz kolejność ich zestawienia muszą wykazywać zgodność z wymaganiami technicznymi obowiązującymi na trasie przejazdu pociągu;

- 13) wszystkie pojazdy kolejowe wchodzące w skład pociągu muszą być przystosowane do osiągnięcia maksymalnej prędkości wskazanej dla pociągu;
 - 14) maksymalna prędkość jazdy pociągu musi uwzględniać wszelkie ograniczenia dotyczące danej trasy, parametrów hamowania, nacisku osi oraz rodzaju pojazdu;
 - 15) wszystkie pojazdy kolejowe wchodzące w skład pociągu muszą znajdować się w trakcie okresów między przeglądowych;
 - 16) ładunek musi być zabezpieczony w ten sposób, aby zapobiec jego niepożądanemu przemieszczeniu się podczas jazdy;
 - 17) materiały wykorzystane do przykrycia ładunku na pojeździe powinny być bezpiecznie przymocowane do pojazdu lub do ładunku;
 - 18) jeżeli w składzie pociągu znajduje się przesyłka nadzwyczajna, to przewóz taki musi być uzgodniony z zarządcami infrastruktury kolejowej po terenie, których będzie przejeżdżał pociąg;
 - 19) przewóz transportów wojskowych odbywa się na zasadach określonych w regulacjach wewnętrznych przewoźnika kolejowego oraz na zasadach podanych w niniejszej instrukcji;
 - 20) pojazd trakcyjny powinien znajdować się na przodzie pociągu, wyjątkiem są pociągi pchane, cofane, pociągi z wagonami na przodzie z urządzeniami zdalnego sterowania pojazdem trakcyjnym;
 - 21) w pociągu mogą być użyte nie więcej niż dwa pojazdy trakcyjne ciągnące i jeden pojazd trakcyjny popychający;
 - 22) tabor specjalny w stanie nieczynnym może być włączony do składu pociągu w miejscu stosownie do napisu na tym pojeździe;
 - 23) w komunikacji międzynarodowej mogą kursować tylko wagony z oznaczeniem przydatności dla danej komunikacji.
3. Jako długość pociągu przyjmuje się długość jego składu wraz z czynnymi pojazdami trakcyjnymi. Długość pociągu określa się w metrach.
 4. Długość pociągu zależy od rodzaju pociągu, istniejących warunków technicznych na stacjach i szlakach oraz rodzaju hamulców.
 5. Długość pociągu w metrach należy ustalić na podstawie napisów na pojazdach kolejowych włączonych do składu pociągu. Do obliczenia długości pociągu w metrach należy przyjmować długość pojazdów kolejowych ze zderzakami.
 6. Masa ogólna pociągu jest to suma mas pojazdów kolejowych wraz z ładunkiem, przy czym:
 - 1) dla pociągu kursującego z prędkością do 120 km/h jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych bez czynnego pojazdu z napędem;
 - 2) dla pociągów kursujących z prędkością do 120 km/h oraz dla pociągów o masie składu pociągu mniejszej niż 200 ton jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych wraz z czynnym pojazdem z napędem.
 7. Masa ogólna składu pociągu nie powinna być większa od dopuszczalnego obciążenia pojazdu trakcyjnego wyznaczonego do prowadzenia danego pociągu.
 8. Dopuszczalne długości i masy składów pociągów powinny być podane w rozkładzie jazdy i w dodatkach do wewnętrznego rozkładu jazdy.

§ 25

Zasady posługiwania się płozami hamulcowymi

1. Płóz hamulcowy składa się z następujących zasadniczych części:
 - 1) podeszwy ślizgowej z dwiema wargami; przy podeszwie ślizgowej rozróżniamy: spód ślizgowy, wierzch podeszwy, wargi i język podeszwy,
 - 2) korpusu (koziołka) z nasadką lub bez,
 - 3) uchwytu.Brzegi podeszwy płoza zagięte są w dół na szerokość 17 mm i tworzą tzw. wargi. Od rozstępu warg (prześwitu) zależy, do jakiego typu szyn nadaje się dany płóz.
2. Używane płozy powinny odpowiadać typom szyn, na których są wykładane.
3. W zależności od typów szyn stosowane są płozy dwuwargowe o różnej szerokości powierzchni ślizgowej (rozstępu pomiędzy wargami), a mianowicie:
 - 1) typu PL1 o szerokości 73 mm, malowane na kolor czerwony – do szyn typu S42, S49,
 - 2) typu PL2 o szerokości 78 mm, malowane na kolor żółty – do szyn typu 8, S60/UIC60/60E1 oraz R65 (tor szeroki),
 - 3) typu PL3 uniwersalne (wzmocnione) o szerokości 78 mm, malowane na kolor pomarańczowy – do szyn typu 8, S42, S49, S60/UIC60/60E1 oraz R65 (tor szeroki),Malowanie płozów dwuwargowych na odpowiednie kolory ma na celu unikanie pomyłek w ich zastosowaniu.
4. Zabrania się stosowania płozów o wymiarach nieprzewidzianych dla danego typu szyn zarówno w torach, jak i na wyrzutniach płozów.
5. Jednostki organizacyjne używające płozów o różnych wymiarach powierzchni ślizgowej podeszwy powinny posiadać szablony do sprawdzania rozstępu między wargami płoza przed wydaniem ich do pracy manewrowej. Dozwolona tolerancja podanych wymiarów wynosi +/-1 mm.
6. Aby zapewnić dobre przyleganie podeszwy płoza do powierzchni tocznej główki szyny i właściwą jego pracę, należy po wyłożeniu płoza ruchem ślizgowym przesunąć go nieco w kierunku biegu odprzęgu. Trzeba przy tym zwracać uwagę, aby wargę płoza dobrze przylegała do wewnętrznej krawędzi główki szyny.
7. Płozów nie wolno wykładać w następujących miejscach:
 - 1) bezpośrednio przed i za złączami szyn – płóz należy zakładać w odległości, co najmniej 1 m za złączem,
 - 2) na opornicy rozjazdu przed przylegającą do niej iglicą, gdyż może to spowodować zacięcie się płoza i uszkodzenie iglicy – w razie konieczności można zakładać przed rozjazdem zwyczajnym tylko na tej opornicy, do której nie przylega iglica,
 - 3) na rozjeździe przed krzyżownicą i przed skrzyżowaniem torów,
 - 4) przed złączem izolowanym lub na nim, przy scentralizowanym nastawianiu zwrotnic – płóz należy układać za złączem w takiej odległości, aby wagon na płozie nie wjechał na następne złącze izolowane,
 - 5) na zewnętrznym toku szynowym w łukach,
 - 6) tuż przed przejazdami i na przejazdach,
 - 7) na szynach rozplaszczonych i z widocznymi spływami metalu,
 - 8) przed toczącym się odprzęgiem, jeżeli zmniejszenie jego prędkości spowodowałoby najechanie odprzęgu biegnącego za nim,

- 9) w miejscach zamontowania czujników samoczynnej sygnalizacji przejazdowej.
8. Nie wolno używać płozów uszkodzonych. Płozy hamulcowe powinny być wyłączone z użycia, jeżeli mają następujące wady:
- 1) nieprzepisowe wymiary,
 - 2) język podeszwy jest ułamany, spłaszczony, pęknięty lub zadarty do góry,
 - 3) podeszwa jest skrzywiona, bardzo zużyta lub pęknięta,
 - 4) wargi są uszkodzone lub bardzo zużyte,
 - 5) korpus jest złamany lub pęknięty,
 - 6) nasadka jest złamana, trzyma się na jednym nicie lub zupełnie odpadła,
 - 7) uchwyt jest złamany lub tak skrzywiony, że używanie płoza jest niewygodne,
 - 8) nity łączące stopkę z podeszwą są obłuzowane lub widoczne jest pęknięcie spawu.
9. Płozy powinny być należycie utrzymane. Płozy zdane do użytku powinny być ułożone w rejonach manewrowych na przeznaczonych do tego celu stojakach. Miejsce ich rozmieszczenia określa regulamin techniczny posterunku ruchu. Płozów uszkodzonych nie wolno układać razem z dobrymi.
10. Płozy hamulcowe przed wydaniem do użytku powinny być odcenowane oraz oznakowane skrótem nazwy jednostki organizacyjnej (sekcji), rejonu manewrowego lub posterunku i kolejnym numerem. Ustalone symbole i numery nie mogą powtarzać się w obrębie jednej stacji. Oznaczenie powinno być trwałe i czytelne przez cały okres użytkowania płoza.
11. Zacięcie się lub zrzucenie płoza z główki szyny prowadzi z reguły do uszkodzeń ładunku, taboru lub do wykolejenia, przy czym:
- 1) przyczynami zacięcia się płozów mogą być:
 - a) nadmiernie spłaszczone główki szyn - nieobcinane spływy,
 - b) niepodbite i źle utrzymane styki szyn - styki wiszące,
 - c) nierówny poziom szyn na stykach,
 - d) niewłaściwe smarowanie płozów lub zanieczyszczenie podeszwy,
 - e) przegrzewanie płozów, wskutek wadliwego ogrzania zimą lub przez ciągłe używanie latem (hamowanie tym samym płożem kilku kolejnych odpręgów),
 - f) najechanie na płoż z nadmierną prędkością tj. ponad 25 km/h (7 m/s),
 - g) użycie płoza nieodpowiedniego dla danego typu szyny,
 - h) wyłożenie płoza tuż przed stykiem szyn,
 - i) najechanie płoza na krzyżownicę rozjazdu lub skrzyżowanie,
 - j) nadmierne boczne zużycie zewnętrznej strony główki szyny skrzydłowej naprzeciw dzioba wyrzutni,
 - 2) przyczynami zrzucania płoza z szyny mogą być:
 - a) niewłaściwe wymiary płoza dla danego typu szyny,
 - b) niewłaściwe smarowanie płozów,
 - c) nieprzyleganie języka podeszwy płoza do szyny (podeszwa skrzywiona, nadmiernie zużyta, pęknięta, język nadłamany, urwany, spłaszczony, zadarty do góry),
 - d) nieprzyleganie wargi płoza do wewnętrznej bocznej powierzchni główki szyny,
 - e) niewłaściwe ułożenie płoza na szynie (wyłożenie ukośne do szyny, bezpośrednio za stykiem szyny, nieprzyleganie podeszwy płoza do powierzchni ślizgowej główki szyny).
12. Płoż, który uległ zacięciu lub zrzuceniu z szyny należy uważać, jako uszkodzony do czasu oględzin przez kierownika manewrów i określenia dalszej przydatności.

13. Po zestawieniu składu pociągu należy obejść go z obu stron celem sprawdzenia i usunięcia wszystkich płozów spod pojazdów kolejowych, pozostawiając tylko płozy pod kołami skrajnych pojazdów kolejowych dla zabezpieczenia składu przed zbiegnięciem.
14. Po ukończeniu manewrów manewrowi powinni usunąć z torów zbędne płozy i umieścić je na wyznaczonym miejscu.
15. Miejsce składowania płozów zarządcy i przewoźnika kolejowego powinny być określone regulaminem technicznym lub regulaminem pracy bocznic kolejowej.
16. W razie zauważenia zerwanych przewodów sieci trakcyjnej oraz przewodów linii elektroenergetycznych nie wolno zbliżać się do nich na odległość mniejszą niż 10 m. Analogicznie, w przypadku zerwanych połączeń elektrycznych (linki) sieci powrotnej. O zauważonej awarii sieci należy powiadomić dyżurnego ruchu oraz dyspozytora zasilania elektroenergetycznego.
17. Z uwagi na zagrożenie awaryjne sieci występujące podczas trudnych warunków atmosferycznych (opady śniegu, oblodzenie sieci, silne wiatry) i możliwość porażenia prądem, należy zachować szczególną ostrożność w trakcie wykonywania manewrów na torach zelektryfikowanych.

ROZDZIAŁ IV
SZCZEGÓŁOWE OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW OBSŁUGUJĄCYCH RUCHOWE POSTERUNKI
TECHNICZNE

§ 26

Obejmowanie, przekazywanie i zachowanie się w czasie pełnienia dyżuru

1. Czas zmiany pracowników na posterunkach technicznych należy ustalić w regulaminie technicznym.
2. Zgłaszanie się do pracy w stanie nietrzeźwym lub po zażyciu środków odurzających, pełnienie dyżuru w tym stanie, jak również używanie napojów alkoholowych i środków odurzających w czasie pracy jest zabronione.
3. Zabrania się przekazywania dyżuru pracownikowi będącemu w stanie wskazującym na spożycie alkoholu.
4. Pracownikowi pełniącemu czynności związane z ruchem kolejowym nie wolno opuścić miejsca pracy przed przekazaniem dyżuru przyjmującemu. W przypadku nie przybycia we właściwym czasie pracownika zmieniającego, należy fakt ten zgłosić przełożonemu i zastosować się do jego poleceń.
5. Przekazanie i objęcie dyżuru na posterunku technicznym odbywa się w sposób określony w regulaminie technicznym.
6. Przekazujący powinien poinformować obejmującego dyżur o:
 - 1) wszelkich odchyleniach od rozkładu jazdy pociągów,
 - 2) stanie zajętości i zamknięciu torów stacyjnych i szlakowych,
 - 3) stanie rozjazdów,
 - 4) stanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (usterki, stan plomb, zamknięć, liczników, itp.), wprowadzonych obostrzeniach w sposobie prowadzenia ruchu, stanie sieci trakcyjnej oraz urządzeń łączności,
 - 5) prowadzonych pracach przy urządzeniach wymienionych w pkt 3 i 4 oraz robotach torowych mających wpływ na sposób prowadzenia ruchu lub wymagających szczególnej ostrożności,
 - 6) obowiązujących ostrzeżeniach doraźnych,
 - 7) kursowaniu pojazdów pomocniczych,
 - 8) zaległej pracy i wydanych względnie otrzymanych poleceniach, których jeszcze nie wykonano,
 - 9) wszelkich wydarzeniach i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
7. Obejmującemu dyżur należy przekazać znajdującą się na posterunku technicznym dokumentację techniczno – ruchową, instrukcje i inwentarz.
8. Obejmujący dyżur powinien zapoznać się z treścią zapisów w dokumentacji, dokonać oględzin urządzeń, a w razie potrzeby zażądać dodatkowych wyjaśnień.
9. Przekazanie i przyjęcie dyżuru należy zanotować we wszystkich dziennikach ruchu i w książce przebiegów, a na posterunkach technicznych, które ich nie prowadzą w dzienniku telefonicznym lub dokumentacji określonej w regulaminie technicznym. Należy podać dokładny czas oraz datę przekazania i przyjęcia dyżuru; czas ten musi być taki sam w każdym

z dokumentów. Zapisy te powinni potwierdzić czytelnym podpisem pracownik przekazujący i obejmujący dyżur.

10. Pracownikowi obejmującemu dyżur nie wolno wykonywać żadnych czynności związanych z prowadzeniem ruchu, do czasu przyjęcia przez niego dyżuru, potwierdzonego podpisem. Po złożeniu podpisów przez przekazującego i obejmującego dyżur czynności tych nie wolno wykonywać pracownikowi, który dyżur przekazał. Wyjątek stanowi konieczność zapobiegnięcia grożącemu niebezpieczeństwu.
11. W przypadku, gdy istnieją przeszkody uniemożliwiające przepisowe przekazanie dyżuru lub zachowanie pracownika, który powinien go przekazać budzi zastrzeżenia - obejmujący zgłasza o tym przełożonemu i przejmuje dyżur.
12. W razie stwierdzenia przez przekazującego dyżur, że istnieją przeszkody uniemożliwiające prawidłowe przekazanie dyżuru lub zachowanie pracownika, który powinien go przyjąć budzi zastrzeżenia – zdający dyżur zgłasza o tym przełożonemu, nie przekazuje dyżuru i postępuje zgodnie z poleceniem przełożonego. W takiej sytuacji obowiązki dyżurnego ruchu, nastawniczego lub zwrotniczego może przyjąć inny pracownik posiadający wymagane kwalifikacje i autoryzację na danym posterunku nastawczym.
13. Pracownik posterunku technicznego w czasie pełnienia dyżuru powinien stale obserwować teren swojego okręgu nastawczego.
14. Gdy nie odbywa się ruchu kolejowy, wolny czas należy wykorzystywać na czynności, związane z utrzymaniem w czystości urządzeń, pomieszczenia posterunku technicznego oraz przyległego terenu.
15. Oglądanie programów telewizyjnych w czasie pracy jest zakazane. Słuchanie radia może mieć miejsce jedynie w chwilach zmniejszonego natężenia pracy oraz podczas przerw w pracy, o ile nadmiernie nie angażuje uwagi pracownika negatywnie wpływając na wykonywanie obowiązków.
16. Pracownik pełniący dyżur na posterunku powinien zwracać uwagę na sygnały podawane przez innych pracowników oraz na sygnały skierowane do niego, zgłaszać się na nie niezwłocznie, a każde polecenie powtórzyć.
17. Pracownikowi nie wolno udostępniać osobom postronnym dokumentacji techniczno – ruchowej.
18. Pracownik pełniący dyżur na posterunku technicznym nie może dopuszczać osób nieuprawnionych do obsługi urządzeń i wykonywania innych czynności mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
19. Pracownicy szkolący się na posterunku technicznym, mogą obsługiwać urządzenia pod nadzorem i odpowiedzialnością pracownika pełniącego dyżur, jeżeli przy przyjęciu dyżuru zostali wpisani do prowadzonej dokumentacji.
20. W przypadku przybycia na posterunek przełożonego lub osoby kontrolującej, pracownik pełniący dyżur powinien przekazać mu ustną informację. Osoby nieznane należy wylegitymować.
21. Przykładowa forma przekazywanej informacji jest następująca: „Dyżurny ruchu (nazwisko) informuje, że tok pracy na nastawni (nazwa) jest normalny" albo „Nastawniczy (nazwisko) informuje, że tok pracy na nastawni (nazwa) jest normalny" lub „Nastawniczy (nazwisko) informuje, że w okręgu nastawni (nazwa) nastąpiło: i wymienia ważniejsze nieprawidłowości".
22. Na posterunku z obsadą wieloosobową informację przekazuje pracownik na wyższym stanowisku lub koordynujący pracę, odpowiedzialny za całokształt pracy tego posterunku.

23. Na posterunkach technicznych w zależności od potrzeb prowadzi się dokumentację techniczno – ruchową określoną w załączniku 1 do niniejszej instrukcji.
24. Zapisów w prowadzonej dokumentacji należy dokonywać właściwie, czytelnie i trwale. Zapisów nie wolno poprawiać, wycierać, wywabiać, zamazywać ani zaklejać. W przypadku pomyłki należy zapis przekreślić tak, aby możliwe było jego odczytanie, a obok należy nanieść nowy zapis i potwierdzić go podpisem.
25. Dokumentacja związana z ruchem kolejowym powinna być przesnurowana i opieczetowana, a ilość stron po sprawdzeniu przed wydaniem druku na posterunek techniczny poświadczona podpisem przez przełożonego.
U dyżurnego ruchu powinien znajdować się zapas książek, dzienników i druków stosowanych na posterunkach technicznych.
26. Zabierając z posterunku niezakończoną dokumentację przełożony powinien przed jej zabraniem dostarczyć nowy druk.
27. Całkowicie wykorzystane dokumenty należy przechowywać zgodnie z przyjętymi zasadami archiwizacji w CARGOTOR Sp. z o.o. Druki rozpoczęte w starym roku kalendarzowym, a zakończone w nowym roku kalendarzowym należy przechowywać z drukami wypełnionymi w całości w nowym roku kalendarzowym
28. Podczas pełnienia dyżuru, pracownikom podlegającym dyżurnemu ruchu dysponującemu, nie wolno oddalać się z posterunku bez uzyskania zgody dyżurnego ruchu dysponującego.
29. W czasie chwilowej nieobecności na posterunku technicznym z jednoosobową obsadą, wywołanej potrzebą związaną z pracą lub fizjologiczną, należy zamknąć pomieszczenie i zabrać klucz ze sobą po uprzednim zgłoszeniu o tym:
 - 1) dyżurny ruchu dysponujący - dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych,
 - 2) pozostali pracownicy - dyżurnemu ruchu dysponującemu.
30. Obsługiwane przez posterunek techniczny semafony powinny w tym czasie być nastawione na sygnał „Stój”.
31. W razie zachorowania pracownika pełniącego dyżur na posterunku technicznym, pracownik ten powinien o tym zawiadomić:
 - 1) dyżurny ruchu dysponujący - Dyrektora Biura Ruchu Kolejowego lub jego zastępcę,
 - 2) pozostali pracownicy - dyżurnego ruchu dysponującego.
32. Pracownik musi jednak pozostać na posterunku do czasu przybycia zastępcy. W nagłych przypadkach Dyrektor Biura Ruchu Kolejowego lub jego zastępca, o ile posiada wymagane kwalifikacje i autoryzację, powinien przejąć obowiązki dyżurnego ruchu dysponującego do czasu przybycia innego dyżurnego. Ewentualne zastępstwo pozostałych pracowników (w przypadku zachorowania pracownika nastawni wykonawczej) wyznacza dyżurny ruchu w porozumieniu z Dyrektorem Biura Ruchu Kolejowego lub jego zastępcą np. przez przesunięcie pracownika posiadającego wymagane kwalifikacje i autoryzację na to stanowisko z posterunku o wieloosobowej obsadzie.
33. Pracownik wywołany środkami łączności zgłaszając się powinien podać nazwę posterunku, stanowisko oraz nazwisko. W tej samej kolejności informacje powinien podać pracownik wywołujący. Pracownicy przekazujący i otrzymujący informację środkami łączności powinni upewnić się, czy rozmawiają z właściwą osobą.
34. Rozmowy powinny być krótkie, a ich treść nie może nasuwać żadnych wątpliwości. Treść otrzymanego telefonogramu lub polecenia należy powtórzyć. Każdą rozmowę przeprowadzoną

- za pomocą urządzeń łączności, a dotyczącą prowadzenia ruchu kolejowego, należy zakończyć słowem „koniec” lub „bez odbioru”.
35. Przekazane informacje dotyczących prowadzenia ruchu kolejowego, powinny być odnotowane w dzienniku telefonicznym, jeżeli z postanowień innych instrukcji nie wynika, że muszą być odnotowane w innej dokumentacji.
36. W razie potrzeby, pracownik obsługujący urządzenia srk może zdjąć plomby z urządzeń wymienionych w wykazie zamieszczonym w instrukcji o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach srk, z tym, że pracownik nastawni wykonawczej może to uczynić tylko za każdorazową zgodą dyżurnego ruchu dysponującego.
37. O zdjęciu plomb i wprowadzonych w związku z tym obostrzeniach w prowadzeniu ruchu należy dokonać zapisu przez całą szerokość strony:
- 1) dziennika ruchu – dyżurny ruchu, jeżeli dotyczy to urządzeń liniowych,
 - 2) książki przebiegów – dyżurny ruchu, jeżeli dotyczy to urządzeń stacyjnych,
 - 3) książki przebiegów – pracownik wykonawczego posterunku nastawczego.
38. Ponadto dyżurny ruchu i pracownik wykonawczego posterunku nastawczego dokonują zapisu w książce kontroli urządzeń srk.
- Jeżeli obostrzenia nie są wymagane, zapisów dokonuje się tylko w książce kontroli urządzeń srk.
39. Zapisy o wykonywaniu robót lub otwieraniu kłódek i zdejmowaniu lub zakładaniu przez uprawnionych pracowników obsługi technicznej plomb oraz wprowadzonych i odwołanych w związku z tym obostrzeniach w prowadzeniu ruchu, powinny być przenoszone przez pracownika posterunku nastawczego z książki kontroli urządzeń srk do dziennika ruchu lub książki przebiegów.
40. Jeśli obostrzenia nie są wymagane i nie są wprowadzone, pracownik posterunku nastawczego przyjmuje do wiadomości zapisy wniesione przez uprawnionych pracowników obsługi technicznej w książce kontroli urządzeń srk, a pracownik wykonawczego posterunku nastawczego powiadamia o nich dyżurnego ruchu, odnotowując w książce kontroli urządzeń srk jego zgodę na zdjęcie plomb i przystąpienie do robót.
41. Na posterunkach nastawczych, na których książka przebiegów nie jest prowadzona, zapisów o zdjęciu i założeniu plomb oraz wprowadzonych i odwołanych w związku z tym obostrzeniach, dokonuje się tylko w książce kontroli urządzeń srk. Jeżeli obostrzenia dotyczą urządzeń liniowych, odnotowuje się je również w dzienniku ruchu.
42. W czasie opadów śniegu i mrozu pracownik posterunku technicznego zobowiązany jest w miarę możliwości do utrzymania urządzeń w stanie czynnym. W tym celu należy w przerwach w ruchu kolejowym oczyszczać ze śniegu i lodu zwrotnice oraz dostępne ruchome części zewnętrznych urządzeń srk (sygnalizatory, pędnie, naprężacze). Czynności te należy wykonywać do czasu przybycia innych pracowników.
43. Należyte działanie dźwigni nastawczych należy sprawdzać przez próbne ich przekładanie. Dźwignie sygnałowe można przekładać próbnie tylko wtedy, gdy nie są uzależnione od blokady liniowej i tylko za każdorazowym pozwoleniem dyżurnego ruchu dysponującego (w czasie, gdy nie odbywa się ruch pojazdów kolejowych).
44. Do wymienionych w ust. 42 czynności mogą być wyznaczeni inni pracownicy. Zakres prac oraz sposób nadzoru nad ich wykonaniem powinien być określony w regulaminie akcji zimowej.
45. Pracownik posterunku nastawczego, powinien w swoim okręgu nastawczym zwracać uwagę na prawidłowe oświetlenie sygnalizatorów i wskaźników oraz powtarzaczy w pomieszczeniu nastawni.

46. W czasie dyżuru należy jak najczęściej (w porze ciemnej), nie mniej jednak niż raz przed północą i raz po północy sprawdzać oświetlenie semaforów kształtowych. Do sprawdzenia można wykorzystać radiotelefoniczną sieć pociągową.
47. Sposób i wynik przeprowadzania kontroli oświetlenia sygnalizatorów i wskaźników, należy odnotować w dzienniku ruchu lub książce przebiegów.

§ 27

Przygotowanie drogi przebiegu, postępowanie przy wjeździe, wyjeździe i przejeździe pociągu oraz rozwiązywanie drogi przebiegu

1. Przygotowanie drogi przebiegu obejmuje wykonanie wszystkich przewidzianych regulaminem technicznym czynności, celem zapewnienia prawidłowej i bezpiecznej jazdy pojazdów kolejowych. Ruch kolejowy powinien odbywać się tylko po przygotowanych drogach przebiegu.
2. Ruch pociągów należy prowadzić po torach, na które jest przewidziana jazda po zorganizowanej drodze przebiegu.
3. Jeżeli dyżurny ruchu wyda polecenie przygotowania drogi przebiegu na tor zajęty tylko za pomocą blokady stacyjnej bez uprzedniej informacji telefonicznej, lub gdy polecenie to będzie sprzeczne z uprzednio otrzymanym poleceniem, nie należy go wykonywać, ale zwrócić na to uwagę dyżurnemu ruchu, a dopiero po otrzymaniu niezbędnych wyjaśnień odpowiednio wykonać polecenie.
4. W przypadku, gdy zachodzi potrzeba zatrzymania pociągu przed semaforem wjazdowym, dyżurny ruchu powinien wydać na to oddzielne polecenie.
5. Jeżeli w okręgu nastawczym prowadzi się manewry sprzeczne z drogą przebiegu dla pociągu, a przerwanie ich wymaga dłuższego czasu, dyżurny ruchu powinien we właściwym czasie wydać polecenie przerywania manewrów. W innym przypadku polecenie przygotowania drogi przebiegu oznacza jednocześnie polecenie przerywania manewrów kolidujących.
6. Manewry uważa się za przerwane, gdy:
 - 1) manewrujące pojazdy kolejowe zostały usunięte z drogi przebiegu pociągu i zatrzymane,
 - 2) odpowiednie sygnalizatory wskazują zakaz manewrowania,
 - 3) po wydaniu polecenia przerywania manewrów, kierownik manewrów zgłosił przerwanie manewrów.
7. Jeżeli w okręgu nastawczym nie odbywają się jazdy pociągów lub manewrów, zwrotnice powinny znajdować się w położeniu zasadniczym wskazanym na planie schematycznym w regulaminie technicznym. Odstępstwa od tej zasady powinny być podane w regulaminie technicznym.
8. Przed przystąpieniem do przygotowania drogi przebiegu należy sprawdzić niezajętość torów i rozjazdów w sposób wskazany w regulaminie technicznym.
9. W zależności od warunków miejscowych i rodzaju znajdujących się na posterunku nastawczym urządzeń srk, sprawdzenie niezajętości torów i rozjazdów może być dokonane:
 - 1) bezpośrednio w terenie,
 - 2) z okna posterunku,
 - 3) na planie świetlnym - dla torów i rozjazdów wyposażonych w urządzenia kontrolujące stan ich niezajętości, przy bezawaryjnym działaniu tych urządzeń.
10. Regulamin techniczny powinien określać, kto, w jaki sposób i w jakich granicach dokonuje sprawdzenia niezajętości torów i rozjazdów.
11. W każdym przypadku należy dokonać sprawdzenia niezajętości torów i rozjazdów w terenie, jeżeli z jakichkolwiek przyczyn istnieje obawa, że sprawdzenie w inny sposób nie daje pełnej gwarancji.
12. Na stacjach z prawidłowo działającą blokadą stacyjną, dyżurny ruchu wydaje polecenie przygotowania drogi przebiegu przez obsłużenie odpowiednich bloków blokady stacyjnej, po uprzednim podaniu informacji telefonicznej.

13. Na posterunku nastawczym, na którym razem z dyżurnym ruchu pełni dyżur pracownik obsługujący urządzenia nastawcze, polecenie przygotowania drogi przebiegu dyżurny ruchu wydaje ustnie. Pracownik ten nie prowadzi książki przebiegów.
14. Jeżeli po ustnej informacji dyżurny ruchu zablokował blok dania nakazu, to dla pracownika posterunku nastawczego jest to poleceniem, aby po spełnieniu wszystkich wymaganych warunków nastawił na semaforze sygnał zezwalający na jazdę.
15. Przy sprawdzaniu drogi przebiegu należy zwrócić szczególną uwagę, czy:
 - 1) pojazdy kolejowe na torach sąsiednich znajdują się w granicach ukresów i są zabezpieczone przed zbiegnięciem,
 - 2) na sprawdzanym torze lub nad nim nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego,
 - 3) nie było zgłoszenia o zamknięciu toru dla ruchu, względnie czy na danym torze nie pracują ludzie,
 - 4) na torze lub obok, nie znajduje się tarcza lub wskaźnik zabraniające lub ograniczające przyjmowanie pociągów na ten tor, skrajnia taboru nie jest przekroczona oraz czy nie ma innych przeszkód,
 - 5) dla pociągów o trakcji elektrycznej tor jest zelektryfikowany.
16. Jeżeli pracownik posterunku nastawczego otrzymał polecenie przygotowania drogi przebiegu dla wyjazdu pociągu na szlak jednotorowy bez blokady liniowej, a zgodnie z rozkładem jazdy powinien przed tym przybyć pociąg kierunku przeciwnego, należy zwrócić uwagę na to dyżurnemu ruchu, jeszcze przed przygotowaniem drogi przebiegu.
17. Pracownik, którego udział w przygotowaniu drogi przebiegu polega tylko na sprawdzeniu, czy w obsługiwanym przez niego okręgu tor jest wolny, w przypadku, gdy tor jest wolny dokonuje zgłoszenia obsługując odpowiednie urządzenia srk, a gdy ich nie ma - powiadamia dyżurnego ruchu telefonicznie lub ustnie.
18. Sprawdzenie przygotowania drogi przebiegu polega na sprawdzeniu prawidłowego nastawienia zwrotnic i wykolejnic, wchodzących w drogę przebiegu.
19. Sprawdzanie prawidłowego nastawienia zwrotnic i wykolejnic przeprowadza się następująco:
 - 1) przy zwrotnicach i wykolejnicach przestawianych mechanicznie z odległości - sprawdza się prawidłowe położenie dźwigni nastawczych i dźwigni ryglowych,
 - 2) przy zwrotnicach i wykolejnicach przestawianych ręcznie i zabezpieczanych zamkami kluczowymi, których klucze w czasie przejazdu pociągu znajdują się na tablicach kluczowych, w szafach lub są utwierdzane w zamkach zależności na ławie nastawnicy bądź w kluczowych skrzyniach zależności, albo w aparacie blokowym - wystarczy upewnić się, że wszystkie klucze znajdują się na przepisowym miejscu,
 - 3) przy zwrotnicach i wykolejnicach przestawianych ręcznie i zabezpieczanych tymczasowo zamkami kluczowymi lub sponami, prawidłowe nastawienie zwrotnic i wykolejnic sprawdza się każdorazowo na miejscu podczas przygotowania drogi przebiegu,
 - 4) przy zwrotnicach i wykolejnicach przestawianych ręcznie i ryglowanych za pomocą osobnych dźwigni, sprawdza się prawidłowe położenie dźwigni ryglowych,
 - 5) przy zwrotnicach i wykolejnicach przestawianych elektrycznie, przy prawidłowo działających urządzeniach, właściwe położenie zwrotnic i wykolejnic sprawdza się przez obserwację świateł kontrolnych położenia zwrotnic i wykolejnic,

- 6) przy zwrotnicach i wykolejnicach scentralizowanych, zabezpieczonych tymczasowo zamkami kluczowymi lub sponami iglicowymi oraz przekazanych do lokalnego nastawiania, sprawdza się każdorazowo na miejscu podczas przygotowania drogi przebiegu.
20. W odniesieniu do zwrotnic i wykolejnic przestawianych lub ryglowanych z odległości należy oprócz sprawdzenia według ust. 19 pkt 1, 4 i 5 wykonać dodatkowe sprawdzenie według ust. 19 pkt 2 i 3 gdy zachodzą następujące przypadki:
- 1) zwrotnice i wykolejnice nie są uzależnione od semaforów,
 - 2) zależność została czasowo wyłączona lub uszkodzona lub gdy prowadzi się roboty przy urządzeniach nastawczych lub ryglach tych zwrotnic,
 - 3) ma odbyć się przebieg, dla którego nie jest przewidziane nastawienie semafora lub gdy zachodzi potrzeba wyprawienia lub przyjęcia pociągu przy semaforze nastawionym na sygnał „Stój”, a nie da się zabezpieczyć drogi przebiegu za pomocą urządzeń mechanicznych lub blokowych,
 - 4) ma się odbyć jazda pociągu po zwrotnicy, przy której zastosowano tymczasowe zabezpieczenie zapasowymi zamkami zwrotnicowymi lub (i) sponami iglicowymi po jej rozpruciu.
21. Jeżeli zwrotnice lub wykolejnice niescentralizowane nie są zamykane na zamki, należy strzec je przed przestawieniem od czasu sprawdzenia ich nastawienia w określonym przebiegu, aż do czasu przejazdu pociągu.
22. Zwrotnice strzeżone są wtedy, gdy pracownik posterunku nastawczego widzi ich położenie z miejsca, w którym się znajduje i może zapobiec ich przestawieniu.
23. Jeżeli urządzenia blokady stacyjnej, nie mogą być podstawą do prowadzenia ruchu, polecenie przygotowania drogi przebiegu wydaje dyżurny ruchu telefonicznie. Polecenie to nie oznacza dla pracownika posterunku nastawczego polecenia nastawienia odpowiedniego semafora na sygnał zezwalający na jazdę.
24. Na ustawienie semafora na sygnał zezwalający na jazdę w przypadku wskazanym w ust. 23 potrzebne jest osobne polecenie dyżurnego ruchu. Polecenie takie dyżurny ruchu może wydać dopiero po otrzymaniu zgłoszenia gotowości drogi przebiegu wraz z podaniem położenia poszczególnych zwrotnic, wykolejnic i rygli wchodzących w drogę przebiegu lub zabezpieczenia drogi przebiegu w inny sposób np. przełożenie drążka przebiegowego dla tego przebiegu, przełożenie drążka przebiegowego dla przeciwnego kierunku jazdy itp.
25. Sygnał zezwalający na jazdę należy ustawić na semaforze wjazdowym z takim wyliczeniem, aby zbyt późne nastawienie sygnału nie spowodowało zbędnego zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy pociągów, a jednocześnie przez zbyt wczesne nastawienie tego sygnału nie utrudniać pracy manewrowej.
26. W razie nagłej przeszkody do przyjęcia lub wyprawienia pociągu, wynikłej po ustawieniu sygnału zezwalającego na jazdę, należy sygnał ten zmienić na sygnał zabraniający jazdy i starać się zatrzymać pociąg (jeżeli czoło pociągu minęło już semafor) wszelkimi dostępnymi środkami (przez radiotelefon, systemem „radio – stop”, podawanie sygnałów słuchowych i wzrokowych).
27. Gdy wyjątkowo zachodzi potrzeba użycia drogi przebiegu, dla której nie jest możliwe, nie jest przewidziane lub nie wolno podać na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę, pracownik posterunku nastawczego po ułożeniu, sprawdzeniu i zgłoszeniu gotowości drogi przebiegu, na polecenie dyżurnego ruchu może zezwolić na jazdę pociągu za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu. Polecenie to powinno być odnotowane w książce przebiegów, w rubryce „Uwagi” przy numerze odnośnego pociągu.

28. Od czasu przygotowania drogi przebiegu aż do całkowitego wjazdu lub wyjazdu pociągu, pracownik posterunku, obserwuje z odpowiednimi przyborami sygnałowymi okręg nastawczy oraz przejeżdżający pociąg, jeżeli nie jest zwolniony z tego obowiązku postanowieniami regulaminu technicznego,. Stwierdzone nieprawidłowości należy w porę usunąć, a w razie niebezpieczeństwa pociąg należy niezwłocznie zatrzymać.
29. Przy obserwacji jadącego pociągu należy zwracać szczególną uwagę czy:
- 1) pociąg jest przepisowo osygnalizowany,
 - 2) czy maszynista pojazdu trakcyjnego reaguje na nadawane sygnały,
 - 3) nie ma oznak zagrzenia się czopów osi zestawu kołowego,
 - 4) nie ma uszkodzeń pojazdów kolejowych, zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
 - 5) nie hamuje żaden wagon, gdy pociąg jedzie w stanie odhamowanym,
 - 6) obręcze kół nie mają płaskich miejsc (na które wskazują silne rytmiczne uderzenia kół),
 - 7) czy są zderzaki na końcu pociągu,
 - 8) nie ma przesuniętego ładunku, wycieku lub wysypywania się ładunku, luźnych opon, oderwanych dachów lub otwartych na zewnątrz drzwi wagonów,
 - 9) nie ma pożaru w pociągu itp.
 - 10) nie ma wycieków lub wysypywania się ładunku,
 - 11) nie ma innych nieprawidłowości zagrażających prowadzeniu ruchu kolejowego.
30. Podczas wjazdu lub wyjazdu pociągu z popychaczem, pracownik posterunku nastawczego powinien zwracać uwagę na osygnalizowanie pociągu oraz lokomotywy popychającej. Gdyby w czasie wjazdu pociągu z popychaczem, nie było przy nim lub w pobliżu lokomotywy popychającej, należy niezwłocznie zgłosić o tym dyżurnemu ruchu. Nie wolno wówczas obsługiwać urządzeń blokady stacyjnej i liniowej, aż do czasu przybycia lokomotywy popychającej lub otrzymania polecenia dyżurnego ruchu.
31. Jeżeli na posterunku nastawczym jest blokada liniowa, to po wjeździe lub wyjeździe pociągu należy blokować najpierw blok końcowy lub początkowy, a potem dopiero blok otrzymania nakazu lub zgody. Obsłużenie bloku nakazu oznacza zgłoszenie przybycia lub odjazdu pociągu.
32. Po zatrzymaniu pociągu należy stwierdzić, czy pociąg zatrzymał się w granicach ukresów.
33. Jeżeli pociąg z sygnałem końcowym minie sygnałowe miejsce końca pociągu należy nastawić na semaforze sygnał „Stój” – jeżeli sygnał ten nie zmienił się samoczynnie.
34. Drogi przebiegu można rozwiązać dopiero wtedy, gdy pociąg z sygnałem końcowym minął sygnałowe miejsce końca pociągu, a na semaforze nastawiony został sygnał „Stój” oraz pociąg minął przebiegowe miejsce końca pociągu.
35. Sposób zwolnienia przebiegu w zależności od rodzaju zastosowanych urządzeń srk określony jest w regulaminie technicznym.
36. W przypadku niezauważenia sygnału końcowego na pociągu wjeżdżającym, nie wolno obsługiwać żadnych urządzeń srk, a fakt braku sygnałów końcowych niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu. Dalsze postępowanie odbywa się według wskazówek dyżurnego ruchu.
37. Wyjątkowo można bez spełnienia warunków wymienionych w ust. 33-36 ustawić sygnał „Stój” na semaforze wjazdowym oraz rozwiązać drogę przebiegu w razie nagłego niebezpieczeństwa np. spowodowanego toczącą się za pociągiem oderwaną częścią pociągu, w celu skierowania jej na inny tor dla zatrzymania. W tym przypadku bez polecenia dyżurnego ruchu nie wolno obsługiwać bloku liniowego.

§ 28

Udział pracownika posterunku nastawczego w wykonywaniu manewrów, przy obsłudze przejazdów kolejowych i przy przewozie towarów niebezpiecznych

1. Pracownik posterunku nastawczego bierze udział w wykonywaniu manewrów nastawiając zwrotnice, wykołajnice i sygnalizatory stosownie do żądań kierownika manewrów lub wskazań zawartych w karcie rozrządowej. Nie wolno wykonywać żądań kierownika manewrów, których wykonanie zagrażałoby bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
2. Bez każdorazowej zgody dyżurnego ruchu nie wolno wykonywać manewrów ani zajmować pojazdami kolejowymi torów głównych. Każdorazowe pozwolenie dyżurnego ruchu dysponującego na zajęcie torów głównych lub wykonywanie na nich manewrów nie jest wymagane, jeżeli zgodnie z regulaminem technicznym manewry na tych torach wykonywane są stale.
3. Podczas manewrów pracownik posterunku nastawczego powinien zwracać baczność uwagę na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a w razie zauważenia nieprawidłowości lub grożącego niebezpieczeństwa wstrzymać wykonywanie manewrów.
4. Ruch manewrowy może odbywać się na polecenie kierownika manewrów, na podstawie wskazań sygnalizatorów lub na odpowiedni sygnał ręczny i słuchowy podany przez pracownika posterunku nastawczego.
5. Pozwolenie na wykonanie ruchu manewrowego może być także udzielone za pomocą środków łączności.
6. Jeżeli przed tarczą rozrządową znajduje się tarcza zaporowa (manewrowa), to dla zezwolenia spychania składu na górkę należy nastawić najpierw tarczę zaporową (manewrową) na sygnał „Jazda dozwolona” („Jazda manewrowa dozwolona”), a następnie tarczę rozrządową na sygnał „Pchać powoli” lub „Pchać z umiarkowaną prędkością”.
7. Na stacjach z kilkoma lokomotywami manewrowymi, każdy pracownik posterunku nastawczego powinien zwracać uwagę, aby żadna z lokomotyw nie wjeżdżała w rejon manewrowy innej lokomotywy bez uzgodnienia z kierownikiem manewrów i pracownikiem posterunku nastawczego.
8. Przepuszczenie lokomotywy lub składu manewrowego w okręg innego posterunku nastawczego może się odbyć po uzyskaniu zgody od pracownika tego posterunku nastawczego.
9. Na polecenie dyżurnego ruchu dysponującego pracownik posterunku nastawczego może pozwolić na wyjazd lokomotywy lub składu manewrowego poza granicę przetaczania. Dyżurny ruchu powinien określić czas, na jaki zezwala zająć tor szlakowy, jak również podać inne niezbędne informacje dotyczące wyjazdu składu manewrowego na szlak w rozkazie, albo przekazać je w inny ustalony sposób zgodny z postanowieniami niniejszej instrukcji.
10. Jeżeli pojazd kolejowy wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, zabrania się cofania tego pojazdu. Po stwierdzeniu, że nie ma widocznych uszkodzeń w częściach rozjazdu, należy pojazd ten usunąć z rozjazdu ruchem w kierunku z ostrza zwrotnicy. Następną jazdą przez tę zwrotnicę może odbyć się dopiero po stwierdzeniu stanu i prawidłowego działania zwrotnicy, a przy zwrotnicach scentralizowanych stwierdzeniu dodatkowo zgodności położenia zwrotnicy ze stanem urządzenia nastawczego. Szczegółowe zasady postępowania personelu obsługi w przypadku zaistnienia rzeczywistego lub pozornego rozprucia zwrotnicy, określają postanowienia instrukcji obsługi określonych typów urządzeń.

11. Każda rozpruta zwrotnica niezależnie od tego, czy personel obsługi dopuścił po niej jazdę, czy nie, powinna być w jak najkrótszym czasie sprawdzona przez uprawnionych pracowników wpisanych do tabeli B książki kontroli urządzeń srk, a przy zwrotnicach zdalnie nastawianych także przez upoważnionego pracownika obsługi technicznej. Wynik sprawdzenia powinien być odnotowany w tych samych książkach, w których odnotowano rozprucie zwrotnicy.
12. Po zakończeniu manewrów pracownik posterunku nastawczego powinien sprawdzić zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem w sposób wskazany w regulaminie technicznym. W przypadku braku takiego zabezpieczenia pracownik posterunku nastawczego powinien podjąć działania w celu usunięcia nieprawidłowości.
13. Pracownik posterunku technicznego obsługujący przejazd kolejowy powinien przed jazdą pojazdów kolejowych zamknąć w odpowiednim czasie rogatki.
14. Po przejeździe pojazdów kolejowych rogatki należy niezwłocznie otworzyć, jeżeli regulamin obsługi przejazdu nie stanowi inaczej.
15. Manewry należy natychmiast przerwać i zwolnić przejazd dla przepuszczenia pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, pogotowia technicznego, Policji, Żandarmerii Wojskowej, Straży Granicznej na terenie pasa granicznego - będących w akcji i dających odpowiednie sygnały. Również należy natychmiast przerwać manewry celem przepuszczenia oznakowanych pojazdów z osobami zajmującymi kierownicze stanowiska w państwie oraz korpusu dyplomatycznego.
16. W razie uszkodzenia rogatki należy niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu dysponującego, a fakt uszkodzenia wpisać do książki kontroli urządzeń srk.
17. Szczegółowe postanowienia dotyczące zasad obsługi przejazdów kolejowych zawiera „Instrukcja obsługi przejazdów kolejowych”.
18. Wagony z towarami niebezpiecznymi oraz próżne nie oczyszczone po towarach niebezpiecznych oznacza się wg. RID/Zał. nr 2 do SMGS nalepkami ostrzegawczymi, pomarańczowymi tablicami identyfikacyjnymi z numerem identyfikacyjnym zagrożenia i numerem identyfikacyjnym towaru, pasem koloru pomarańczowego - zbiorniki wagonów cystern kolei 1435 mm do gazów skroplonych, skroplonych silnie schłodzonych lub rozpuszczonych oraz pasami wyróżniającymi różnych barw zbiorniki wagonów cystern kolei 1520 mm, napisami i tablicami zawierającymi dane charakteryzujące zbiornik.
19. Pociągi z towarami niebezpiecznymi przyjmuje się na tory wyznaczone w regulaminie technicznym.
20. Tor, na którym stoją wagony z towarami niebezpiecznymi odstawionymi awaryjnie, należy zabezpieczać przez nastawienie zwrotnic w położenie ochronne, zamknięcie ich na zamki w urządzeniach kluczowych lub zastosowanie środków pomocniczych odpowiednich dla danego rodzaju urządzeń.
21. Manewrowanie wagonami z towarami niebezpiecznymi powinno być ograniczone do niezbędnych potrzeb.
22. Wagony z towarami niebezpiecznymi podlegają ograniczeniom w staczaniu i odrzucaniu zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji i uregulowaniami obowiązującymi u przewoźników kolejowych.
23. Wjazd i wyjazd pociągów przewożących towary niebezpieczne powinien odbywać się na przebiegi zorganizowane. W przypadku konieczności jazdy pociągu przewożącego towary niebezpieczne na sygnał zastępczy lub rozkaz, należy przestrzegać postanowień wskazanych w § 27 ust. 24.

24. Przewóz towarów niebezpiecznych podlega śledzeniu polegającym na przekazywaniu telefonicznych informacji o tych towarach i rejestrowaniu ich w dzienniku ruchu i książce przebiegów zgodnie z informacją przekazywaną przy prowadzeniu ruchu pociągów przewożących takie materiały.
25. Dyżurny ruchu, który otrzymał informację o powstałej nieprawidłowości w przewozie towarów niebezpiecznych, bądź o zaistnieniu wypadku z pociągiem przewożącym takie towary, obowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym Dyrektora lub Zastępcę Dyrektora Biura Ruchu Kolejowego.
26. W przypadku stwierdzenia na stacji wysypywania się środka chemicznego, promieniotwórczego, wycieku płynu, wydobywania się gazu lub gdy opakowanie przesyłki promieniotwórczej zostało rozbite względnie uszkodzone, należy niezwłocznie zawiadomić o tym dyżurnego ruchu lub dyżurnego ruchu koordynującego, celem zarządzenia akcji ratunkowej, zaalarmowania w razie potrzeby wszystkich znajdujących się na stacji pracowników o zagrożeniu toksycznym lub promieniotwórczym, wstrzymania pracy na zagrożonej części stacji, ewakuacji w miejsce bezpieczne pracowników, podróżnych itp.
27. Szczegółowe postanowienia dotyczące przewozu towarów niebezpiecznych zawarte są w odrębnych przepisach i wytycznych.

ROZDZIAŁ V
OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW OBSŁUGUJĄCYCH RUCHOWE POSTERUNKI TECHNICZNE PRZY
OBSŁUDZE URZĄDZEŃ TECHNICZNYCH

§ 29

Utrzymanie urządzeń na posterunkach technicznych

1. Pracownicy posterunków technicznych utrzymują urządzenia sterowania ruchem kolejowym w zakresie podanym w instrukcji o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym.
2. Na urządzeniach, jak również w pomieszczeniach naprężaczy, siłowni itp. nie wolno przechowywać żadnych przedmiotów niemających bezpośredniego związku z pracą urządzeń.
3. Jeżeli na posterunku jest zatrudnionych kilku pracowników, podział czynności w zakresie utrzymania urządzeń określa regulamin techniczny.
4. Wszystkie dostępne części obsługiwanych urządzeń należy codziennie obejrzeć i sprawdzić, a stwierdzone uszkodzenia i nieprawidłowości w działaniu odnotować w dokumentacji techniczno – ruchowej i zgłosić niezwłocznie uprawnionemu pracownikowi.
5. Pracownicy posterunków nastawczych dokonują oględzin rozjazdów, w czasie wskazanym w regulaminie technicznym. Oględziny rozjazdów mogą być wykonywane przez innego wyznaczonego pracownika, ale stwierdzenie ich wykonania należy do obowiązków pracownika posterunku nastawczego.
6. Zakres i terminy oględzin rozjazdów określa instrukcja o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów,
7. W przypadku zamarznięcia zwrotnicy należy najpierw usunąć śnieg i lód, a następnie miejsce zamrożone podgrzać. Po odmrożeniu zwrotnicy należy usunąć resztki lodu, oczyścić z brudu i wody i nasmarować smarem zimowym. Nie wolno do odmrożenia rozjazdów używać soli lub usiłować przekładać przy użyciu nadmiernej siły.
8. W przypadku zauważenia jakichkolwiek usterek w działaniu rozjazdów należy niezwłocznie uczynić odpowiednią adnotację w dzienniku oględzin rozjazdów, a rozjazd w razie potrzeby zabezpieczyć sponą iglicową lub zamkiem i niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu dysponującego.
9. Oświetlenie latarni zwrotnicowych powinno być dokonywane w czasie wskazanym w regulaminie technicznym.

§ 30

Prowadzenie robót i usterki w urządzeniach technicznych

1. Bez zezwolenia dyżurnego ruchu dysponującego nie wolno przystępować do robót zarówno torowych, sieciowych i w urządzeniach srk.
2. Rozróżnia się roboty nieplanowe (awaryjne) oraz roboty planowe. Przed rozpoczęciem robót planowych pracownik posterunku technicznego powinien zapoznać się z:
 - 1) tymczasowym regulaminem prowadzenia ruchu w czasie robót,
 - 2) zarządzeniem o terminie rozpoczęcia robót i wdrożeniu tymczasowego regulaminu.
3. Przed pozwoleniem na dokonanie zapisów w dokumentacji techniczno - ruchowej należy sprawdzić, czy pracownicy mają prawo wykonywania robót tzn., czy:
 - 1) są umieszczeni w tabeli „A” lub „B” książki kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
 - 2) są umieszczeni w tymczasowym regulaminie prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.
4. Uprawnienia do wykonywania robót mogą również wynikać z racji zajmowanego stanowiska (np. naczelnik działu, toromistrz, kontrolerzy) oraz pisemnych upoważnień wydanych przez centralę spółki.
5. Po dokonaniu przez uprawnionego pracownika zapisów w odpowiedniej dokumentacji (książka kontroli urządzeń srk, dziennik oględzin rozjazdów), pracownik posterunku technicznego przyjmuje zapis do wiadomości przez złożenie podpisu i umieszczenie daty i godziny. Należy zwracać uwagę, aby w zapisie było dokładnie określone, w jakich urządzeniach mają być prowadzone roboty oraz jakie ograniczenia lub obostrzenia spowodują.
6. Treść zapisu pracownik posterunku technicznego przekazuje do wiadomości dyżurnemu ruchu.
7. Jeżeli dyżurny ruchu wyrazi zgodę na prowadzenie robót, należy najpierw wprowadzić żądane przez uprawnionego pracownika obostrzenia, a następnie przy zapisie pracownika uprawnionego do prowadzenia robót dokonać zapisu zezwalającego na rozpoczęcie robót i informację o wprowadzonych obostrzeniach.
8. Jeżeli dyżurny ruchu nie zezwoli na rozpoczęcie robót lub zezwoli na ich wykonanie w innym czasie, należy umieścić o tym odpowiedni zapis.
9. Zapisy dokonane przez pracownika posterunku technicznego przyjmuje do wiadomości za podpisem pracownik żądający zgody na prowadzenie robót.
10. Przed dokonaniem zapisów o wyrażeniu zgody na prowadzenie robót nie wolno pozwolić na zdejmowanie plomb, otwieranie urządzeń i rozpoczynanie jakichkolwiek robót.
11. Po zakończeniu robót uprawniony pracownik powinien dokonać o tym zapisów w tej samej dokumentacji, w których odnotowali rozpoczęcie robót, ze wskazaniem czy wprowadzone uprzednio ograniczenia lub obostrzenia mogą być odwołane.
12. Pracownik posterunku technicznego powinien sprawdzić czy na urządzeniach, w których prowadzone były roboty założone zostały plomby i czy urządzenia te zostały przepisowo zamknięte. Pracownik posterunku technicznego powinien zgłosić o tym dyżurnemu ruchowi dysponującemu, który po spełnieniu warunków przewidzianych niniejszą instrukcją, dokona odwołania obostrzeń.
13. Fakt odwołania obostrzeń pracownik posterunku technicznego odnotowuje w książce przebiegów, dzienniku ruchu i książce kontroli urządzeń srk.

14. Jeżeli po zakończeniu robót w określonym dniu obostrzenia lub ograniczenia nie mogą być odwołane, zapis ten przyjmują do wiadomości kolejno pracownicy posterunku technicznego wszystkich zmian. To samo dotyczy zapisu o przywróceniu stanu normalnego.
15. Przy prowadzeniu robót na podstawie tymczasowego regulaminu należy zwracać szczególną uwagę, aby na czas robót wprowadzone zostały wszystkie dodatkowe zabezpieczenia przewidziane regulaminem tymczasowym.
16. Jeżeli tymczasowy regulamin przewiduje wprowadzenie dodatkowych zabezpieczeń (zamki kluczowe, wy kolejnice, tablice zależności itp.), to bez założenia tych urządzeń nie wolno pozwolić na przystąpienie do robót.
17. Wprowadzenie dodatkowych urządzeń srk i zmian w istniejących urządzeniach srk powinno być odnotowane w części II książki kontroli urządzeń srk, a pracownicy obsługi powinni być doraźnie przeszkoleni z umiejętności obsługi tych urządzeń, co poświadczają swoimi podpisami obok zapisu o zainstalowaniu dodatkowych urządzeń.
18. Jeżeli w czasie pracy wystąpią przeszkody w działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym, to pracownicy posterunku technicznego po sprawdzeniu, że przeszkody nie wynikają z niewłaściwej obsługi urządzeń lub nie mogą być przez personel obsługi usunięte, wzywają uprawnionego pracownika (tabela A książki kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym) do usunięcia usterek.
19. Do czasu usunięcia usterki lub przeszkody, należy postępować według postanowień zawartych w instrukcjach obsługi urządzeń srk.
20. Sposób postępowania w przypadku stwierdzenia uszkodzeń urządzeń łączności określają postanowienia odrębnych instrukcji.
21. W każdym pomieszczeniu, gdzie znajduje się awaryjne źródło zasilania (agregat, przetwornica itp.), powinna być umieszczona na widocznym miejscu instrukcja obsługi tych urządzeń.
22. Pracownicy posterunku technicznego powinni być przeszkoleni teoretycznie i praktycznie z umiejętności obsługi urządzeń wchodzących w skład awaryjnego źródła zasilania.
23. Na posterunku technicznym wyposażonym w urządzenia sterowania ruchem kolejowym powinna znajdować się „Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym (na przejeździe kolejowym) oraz o wprowadzeniu i odwołaniu obostrzeń” E 1758.
24. Naczelnik Działu Automatyki i Telekomunikacji powinien książkę E 1758 założyć, kartki ponumerować, przesnuować, końce sznurka zabezpieczyć, oznakować imienną pieczęcią i podpisać.
25. Na każdym posterunku technicznym, w rejonie, którego dokonuje się oględzin i konserwacji rozjazdów powinien znajdować się „Dziennik oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie oraz wyrzutni płożów hamulcowych na górkach rozrządowych” D 831.
26. Naczelnik Działu Utrzymania Infrastruktury Kolejowej powinien książkę D831 założyć, kartki ponumerować, przesnuować, końce sznurka zabezpieczyć, oznakować imienną pieczęcią i podpisać.
27. Za należyte prowadzenie książki kontroli urządzeń srk na nastawniach dysponujących i posterunkach pomocniczych odpowiedzialni są dyżurni ruchu, na nastawniach wykonawczych i posterunkach zwrotniczkowych – odpowiednio nastawnicowie i zwrotniczowie.
28. Książka kontroli urządzeń srk składa się z dwóch części. Część I przeznaczona jest dla zapisywania przez personel obsługi usterek w urządzeniach, odnotowywania usunięcia tych usterek i wykonania związanych z tym prac przez uprawnionych pracowników oraz wprowadzania i odwoływania obostrzeń z powodu tych przeszkód. Wyniki sprawdzeń

dokonywane przez uprawnionych pracowników, należy wpisywać każdorazowo w miarę potrzeby, do obu części książki kontroli urządzeń srk. Część druga jest przeznaczona dla dokonywania zapisów o prowadzeniu robót niezwiązanych z usuwaniem usterek, wprowadzonych zmianach w urządzeniach oraz wprowadzeniu i odwoływaniu obostrzeń z powodu prowadzenia robót. W części tej odnotowuje się ponadto terminy dokonanych sprawdzeń nadzwyczajnych i okresowych oraz wyniki sprawdzenia.

29. Zapisy o prowadzonych robotach dokonuje uprawniony pracownik w książce kontroli urządzeń srk na tym posterunku technicznym, na którym wykonuje roboty nawet i w tych przypadkach, gdy usterka powoduje przeszkody na innych posterunkach technicznych.
30. Zapisów w książce kontroli urządzeń srk mogą dokonywać tylko uprawnieni pracownicy. Pracownik obsługi przyjmuje do wiadomości te zapisy przez złożenie własnoręcznego podpisu, a gdy są wymagane lub żądane obostrzenia, wpisuje te obostrzenia ze wskazaniem ich przyczyny w dzienniku ruchu, jeżeli dotyczy to urządzeń blokady liniowej lub w książce przebiegów, jeżeli dotyczy to urządzeń blokady stacyjnej. Jeżeli obostrzenia nie są wymagane, zapisów dokonuje się tylko w książce kontroli urządzeń srk.
31. Jeżeli książka przebiegów nie jest prowadzona i nie ma potrzeby prowadzenia jej w czasie robót w urządzeniach, zapisu dotyczącego blokady stacyjnej dokonuje się w książce kontroli urządzeń srk.
32. Na posterunkach nastawczych wyposażonych w urządzenia blokady liniowej, gdzie nie prowadzi się dziennika ruchu, wszystkie zapisy wymagające wprowadzenia obostrzeń i obostrzenia powtarza się w książce przebiegów.
33. Jeżeli uprawnieni pracownicy podani w tabeli B książki kontroli urządzeń srk chcą prowadzić roboty torowe w urządzeniach oddziaływania pociągów (przyciski szynowe, szyny izolowane i izolowane odcinki torowe lub zwrotnicowe, zamknięcia nastawcze zwrotnicowe, albo przy łącznikach iglic zwrotnicowych) to powinni oni uprzednio dokonać o tym odpowiednie zapisy w książce kontroli urządzeń srk. Zapisy te powinny określać:
 - 1) rodzaj robót (przy jakich urządzeniach i jakie roboty),
 - 2) rodzaj obostrzeń w prowadzeniu ruchu (np. zmniejszenie prędkości, dozorowanie zwrotnic na miejscu, sprawdzanie na gruncie itp.),
 - 3) termin zakończenia robót.
34. Na każde roboty wymagana jest zgoda dyżurnego ruchu dysponującego, nawet jeżeli nie powoduje wprowadzenia obostrzeń.
35. Dziennik oględzin rozjazdów służy do rejestrowania wyników oględzin rozjazdów, wyników badań technicznych rozjazdów i umieszczaniu adnotacji o dokonanych naprawach.
36. W dzienniku oględzin rozjazdów znajdującym się na nastawni dysponującej rejestruje się stan rozjazdów na podstawie zgłoszeń pracowników posterunków nastawczych i na podstawie osobistych oględzin.
37. Jeżeli oględzin rozjazdów dokonuje inny wyznaczony pracownik, to wniesiony przez niego do dziennika oględzin rozjazdów zapis przyjmuje do wiadomości pracownik obsługujący rozjazdy, stwierdzając to własnoręcznym podpisem.
38. Jeżeli przy robotach związanych z utrzymaniem rozjazdów, z uwagi na zakres robót wymagane jest zamknięcie toru dla ruchu lub ograniczenie prędkości jazdy pociągów, to kierownik robót powinien wnieść odpowiedni zapis w dzienniku oględzin rozjazdów zainteresowanego posterunku nastawczego i na nastawni dysponującej. Jeżeli ze względu na znaczną odległość nastawni dysponującej i terminowość robót wniesienie zapisu w dzienniku oględzin rozjazdów

jest niemożliwe, wówczas kierownik robót zgłasza to dyżurnemu ruchu telefonogramem, treść, którego dyżurny ruchu wpisuje do dziennika oględzin rozjazdów.

39. Wzór i szczegółowy sposób prowadzenia książki kontroli urządzeń srk określa instrukcja o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym oraz instrukcje obsługi poszczególnych rodzajów urządzeń, a dziennika oględzin rozjazdów - instrukcja o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów.

§ 31

Postępowanie w przypadku zdarzeń kolejowych

1. W przypadku stwierdzenia, że pociąg przejeżdża obok semafora wskazującego sygnał „Stój”, a nie udzielono zezwolenia na przejazd w inny sposób, pracownik posterunku nastawczego powinien natychmiast pociąg ten zatrzymać stosując w tym celu dostępne środki np. system „Radio-stop”, radiotelefon, sygnały słuchowe i wzrokowe.
2. O przejechaniu obok semafora wskazującego sygnał „Stój”, pracownik posterunku nastawczego powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu, który wydaje polecenie odnośnie dalszego postępowania.
3. Po otrzymaniu zawiadomienia o uszkodzeniu toru, pracownik posterunku nastawczego powinien niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu dysponującego. Tor należy zamknąć i zabezpieczyć przed wjazdem pojazdów kolejowych na miejsce niebezpieczne przez ustawienie tarcz zatrzymania, nastawienie zwrotnic w położenie uniemożliwiające jazdę na ten tor oraz zastosowanie zamknięć pomocniczych. Niezależnie od tego, na odpowiednim łączu telefonicznym należy założyć tabliczkę z napisem „Tor zamknięty”.
4. Zdjęcie środków pomocniczych może być dokonane po dopuszczeniu jazdy przez uprawnionego pracownika i tylko na polecenie dyżurnego ruchu dysponującego.
5. Na posterunkach nastawczych, przyległych do szlaku z dużym spadkiem w kierunku stacji, na których może występować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu powodowane zbiegnięciem pojazdów kolejowych, należy stosować środki zabezpieczające wskazane w regulaminie technicznym.
6. W razie zbliżania się zbiegłych pojazdów kolejowych należy nastawić zwrotnicę na tor wolny zakończony kozłem oporowym i starać się zatrzymać zbiegłe pojazdy przez zahamowanie ich płozami hamulcowymi.
7. Jeżeli nie ma toru wolnego, a istnieje obawa zderzenia z innymi pojazdami kolejowymi, należy wykoleić je na wykolejnicę lub w inny sposób, albo skierować na tor zajęty próżnymi wagonami.
8. Jeżeli sąsiedni szlak jest wolny, a jego profil sprzyja zatrzymaniu ich na tym szlaku, to po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu dysponującym można zbiegłe pojazdy kolejowe przepuścić na ten szlak. Przy wyborze sposobu postępowania należy kierować się zasadą, ograniczenia do minimum ewentualnych szkód i czasu trwania przerwy w ruchu.
9. Zbiegłe pojazdy kolejowe można w ostateczności skierować na tor zajęty wagonami ładownymi, jeżeli wśród tych ostatnich nie ma wagonów z ludźmi, zwierzętami, towarami niebezpiecznymi lub przy których nie odbywają się czynności ładunkowe.
10. Szczegółowe postanowienia dotyczące postępowania w przypadku zbiegnięcia pojazdów kolejowych zawiera regulamin techniczny.

11. Jeżeli w okręgu nastawczym nastąpiło wykolejenie pojazdów kolejowych, należy niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu, podając rozmiar szkód i przybliżone przyczyny wypadku oraz jakie tory i urządzenia będą z tego powodu nieczynne.
12. Miejsce wykolejenia należy osygnalizować zgodnie z postanowieniami instrukcji sygnalizacji. Należy przy tym zwracać uwagę nie tylko na tor, na którym nastąpiło zdarzenie kolejowe, ale także na tory, których skrajnia została naruszona przez wykolejone pojazdy kolejowe. Urządzenia nastawcze należy zabezpieczyć przez założenie odpowiednich klinów, podpórek itp., uniemożliwiających skierowanie innych pojazdów kolejowych na tory lub ich część objętą zdarzeniem kolejowym.
13. Do czasu przybycia komisji w celu ustalenia przyczyn zdarzenia kolejowego nie wolno naruszać stanu urządzeń srk, zdejmować plomb, zmieniać położenia wykolejonych pojazdów, ani bezpośrednio sąsiadujących z nimi pojazdów, nawet gdyby nie były wykolejone, jak też dopuszczać do zacierania śladów mogących mieć związek ze zdarzeniem kolejowym.
14. Usuwanie skutków zdarzenia kolejowego może nastąpić po uzgodnieniu z członkiem komisji kolejowej działającym z ramienia zarządcy.
15. Jeżeli w zdarzeniu kolejowym ucierpieli ludzie, należy do czasu przybycia pomocy lekarskiej udzielić im pierwszej pomocy; jeżeli udzielenie tej pomocy wymaga dotarcia do uwięzionych rannych, należy odstąpić od zakazanego w ust. 13 naruszenia pojazdów kolejowych.
16. Pracownika kolejowego lub osobę postronną zawiadamiającą pracownika posterunku nastawczego o zaistniałym zdarzeniu kolejowym należy wylegitymować i o zgłoszeniu niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu dysponującego.
17. Jeżeli pracownik posterunku technicznego otrzymał polecenie wyprawienia pociągu na szlak, na którym według zgłoszenia nastąpiło zdarzenie kolejowe, to należy wstrzymać wyprawienie tego pociągu.
18. Pociąg można wyprawić na dodatkowe polecenie dyżurnego ruchu po uprzednim poinformowaniu go o zgłoszeniu zdarzenia kolejowego i ustaleniu przez niego stanu faktycznego.
19. Dyżurny ruchu dysponujący, w razie zaistnienia zdarzenia kolejowego lub wydarzenia, powinien natychmiast zabezpieczyć miejsce jego powstania przed dalszymi następstwami i niezwłocznie zgłosić o tym naczelnikowi działu ruchu kolejowego, przedstawicielom zainteresowanych jednostek oraz spowodować dalsze postępowanie zgodnie z postanowieniami instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych.
20. W razie zauważenia pożaru na obszarze stacji, w wagonach, magazynach, budynkach itp. należy podawać lub spowodować podawanie sygnału alarmowego „Pożar” i zawiadomić dyżurnego ruchu celem wezwania przez niego pomocy.
21. W przypadku pożaru na posterunku technicznym należy niezwłocznie użyć do likwidacji pożaru pozostające do dyspozycji środki gaśnicze i powiadomić o tym dyżurnego ruchu.
22. W przypadku pożaru pojazdów kolejowych należy odciągnąć palące się pojazdy od innych pojazdów lub budynków zagrożonych pożarem, zrobić miejsce dla dojazdu do miejsca pożaru, wstrzymać ruch obok miejsca pożaru itp.
23. W razie zauważenia pożaru w pociągu, należy pociąg ten niezwłocznie zatrzymać, powiadomić dyżurnego ruchu i starać się ugasić pożar za pomocą posiadanych środków.
24. W razie załabnięcia lub uszkodzenia ciała osoby znajdującej się na terenie kolejowym, pracownik, który to spostrzegł lub dowiedział się o tym, obowiązany jest udzielić pierwszej

pomocy lub zapewnić udzielenie tej pomocy przez innego pracownika, a w razie potrzeby także pomocy lekarskiej oraz powiadomić dyżurnego ruchu.

25. Po zauważeniu na torze zwłok ludzkich, nie należy dokonywać na miejscu znalezienia zwłok żadnych zmian bez zgody organu śledczego. Teren należy zabezpieczyć, nie dopuszczając do zatarcia śladów i jakichkolwiek manipulacji przy zwłokach.

ROZDZIAŁ VI

PRZYGOTOWANIE POCIĄGÓW DO JAZDY

§ 33

Przygotowanie i zgłoszenie pociągu do jazdy

1. Przed wyprawieniem pociągu w drogę, pociąg należy przygotować do jazdy. Czynności przygotowania pociągu do jazdy należy wykonać na stacji początkowej.
2. Przygotowanie pociągu do jazdy należy do obowiązków przewoźnika kolejowego.
3. Zakres przygotowania pociągu do jazdy obejmuje:
 - 1) zestawienie zgodne z parametrami określonymi w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,
 - 2) wykonanie oględzin technicznych, o ile są wymagane,
 - 3) wykonanie wymaganej próby hamulca,
 - 4) przepisowe osygnalizowanie pociągu,
 - 5) sprawdzenie, czy nie ma przeszkód pod kołami pociągu i czy jego hamulce ręczne oraz postojowe są odhamowane,
 - 6) inne czynności niezbędne do zachowania bezpieczeństwa i sprawności ruchu kolejowego.
4. Oględzin technicznych dokonują uprawnieni pracownicy, sprawdzając stan taboru kolejowego, prawidłowość zestawienia i sprzęgnięcia, prawidłowość załadowania wagonów i umocowania ładunków.
5. Pociąg, w którym nie stwierdzono nieprawidłowości i w którym próba hamulców potwierdziła prawidłowość ich działania, należy osygnalizować zgodnie z instrukcją sygnalizacji.
6. Gotowość pociągu do odjazdu zgodnie z ust. 3 zgłasza dyżurnemu ruchu wyprawiającemu ten pociąg uprawniony pracownik przewoźnika (wyznaczony w regulaminie technicznym) w czasie poprzedzającym planowy jego odjazd według zasad określonych w regulaminie technicznym, podając:
 - 1) numer pociągu,
 - 2) numer i serię pojazdu trakcyjnego,
 - 3) długość pociągu w metrach,
 - 4) masę ogólną pociągu,
 - 5) informacje o znajdowaniu się w składzie pociągu wagonów z towarem niebezpiecznym lub towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka (TWR) podając ich liczbę i numery identyfikacyjne przewożonego towaru lub też przyjętej do przewozu przesyłki nadzwyczajnej,
 - 6) godzinę zgłoszenia,
 - 7) własne nazwisko.
7. Dyżurny ruchu rejestruje treść zgłoszenia w dzienniku telefonicznym oraz potwierdza zgłaszającemu przyjęcie gotowości pociągu do odjazdu podając:
 - 1) własne nazwisko,
 - 2) godzinę przyjęcia zgłoszenia,
 - 3) numer, pod którym zgłoszenie zostało zarejestrowane w dzienniku telefonicznym.
8. O wszelkich odchyleniach od parametrów określonych w rozkładzie jazdy pociągów uprawniony pracownik przewoźnika powinien poinformować dyżurnego ruchu o rodzaju i przyczynie powstałych przeszkód do jazdy i określić przewidywane z tego tytułu opóźnienie pociągu.

Zasady regulowania ruchu pociągów w przypadku zaistnienia odchyień od parametrów określonych w rozkładzie jazdy pociągów określają postanowienia § 61.

9. Przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu powinien przekazać obsadzie pociągu informacje, polecenia i zezwolenia, o których mowa w § 68.
10. Zestawienie pociągu powinno odpowiadać warunkom określonym odrębnymi przepisami i instrukcjami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury i przewoźnika.
11. Ogólne zasady zestawiania pociągów przy przewożeniu kolejną towarów niebezpiecznych określa instrukcja o postępowaniu przy przewożeniu kolejną towarów niebezpiecznych, a szczegółowe zasady regulują instrukcje wewnętrzne przewoźnika. Przewóz kolejną transportów wojskowych określają przepisy i instrukcje wojskowe oraz przewoźnika.
12. Warunki przewozu rzeczy, które ze względu na kształt, rozmiary lub masę albo drogę przewozu mogą spowodować trudności transportowe, określa instrukcja o przewożeniu przesyłek nadzwyczajnych.
13. W pojeździe kolejowym powinny znajdować się dokumenty określone w przepisach dotyczących wykazu dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu.

§ 34

Obsada pociągu

1. Obsadę pociągu stanowi drużyna pociągowa w skład, której wchodzi drużyna trakcyjna.
2. Drużyna trakcyjna może być jedno lub dwuosobowa; w razie potrzeby drużyna trakcyjna może składać się z większej liczby osób.
3. Jednoosobową obsługę trakcyjną stosuje się:
 - 1) w pociągach kursujących na liniach kolejowych z prędkością nieprzekraczającą 130 km/h i z lokomotywami wyposażonymi w urządzenia kontrolujące czujność maszynisty oraz urządzenia radiołączności pociągowej, przy czym jeżeli urządzenia kontrolujące czujność maszynisty w kabinie sterowniczej nie wymagają współpracy z urządzeniami przytorowymi, jednoosobową obsługę można stosować także na liniach kolejowych niewyposażonych w te urządzenia,
 - 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.
4. W przypadkach szczególnych takich jak uszkodzenie urządzeń kontrolujących czujność maszynisty lub urządzeń kontroli prowadzenia pociągu albo urządzeń radiołączności, przy jednoosobowej drużynie trakcyjnej, maszynista ma obowiązek doprowadzić pociąg do najbliższej stacji. Dalszy sposób postępowania określa przewoźnik w przepisach wewnętrznych.
5. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien znać obsługiwane odcinki linii kolejowych, na których prowadzi pociąg.
6. W wyjątkowych przypadkach (np. sytuacje awaryjne, skierowanie pociągu inną trasą niż w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów itp.), gdy prowadzący pojazd kolejowy z napędem nie posiada znajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowych, należy przydzielić mu pracownika posiadającego udokumentowaną znajomość tych odcinków, w celu informowania prowadzącego pojazd kolejowy w czasie jazdy o warunkach miejscowych na szlakach, stacjach i innych posterunkach technicznych.
7. W przypadku, gdy nie ma możliwości przydzielenia pracownika znającego obsługiwane odcinki, o których mowa w ust. 5, prowadzący pojazd kolejowy powinien jechać ostrożnie, nie przekraczając prędkości jazdy 40 km/h. W tym przypadku prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem należy wydać rozkaz pisemny „O” informujący o okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy pociągu, których znajomość jest konieczna do prowadzenia pociągu na tym odcinku (ostrzeżenia stałe i doraźne, odcinki z blokadą samoczynną, miejsca prowadzenia robót itp.).
8. Szczegółowe warunki dotyczące obsady pociągu określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.

§ 35

Hamowanie pociągów i próba hamulca

1. Pociągi powinny być hamowane hamulcem zespolonym, w którym hamulcem podstawowym jest hamulec pneumatyczny.
2. Hamulce pociągu muszą spełniać warunki gwarantujące ich bezpieczną eksploatację określone w instrukcjach przewoźników kolejowych dotyczących obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.
3. W razie uszkodzenia hamulca zespolonego w czasie jazdy pociągu, warunki, co do możliwości dalszego kontynuowania jazdy, sposobu doprowadzenia pociągu do najbliższej stacji lub sprowadzenia składu pociągu w częściach, określa maszynista.
4. Jeżeli prowadzący pojazd kolejowy z napędem stwierdzi uszkodzenie hamulca zespolonego powinien zatrzymać pociąg, a następnie zabezpieczyć zatrzymany pociąg przez zbiegnięciem, poprzez zahamowanie wymaganej liczby wagonów hamulcem ręcznym lub postojowym.
5. Informacje o uszkodzeniu urządzeń hamulcowych pociągu, jego rodzaju, sposobie postępowania i ewentualne żądanie pomocy, maszynista powinien niezwłocznie przekazać dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego. Sposób postępowania drużyny pociągowej mający na celu zwolnienie szlaku musi być uzgodniony z właściwym dyżurnym ruchu.
6. Opis rodzaju hamulców, obsługę hamulców, przystosowanie ich do pracy w poszczególnych rodzajach pociągów oraz sposób wykonywania próby hamulców określają instrukcje przewoźników kolejowych dotyczące obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.
7. Do pociągu należy włączać pojazdy kolejowe ze sprawnie działającymi urządzeniami hamulcowymi, z wyjątkiem włączania pojazdów kolejowych przesyłanych do naprawy lub do wyładunku, o ile ich hamulec nie może być naprawiony bez skierowania do jednostki naprawy taboru kolejowego oraz pojazdów kolejowych, których urządzenia hamulcowe muszą być wyłączone.
8. Nieuszkodzone urządzenia hamulcowe znajdujące się w pociągu powinny być włączone.
9. Ogólne zasady włączania hamulców w wagonach z materiałami wybuchowymi określa instrukcja CARGOTOR Sp. z o.o. o postępowaniu przy przewożeniu towarów niebezpiecznych, a szczegółowe zasady regulują instrukcje wewnętrzne przewoźnika.
10. Pierwszy i ostatni pojazd kolejowy pociągu powinien mieć czynny hamulec zespolony.
11. W wyjątkowych przypadkach w pociągach towarowych możliwe jest włączenie pojazdu kolejowego z nieczynnym hamulcem na końcu składu, o ile nie można go włączyć w inne miejsce pociągu. Pojazd ten powinien być przygotowany do jazdy i połączony z przewodem głównym hamulca zespolonego pociągu.
12. Działanie hamulca zespolonego oraz hamulca ręcznego pociągu powinno być sprawdzone przez rewidentów taboru kolejowego, a gdy ich nie ma – przez innych pracowników przewoźnika kolejowego, przy współdziałaniu drużyny trakcyjnej. Sprawdzenie działania hamulców polega na wykonaniu szczegółowej lub uproszczonej próby hamulca zespolonego.
13. 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 pociągowym lub w pociągu nie były zasilane sprężonym powietrzem dłużej niż 12 godzin,
 - 4) po zmianie składu pociągu, jeżeli doczepione pojazdy kolejowe stanowią więcej niż 50% składu pociągu; nie jest wymagana szczegółowa próba hamulca pod warunkiem, że włączone pojazdy kolejowe znajdowały się w pociągach, w których co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca, jeżeli podczas uproszczonej próby hamulców stwierdzono, że hamulec pierwszego lub ostatniego pojazdu kolejowego składu pociągu nie hamuje lub nie odhamowuje,
 - 5) jeżeli maszynista stwierdzi niedziałanie lub nie jest pewny prawidłowego działania hamulców,
 - 6) po przeładowaniu głównego przewodu hamulcowego pociągu i opróżnieniu komór i zbiorników sterujących za pomocą odluźniaczy.
14. Uproszczoną próbę hamulca należy wykonać w pociągu, w którym po dokonaniu próby szczegółowej:
- 1) nastąpiło zamknięcie lub otwarcie, nawet częściowe lub chwilowe przewodu głównego hamulca, w którymkolwiek miejscu pociągu, z wyjątkiem zaworu maszynisty w czynnej kabinie sterującej i innych urządzeń na pojeździe trakcyjnym powodujących samoczynne hamowanie; w przypadku dołączenia pojazdów kolejowych do pociągu wykonuje się próbę uproszczoną hamulców pociągu, a pojazdy kolejowe dołączone poddaje się takim badaniom, jak podczas próby szczegółowej hamulca; badania te nie są wymagane w przypadku dołączenia pojazdów kolejowych na początku lub końcu pociągu i gdy włączane pojazdy kolejowe były używane w pociągach, 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 przez okres nie przekraczający 12 godzin.
 - 2) wyłączono co najmniej jeden pojazd kolejowy ze składu pociągu,
 - 3) nastąpiła zmiana kabiny sterowniczej
 - 4) wyłączenie zasilania sprężonym powietrzem urządzeń hamulcowych w pociągu trwało do 12 godzin,
 - 5) szczegółowa próba hamulców była wykonana przy użyciu sieci stałej sprężonego powietrza lub innego pojazdu trakcyjnego, nieprzeznaczonego do prowadzenia tego pociągu,
 - 6) nastąpiło zamknięcie lub otwarcie, nawet częściowe lub chwilowe, przewodu zasilającego, w którymkolwiek miejscu pociągu, którego hamulce są nastawione na przebieg hamowania, R + Mg”.
15. Uproszczoną próbę hamulców należy również przeprowadzić na stacji, od której czas jazdy, wraz z postojami, do szlaku z większym spadkiem wynosi więcej niż 2 godziny; stacje te wyszczególnione są w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów. Za większy spadek uważa się spadek miarodajny większy niż 15 ‰ na długości co najmniej 1000 m lub spadek większy od 10‰ na długości większej niż 5 km.
16. 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.

17. Szczegółowe postanowienia w sprawie wykonywania prób hamulców określają przewoźnicy kolejowi w instrukcjach obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.

§ 36

Długość pociągu i masa ogólna, wymagana i rzeczywista masa hamująca pociągu

1. Długość pociągu uzależniona jest od rodzaju pociągu, istniejących warunków technicznych na stacjach i szlakach oraz typy hamulców. Długość pociągu określa się w metrach.
2. Długość pociągów nie powinna być większa od długości użytecznej torów głównych na stacjach, na których pociąg się zatrzymuje.
3. Masa ogólna pociągu (M_o) jest to suma mas pojazdów kolejowych wraz z ładunkiem, przy czym:
 - 1) dla pociągu kursującego z prędkością do 120 km/h jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych bez czynnego pojazdu z napędem,
 - 2) dla pociągu kursującego z prędkością większą niż 120 km/h oraz pociągów o masie składu pociągu mniejszej od 200 ton jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych wraz z czynnym pojazdem z napędem.
4. W przypadku wagonów silnikowych masa ogólna składu pociągu równa się masie ogólnej pociągu.
5. Dopuszczalne długości i masy składów pociągów powinny być podane w rozkładzie jazdy pociągów i w dodatkach do rozkładu jazdy pociągów.
6. Zgody na odstępstwa od warunków określonych zgodnie z ust. 5 może udzielić zarządca infrastruktury w uzgodnieniu z przewoźnikiem.
7. Dla każdego pociągu należy obliczyć wymaganą masę hamującą w celu upewnienia się, czy rzeczywista masa hamująca pociągu nie jest mniejsza od wymaganej.
8. Wymaganą masę hamującą (M_{hw}) pociągu obliczana się według wzoru:

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

gdzie:

M_o – masa ogólna w tonach,

P_w – procent wymaganej masy hamującej. Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

9. Procent wymaganej masy hamującej (P_w) pociągu, który określony jest w rozkładzie jazdy pociągu, ustala się w zależności od:
 - 1) drogi hamowania na odcinkach, po których kursuje pociąg,
 - 2) sposobu hamowania pociągu:
 - a) I – hamulcami zespolonymi szybko działającymi (P , R , $R+Mg$),
 - b) II – hamulcami zespolonymi wolno działającymi (G),
 - 3) prędkości jazdy pociągu,
 - 4) pochyłeń miarodajnych na drodze jazdy pociągu.Dla pociągu kursującego na hamulcach ręcznych należy przyjmować procent wymaganej masy hamującej, jaki przewidziany jest dla sposobu hamowania II.
10. Procenty wymaganej masy hamującej pociągu, w zależności od sposobu hamowania, prędkości jazdy i miarodajnych pochyłeń, określa tablica hamowania pociągu zamieszczona, jako załącznik 11 do niniejszej instrukcji dla drogi hamowania 400 m lub 500 m. Przewoźnik przy uruchamianiu pociągu, który będzie przejeżdżał po terenie innych zarządców obowiązany jest stosować się do uregulowań obowiązujących na ich terenie.
11. Dla pochyłeń niewskazanych w tablicy hamowania pociągu procent wymaganej masy hamującej pociągu należy obliczać, jako średnią z dwóch najbliższych liczb podanych w rubryce dla danej prędkości jazdy i sposobu hamowania.

12. Jeżeli pochylenia określone są w ułamku dziesiętnym, należy zaokrąglić go do liczby całkowitej lub, jeśli w wyniku obliczeń procent wymaganej masy hamującej pociągu określony będzie w postaci ułamka, ułamki te należy zaokrąglić do liczby całkowitej wzwyż, gdy ułamek jest równy lub większy od 0,5, a do liczby całkowitej w dół, gdy ułamek jest mniejszy od 0,5.
13. Do obliczenia procentu wymaganej masy hamującej pociągu, jako miarodajne pochylenie należy przyjmować pochylenie na odcinku o długości 1000 m, którego punkt początkowy i końcowy dają największą różnicę poziomów. Jeżeli na drodze hamowania przed semaforem lub innym urządzeniem sygnałowym służącym do podawania pozwolenia na jazdę jest większe pochylenie, należy przyjąć je, jako pochylenie miarodajne.
14. Dla jazdy pociągów na poziomie lub na spadku procenty wymaganej masy hamującej pociągu, wskazany w tablicy hamowania pociągu, podaje się w wewnętrznych rozkładach jazdy pociągów.
15. Dla jazdy pociągów na wzniesieniach należy ustalić procent odpowiadający jeździe z największą dopuszczalną prędkością na poziomie oraz procent odpowiadający jeździe z prędkością 20 km/h na miarodajnym pochyleniu i wartość większą podać w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
16. Rzeczywista masa hamująca jest sumą mas hamujących wszystkich jednostek taboru kolejowego z czynnymi hamulcami:
 - 1) znajdujących się w składzie pociągu – dla pociągów jadących z prędkością nie większą niż 120 km/h,
 - 2) znajdujących się w pociągu – dla pociągów jadących z prędkością większą niż 120 km/h oraz dla pociągów o masie składu pociągu mniejszej od 200 ton.
17. Masa hamująca pojazdu kolejowego wskazana jest na pojeździe kolejowym lub na tablicy przestawczej dla odpowiedniego położenia uchwytu.
18. Jeżeli rzeczywista masa hamująca pociąg jest mniejsza od wymaganej masy hamującej i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną masę pociągu odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamującej. Masę ogólną (M_o), jaką może zabrać pociąg przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (M_{hr}) i wymaganym procencie masy hamującej (P_w), oblicza się według wzoru:

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

19. Jeżeli rzeczywista masa hamująca pociągu jest mniejsza od wymaganej masy hamującej, a włączenie wagonów z czynnymi hamulcami nie jest możliwe i zmniejszenie masy ogólnej nie jest pożądane, właściwe komórki organizacyjne mogą zezwolić na zmniejszenie prędkości pociągu, o ile sytuacja ruchowa na to pozwoli. Dla określenia największej dozwolonej prędkości jazdy pociągu w takim przypadku należy najpierw obliczyć posiadany procent rzeczywistej masy hamującej pociągu (P_r) według wzoru:

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

a następnie w tablicy hamowania pociągów 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.

20. Dyżurny ruchu wyprawiający pociąg, którego prędkość jazdy wskazana w rozkładzie jazdy pociągów została zmniejszona, wydaje drużynie pociągowej rozkaz pisemny „O” ze wskazaniem największej dozwolonej prędkości i powiadamia o tym sąsiedniego dyżurnego ruchu dysponującego.

ROZDZIAŁ VII

PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU

§ 37

Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku

1. Na szlaku dwutorowym pociągi powinny kursować po torze prawym, patrząc w kierunku jazdy pociągu (kierunek zasadniczy). Odstępstwa od tej zasady dopuszczalne są:
 - 1) w razie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym,
 - 2) w razie wprowadzenia ruchu dwukierunkowego po jednym torze szlaku dwutorowego przy obu torach czynnych,
 - 3) w razie konieczności cofnięcia pociągu,
 - 4) dla powrotu pociągu lub pojazdu pomocniczego, wyprawionego do określonego miejsca na szlaku i z powrotem,
 - 5) dla powrotu lokomotywy popychającej pociąg na części szlaku (do kilometra),
 - 6) dla jazdy po torze zamkniętym.
2. Pociągi tego samego kierunku jazdy powinny kursować po torze szlakowym w odstępach posterunków następnych, tzn., że na każdym torze danego szlaku względnie odstępie (jeżeli szlak jest podzielony na odstępy) może równocześnie znajdować się tylko jeden pociąg. Wyjątek od tej zasady dopuszczalny jest w przypadkach jazdy na widoczność lub jazdy po torze zamkniętym.
3. Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego może wyprawić lub przepuścić pociąg na tor szlakowy, gdy ustali, że ten tor względnie najbliższy odstęp na nim jest wolny i nie ma przeszkód do jazdy, a na tor szlakowy z ruchem dwukierunkowym – gdy ponadto nastąpiło wymagane porozumienie, wykluczające jazdę po tym torze pociągu przeciwnego kierunku.
4. Tor szlakowy względnie odstęp jest wolny wtedy, gdy wyprawiony uprzednio pociąg przejechał przyległy szlak lub odstęp w całości z sygnałem końca pociągu i został osłonięty semaforem.
5. W zależności od rodzaju istniejących urządzeń sterowania ruchem kolejowym ustalenie, że dla jazdy pociągu tor szlakowy lub odstęp jest wolny, następuje na podstawie:
 - 1) wskazań prawidłowo działającej blokady liniowej albo
 - 2) porozumienia między dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków następnych względnie zapowiadawczych za pomocą urządzeń łączności, zwanego zapowiadaniem pociągów.
6. Zanim dyżurny ruchu pozwoli na wyjazd lub przejazd pociągu powinien upewnić się, że:
 - 1) otrzymał potwierdzenie przyjazdu poprzednio wyprawionego pociągu od przedniego posterunku następczego, tj.:
 - a) przy prawidłowo działającej półsamoczynnej automatycznej blokadzie liniowej – gdy blokada ta przejdzie do stanu neutralnego,
 - b) przy prawidłowo działającej półsamoczynnej automatycznej 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 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 pólśamoczynnej blokadzie liniowej – odblokował się blok początkowy,
 - e) przy zapowiadaniu za pomocą urządzeń łączności – w dzienniku ruchu jest odpowiedni zapis,
- 2) od przedniego posterunku zapowiadawczego otrzymał pozwolenie na wyprawienie pociągu na tor szlakowy z ruchem dwukierunkowym po tym torze,
 - 3) ostatni pociąg przeciwnego kierunku przyjechał w całości z sygnałem końca pociągu po torze, po którym prowadzi się ruch jednotorowy dwukierunkowy,
 - 4) lokomotywa popychająca pociąg na części szlaku powróciła z toru szlakowego i pociąg przybył w całości do przedniego posterunku ruchu,
 - 5) powrócił pociąg wyprawiony do określonego kilometra na szlaku,
 - 6) otrzymano potwierdzenie przyjazdu całego pociągu na bocznice szlakową,
 - 7) otrzymano potwierdzenie o zakończeniu manewrów kolidujących z jazdą danego pociągu,
 - 8) zwrotnice odgałęziające na bocznice są nastawione i zamknięte dla jazdy pociągu po torze szlakowym, a klucze do nich znajdują się na miejscu przewidzianym regulaminem technicznym,
 - 9) nie ma zgłoszenia o przeszkodzie do jazdy na szlaku,
 - 10) nie opóźni się pociąg mający pierwszeństwo.
- 7. W razie potrzeby wyprawienia pociągu na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny dyżurny ruchu powinien upewnić się, czy spełnione są warunki, o których mowa w ust. 6 pkt 1 lit. e oraz w ust. 6 pkt 2-10.
 - 8. Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku obowiązują również pojazdy specjalne i pojazdy pomocnicze współpracujące z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym.
 - 9. Ruch pociągów na szlakach położonych między sąsiednimi zarządcami infrastruktury należy prowadzić w sposób ustalony w umowach zawartych pomiędzy zarządcami infrastruktury, z uwzględnieniem zasad określonych w niniejszej instrukcji.

§ 38

Zasady zapowiadania pociągów

1. Zapowiadanie pociągów za pomocą urządzeń łączności telefonicznej (w szczególnych przypadkach radiotelefonicznej) stosuje się:
 - 1) na liniach kolejowych bez blokady liniowej,
 - 2) na liniach kolejowych z blokadą liniową w przypadkach, gdy nie jest lub nie może ona być podstawą prowadzenia ruchu.
2. Na szlaku z ruchem jednotorowym dwukierunkowym zapowiadanie pociągów obejmuje:
 - 1) żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu, według wzoru podanego w § 39 ust. 5 lub 8,
 - 2) danie pozwolenia na wyprawienie pociągu, według wzoru podanego w § 39 ust. 9 lub 10,
 - 3) oznajmienie odjazdu pociągu według wzoru podanego w § 40 ust. 2 i 3,
 - 4) potwierdzenie przyjazdu lub przejazdu pociągu, według wzorów podanych w § 41 ust. 3.
3. Przy prowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego posterunek zapowiadawczy wyprawiający pociągi żąda pozwolenia na wyprawienie każdego pociągu, a posterunek zapowiadawczy przyjmujący pociągi daje pozwolenie na wyprawienie każdego pociągu (§ 39 ust. 8-9).
4. Na szlaku dwutorowym przy prowadzeniu ruchu jednokierunkowego po każdym z torów zapowiadanie pociągów obejmuje:
 - 1) oznajmienie odjazdu pociągu,
 - 2) potwierdzenie przyjazdu pociągu.

W razie potrzeby na szlaku dwutorowym można przewidzieć w regulaminie technicznym obowiązek żądania i dania pozwolenia na wyprawienie pociągu.
5. Telefoniczne zapowiadanie pociągów należy stosować:
 - 1) na liniach bez blokady liniowej,
 - 2) na liniach z blokadą liniową pólśamoczną – w przypadkach wymienionych w § 43 ust. 16, pkt 1,
6. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy stosować w przypadkach i w sposób określony w § 41.
7. Przy zapowiadaniu pociągów należy ściśle przestrzegać stosowania ustalonych wzorów telefonogramów zapowiadawczych wskazanych w dodatku do niniejszej instrukcji.

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

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

W przypadku kursowania lokomotyw luzem, przy zapowiadaniu należy, oprócz numeru pociągu, podać liczbę jadących pojazdów sprzęgniętych ze sobą. Jeżeli w pociągu jadą przesyłki z towarami niebezpiecznymi, z TWR, z przekroczoną skrajnią lub wyjątkowo ciężkie itp., to w telegramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu, po numerze pociągu należy dodać właściwe określenie dotyczące przesyłki w pociągu,

w następujący sposób: „z towarami niebezpiecznymi”, „z towarami wysokiego ryzyka TWR”, „z przekroczoną skrajnią” itd.

9. Zapowiadanie pociągów powinien wykonywać dyżurny ruchu dysponujący lub dyżurny ruchu pomocniczy o ile jemu to przekazano.
10. Dyżurny ruchu, wywołany na łączu zapowiadawczym podczas pełnienia dyżuru zgłasza się podając nazwę swego posterunku i swoje nazwisko.
11. Następnie dyżurny ruchu wywołujący wymienia nazwę swojego posterunku oraz swoje nazwisko i podaje treść telefonogramu.
12. 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. Powtarzanie telefonogramu rozpoczyna się słowem „Powtarzam”.
13. Jeżeli dyżurny ruchu powtarzający telefonogram bezpośrednio po tym nie podaje żadnego telefonogramu, informuje o tym słowem „Koniec”.
14. Dyżurny ruchu, który podał telefonogram, sprawdza właściwe powtórzenie treści telefonogramu i jeżeli bezpośrednio po tym sprawdzeniu nie podaje żadnego telefonogramu, kończy rozmowę wypowiedzeniem słowa „Koniec”.
15. Jeżeli bezpośrednio po otrzymaniu telefonogramu, zawierającego żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu, nie można podać telefonogramu zawierającego danie pozwolenia na wyprawienie pociągu, należy zawiadomić o tym słowem „Czekać”, co oznacza, że podanie tego telefonogramu nastąpi później, po wywołaniu dyżurnego ruchu żądającego pozwolenia.
16. Postępowanie to i jego kolejność przedstawiają następujące przykłady:

Przykład I

Stacja Kobyłany – dyżurny ruchu Kowalski	Stacja Podsędków – dyżurny ruchu Szczypiorek
Wydzwania	
	Zgłasza się – „Podsędków, Szczypiorek”
„Kobyłany, Kowalski. Pociąg 361 przyjechał o 18 ⁴³ ,”	
	„Powtarzam. Pociąg 361 przyjechał o 18 ⁴³ . Czy droga dla pociągu 663 jest wolna?”
„Dla pociągu 663 droga jest wolna”	
	„Powtarzam. Dla pociągu 663 droga jest wolna. Koniec”
„Koniec”	

Przykład II

Stacja Chotyłów – dyżurny ruchu Nowak	Stacja Małaszewicze – dyżurny ruchu Kowalski
Wydzwania	
	Zgłasza się – „Małaszewicze, Kowalski”
„Chotyłów, Nowak. Czy droga dla pociągu 99681 jest wolna?”	
	„Czekać”
	Wydzwania
Zgłasza się – „Chotyłów, Nowak”	
	„Małaszewicze, Kowalski. Dla pociągu 99681 droga jest wolna”
„Powtarzam. Dla pociągu 99681 droga jest wolna. Koniec”	
	„Koniec”

Telefoniczne żądanie i danie pozwolenie na wyprawienie pociągu.
Wstrzymanie wyprawiania pociągów

- Strona 92 z 270

„Pociąg nr przejechał przez O Czy droga dla pociągu jest wolna?”.
nr nazwa posterunku godz. min. nr

8. 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, telefonogramem według wzoru nr 1b:

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

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

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

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

„Pociąg przejechał przez O
nr nazwa posterunku odstępowego (bocznicy) godz. min

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

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

„Dla pociągu droga jest wolna”.
nr

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 telefonogramem według wzoru nr 4b:

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

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

„Stój pociąg”
nr

albo telefonogramem według wzoru nr 5b:

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

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

„Teraz dla pociągu droga jest wolna”,
nr

albo telefonogramem według wzoru nr 6b:

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

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

11. Jeżeli pociąg ma zatrzymać się na szlaku – z wyjątkiem rozkładowego zatrzymania pociągu – wówczas w telefonogramach zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu należy po numerze pociągu dodać słowa: „z postojem na kilometrze minut”.
12. Jeżeli pociąg ma zatrzymać się na szlaku i wrócić na stację wyprawienia, wówczas w telefonogramach zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu należy po numerze pociągu dodać słowa: „do kilometra z postojem minut i z powrotem”.
13. Jeżeli w pociągu znajdują się przesyłki: z towarami niebezpiecznymi, z towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka, z przesyłką nadzwyczajną, to w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu, po numerze pociągu należy dodać właściwe określenie dotyczące przesyłki w pociągu, w następujący sposób: „z towarami niebezpiecznymi”, „z towarami wysokiego ryzyka TWR”, „z przesyłką nadzwyczajną”.
14. Oprócz uzupełnień telefonogramów zapowiadawczych w sposób ustalony w ust. 11 - 13 obowiązują również uzupełnienia przewidziane w § 45 ust. 6 pkt 1, lit. a, pkt 2 lit. a, ust. 20 pkt 1 i ust. 24, § 64 ust. 2 i 3, § 74 ust. 19, 20, § 89 ust. 5 pkt 3.
15. 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”
nr

lub telefonogramem według wzoru nr 7b:

„Zatrzymać pociągi(ów) numer i numer”
ilość

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 jest zatrzymany”,
nr

lub telefonogramem według wzoru nr 8b:

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

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

16. Na szlaku z dwukierunkową blokadą liniową telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu poprzedza obsługę urządzeń blokady liniowej.
17. Jeżeli do posterunku odgałęźnego przylega dwa lub więcej szlaków jednotorowych, dyżurny ruchu tego posterunku pozwolenie na wyprawienie pociągu może dać 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 ?”
nr

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

lub

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

Uzgodnienie nie jest daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu.

18. Jeżeli z jakichkolwiek powodów stacja nie może przyjmować pociągów ze szlaku dwutorowego, powinna zawiadomić o tym tylną stację telefonogramem według wzoru nr 9:

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

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

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

19. Jeżeli stacja z powodu zajęcia torów nie może przyjąć ze szlaku dwutorowego pociągu(ów), który(e) ma(mają) być wyprzedzony(e) przez oczekiwany pociąg z pierwszeństwem przejazdu, powinna zawiadomić o tym tylną stację telefonogramem według wzoru nr 11:

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

lub telefonogramem według wzoru nr 12:

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

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

Telefoniczne oznajmienie odjazdu pociągu

- Strona 96 z 270

Telefoniczne potwierdzenie przyjazdu pociągu

- Strona 97 z 270

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 przejeździe 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 § 45 ust. 6 pkt 1 lit. b i pkt 2 lit. b, ust. 20 pkt 2, § 48 ust. 7 pkt 7 lit. a, § 63 ust. 6, § 64 ust. 2 i 3, § 74 ust. 19 i 20.

§ 42

Prowadzenie ruchu pociągów z wykorzystaniem urządzeń radiołączności

1. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów stosuje się w przypadku powstania przerwy w łączności przewodowej (§ 38 ust.1).
2. Do doraźnego zapowiadania pociągów mogą być wykorzystane istniejące urządzenia radiołączności pociągowej lub doraźnie dostarczone na posterunki następne pracujące na wydzielonych częstotliwościach różnych dla każdego szlaku.
3. Pociągi wyprawiane na szlak, na którym obowiązuje radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów, należy zatrzymać na posterunku zapowiadawczym i uprzedzać ich drużyny pociągowe rozkazami pisemnymi:
 - 1) o konieczności ograniczenia prędkości jazdy pociągów przed przejazdem kolejowo-drogowym lub obsługiwanym przejściem do 20 km/h z powodu niepowiadomienia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu,
 - 2) o posterunkach następnych, które nie biorą udziału w prowadzeniu ruchu i na których nieważne są wskazania sygnałów na semaforach,
 - 3) o posterunkach posiadających zwrotnice, przez które przejazd pociągu odbędzie się na sygnał ręczny Rm 1 „Do mnie”,
 - 4) a ponadto drużynie pierwszego pociągu wyprawianego na ten szlak należy dodatkowo rozkazem pisemnym polecić ustne zawiadomienie dróżników przejazdowych i personel obsługi posterunków następnych wyłączonych z prowadzenia ruchu o zaistniałej przerwie w łączności przewodowej.
4. Celem zapobieżenia ewentualnemu włączeniu się w radiową sieć zapowiadawczą osób trzecich i przekazania przez nie informacji mogącej mieć ujemny wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, obowiązuje oprócz ustalonych form porozumiewania (§ 9 ust. 19 i 20), dodatkowe cyfrowe oznaczenia identyfikacyjne zawarte w oddzielnych tablicach cyfrowych zwanych dalej tablicami tożsamości, o różnym układzie cyfr dla każdego szlaku.

Posterunki następne przylegające do tego samego szlaku muszą posiadać tablice tożsamości o identycznym układzie cyfrowym.
5. Tablice tożsamości należy opracować według zasad określonych w instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych oddzielnie dla każdego szlaku lub odstępu.
6. Będąc w posiadaniu tablicy tożsamości, dyżurni ruchu, po wymianie obowiązujących zgłoszeń, powinni podać sobie przed nadaniem radiotelefonogramu zapowiadawczego, numer rozpoznawczy. W tym celu jeden z dyżurnych ruchu podaje dowolnie wybrane z tablicy przeznaczonej dla tego szlaku dwie sąsiednie cyfry z rzędu I, a w odpowiedzi na to zgłaszający się podaje z wiersza II dwie cyfry znajdujące się pod cyframi wymienionymi z wiersza I.

Przykład stosowania tablic tożsamości:

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

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

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

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

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

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

7. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy wprowadzić telefonogramem według wzoru nr 16, zastępując słowo „telefoniczne” słowem „radiotelefoniczne”.
8. Po ustaniu przyczyn powodujących radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy je odwołać telefonogramem według wzoru nr 17, zastępując słowo „telefoniczne” słowem „radiotelefoniczne”.
9. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy prowadzić na zasadach i według wzorów przewidzianych w § 39, § 40 i § 41.
10. W przypadku pogorszenia się słyszalności lub innych zakłóceń, gdy odbierający nie rozumie poszczególnych wyrazów należy je przeliterować używając znanych imion, nazw itp.
11. Każdy radiotelefonogram zapowiadawczy powinien być na dowód zrozumienia powtórzony, z wyjątkiem radiotelefonogramu zawierającego żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu oraz zakończony słowem „Odbiór” lub „Bez odbioru”.
12. Dyżurny ruchu przekazujący dyżur w czasie trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów, odnotowuje to w dzienniku ruchu zaznając jednocześnie przyjmującego dyżur ze stanem radiołączności i wszystkimi uwagami, jakie nasunęły mu się w czasie dotychczasowego trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów.

§ 43

Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z półsamoczynną blokadą liniową

1. Na szlakach dwutorowych z półsamoczynną 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 w następującej formie: „pociąg odjechał”, przy czym, w razie potrzeby, po numerze pociągu dodaje słowa: nr
„z postojem na km minut” , „z popychaczem sprzęgniętym”, „z przesyłką nadzwyczajną”, „z towarem niebezpiecznym”, „z towarami wysokiego ryzyka TWR” itp.
W razie potrzeby podaje się również bliższe określenie pociągu, stosownie do postanowień § 38 ust. 8.
Telefoniczną informację podaje się przed zablokowaniem bloku początkowego, a na szlakach (odstępach) krótkich podaje się ją odpowiednio wcześniej do 5 minut przed spodziewanym odjazdem pociągu, co powinno być określone w regulaminie technicznym.
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 zgodnie z instrukcją obsługi tego urządzenia.
3. Na szlakach jednotorowych z półsamoczynną blokadą liniową ruch pociągów prowadzi się na podstawie obsługi bloku początkowego i końcowego oraz bloku pozwolenia, a ponadto telefonicznego żądania i dania pozwolenia na wyprawienie pociągu. Niezależnie od stanu bloku 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 wymienione § 37 ust. 6, pkt 1 i 3-10 oraz telefonicznego potwierdzenia przyjazdu pociągu zawarte w § 41 ust. 6 mają zastosowanie również przy prowadzeniu ruchu za pomocą półsamoczynnej 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 (doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności). 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 nieobsłużenia bloku liniowego przez przedni posterunek następczy.
Po stwierdzeniu, że pociąg nie zwolnił toru szlakowego względnie odstępu, należy zastosować środki pomocnicze (zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze), zgodnie z postanowieniami § 60.
12. Gdy nie można zablokować bloku końcowego, mimo, że spełnione zostały wszystkie wymagane warunki, potwierdzenie przyjazdu (przejazdu) pociągu powinno być dane telefonicznie po ustaleniu, że pociąg z sygnałem końca pociągu przyjechał (przejechał), a semafor wjazdowy wskazuje sygnał „Stój”.
13. Jeżeli blok początkowy odblokuje się przed upływem skróconego czasu jazdy pociągu do sąsiedniego posterunku następczego, należy upewnić się telefonicznie o przyjeździe pociągu do tego posterunku. Gdyby okazało się, że blok początkowy odblokował się przed zablokowaniem bloku końcowego lub przed przyjazdem pociągu do sąsiedniego posterunku następczego, należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów i zastosować środki pomocnicze, a blokadę liniową obsługiwać dodatkowo (pomocniczo).
14. Jeżeli odblokował się blok końcowy, a nie otrzymano telefonicznej informacji o numerze pociągu, należy wyjaśnić przyczynę odblokowania się tego bloku.
Jeżeli okaże się, że na sąsiednim posterunku następczym bloku początkowego nie zablokowano, należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów i zastosować środki pomocnicze.
15. Dla jazdy pociągu do określonego kilometra na szlaku z postojem i z powrotem, nie obsługuje się urządzeń blokady liniowej, lecz stosuje się telefoniczne zapowiadanie pociągów.
Przed wyprawieniem pociągu do kilometra na szlak z postojem i z powrotem, stacja wyprawiająca taki pociąg powinna mieć blok pozwolenia w stanie odblokowanym, o ile blok taki istnieje. Po wyprawieniu pociągu do kilometra na szlak i z powrotem należy zastosować środki pomocnicze zgodnie z postanowieniami § 61.
16. Na szlaku z 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,

- w następujących przypadkach:

- Strona 103 z 270

W tym przypadku nastawniczy zgłasza dyżurnemu ruchu wjazd pociągu według postanowień § 56 ust. 7.

Po otrzymaniu tego zgłoszenia dyżurny ruchu potwierdza telefonicznie przyjazd pociągu, a następnie daje nastawniczemu polecenie zablokowania bloku końcowego. Polecenie to powinno brzmieć

„Zablokować blok końcowy”
oznaczenie bloku

20. Zapowiadanie telefoniczne wprowadza dyżurny ruchu tego posterunku zapowiadawczego, na którym zaistniała przyczyna wymagająca wprowadzenia takiego zapowiadania. Jeżeli przyczyna ta zaistniała na posterunku odstępowym (bocznikowym), zapowiadanie to na całym torze szlakowym wprowadza na szlaku dwutorowym dyżurny ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego, a na szlaku jednotorowym dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, z którego został wyprawiony pociąg i podczas jego przejazdu zaistniała przyczyna wymagająca wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów.
21. Jeżeli powstała potrzeba telefonicznego zapowiadania pociągów (ust. 16 pkt 2), należy telefonicznie potwierdzić przyjazd ostatniego pociągu, który był wyprawiony przed rozpoczęciem telefonicznego zapowiadania pociągów.
22. Podczas niedziałania półsamoczynnej blokady liniowej dyżurny ruchu informuje nastawniczego nastawni wykonawczej położonej od strony szlaku o przybyciu pociągu lub pojazdu pomocniczego do sąsiedniego posterunku ruchu.
23. W czasie obowiązywania telefonicznego zapowiadania pociągów należy stosować środki pomocnicze według postanowień § 60.
24. Jeżeli ustała potrzeba telefonicznego zapowiadania pociągów (ust. 16 pkt 2), 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 bez urządzeń srk przystosowanych do prowadzenia takiego ruchu – po przywróceniu ruchu dwutorowego jednokierunkowego po każdym torze, przejedzie przy prawidłowo działającej blokadzie jeden pociąg w kierunku ustalonym dla toru, po którym był prowadzony ruch jednotorowy dwukierunkowy,
 - c) przy czasowym ruchu dwukierunkowym po torze szlaku dwutorowego, przy czynnych obu torach, bez urządzeń srk przystosowanych do prowadzenia takiego ruchu – po przejeździe wszystkich pociągów po torze lewym, przejedzie po tym torze, przy prawidłowym działaniu blokady, pociąg w kierunku ustalonym dla tego toru.
25. Po ustaniu przyczyny wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów (ust. 16 pkt 2) dyżurny ruchu, który je wprowadził, odwołuje je telefonogramem według wzoru nr 17:

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

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

26. W razie prowadzenia robót, nieprawidłowego działania lub wyłączenia z działania urządzeń blokady liniowej, odnoszących się tylko do jednego toru szlakowego lub kierunku przy blokadzie dwukierunkowej – ruch pociągów na innych torach lub kierunkach tego szlaku należy prowadzić za pomocą urządzeń blokady liniowej, jako podstawy prowadzenia ruchu.
27. W razie przerwy w łączności telefonicznej przy prawidłowym działaniu półsamoczynnej blokady liniowej, blokada ta jest nadal podstawą prowadzenia ruchu, a informację o numerze pociągu do sąsiedniego posterunku ruchu należy przekazać radiotelefonem z zastosowaniem tablicy tożsamości.
- W czasie przerwy w łączności telefonicznej i radiotelefonicznej przy prawidłowo działającej półsamoczynnej blokadzie 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 wymiany informacji z drużyną pociągową.
28. O uszkodzeniu, nieprawidłowym działaniu lub nieprzepisowym stanie urządzeń blokady liniowej należy zawiadomić uprawnionego pracownika.
29. Szczegółowe postanowienia o obsłudze urządzeń srk, o sposobie postępowania w razie przeszkód w działaniu tych urządzeń oraz podczas prowadzenia w nich robót, zawierają instrukcje obsługi poszczególnych rodzajów urządzeń oraz instrukcja o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym.

§ 44

Jazda na widoczność

1. Jazda na widoczność oznacza, że:
 - 1) nie obowiązuje zasada, zgodnie z którą na jednym torze szlaku lub odstępie może znajdować się równocześnie tylko jeden pociąg oraz, że nie ma innych przeszkód w kontynuowaniu jazdy, a bezpieczeństwo ruchu pociągów zależy wyłącznie od obserwacji toru, jak również od odpowiedniego regulowania prędkości jazdy pociągów i zatrzymania ich w porę przed przeszkodą,
 - 2) prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien tak regulować prędkość jazdy, aby w przypadku zauważenia przeszkody do kontynuowania jazdy mógł zatrzymać pociąg przed przeszkodą lub przed sygnałem „Stój”,
 - 3) prędkość jazdy nie może przekraczać 20 km/h.
2. Jazdę na widoczność stosuje się w przypadku, gdy prowadzący pojazd kolejowy z napędem po usłyszeniu sygnału „ALARM” otrzymanego środkami radiołączności nie otrzymał wyjaśnienia przyczyny jego nadania – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, pociąg może jechać dalej do najbliższego posterunku ruchu z prędkością nieprzekraczającą 20 km/h.
3. W czasie jazdy na widoczność należy liczyć się z tym, że za pociągiem może jechać na widoczność kolejny pociąg i dlatego należy dołożyć wszelkich starań, aby nie zatrzymywać pociągów na szlaku i przed semaforami wjazdowymi.
4. Należy zwrócić szczególną uwagę na prawidłowe osygnalizowanie czoła i końca pociągu.

§ 45

Prowadzenie ruchu pociągów do obsługi bocznic

1. Obsługa bocznic odgałęziających się od torów szlakowych, odbywa się pociągami bocznicowymi lub zdawczymi przez wyznaczone stacje obsługujące.
2. Postanowienia niniejszej instrukcji dotyczą bocznic, a postanowienia dotyczące pociągów bocznicowych odnoszą się również do innych pociągów obsługujących bocznicę, bądź jadących na bocznicę lub z bocznic.
3. Sposób obsługi bocznic zależy od tego, czy przy odgałęzieniu bocznic jest posterunek bocznicowy lub pomocniczy czy nie ma żadnego posterunku ruchu, przeznaczonego do jej obsługi.

A. Przy bocznic nie ma posterunku ruchu

4. Bocznic wówczas ma połączenie tylko z jednym torem szlakowym.
5. Pociąg bocznicowy po obsłudze bocznic albo wraca na stację obsługującą, po tym samym torze, po którym przyjechał na bocznicę albo jedzie do następnej stacji albo pozostaje na bocznic.
6. Pociąg bocznicowy, który po obsłudze bocznic:
 - 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 bocznic”,
nazwa
 - b) w oznajmieniu odjazdu i w potwierdzeniu przyjazdu pociągu „z kluczem(ami) od bocznic” jeżeli klucz nie jest utwierdzony w urządzeniach srk bocznic,
nazwa
- 2) ma powrócić na stację obsługującą – zapowiada się telefonicznie, a blokady liniowej, jeżeli jest, nie obsługuje się.

W telefonogramach zapowiadawczych po numerze pociągu dodaje się słowa:

- a) w żądaniu i daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu (przy ruchu jednotorowym dwukierunkowym) – „na bocznic..... i z powrotem”,
nazwa
 - c) w oznajmieniu odjazdu i w potwierdzeniu przyjazdu pociągu – jak w pkt 1, lit. b.
- 3) pozostaje na bocznic – zapowiada się telefonicznie, a blokadę liniową 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 bocznic i pozostaje”,
nazwa
 - b) w oznajmieniu odjazdu i potwierdzeniu przyjazdu pociągu – „z kluczem (ami) od bocznic.....” w przypadku pobierania kluczy na stacji obsługującej,
nazwa
 - c) powrót na stację obsługującą może nastąpić po uzyskaniu przez przewoźnika zgody od stacji obsługującej przekazanej rozkazem pisemnym z cechą „S”.

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

7. Jeżeli na szlaku są posterunki odstępowe, wszystkie telefonogramy dotyczące zapowiadania pociągu bocznikowego należy podawać do wiadomości dyżurnych ruchu tych posterunków.
8. Na szlakach jednotorowych z ruchem dwukierunkowym, ograniczonych z jednej strony posterunkiem odgałęźnym, zapowiadanie pociągów bocznikowych, w razie potrzeby, powinno odbywać się nie tylko z udziałem posterunku odgałęźnego, ale również obu sąsiednich stacji, między którymi znajduje się bocznicą.
9. Na szlaku jednotorowym z blokadą liniową, przed wyprawieniem pociągu bocznikowego 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 bocznic – nie jest utwierdzony w urządzeniu srk przy bocznic, drużyna manewrowa jadąca z pociągu bocznikowym otrzymuje ten klucz na stacji obsługującej bocznice lub w miejscu ustalonym regulaminem technicznym. Dopóki klucz od bocznic nie zostanie zwrócony na stację obsługującą, na stację sąsiednią lub w miejsce ustalone regulaminem technicznym albo nie zostanie utwierdzony w urządzeniach srk przy bocznic, nie wolno potwierdzać przyjazdu pociągu bocznikowego i tor szlakowy należy uważać za zajęty. Klucz od bocznic, oddany na następnej stacji, należy przestać stacji obsługującej przez drużynę manewrową jadącą z pociągiem lub maszynistę wyznaczonego pociągu. Przekazanie klucza od bocznic między dyżurnym ruchu a drużyną manewrową odbywa się dowodnie w sposób określony w regulaminie technicznym.

Drużyna manewrowa odpowiedzialna jest za to, aby po obsłudze bocznic 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 bocznic pociąg bocznikowy jedzie do następnej stacji, to po utwierdzeniu klucza od bocznic w urządzeniach srk przy bocznic i po zaistnieniu wymaganych warunków następny pociąg w tym samym kierunku może być wyprawiony, jeżeli odstęp jest wolny.
11. Na posterunkach ruchu, na których dla danego szlaku nie ma blokady liniowej:
 - 1) dla jazdy pociągu bocznikowego po jednotorowym szlaku i po torze prawym szlaku dwutorowego obsługuje się semafony,
 - 2) dla powrotu pociągu bocznikowego jadącego po torze lewym szlaku dwutorowego (w kierunku przeciwnym do zasadniczego):
 - a) przejazd przez posterunek odstępowy odbywa się na sygnał zezwalający na semaforze odstępowym (o ile jest) lub na sygnał ręczny Rm 1 „Do mnie”,
 - b) wjazd na stację lub posterunek odgałęźny odbywa się:
 - na sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy na semaforze wjazdowym, odnoszącym się do toru lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego),
 - na sygnał zastępczy podany na osobnym urządzeniu odnoszącym się do toru lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego),
 - na rozkaz pisemny „N”.
12. Na posterunkach ruchu, na których dla danego szlaku jest blokada liniowa:
 - 1) jeżeli pociąg po obsłudze bocznic jedzie do następnej stacji – obsługuje się semafony i blokadę liniową; blok końcowy wolno zablokować dopiero po zwrocie przez kierownika drużyny manewrowej klucza od bocznic,

- 2) jeżeli pociąg bocznicowy nie dojeżdża do następnego posterunku zapowiadawczego, semaforów oraz blokady liniowej nie obsługuje się – wyjazd pociągu odbywa się wówczas na sygnał zastępczy lub na rozkaz pisemny „S”, a dalsza jazda na bocznicę i z powrotem odbywa się według postanowień ust. 11 pkt 2 lit. a, b. Wyjątek stanowią przypadki, gdy podanie semafora wyjazdowego nie zakłóca działania urządzeń srk – wyjazd pociągu bocznicowego odbywa się na sygnał zezwalający na tym semaforze,
 - 3) wjazd pociągu bocznicowego powracającego na stację wyprawiającą powinien odbyć się na sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym, o ile podanie tego semafora nie zakłóca działania urządzeń srk.
13. Jeżeli pociąg bocznicowy do obsługi bocznic ma jechać po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) szlaku dwutorowego, to pociąg ten wyprawia się po zamknięciu tego toru (§ 62 ust. 1 pkt 6).

B. Przy bocznicy jest posterunek pomocniczy

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

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

15. Dyżurny ruchu posterunku pomocniczego, otwiera go:

- 1) przed wyprawieniem ze stacji pociągu na bocznicę,
- 2) przed wyprawieniem pociągu z bocznic,
- 3) przed wykonaniem manewrów z wyjazdem z bocznic na tor szlakowy.

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 bocznic, 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:

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

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

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

- 1) posterunek zapowiadawczy, wyprawiający pociąg na bocznicę, powinien od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i od posterunku pomocniczego żądać pozwolenia na wyprawienie pociągu bocznicowego,
- 2) pozwolenie, o którym mowa w pkt 1 daje najpierw sąsiedni posterunek zapowiadawczy, a następnie posterunek pomocniczy,

- 3) oznajmienie odjazdu pociągu na bocznice posterunku zapowiadawczy, wyprawiający pociąg, nadaje do posterunku pomocniczego i do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego,
 - 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 i po nastawieniu i zamknięciu zwrotnicy odgałęziającej na przejazd pociągów po torze szlakowym oraz zwrotnicy ochronnej lub wykolejnicy w położeniu zasadniczym,
 - 2) po wyjeździe pociągu z bocznicy i po otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu tego pociągu do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i po nastawieniu i zamknięciu zwrotnicy odgałęziającej na przejazd pociągów po torze szlakowym oraz zwrotnicy ochronnej lub wykolejnicy w położeniu zasadniczym,
 - 3) po ukończeniu manewrów z wyjazdem z bocznicy na tor szlakowy i po wjeździe manewrującego taboru na bocznice i nastawieniu i zamknięciu zwrotnicy odgałęziającej na przejazd pociągów po torze szlakowym oraz zwrotnicy ochronnej lub wykolejnicy w położeniu zasadniczym.
- W każdym z tych przypadków dyżurny ruchu posterunku pomocniczego nadaje do obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych telefonogram według wzoru nr 29:
- „ zamknięty(a) o godz. min.”.
- rodzaj i nazwa posterunku
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 na tor szlakowy numer na minut jest wolna ?”.
- rodzaj i nazwa posterunku
- Jeżeli przeszkód nie ma, oba sąsiednie posterunki zapowiadawcze odpowiadają telefonogramem według wzoru nr 19:
- „Dla manewrów z na tor szlakowy numer na minut droga jest wolna”.
- rodzaj i nazwa posterunku
- 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 na tor szlakowy numer są ukończone i tor ten jest wolny”
- rodzaj i nazwa posterunku
- a następnie zamyka posterunek pomocniczy.
- W wymienionych telefonogramach podawanie numeru toru jest zbędne, gdy bocznica odgałęzia się od jednotorowego szlaku.
19. Zapowiadanie pociągu wyprawianego z bocznicy powinno odbywać się w następujący sposób po otwarciu posterunku:

- 1) posterunek pomocniczy powinien od obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych żądać pozwolenia na wyprawienie pociągu z bocznicy,
 - 2) pozwolenie to daje najpierw posterunek zapowiadawczy przedni w stosunku do kierunku jazdy pociągu, nadając telefonogram do posterunku pomocniczego i do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego, a następnie posterunek tylny,
 - 3) oznajmienie odjazdu pociągu z bocznicy posterunek pomocniczy daje obu sąsiednim posterunkom zapowiadawczym,
 - 4) potwierdzenie przyjazdu pociągu bocznikowego posterunek zapowiadawczy, do którego pociąg ten przyjechał, daje posterunkowi pomocniczemu i sąsiedniemu posterunkowi zapowiadawczemu.
20. W telefonogramach zapowiadawczych po numerze pociągu dodaje się słowa:
- 1) w żądaniu i daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu:
 „na bocznice” lub „z bocznicy do”,

nazwa
nazwa
posterunku zapowiadawczego
 - 2) w oznajmieniu odjazdu i w potwierdzeniu przyjazdu pociągu:
 „z kluczem(ami) od bocznicy”, jeżeli klucz nie jest utwierdzony w urządzeniu srk przy

bocznicy
nazwa
21. Jeżeli na szlaku są posterunki odstępowe, wszystkie telefonogramy dotyczące otwarcia i zamknięcia posterunku pomocniczego, zapowiadania pociągu bocznikowego i wykonania manewrów z wyjazdem na tor szlakowy, należy podawać do wiadomości dyżurnych ruchu tych posterunków.
22. Blokady liniowej nie obsługuje się, lecz na szlaku jednotorowym z blokadą liniową, przed wyprawieniem pociągu bocznikowego z posterunku zapowiadawczego, blok pozwolenia na stacji wyprawiającej pociąg powinien być w stanie odblokowanym.
23. Odnośnie obsługi urządzeń srk dla wyjazdu pociągu bocznikowego na bocznicę, przejazdu przez posterunki odstępowe i odgałęźne i powrotu pociągu z bocznicy obowiązują postanowienia ust. 11, 12, 13.
- Wjazd i wyjazd pociągu bocznikowego na i z posterunku pomocniczego odbywa się na sygnał ręczny Rm 1 „Do mnie”.

C. Przy bocznicy jest posterunek bocznikowy

24. Posterunek bocznikowy osłania semaforami miejsce połączenia bocznicy z torami szlakowymi. Posterunek bocznikowy jest posterunkiem zapowiadawczym dla pociągu bocznikowego, natomiast dla innych pociągów jest posterunkiem odstępowym.
- Ruch pociągów bocznikowych odbywa się na podstawie telefonicznego zapowiadania, jak przy ruchu jednotorowym dwukierunkowym, a blokadę liniową, jeżeli jest, obsługuje się dodatkowo.
- W żądaniu i daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu na bocznice lub z bocznicy i w oznajmieniu odjazdu takiego pociągu należy po numerze pociągu dodać słowa:
- „na bocznice”, względnie „z bocznicy do”.

nazwa
nazwa
posterunku zapowiadawczego
25. Drogi przebiegu nastawia się według tablicy zależności. Jeżeli zwrotnice są nieześrodkowane, klucze zwrotnicowe przechowywane są na posterunku bocznikowym.

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 bocznic, 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 zamknięcia.
29. Szczegółowe postanowienia w sprawie obsługi bocznic należy umieścić w regulaminie technicznym posterunków ruchu obsługujących bocznicę oraz w regulaminie pracy bocznic kolejowej.

§ 46

Prowadzenie ruchu pociągów gospodarczych i roboczych

1. Pociągi gospodarcze powinny kursować na podstawie zgłoszonych planów pracy tych pociągów. W przypadkach pilnych zgłoszeń doraźnych, pociągi gospodarcze mogą być wyprawiane bez rozkładu jazdy po uprzednim uzyskaniu przez dyżurnego ruchu zgody naczelnika działu ruchu kolejowego.
- Obsadę pociągu gospodarczego należy powiadomić rozkazem pisemnym o obowiązujących prędkościach jazdy na poszczególnych odcinkach linii kolejowych oraz obowiązujących ograniczeniach prędkości (stałych i doraźnych).
- Jeżeli pociąg gospodarczy jedzie do usunięcia przerwy w ruchu pociągów, należy wyznaczyć mu stopień pierwszeństwa, przewidziany dla pociągu ratunkowego.
2. Pociągi robocze określa się wyrazem „roboczy” lub bliższym określeniem, jak np. „sieciowy” oraz kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym – poczynając od 1 względnie 2 – zależnie od kierunku, w którym dany pociąg roboczy zostanie wyprawiony pierwszy raz na dany szlak (szlaki).
3. Pociąg o którym mowa w ust. 2 nie zmienia swego numeru:
- 1) w razie późniejszej jazdy w kierunku przeciwnym, ani,
 - 2) jeżeli pracuje nadal po północy; wówczas jego numeru nie wolno nadać żadnemu innemu pociągowi roboczemu, który po północy ma być wyprawiony na ten sam szlak (szlaki).
4. Dla jazdy pociągu roboczego należy zamknąć tor szlakowy (§ 62 ust. 1 pkt 8).
5. Pociąg roboczy, zatrzymujący się na szlaku, nie powinien znajdować się na nim dłużej, niż to przewidziano w rozkazie pisemnym „S”. 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.
6. W pociągu roboczym powinien znajdować się kierownik, który zarządza ruchem tego pociągu na szlaku, odpowiada za bezpieczeństwo ruchu oraz wydaje polecenia ruchowe pracownikom pociągu roboczego.

7. Przy jeździe pociągu roboczego, który ma być rozłączony na spadku większym niż 2,5 ‰, pojazd trakcyjny powinien być umieszczony od strony spadku, aby zapobiec zbiegnięciu odczepionych pojazdów kolejowych.
W przypadku rozłączenia pociągu roboczego na szlaku, każda grupa odczepionych pojazdów kolejowych powinna być zabezpieczona przed zbiegnięciem przez zahamowanie (hamulcem ręcznym, postojowym, płozami hamulcowymi) i dozorowana przez kierownika pociągu lub wyznaczonego przez niego pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje. Płozy hamulcowe powinny stanowić element stałego wyposażenia pociągu.
8. W czasie jazdy i postoju na szlaku pociągu roboczego należy obserwować tor szlakowy, a w razie zauważenia niebezpieczeństwa należy zastosować odpowiednie środki zaradcze.
9. Po zakończeniu pracy na szlaku kierownik pociągu roboczego zobowiązany jest osobiście sprawdzić, czy na torze lub obok toru nie ma przeszkód do jazdy pociągu oraz czy nie pozostawiono taboru, płożów hamulcowych, sprzętu lub materiałów stanowiących przeszkodę do jazdy pociągów na tym szlaku. W razie ukończenia robót na szlaku wcześniej niż to było przewidziane, pociąg roboczy może wrócić na stację przed czasem po porozumieniu się kierownika pociągu roboczego z właściwym dyżurnym ruchu.
10. Jeżeli na ten sam tor szlakowy ma być wyprawionych kilka pociągów roboczych, można je połączyć i wyprawić razem, nadając każdemu z nich kolejny numer nieparzysty lub parzysty, zależnie od kierunku jazdy, w którym ten pociąg zostanie wyprawiony pierwszy raz na szlak. Zespół ten należy określać: „Połączone pociągi robocze numer” (np. 1, 3 itd.).
11. Odłączenie poszczególnych pociągów roboczych na szlaku, a następnie połączenie ich odbywa się według wskazówek kierownika pociągu.
12. Połączone pociągi robocze ze szlaku do stacji powinny powrócić zasadniczo w takim samym zestawieniu, w jakim wyjechały ze stacji na szlak.
13. Po przyjeździe połączonych pociągów roboczych dyżurny ruchu powinien upewnić się, czy przyjechały wszystkie pociągi robocze, które były wyprawione razem.
14. Każdy z pociągów roboczych powinien mieć swego kierownika pociągu spełniającego wymagania kwalifikacyjne i zdrowotne określone odrębnymi przepisami, a kierownikiem połączonych pociągów roboczych jest kierownik pierwszego pociągu roboczego.
15. W czasie zajęcia szlaku przez pociąg roboczy należy stosować środki pomocnicze według postanowień § 60.

§ 47

Prowadzenie ruchu pociągów ratunkowych

1. Po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku, którego skutki wymagają wysłania pociągu ratunkowego, jednostka organizacyjna dysponująca tym pociągiem po wykonaniu niezbędnych czynności przygotowawczych zarządza wyjazd i poleca dyżurnemu ruchu wyprawić pociąg ratunkowy z miejsca postoju do miejsca wypadku.
 2. Pociągi ratunkowe jadące do miejsca wypadku mają pierwszeństwo przed innymi pociągami. O kursowaniu pociągu ratunkowego jednostka organizacyjna wysyłająca ten pociąg zawiadamia bezpośrednio lub w sposób przyjęty u zarządcy, po którego terenie będzie przejeżdżał pociąg, dyżurnych ruchu wszystkich posterunków zapowiadawczych na drodze jazdy pociągu ratunkowego, podając im największą prędkość jazdy i – w razie potrzeby – stopień pierwszeństwa tych pociągów.
 3. Pociągi ratunkowe określa się wyrazem „ratunkowy” oraz kolejnym numerem zaczynającym się:
 - 1) od 11 lub 12 w ciągu doby, w zależności od kierunku jazdy (nieparzysty, parzysty) – dla pociągów jadących od stacji postoju do stacji, na której zdarzył się wypadek lub do stacji przyległej do szlaku, na którym zdarzył się wypadek,
 - 2) od 1 lub 2 w ciągu doby, w zależności od kierunku jazdy (nieparzysty, parzysty) – dla pociągów jadących od stacji przyległej do szlaku, na którym zdarzył się wypadek, do miejsca wypadku.
 4. Wyprawiony pociąg ratunkowy, o którym mowa w ust. 3 pkt 2 nie zmienia swojego numeru w razie późniejszej jazdy w kierunku przeciwnym oraz jeżeli pracuje nadal po północy; wówczas jego numeru nie wolno nadać żadnemu innemu pociągowi ratunkowemu, który ma być wyprawiony na ten sam szlak.
 5. Jazda pociągu ratunkowego do stacji, na której zdarzył się wypadek lub do stacji przyległej do szlaku, na którym zdarzył się wypadek, odbywa się zasadniczo bez rozkładu jazdy, w oparciu o wytyczne osób uprawnionych, na podstawie porozumienia właściwych posterunków następczych.
 6. Obsadę pociągu ratunkowego należy powiadomić rozkazem pisemnym o obowiązujących w rozkładzie jazdy prędkościach na poszczególnych odcinkach linii kolejowych oraz obowiązujących ograniczeniach prędkości (stałych i doraźnych).
 7. Jazda pociągu ratunkowego od stacji przyległej do szlaku, na którym zdarzył się wypadek, do miejsca wypadku oraz powrót tego pociągu na tę stację odbywa się po torze zamkniętym.
 8. W razie potrzeby na zasadach pociągu ratunkowego można wyprawić:
 - 1) pociągów technicznych: sieciowe i drogowe,
 - 2) maszyny odśnieżne,
 - 3) pojazdy kolejowe specjalne i pomocnicze,
 - 4) inne pociągi na podstawie zarządzenia o ich uruchomieniu.
- Stopień pierwszeństwa pociągów ustala zarządca linii w zależności od potrzeb.

§ 48

Prowadzenie dziennika ruchu

1. Dziennik ruchu należy prowadzić na obsługiwanych posterunkach następczych, z wyjątkiem tych posterunków, na których działa prawidłowo elektroniczne urządzenie rejestrujące ruch pociągów.
2. W dzienniku ruchu dla posterunku zapowiadawczego (załącznik 4 do niniejszej instrukcji) każda strona przeznaczona jest dla jednego szlaku względnie odstępu. Jeżeli dziennik ten przeznaczony jest dla jednego tylko szlaku (odstępu), należy zapisać najpierw 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 nie zarządza (ust. 7 pkt 7 lit. a),
- 2) dla szlaków wyposażonych w blokadę liniową nieprzystosowaną 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, (bocznego) ustalić w regulaminie technicznym.

3. Dzienniki ruchu powinny znajdować się w miejscu najdogodniejszym dla dyżurnego ruchu, przy czym, w miarę możliwości, lewą stronę dziennika ruchu należy przeznaczyć dla szlaku (odstępu) znajdującego się z lewej strony biurka dyżurnego ruchu, a stronę prawą dziennika – dla szlaku (odstępu) znajdującego się z prawej strony.
4. Dzienniki ruchu prowadzi dyżurny ruchu.
5. Dziennik ruchu należy prowadzić na bieżąco. Telefonogramy należy zapisywać niezwłocznie po ich odebraniu i bezpośrednio przed ich nadaniem. Zawiadomienia drózników przejazdowych o jeździe pociągów należy notować bezpośrednio po nadaniu tego zawiadomienia.
6. Czasu żądania pozwolenia na wyprawienie pociągu nie notuje się w dzienniku ruchu.
7. Telefonogramy zapowiadawcze, dla których przewidziane są osobne rubryki, należy w dziennikach ruchu dla posterunków zapowiadawczych zapisywać w następujący sposób:
 - 1) w rubryce 1 i 2 – numery pociągów lub wyraz „manewry”, zajmując oddzielny wiersz dla każdego pociągu (manewru) i dla każdego pojazdu pomocniczego, a dla każdego powrotu ze szlaku pociągu, popychacza, lub pojazdu pomocniczego oraz potwierdzenia przybycia ze szlaku pociągu, popychacza, pojazdu pomocniczego lub zakończenia manewrów należy zająć następny wiersz, przy czym oba wiersze należy z lewej strony zakreślić klamrą; rubryki: 1 względnie 2 należy wypełnić przed nadaniem lub po odebraniu telefonogramu zawierającego:
 - a) na szlaku dwutorowym – oznajmienie odjazdu pociągu lub informację o numerze pociągu,
 - b) na szlaku jednotorowym – żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu,

- c) zgodę na wykonanie manewrów, dla których jest zgodą taka wymagana od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego,
jeżeli żądano pozwolenia na wyprawienie pociągu, lecz nie dano tego pozwolenia i następnie żądano pozwolenia na wyprawienie innego pociągu, należy przekreślić na krzyż numer pociągu, dla którego żądanie pozwolenia stało się nieaktualne, a pozostałe rubryki tego wiersza należy zakreśkować, 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 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 zakreśkować; w razie potrzeby można w regulaminie technicznym postanowić, że zapisy dotyczące tego samego pociągu na każdej z obu stronic mogą być dokonywane w różnych wierszach,
- 3) w rubryce 3 – notuje się numer toru stacyjnego, na który przyjmuje się lub z którego wyprawia się pociąg,
- 4) w rubryce 4 – notuje się czas nadania względnie czas odebrania telefonogramu zawierającego dane pozwolenia na wyprawienie pociągu (wykonania manewrów); 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 lub czas zakończenia manewrów; jeżeli czasy te różnią się, co najmniej o dwie minuty od czasu nadania względnie odebrania telefonogramu, to czasy te należy zanotować w formie ułamka, podając w liczniku czas wskazany w telefonogramie, a w mianowniku rzeczywisty czas nadania względnie odebrania telefonogramu, jeżeli podstawą prowadzenia ruchu jest:
- a) obsługa urządzeń półsamoczynnej blokady liniowej – wówczas w rubrykach 5 i 6 notuje się czas blokowania odpowiednich bloków liniowych; jeżeli czas blokowania bloku liniowego różni się, co najmniej o jedną minutę od rzeczywistego czasu przyjazdu względnie odjazdu pociągu, wówczas czasy te należy zanotować w formie ułamka, podając w liczniku czas rzeczywisty, a w mianowniku czas blokowania,
- b) półsamoczynna dwukierunkowa blokada liniowa z blokiem pozwolenia i izolowanym torem szlakowym, półsamoczynna automatyczna blokada liniowa lub samoczynna blokada liniowa – wówczas w rubryce 5 notuje się czas odjazdu pociągu wyprawionego z własnego posterunku zapowiadawczego, a w rubryce 6, czas przyjazdu pociągu przyjętego na własny posterunek zapowiadawczy,
- 6) w rubryce 7 i 8 dyżurny ruchu przyjmujący dyżur umieszcza swój podpis do rubryk 4 i 6 przy pociągu, dla którego dyżurny ruchu przekazujący dyżur otrzymał pozwolenie na wyprawienie pociągu oraz przy pociągu, który w chwili objęcia dyżuru znajduje się na szlaku,
- 7) w rubryce 9 notuje się:
- a) uzupełnienie informacji o numerze pociągu oraz treści telefonogramów zapowiadawczych zanotowanych w rubrykach 4-6 („z postój. na km..... min.”,

- „do km..... z postój. min. i z powrotem”, „do.....”, „z pop. sprzęg.”, „z pop. niesprzęg.”, „z pop. do km”, „po torze lewym”,
- b) „na bocznice i z powrotem”, „na bocznice i pozostaje”, „z obsługą bocznicy.....”, „z bocznicy..... do.....”, „po zamkn. torze nr.....”, „z kluczem(ami) od bocznic(y)”, „z przesył. nadzwycz.”, „z towar. niebezpiecz.”, „TWR”, „bez zderzaka” itp.); odnośnie pojazdów pomocniczych, jak również pociągów wyprawianych po zamkniętym torze („do stacji”, „z postoj. na km”, „do km..... i z powrotem”, „do km.....”, „z km..... do.....”); odnośnie manewrów („po torze numer na min.”, „manewry na torze zakończone, tor wolny”),
- c) wyraz „Stój” i czas nadania względnie odebrania telefonogramu zapowiadawczego według wzoru nr 5a lub 5b,
- d) wyraz „Teraz” w razie nadania względnie odebrania telefonogramu zapowiadawczego według wzoru nr 6a lub 6b i po zapisaniu tego telefonogramu w rubryce 4,
- e) wyraz „Zatrzymać” oraz czas nadania względnie odebrania telefonogramu według wzoru nr 7a lub 7b,
- f) wyraz „Zatrzymany” oraz czas nadania względnie odebrania telefonogramu według wzoru nr 8a lub 8b,
- g) wyrazy „przyjechał do o” odnośnie telefonicznego potwierdzenia przyjazdu ostatniego pociągu, wyprawionego przed rozpoczęciem telefonicznego zapowiadania pociągów (§ 43 ust. 21,)
- h) zmieniony numer licznika użytego sygnału zastępczego, zmieniony stan licznika przełącznika blokady liniowej dwukierunkowej, zmieniony stan licznika użytego przycisku chwilowego wyłącznika zasilania blokady liniowej itp.,
- i) inne okoliczności, mające znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu (np.: symbol i numer wydanego rozkazu pisemnego),
- 8) w rubryce 10 notuje się zawiadomienie dróżników przejazdowych o jeździe pociągu; zawiadomienie to notuje się zgodnie z postanowieniami § 91 ust. 13 pkt 1, 2 i 3 i ust. 14.
8. Jeżeli dyżurny ruchu żąda pozwolenia na wyprawienie kilku pociągów bezpośrednio po sobie następujących lub połączonych pociągów roboczych, to przed nadaniem tego telefonogramu wpisuje on w rubr. 1 względnie 2 numer każdego z tych pociągów w oddzielnym wierszu, zachowując kolejność zamierzonego wyprawienia tych pociągów.
- W ten sam sposób wypełnia rubrykę 1 względnie 2 dyżurny ruchu dający pozwolenie na wyprawienie tych pociągów oraz dyżurny ruchu posterunku blokowego, któremu podano do wiadomości to pozwolenie.
- Przy wszystkich tych pociągach wpisuje się ten sam czas dania pozwolenia na ich wyprawienie. Pozostałe rubryki wypełnia się wg czasu rzeczywistego dla każdego pociągu.
- W razie odmowy przyjęcia żądanej liczby pociągów lub w żądanej kolejności, a następnie żądania pozwolenia na wyprawienie uzgodnionej wstępnie innej liczby pociągów lub innej kolejności, należy numery pociągów podanych w poprzednim żądaniu przekreślić na krzyż, a pozostałe rubryki zakreślować, zaś ostatnie żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu zanotować, wpisując numery pociągów w następnych wolnych wierszach w rubryce 1 względnie 2.

9. W czasie prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlaku z posterunkiem odstępowym (bocznicowym) względnie z posterunkami odstępowymi (bocznicowymi) należy stosować również następujące postanowienia:
 - 1) gdy po przyjeździe pociągu do posterunku zapowiadawczego posterunek ten zażądał pozwolenia na wyprawienie pociągu przeciwnego kierunku, telefonogramem według wzoru nr 2a lub 2b, wówczas posterunek ten powinien w wierszu dotyczącym pociągu, dla którego żądano pozwolenia w rubr. 9 zanotować numer pociągu, który przyjechał, skrót nazwy swego posterunku i czas przyjazdu pociągu; natomiast posterunek dający pozwolenie 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 (bocznicowy) żądano pozwolenia na wyprawienie następnego pociągu w tym samym kierunku, wówczas posterunek zapowiadawczy, dający pozwolenie na wyprawienie pociągu, powinien podany w telefonogramie według wzoru nr 3a lub 3b numer pociągu i jego czas przejazdu przez najbliższy posterunek odstępowy (bocznicowy) oraz skrót nazwy tego posterunku wpisać w rubryce 9, w wierszu dotyczącym pociągu, dla którego żądano pozwolenia na wyprawienie.
10. Telefonogramy zapowiadawcze według wzorów 9-12, 16, 17 i 21-30 wraz z nazwiskiem nadającego należy zapisywać przez całą szerokość stronicy.
Pod tym zapisem nadający notuje:
„odebrał O”,
nazwisko odbierającego i nazwa posterunku następczego godz. min.
a jeżeli telefonogram taki nadano do kilku posterunków następczych, nadający notuje wszystkich, którzy telefonogram ten odebrali. Odbierający pod tym telefonogramem notują nazwisko nadającego i czas odebrania telefonogramu.
Każdy telefonogram, wpisany przez całą szerokość stronicy wraz w odnoszącym się do niego zapisem o odebraniu telefonogramu, należy oddzielić grubą linią poziomą od innych zapisów.
11. Również przez całą szerokość odpowiedniej stronicy zapisuje się inne telefonogramy i okoliczności mające wpływ na sposób prowadzenia ruchu.
12. Przyjęcie i przekazanie dyżuru przez dyżurnego ruchu oraz początek doby należy notować:
 - 1) przez obie stronicy dziennika ruchu przeznaczonego dla dwóch szlaków (odstępów),
 - 2) przez szerokość stronicy dziennika ruchu przeznaczonego dla jednego szlaku (odstępu).
13. Otrzymane zawiadomienia pisemne będące podstawą zamknięcia lub otwarcia toru szlakowego, (§ 62 ust. 10-12), wyłączenia i załączenia napięcia w sieci trakcyjnej dyżurny ruchu wkleja na odpowiedniej stronicy dziennika ruchu.
14. Dziennik ruchu dla posterunków odstępowych (bocznicowych) (zał. nr 1 prowadzi się analogicznie jak dziennik ruchu dla posterunków zapowiadawczych z tym, że:
 - 1) porozumienie w sprawie ruchu pociągów na obu przyległych odstępach rejestruje się na jednej stronicy dziennika ruchu dla posterunków odstępowych (bocznicowych),
 - 2) dziennik ten zawiera osobną rubrykę 7 dla zapisywania telefonogramów nadanych według wzoru nr 15 oraz dla równoczesnej obsługi bloku końcowego i bloku początkowego

wspólnym klawiszem, natomiast nie zawiera rubryk: 3, 7, 8 i 10 dziennika ruchu dla posterunków zapowiadawczych.

15. Jeżeli wyprawiony został pociąg z popychaczem do kilometra, dyżurny ruchu na posterunku odstępowym (bocznicowym) może wpisać w rubryce 6 potwierdzenie przyjazdu pociągu i nadać je dopiero po otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu popychacza na posterunek zapowiadawczy, który go wyprawił. Potwierdzenie przyjazdu popychacza na posterunek zapowiadawczy dyżurny ruchu na posterunku odstępowym (bocznicowym) powinien zapisać w rubryce 9 i 10, w pierwszym wolnym wierszu, a oba wiersze tj. wiersz dotyczący pociągu z popychaczem do kilometra i wiersz dotyczący popychacza, należy z lewej strony zakreślić klamrą.
16. Jeżeli wyprawiony został pociąg (pojazd pomocniczy) do kilometra na szlaku, skąd ma powrócić na stację wyprawienia, dyżurny ruchu na posterunku odstępowym (bocznicowym) nie powinien potwierdzić jego przyjazdu, lecz powinien zakreskować rubryki 6, 7 i 9, a po powrocie pociągu na posterunek zapowiadawczy, który go wyprawił, otrzymane potwierdzenie przyjazdu tego pociągu powinien zanotować w sposób wskazany dla popychacza, który powrócił ze szlaku.
17. Dziennik ruchu przed wydaniem do użytku powinien być sprawdzony, przesnurowany, opieczętowany oraz podpisany przez naczelnika działu ruchu kolejowego lub upoważnionego przez niego pracownika.
18. Przykłady prowadzenia dziennika ruchu zawiera załącznik 4 do niniejszej instrukcji.

ROZDZIAŁ VIII
PRZYJMOWANIE, WYPRAWIANIE I PRZEPUSZCZANIE POCIĄGÓW NA POSTERUNKU RUCHU

§ 49

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 powikłań w ruchu, dyżurny ruchu może prowadzić ruch pociągów po torach głównych, nieposiadających zorganizowanych przebiegów dla danego kierunku jazdy, przy czym powinien stosować się do postanowień § 54 i regulaminu technicznego.

Przyjęcie pociągu na tor boczny lub wyprowadzenie go z tego toru może nastąpić tylko w razie wypadku lub uszkodzenia torów głównych. W szczególnych przypadkach podczas powikłań w prowadzeniu ruchu wynikających z czasowego ograniczenia przepustowości stacji (roboty nawierzchniowe, przebudowa urządzeń srk, modernizacja układu torowego itp.) można wyprowadzić z toru bocznego pociąg towarowy lub lokomotywę, jeżeli zasady takich jazd zostały określone w tymczasowym regulaminie prowadzenia ruchu pociągów podczas robót.

Pociąg przyjmowany na tor boczny należy zatrzymać przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) i wprowadzić go do stacji z prędkością do 20 km/h, z zachowaniem niezbędnych środków ostrożności określonych w rozkazie pisemnym „O”.

Przy wyprowadzeniu pociągu z toru bocznego należy stosować się do wskazówek podanych w regulaminie technicznym.

2. W razie potrzeby zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny dodatkowy i z tego powodu konieczności zmniejszenia prędkości wjazdu 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.

Zatrzymanie pociągu przez dyżurnego ruchu przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) jest zbędne, gdy zaistniał jeden z następujących warunków:

- 1) sygnał podany na tarczy ostrzegawczej lub na poprzednim semaforze uprzedza o tym, z jaką prędkością należy przejechać w okręgu zwrotnicowym, osłanianym odnośnym semaforem wjazdowym (drogowskazowym),
 - 2) drużyna pociągowa została wcześniej uprzedzona rozkazem pisemnym o wjeździe pociągu na tor główny dodatkowy i z jaką prędkością należy przejechać w okręgu zwrotnicowym osłanianym odnośnym semaforem wjazdowym (drogowskazowym),
 - 3) ze względów miejscowych w obrębie wjazdowej drogi przebiegu obowiązuje zmniejszenie prędkości jazdy do 40 km/h lub poniżej tej prędkości,
 - 4) bezpośrednio przed semaforem wjazdowym znajduje się miarodajne wzniesienie, większe niż 6 ‰ na długości drogi hamowania, a regulamin techniczny zezwala na niezatrzymywanie ciężkich pociągów towarowych przed tym semaforem; za ciężkie pociągi towarowe – w rozumieniu tego postanowienia – należy uważać takie pociągi, których masa wynosi więcej niż 3/4 obciążenia ustalonego dla obsługujących je lokomotyw.
3. Pociągi, które nie mają ustalonego toru wjazdowego i mają być przyjęte na tor główny dodatkowy uważa się za pociągi, dla których zachodzi konieczność zmiany toru wjazdowego (ust. 2).

4. Ruch pociągów towarowych należy prowadzić – o ile jest to możliwe – po torach nie krótszych niż długość pociągów.
5. Przejazd pociągów przez stację powinien odbywać się po wyznaczonych torach głównych, po których istnieją przebiegi bez zatrzymania, ujęte w regulaminie technicznym.
6. Ruch pociągów z towarami niebezpiecznymi lub przesyłkami nadzwyczajnymi powinien odbywać się po torach wskazanych w regulaminie technicznym albo w doraźnym zarządzeniu.
7. Jeżeli zajdzie potrzeba przyjęcia pociągu na tor częściowo zajęty albo na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości, pociąg należy zatrzymać przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym), powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym „O” o częściowym zajęciu lub częściowej użyteczności toru wjazdowego oraz o konieczności ostrożnej jazdy z prędkością nieprzekraczającą 20 km/h, a następnie należy nastawić sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym (drogowskazowym), o ile urządzenia srk na to pozwalają. Jeżeli urządzenia srk lub inne przyczyny nie pozwalają na podanie na semaforze wjazdowym (drogowskazowym) sygnału zezwalającego na jazdę, zatrzymany pociąg należy przyjąć na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny „S” lub „N”.

Na tor częściowo zajęty lub na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości, nie wolno przyjmować pociągów towarowych, przewożących towary niebezpieczne.
8. Jeżeli zajdzie konieczność wyjątkowego przyjęcia pociągu na tor zakończony kozłem oporowym, należy postąpić tak samo, jak przy przyjęciu pociągu na tor częściowo zajęty (ust. 7).
9. 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 dla jazdy innych pociągów i manewrów.

§ 50

Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu

1. Ruch pociągów powinien odbywać się tylko po przygotowanych drogach przebiegu.
2. Drogą przebiegu nazywa się tor kolejowy, po którym pociąg przejeżdża w obrębie posterunku ruchu, wraz ze zwrotnicami znajdującymi się w tym torze oraz zwrotnice i inne urządzenia srk, znajdujące się poza tym torem, które służąc do jego ochrony są nastawiane tak, aby bezpieczeństwo jazdy pociągu po tej drodze było zapewnione.

Dla wjazdu pociągu na stację droga przebiegu pociągu obejmuje również drogę ochronną (leżącą za semaforem wyjazdowym, drogowskazowym lub tarczą zaporową), jeżeli jest ona wymagana.

Drogi przebiegu pociągów wskazane są na każdym posterunku ruchu w tablicy zależności lub w odpowiednich zapisach zależności.

3. Przez przygotowanie drogi przebiegu pociągu należy rozumieć wykonanie wszystkich przewidzianych czynności w sposób określony regulaminem technicznym, celem zapewnienia prawidłowej i bezpiecznej jazdy pociągu, który ma otrzymać pozwolenie na jazdę. Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu dla pracowników biorących udział w przygotowaniu danej drogi przebiegu jest jednocześnie poleceniem sprawdzenia, czy tor jest wolny i czy nie ma przeszkód do jazdy, przerwania zagrażających pociągowi manewrów, nastawienia i zamknięcia zwrotnic, wykolejnic i innych urządzeń srk oraz sprawdzenia ich położenia.
4. Polecenie przygotowania drogi przebiegu wydaje osobiście dyżurny ruchu wszystkim posterunkom technicznym, biorącym udział w przygotowaniu danej drogi przebiegu. Posterunki te wskazane są w regulaminie technicznym.
5. Polecenie przygotowania drogi przebiegu dyżurny ruchu daje po upewnieniu się, że tor dla jazdy pociągu jest wolny od przeszkód. Sposób tego upewnienia podaje regulamin techniczny. Polecenie przygotowania drogi przebiegu należy dawać w takim czasie, aby sygnał zezwalający na jazdę pociągu mógł być podany we właściwym czasie.

Jeżeli przerwanie manewrów wymaga dłuższego czasu, należy polecenie przerwania manewrów wydać osobno, przed wydaniem polecenia przygotowania drogi przebiegu.

Czasy te podaje się w regulaminie technicznym.

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

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

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

„pociąg z na tor” lub
nr nazwa tylnego posterunku zapowiadawczego nr

„pociąg do z toru”
nr nazwa przedniego posterunku zapowiadawczego nr

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) blokada stacyjna działa nieprawidłowo,
 - b) jazda pociągu ma odbyć się bez podania sygnału zezwalającego na semaforze,
 - c) nastawianie sygnału zezwalającego na semaforach nie jest uzależnione od prawidłowego nastawienia drogi przebiegu,
 - d) urządzenia nie wyłączają sprzecznych przebiegów,
 - e) w urządzeniach są prowadzone roboty, które mogą naruszać przepisowe uzależnienie lub powodować nieprawidłowe działanie urządzeń srk,
 - f) w nastawni wykonawczej brak jest plomb na urządzeniach, których nieprzepisowa obsługa mogłaby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu,
 - g) urządzenia nie są wykorzystywane w zakresie ustalonym dla normalnego działania,
 - h) w blokadzie stacyjnej:
 - brak jest przymusu zwrotu nakazu lub przymusu zwrotu zgody,
 - blok otrzymania nakazu lub otrzymania zgody dotyczy więcej niż jednego toru (blok grupowy),
 - i) zostało to zarządzane ze względu na szczególne warunki miejscowe.

W przypadku, gdy stacyjne urządzenia srk nie mogą być podstawą prowadzenia ruchu, dyżurny ruchu wprowadza telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegu telefonogramem wg wzoru:

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

Nadał dyżurny ruchu, odebrał
stanowisko, nazwisko stanowisko, nazwisko

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

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

Nadał dyżurny ruchu, odebrał
stanowisko, nazwisko stanowisko, nazwisko

Treść tych telefonogramów należy odnotować w książce przebiegów.

W przypadkach wymienionych w pkt 2 urządzenia blokady stacyjnej obsługuje się dodatkowo, jeżeli jest to możliwe. Nastawniczemu, pełniącemu dyżur na nastawni dysponującej, polecenie przygotowania drogi przebiegu dyżurny ruchu daje ustnie.

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

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

„Przygotować wjazd pociągu do na tor”
nr nazwa tylnego posterunku zapowiadawczego nr

lub

„Przygotować wyjazd pociągu do z toru”.
nr nazwa tylnego posterunku zapowiadawczego nr

8. Jeżeli polecenie przygotowania drogi przebiegu dyżurny ruchu daje telefonicznie, to po wywołaniu odpowiednich posterunków technicznych powinien upewnić się czy rozmawia z właściwymi pracownikami.
Polecenie telefoniczne lub ustne powinno być powtórzone przez odbierającego, przy czym można opuścić słowa: „Przygotować wjazd/wyjazd pociągu”. Treść powtórnego polecenia powinna być sprawdzona przez dającego polecenie.
9. 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.
10. 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.
11. 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.
12. Telefoniczne, ustne lub pisemne polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu nie oznacza polecenia nastawienia na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę, na co dyżurny ruchu daje nastawniczemu (zwrotniczemu) obsługującemu dany semafor, osobne polecenie (§ 52 ust. 7).
13. 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.

§ 51

Przygotowanie, sprawdzanie i zgłaszanie gotowości drogi przebiegu pociągu

1. Przygotowanie drogi przebiegu należy do obowiązków pracowników wyznaczonych do tych czynności.
2. Jeżeli na posterunku nastawczym pełni dyżur równocześnie dwóch lub więcej pracowników, należy w regulaminie technicznym dokonać ścisłego podziału ich czynności.
3. Po otrzymaniu polecenia przygotowania drogi przebiegu należy:
 - 1) usunąć tabor z drogi przebiegu pociągu i przerwać manewry oraz upewnić się, że manewry zostały przerwane na drodze przebiegu i na sąsiednich torach, jeżeli nie ma zwrotnic ochronnych, wykolejnic lub sygnałów stałych dla ochrony przygotowywanej drogi przebiegu,
 - 2) upewnić się w sposób wskazany w regulaminie technicznym, czy droga przebiegu jest wolna od przeszkód do jazdy, tj. czy tor jest wolny, czy tabor nie znajduje się poza ukresami rozjazdów znajdujących się w tym torze, czy nie pozostawiono na szynach płoza hamulcowego lub klina zabezpieczającego, czy skrajnia taboru nie jest przekroczona i czy nie ma innych przeszkód,
 - 3) upewnić się, czy na sąsiednich torach tabor został zabezpieczony przed przetoczeniem się w drogę przebiegu,
 - 4) nastawić zwrotnice, wykolejnice, tarcze zaporowe i manewrowe oraz inne urządzenia w położenie wymagane dla jazdy pociągu oraz zamknąć i zabezpieczyć je przed przestawieniem do czasu przejazdu pociągu z sygnałem końca pociągu poza przebiegowe miejsce końca pociągu, które wskazane jest w regulaminie technicznym; czynności te należy wykonać zgodnie z tablicą zależności lub kartą przebiegową albo z tymczasowym regulaminem prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót,
 - 5) upewnić się w sposób wskazany w regulaminie technicznym o zabezpieczeniu przejazdów i przejść znajdujących się w obrębie obsługiwanego i nadzorowanego okręgu.
4. Obsługa urządzeń sterowania ruchem powinna odbywać się według postanowień osobnych instrukcji obsługi i regulaminu technicznego.
5. Przy nastawieniu zwrotnicy (wykolejnicy) nieześrodkowanej należy sprawdzić, czy nie jest ona uszkodzona i czy iglica dolega do opornicy, a przy przestawianiu zwrotnicy ześrodkowanej – czy nie ma oznak nieprawidłowego działania.
6. W razie zauważenia uszkodzenia lub nieprawidłowego działania zwrotnicy należy zastosować się do postanowień instrukcji obsługi oraz przepisów o oględzinach i naprawie rozjazdów.
7. 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 nieześrodkowane są wyjątkowo niezamknięte na zamki, należy od czasu sprawdzenia ich nastawienia aż do czasu przejazdu pociągu strzec je przed przestawieniem; zwrotnice strzeżone są wtedy, gdy pracownik obsługujący widzi ich położenie z miejsca, w którym się znajduje i może zapobiec ich przestawieniu,
 - 2) jeśli zwrotnice i wykolejnice nieześrodkowane są zamykane na zamki, należy zamknąć je, a wszystkie właściwe klucze umieścić na tablicy kontrolnej na posterunku nastawczym, 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 nieześrodkowanych 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, pomocniczym drążkiem przebiegowym lub utwierdzić blokiem przebiegowym-utwierdzającym, jeżeli jest to możliwe. W urządzeniach elektrycznych dźwignie przebiegowo-sygnałowe, zgody lub nakazu należy przełożyć, jeżeli to jest możliwe, w takie położenie, aby nastąpiło zamknięcie drogi przebiegu; w urządzeniach przekąźnikowych po nastawieniu zwrotnic i wykolejnic należy wyłączyć prąd nastawczy.
8. Ponadto w przypadkach wymienionych w ust. 7 pkt 3-5 należy zastosować zamknięcia pomocnicze w sposób wskazany w § 60.
 9. Jeśli zajdzie potrzeba przygotowania drogi przebiegu dla pociągu w czasie wyłączenia z ześrodkowanego nastawiania zwrotnicy nieryglowanej i przejeżdżanej na ostrze lub ochronnej, wówczas należy:
 - 1) przy przewidzianym wyłączeniu tej zwrotnicy na okres przejściowy, zamknąć ją na zamek zwrotnicowy, a klucz uzależnić lub przechowywać w sposób wskazany w regulaminie technicznym,
 - 2) przy nieprzewidzianym wyłączeniu tej zwrotnicy można zwrotnicę taką zamknąć sponą iglicową, o ile założenie zamka zwrotnicowego spowodowałoby opóźnienie pociągu.
 10. Nie wolno nastawiać przebiegów sprzecznych, nawet gdyby pomyłkowo takie polecenie zostało wydane.
 11. 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.
 12. 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.
 13. 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.
 14. Jeżeli stacji nie podzielono na okręgi, za sprawdzanie całych dróg przebiegu pociągów odpowiedzialny jest dyżurny ruchu.
 15. 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.
 16. Gdyby miejscowe warunki stwarzały trudności w sprawdzaniu dróg przebiegu, odpowiednie postanowienia należy ująć w regulaminie technicznym.

- „Wjazd pociągu z na tor przygotowany”
nr nazwa tylnego post. zapowiad. nr
- lub
- „Wyjazd pociągu do z toru przygotowany”
nr nazwa tylnego post. zapowiad. nr

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 tor jest wolny”.

§ 52

Podawanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu

1. W czasie, gdy nie odbywają się jazdy pociągów, semafony obsługiwane powinny wskazywać sygnał „Stój”, z wyjątkiem semaforów stacyjnych, ustawionych przy torach głównych zasadniczych, jeżeli semafony te zostały przełączone na działanie samoczynne.
2. Semafony obsługiwane przełączone na działanie samoczynne w położeniu zasadniczym wskazują sygnał zezwalający.
3. Sygnał zezwalający na semaforze obsługiwanym podaje dyżurny ruchu lub na każdorazowe jego polecenie pracownik wyznaczony regulaminem technicznym.
4. Polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu daje dyżurny ruchu za pomocą urządzeń blokady stacyjnej lub telefonicznie.
5. Telefoniczne polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu daje dyżurny ruchu wówczas, gdy zachodzą okoliczności, w których obowiązuje telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegu pociągu (§ 50 ust. 7).
6. Nastawniczemu pełniącemu dyżur na nastawni dysponującej nie wolno wydawać polecenia ~~polecenie~~ podania na semaforze sygnału zezwalającego.
7. Telefoniczne i ustne polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu nastawniczemu (zwrotniczemu), obsługującemu semafor, należy dawać w następującej formie:
„Dla pociągu z na tor dać
nr nazwa tylnego posterunku zapowiadawczego nr
sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym”
lub
„Dla pociągu do z toru dać
nr nazwa przedniego posterunku zapowiadawczego nr
sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym”.
8. Po otrzymaniu zgłoszeń o przygotowaniu drogi przebiegu, przewidzianych w § 51 ust. 20-27 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.
9. Jeżeli na nastawni dysponującej obsługuje się aparat blokowy, dźwignię przebiegowo-sygnałową lub wydaje się klucz sygnałowy, to czynności te może wykonać tylko dyżurny ruchu osobiście.
10. 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.
11. 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.
12. 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.

13. Kolejność ta nie obowiązuje, gdy przed semaforem wjazdowym, 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 wjazdowym.
14. Semafor wjazdowy i odpowiedni semafor wjazdowy 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.
15. O podaniu sygnału zezwalającego na semaforze dyżurny ruchu powinien upewnić się w sposób ustalony w regulaminie technicznym.
16. Gdy na semaforze podany został sygnał zezwalający na jazdę, to przy jednoosobowej obsadzie nastawni, z której obsługuje się ten semafor, pracownik obsługujący semafor nie powinien opuścić nastawni, z wyjątkiem konieczności zapobieżenia grożącemu niebezpieczeństwu ruchu. Wówczas drzwi pomieszczenia nastawni należy zamknąć, a klucz zabrać.
17. W razie nagłej przeszkody do przyjęcia lub wyprawienia pociągu, wynikłej po daniu sygnału zezwalającego na semaforze, należy sygnał ten zmienić natychmiast na sygnał „Stój”. Jeżeli w tym czasie pociąg minął już tarczę ostrzegawczą lub przedni semafor świetlny, należy niezwłocznie powiadomić maszynistę o zmianie sygnału na semaforze wjazdowym (drogowskazowym) lub wjazdowym za pomocą urządzeń łączności lub w inny dostępny sposób.
18. 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 § 49 ust. 2,
 - 3) konieczności zatrzymania na stacji pociągu niemającego rozkładowego postoju na tej stacji, z wyjątkiem przypadków wskazanych w § 58 ust. 4,
 - 4) konieczności przyjęcia pociągu na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony kozłem oporowym – jeżeli nie spełniono warunków wymienionych w § 49 ust. 7 i 8,
 - 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 – stała 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.
19. 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.

§ 53

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

1. Między semaforem a zwrotnicami, wykolejnicami i ryglami powinna być taka zależność, aby sygnał zezwalający na jazdę na tym semaforze mógł być podany dopiero po prawidłowym nastawieniu wymienionych urządzeń i aby były one zamknięte do czasu zrealizowania przebiegu.
2. Zależności między poszczególnymi urządzeniami do dawania sygnałów powinny uniemożliwiać podanie sygnałów zezwalających dla jazd, które nie mogą się odbywać jednocześnie.
3. W razie potrzeby należy wprowadzać kolejność nastawiania sygnałów zezwalających dla jazd, które nie mogą się odbywać jednocześnie.
4. 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.
5. 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. 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.
6. Jeżeli w urządzeniach srk przewidziane są specjalne zamki zależności, należy je zastosować dla przywrócenia zależności semafora od zwrotnicy wyłączonej z tej zależności.
7. 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.

§ 54

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.
2. 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 § 68 ust. 4 pkt 2, ust. 5 pkt 3 i ust. 26 - 29. Na posterunkach odstępowych, bocznicowych lub osłonnych w przypadku niemożności podania na semaforze sygnału zezwalającego, jeżeli nie ma przeszkód do jazdy, zezwoleniem na przejazd pociągu jest rozkaz pisemny na zasadach określonych w § 68 ust. 4 pkt 3 i ust. 26 - 29.
3. 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.
4. Nastawioną drogę przebiegu pociągu należy zabezpieczyć i sprawdzić oraz zgłosić jej przygotowanie, po czym dyżurny ruchu daje pozwolenie na jazdę pociągu.
5. O tym, że spełnione są wszystkie wymagane warunki i że nie ma przeszkody do wyjazdu pociągu, dyżurny ruchu powinien zawiadomić nastawniczych (zwrotniczych), którzy zgłosili przygotowanie drogi przebiegu dla wyjazdu tego pociągu.
Zawiadomienie to brzmi: „Pociąg może wyjechać”.
nr
Jeżeli nastawniczy (st. zwrotniczy) nie otrzymał tego zawiadomienia, powinien zatrzymać wyjeżdżający pociąg.
6. Podanie sygnału zastępczego lub przekazanie rozkazu pisemnego może nastąpić dopiero wtedy, gdy droga przebiegu jest przygotowana, spełnione są wszystkie wymagane warunki i nie ma przeszkody do jazdy pociągu.
7. Zezwolenie na przejazd pociągu obok sygnału „Stój” na obsługiwanym semaforze może przekazać tylko ten dyżurny ruchu, który obsługuje ten semafor lub semafor ten obsługiwany jest na jego polecenie.
8. 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.
9. Zezwolenie na jazdę pociągu udzielone sygnałem zastępczym lub rozkazem pisemnym uprawnia do jazdy do następnego semafora, tarczy zaporowej, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D 1 „Stój”. Dalsza jazda może się odbyć stosownie do wskazań semafora lub tarczy zaporowej, jeżeli są.
10. W razie zarządzenia jazdy pociągu bez podania sygnału zezwalającego na semaforze, nie może odbywać się inna jazda, która nie byłaby zabezpieczona przed możliwością starcia z tym pociągiem zwrotnicami ochronnymi lub wykolejnicami wchodzącymi w zależność.
11. Jednoczesne jazdy pociągów mogą się odbywać, jeżeli drogi przebiegów nie mają ze sobą żadnych połączeń.

§ 55

Obserwacja przejeżdżającego pociągu

1. Pracownik posterunku wskazany w regulaminie technicznym po przygotowaniu drogi przebiegu pociągu powinien obserwować okręg nastawczy oraz przejeżdżający pociąg aż do całkowitego jego wjazdu, wyjazdu lub przejazdu, a w przypadku wystąpienia nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu – zatrzymać pociąg lub podjąć inne działania w celu usunięcia zagrożenia.
2. Obserwacja jadącego pociągu i okręgu nastawczego z miejsca i w sposób określony regulaminem technicznym należy do obowiązków dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych i dróżników przejazdowych, jeżeli nie są oni zwolnieni z tego obowiązku postanowieniami regulaminu technicznego dotyczącego posterunku. Do obserwacji mogą być wykorzystane urządzenia techniczne, określone w regulaminie technicznym.
3. Podczas obserwacji jadącego pociągu należy w szczególności zwrócić uwagę, czy:
 - 1) pociąg jest przepisowo osygnalizowany,
 - 2) maszynista pojazdu trakcyjnego reaguje na nadawane sygnały,
 - 3) nie ma oznak zagrzenia się czopa osi zestawów kołowych,
 - 4) nie ma widocznych uszkodzeń pojazdów kolejowych, zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
 - 5) nie hamuje żaden wagon, gdy pociąg jedzie w stanie odhamowanym,
 - 6) powierzchnie toczne kół nie mają płaskich miejsc lub nalepów, na co wskazują silne i rytmiczne uderzenia kół podczas jazdy,
 - 7) nie brakuje zderzaków na końcu pociągu, z wyjątkiem taboru kolejowego bezzderzakowego,
 - 8) nie ma przesuniętego ładunku, luźnych opon, oderwanych dachów, pionowo ustawionych pokryw luków lub włazów dachowych albo otwartych na zewnątrz drzwi wagonów,
 - 9) nie ma pożaru w pociągu,
 - 10) nie ma wycieku lub wysypywania się ładunku,
 - 11) nie ma innych nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
4. Zakres obserwacji określony w ust. 3 w przypadkach, gdy ze względów technicznych i terenowych nie można zapewnić odpowiedniej lokalizacji nastawni – sposób postępowania w tych przypadkach należy określić w regulaminie technicznym.

§ 56

Nastawienie sygnału „Stój” na semaforze i rozwiązanie drogi przebiegu

1. Zmiana sygnału zezwalającego na sygnał „Stój” na semaforze odbywa się samoczynnie w wyniku oddziaływania pociągu na urządzenia lub po obsłużeniu właściwego elementu sterującego. O nastawieniu sygnału „Stój” na semaforze dyżurny ruchu powinien upewnić się w sposób określony w regulaminie technicznym.
2. Po każdym przejeździe pociągu urządzenie biorące udział w przebiegu można obsłużyć dopiero wówczas, gdy pociąg minął przebiegowe miejsce końca pociągu lub nastąpiło samoczynne zwolnienie tego urządzenia. Miejsce sygnałowe oraz miejsce przebiegowe końca pociągu należy określić w regulaminie technicznym.
3. Sygnałowe miejsce końca pociągu jest to miejsce na posterunku ruchu, po minięciu którego należy nastawić sygnał „Stój” na semaforze po wjeździe, wyjeździe lub przejeździe pociągu.
4. Sygnałowe miejsce końca pociągu ustala się tak, aby pracownik obsługujący semafor mógł stwierdzić, czy na pociągu znajduje się sygnał końca pociągu, a ponadto:
 - 1) co najmniej 100 m za semaforem odstępowym,
 - 2) co najmniej 100 m za semaforem wjazdowym (granicą posterunku zapowiadawczego); w przypadku semafora wjazdowego z urządzeniem oddziaływania pociągu za ostatnią zwrotnicą w przebiegu, sygnał „Stój” nastawia się dopiero po zwolnieniu urządzenia oddziaływania przez czoło pociągu albo cały pociąg,
 - 3) w przebiegowym miejscu końca pociągu za semaforem wyjazdowym.
5. Przebiegowe miejsce końca pociągu jest to miejsce na posterunku ruchu ustalone tak, aby bezpieczna jazda pociągu nie była zagrożona przez przestawienie zwrotnic, tj., aby pociąg minął wszystkie zwrotnice i skrzyżowania znajdujące się na drodze przebiegu oraz urządzenie oddziaływania pociągu, służące do zwalniania utwierdzonego przebiegu, jeżeli urządzenie takie jest.
6. Na stacjach z prawidłowo działającą blokadą stacyjną zablokowanie przez nastawniczego bloku otrzymania nakazu oznacza zgłoszenie dyżurnemu ruchu wjazdu lub wyjazdu pociągu.
7. Na stacjach bez blokady stacyjnej i na stacjach z blokadą stacyjną, gdy blokada stacyjna nie jest podstawą prowadzenia ruchu, obowiązuje telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu, wjeździe lub wyjeździe pociągu oraz nastawieniu sygnału „Stój” na semaforze, dyżurnemu ruchu nastawniczy nastawni wykonawczej telefonicznie, a nastawniczy nastawni dysponującej ustnie składa w formie:
„Pociąg wjechał” lub „Pociąg wyjechał”.
nr nr
8. Na wyznaczonych posterunkach ruchu wjazd lub wyjazd z sygnałem końcowym niektórych pociągów może stwierdzać i zgłaszać dyżurnemu ruchu drużyna pociągowa. Posterunki te oraz sposób zgłoszenia należy wskazać w rozkładzie jazdy oraz w regulaminie technicznym.
9. Jeżeli czoło pociągu minęło semafor i pociąg zatrzymał się tak, że koniec pociągu minął sygnałowe miejsce końca pociągu, lecz nie minął przebiegowe miejsca końca pociągu, to semafor powinien wskazywać sygnał „Stój” i nie należy rozwiązywać drogi przebiegu

§ 57

Nieprawidłowości przy podawaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora

1. Gdy pracownik obsługujący semafor zauważy lub dowie się, że dalszej jeździe pociągu grozi niebezpieczeństwo, obowiązany jest sygnał zezwalający na semaforze natychmiast zmienić na sygnał „Stój”.
W innych przypadkach nieprzewidzianej potrzeby zatrzymania jadącego pociągu, sygnał zezwalający na semaforze należy zmienić na sygnał „Stój” najpóźniej, gdy czoło pociągu znajduje się przed tarczą ostrzegawczą, odnoszącą się do tego semafora, a jeśli tarczy tej nie ma, gdy czoło pociągu znajduje się przed poprzednim semaforem.
2. 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.
3. 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.
4. 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.
5. Jeżeli telefoniczne potwierdzenie przyjazdu pociągu daje dyżurny ruchu pomocniczy na podstawie odblokowania się bloku dania nakazu, to w razie odwołania lub wstrzymania zarządzonej jazdy pociągu dyżurny ruchu dysponujący powinien uprzedzić go o tym.
6. W razie konieczności zmiany sygnału zezwalającego na sygnał „Stój” i zatrzymania się czoła pociągu przed semaforem, po ustaniu przeszkody do jazdy należy ponownie podać na semaforze sygnał zezwalający, o ile urządzenia na to pozwalają.
Gdy urządzenia uniemożliwiają powtórne podanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu – należy na jazdę tę pozwolić za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego.
7. Gdy czoło pociągu minęło obsługiwany semafor i pociąg zatrzymał się tak, że koniec pociągu nie minął sygnałowego miejsca końca pociągu, wówczas:
 - 1) jeżeli semafor wskazywał sygnał zezwalający – nie wolno zmieniać go na sygnał „Stój”,
 - 2) jeżeli zaszła konieczność zmiany sygnału zezwalającego na sygnał „Stój”, celem zatrzymania pociągu – należy z powrotem nastawić sygnał zezwalający, jeżeli ustała przeszkoda do jazdy, a urządzenia pozwalają na powtórne ustawienie sygnału zezwalającego,
 - 3) jeżeli na semaforze nie był nastawiony sygnał zezwalający i semafor wskazywał sygnał „Stój” – należy nastawić na nim sygnał zezwalający, jeżeli urządzenia pozwalają na to oraz zaistniały wymagane warunki i nie ma przeszkody do jazdy; jeżeli jest blokada liniowa, sygnał zezwalający na semaforze należy podać tylko wówczas, gdy przy dalszej jeździe pociągu, co najmniej jedna oś przejedzie przez odcinek izolowany elektrycznej zastawki liniowej.

8. Jeżeli w przypadkach wymienionych w ust. 7 pkt. 2 i 3 nie można nastawić sygnału zezwalającego na semaforze, pozwolenie na dalszą jazdę pociągu należy dać za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego.
9. W przypadkach wymienionych w ust. 7 pkt 1, 2 i 3 nie wolno potwierdzić przyjazdu (przejazdu) pociągu, lecz należy zawiadomić dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego o zatrzymaniu pociągu i o niemożności potwierdzenia jego przyjazdu (przejazdu). Dopiero po minięciu przez pociąg sygnałowego miejsca końca pociągu, należy na semaforze nastawić sygnał „Stój” i potwierdzić przyjazd (przejazd) pociągu.
10. Jeżeli sygnał zezwalający na semaforze zmieni się przedwcześnie na sygnał „Stój” i pociąg zatrzyma się, pozwoleniem na dalszą jazdę jest ponownie podany sygnał zezwalający, sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny.
11. 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.
12. 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) przy prawidłowo działającej radiowej łączności pociągowej dyżurny ruchu powinien niezwłocznie zawiadomić maszynistów pociągów znajdujących się na szlaku o konieczności zatrzymania się przed określonym semaforem,
 - 3) bezpośrednio przed tym semaforem należy ustawić sygnał D 1 „Stój” oraz obok tarczy ostrzegawczej sygnał DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania”,
 - 4) po ujawnieniu nienastawienia się sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym, odstępowym lub wyjazdowym należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów,
 - 5) pozwoleniem na minięcie przez pociąg sygnału D 1 „Stój”, unieważniającego sygnał zezwalający na semaforze, jest otrzymanie przez kierownika pociągu (maszynistę) rozkazu pisemnego,
 - 6) usunięcie tarcz przenośnych (D I i DO) może nastąpić na polecenie dyżurnego ruchu dopiero po usunięciu uszkodzenia semafora.
13. Oprócz zasad zawartych w ust. 12 należy przestrzegać również następujących postanowień:
 - 1) jeżeli nie można nastawić sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym lub odstępowym (obsługiwanym):
 - a) dyżurny ruchu powinien natychmiast zawiadomić o tym dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego i polecić mu zatrzymywanie pociągów z powiadomieniem ich rozkazem pisemnym o uszkodzeniu semafora,
 - b) do czasu ustawienia sygnału D 1 „Stój” i zawiadomienia dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego o uszkodzeniu semafora, nie wolno zawiadamiać dyżurnego ruchu o wjeździe pociągu (zablokować bloku otrzymania nakazu), ani potwierdzać przyjazdu pociągu (zablokować bloku końcowego),
 - c) jeżeli nienastawienie się sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym lub odstępowym (obsługiwanym) spostrzeżono po daniu potwierdzenia przyjazdu pociągu, należy zbliżającemu się pociągowi podawać sygnały „Stój” D 2 i D 3 lub zatrzymać go radiotelefonicznym systemem alarmowym,
 - d) dyżurny ruchu, który otrzymał od dyżurnego ruchu przedniego posterunku następczego zawiadomienie o nienastawieniu się sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym lub

odstępowym (obsługiwanym), powinien zatrzymywać wszystkie pociągi 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 nastawić sygnału „Stój” na semaforze wyjazdowym lub drogowskazowym:
 - a) dyżurny ruchu powinien zatrzymywać pociągi przed semaforem wjazdowym i zawiadamiać je rozkazem pisemnym – podobnie jak w pkt 1 lit. d,
 - b) jeżeli do uszkodzonego semafora zbliża się pociąg, który nie został zawiadomiony o uszkodzeniu, należy go zatrzymać sygnałami „Stój” D 2 i D 3 lub radiotelefonicznym systemem alarmowym,
 - c) odnośnie semafora wyjazdowego, postanowienia zawarte pod lit. a i b nie dotyczą pociągów wjeżdżających na stację końcową, jeżeli przed semaforem wyjazdowym ustawiony jest sygnał D 1 „Stój”,
 - d) drużynę pociągu, który ma odjechać ze stacji początkowej dyżurny ruchu tej stacji zawiadamia rozkazem pisemnym o uszkodzeniu semafora wyjazdowego (drogowskazowego), o nieważności sygnału zezwalającego na nim oraz udziela pozwolenia na jazdę pociągu obok tego semafora, jak w przypadkach, gdy semafor wskazuje sygnał „Stój”.
14. Jeżeli w przypadkach wymienionych w ust. 12 i 13 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.
15. Gdy po przejeździe pociągu przez miejsce oddziaływania na sprzęgło elektryczne ramienia semafora, ramię to nie opadnie samoczynnie w położenie odpowiadające sygnałowi „Stój”, należy cofnąć dźwignię sygnałową w położenie „Stój” w celu nastawienia na semaforze sygnału „Stój”, wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów i obsłużyć blokadę.
16. W razie zatrzymania się pociągu wskutek przedwczesnego nastawienia się sygnału „Stój”, pozwolenie na dalszą jazdę pociągu należy dać za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego, jeżeli urządzenia nie zezwalają na ponowne podanie sygnału zezwalającego na semaforze.
17. W przypadku rozerwania pędni semafora lub tarczy ostrzegawczej, należy upewnić się, że urządzenia te w terenie wskazują sygnał odpowiadający sygnałowi „Stój”, a dźwignię sygnałową unieruchomić zamknięciem pomocniczym.
18. Jeżeli wyświetlony sygnał zastępczy nie wyłączy się samoczynnie we właściwym czasie, należy wyłączyć go za pomocą właściwego elementu sterującego. W przypadku niemożności wyłączenia sygnału zastępczego należy postępować według postanowienia ust. 12 i 13.
19. W razie potrzeby usunięcia usterek w urządzeniach srk, dyżurny ruchu może wydać pozwolenie na wykonanie robót w urządzeniach dopiero wtedy, gdy:
 - 1) wprowadził wymagane obostrzenia,
 - 2) zawiadomił zainteresowanych pracowników oraz zastosował i polecił zastosować odpowiednie zamknięcia pomocnicze.

20. Szczegółowe postanowienia dotyczące obsługi poszczególnych urządzeń sterowania ruchem w czasie ich uszkodzeń i robót w tych urządzeniach podają instrukcje obsługi poszczególnych rodzajów urządzeń.
21. Ponadto należy stosować się ściśle do zatwierdzonego regulaminu prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, jeżeli został on opracowany.
22. W przypadkach wskazanych w ust.: 7,8,9,10 i 12 pkt 4, ust. 13 pkt 1 lit. b oraz ust. 17, 19, 20, 21 należy stosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze stosownie do postanowień § 60.

§ 58

Zatrzymanie lub przepuszczanie pociągu nieprzewidzianego w rozkładzie jazdy

1. Pociąg, który w rozkładzie jazdy ma przewidziany przejazd bez zatrzymania, należy zatrzymać na posterunku ruchu, jeżeli wymagają tego względy techniczno-ruchowe.
2. W razie wypadku kolejowego, pożaru lub niebezpieczeństwa należy pociąg zatrzymać w celu usunięcia zagrożenia albo udzielenia pomocy.
3. W razie potrzeby nieprzewidzianego zatrzymania pociągu z przyczyn innych niż wymienione w ust. 1 i 2, zatrzymanie to, zarządza jednostka uprawniona. O zarządzonym zatrzymaniu pociągu należy powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym z podaniem przyczyny postoju.
4. W razie potrzeby zatrzymania na stacji pociągu niemającego rozkładowego postoju na tej stacji, dla pociągu tego wolno dać zezwolenie na wjazd do stacji, po uprzednim zatrzymaniu go przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym). Zatrzymanie pociągu przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) jest zbędne, gdy spełniony jest jeden z następujących warunków:
 - 1) przed semaforem wjazdowym znajduje się tarcza ostrzegawcza odnosząca się do tego semafora lub sygnał na poprzednim semaforze wskazuje, jaki sygnał znajduje się na semaforze wjazdowym,
 - 2) o potrzebie zatrzymania się pociągu na stacji zawiadomiono drużynę pociągową rozkazem pisemnym na jednej z poprzednich stacji, a o dokonaniu tego zawiadomienia upewnił się dyżurny ruchu stacji, na której pociąg ten ma się zatrzymać,
 - 3) w rozkładzie jazdy przewidziano postój w razie potrzeby,
 - 4) bezpośrednio przed semaforem wjazdowym znajduje się miarodajne wzniesienie, większe niż 6 ‰ na długości drogi hamowania i postanowienia w regulaminie technicznym zezwalają na niezatrzymywanie przez dyżurnego ruchu ciężkich pociągów towarowych przed tym semaforem. Semafor 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 D 1 „Stój” w miejscu, w którym pociąg powinien się zatrzymać. W razie nieustawienia tej tarczy, zatrzymanie pociągu przed semaforem wjazdowym jest niezbędne.
5. Pociąg mający rozkładowy postój na stacji może być przepuszczony bez postoju, gdy zachowane zostaną następujące warunki:
 - 1) postój pociągu jest zbędny,
 - 2) przejazd nastąpi po drodze przebiegu przystosowanej do przejazdu bez zatrzymania,
 - 3) drużyna pociągowa została powiadomiona przez dyżurnego ruchu o jeździe pociągu przez stację bez zatrzymania.

Jeżeli jazda pociągu ma odbyć się przed czasem rozkładowym, należy stosować się do postanowień § 61.

§ 59
Prowadzenie książki przebiegów

1. Książka przebiegów (załącznik 5 do niniejszej instrukcji) służy do zapisywania poleceń i informacji oraz zgłoszeń przygotowania drogi przebiegu dla wjazdów i wyjazdów pociągów oraz pojazdów pomocniczych, a ponadto zgłoszeń o tym, że tor jest wolny albo, że pociąg wjechał z sygnałem końca pociągu.
2. W książce tej należy również dokonywać zapisów przewidzianych instrukcjami obsługi urządzeń srk oraz można zapisywać polecenia i zgłoszenia w sprawie jazd manewrowych, jak również zapisy wynikające z warunków lokalnych, a ujęte (przewidziane) w regulaminie technicznym posterunku.
3. Lewa strona książki przebiegów przeznaczona jest dla zapisywania przebiegów pociągów wjeżdżających, a strona prawa przeznaczona jest dla zapisywania przebiegów pociągów wyjeżdżających.
Każdą stronicę wypełnia się bieżąco, wpisując kolejno pociągi.
4. Książkę przebiegów należy prowadzić na posterunkach nastawczych, biorących udział w przygotowaniu dróg przebiegu pociągów. Prowadzić powinni ją również pracownicy wyznaczeni do sprawdzania, czy tor jest wolny, jak również pracownicy posterunków, którzy zgłaszają wjazd pociągu z sygnałem końca pociągu.
5. Książkę przebiegów prowadzą:
 - 1) dyżurny ruchu:
 - a) w skróconym zakresie w okolicznościach wymienionych w ust. 8,
 - b) w pełnym zakresie, jeżeli obowiązuje telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu,
 - 2) nastawniczy nastawni wykonawczej:
 - a) w skróconym zakresie przy sprawnie działającej blokadzie stacyjnej,
 - b) w pełnym zakresie, jeżeli obowiązuje telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu,
 - 3) zwrotniczy – w pełnym zakresie, jeżeli telefonicznie zgłasza przygotowanie drogi przebiegu,
 - 4) pracownik posterunku technicznego – w skróconym zakresie – jeżeli sprawdza i zgłasza dyżurnemu ruchowi, że tor jest wolny,
 - 5) pracownik posterunku stwierdzający koniec 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.
6. Pracownicy wymienieni w ust. 5 pkt 4 i 5 prowadzą książkę przebiegów na bieżąco wpisując kolejno zgłaszane pociągi bez podziału na lewą i prawą stronę (ust. 4).
7. Pracownik opuszczający posterunek na polecenie dyżurnego ruchu lub za jego zgodą powinien odnotować w książce przebiegów godzinę i minutę wyjścia i powrotu na posterunek.
8. Na posterunku zapowiadawczym, na którym warunki lokalne tego wymagają, regulamin techniczny może przewidzieć potrzebę prowadzenia książki przebiegów w skróconym zakresie (rubryki 1, 2, 3, 7) przez dyżurnego ruchu, pomimo, że blokada stacyjna działa prawidłowo.
9. Gdy blokada stacyjna działa prawidłowo – nastawniczy nastawni wykonawczej, po otrzymaniu informacji o numerze pociągu (§ 50 ust. 6), kierunku jazdy i numerze toru, po którym ma odbyć się jazda tego pociągu, wypełnia rubryki: 1, 2, 3 książki przebiegów, czas wjazdu pociągu

- z sygnałem końca pociągu i nastawienie sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym względnie czas wyjazdu pociągu notuje w rubryce 7 (bez zgłaszania tego telefonem dyżurnemu ruchu).
10. 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).
 11. Gdy obowiązuje telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu (§ 50 ust. 7), tak dyżurny ruchu, jak i nastawniczy nastawni wykonawczej prowadzą książkę przebiegów w pełnym zakresie. Dyżurny ruchu wypełnia wówczas rubrykę 4, wpisując kolejno skróty posterunków, które zgłosiły przygotowanie drogi przebiegu; w rubryce 5 dyżurny ruchu notuje czas otrzymania ostatniego ze wszystkich zgłoszeń, które powinien otrzymać.
 12. Telefoniczne polecenie podania sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym lub wyjazdowym, dyżurny ruchu i nastawniczy notują w rubryce 6 książki przebiegów (§ 52 ust. 4).
 13. Pracownik wyznaczony regulaminem technicznym tylko do sprawdzenia, czy tor jest wolny, lub zgłaszania wjazdu pociągu z sygnałem końca pociągu, po otrzymaniu polecenia sprawdzenia lub informacji o numerze pociągu, – jeżeli nie obsługuje urządzeń blokady stacyjnej – wypełnia rubryki: 1, 2 i 3 książki przebiegów, a telefoniczne zgłoszenie o tym, że tor jest wolny, notuje w rubryce 5, zaś zgłoszenie telefoniczne lub za pomocą specjalnego urządzenia o wjeździe pociągu z sygnałem końca pociągu notuje w rubryce 7.
Otrzymane telefoniczne zgłoszenie rejestruje dyżurny ruchu wypełniając ponadto rubrykę 4.
 14. 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 telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu, zaś w rubryce 9 dziennika ruchu, gdy dawanie telefonicznych poleceń i zgłoszeń nie obowiązuje.
 15. Wymienione w ust. 14 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 odstawą prowadzenia ruchu,
 - telefoniczne zgłoszenie i odblokowanie bloku dania nakazu – gdy obowiązuje telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu, a blokada stacyjna obsługiwana jest pomocniczo,
 - telefoniczne zgłoszenie – gdy blokady stacyjnej nie ma lub nie można jej obsługiwać.
 16. Dyżurny ruchu (gdy prowadzi książkę przebiegów) i nastawniczy nastawni wykonawczej notują ponadto w rubryce 8 książki przebiegów:
 - 1) powiadomienie o zmianie wyznaczonego toru wjazdowego,
 - 2) powiadomienie o wjeździe na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony kozłem oporowym,
 - 3) powiadomienie o położeniu zwrotnic i wykolejnic wyłączonych z ześrodkowanego nastawiania i z zależności z semaforem (ich numer i położenie np.: „12 minus”, „37 plus”) lub zastosowaniu innych zabezpieczeń (§ 51 ust. 7); w przypadku braku miejsca w rubr. 8

- książki przebiegów na dokonanie tych zapisów, należy zająć kolejne wiersze przez całą szerokość strony pod numerem pociągu,
- 4) powiadomienie nastawniczego, że pociąg może wyjechać i czas tego powiadomienia – gdy dla wyjazdu pociągu nie może być podany sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym, rubrykę 6 należy wówczas zakreskować,
 - 5) polecenie i czas polecenia nastawniczemu, aby:
 - a) podał sygnał zastępczy „Sz”,
 - b) wydał rozkaz pisemny odpowiedniego rodzaju,
 - c) przekazał ustne polecenie w myśl § 70 ust. 2 pkt 3,
 - 6) powiadomienie nastawniczego:
 - a) o jeździe pociągu:
 - do kilometra i z powrotem,
 - z popychaczem do kilometra,
 - z przesyłką nadzwyczajną,
 - z TWR,
 - z towarem niebezpiecznym,
 - b) o przybyciu pociągu lub pojazdu pomocniczego do sąsiedniego posterunku ruchu – w myśl postanowień § 43 ust. 22,
 - c) o innych okolicznościach wymagających powiadomienia przez dyżurnego ruchu, a nieujętych w ust. 18.
17. 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.
18. Przez całą szerokość obu stron książki przebiegów należy notować:
- 1) przyjęcie i przekazanie dyżuru,
 - 2) początek doby,
 - 3) zamknięcie i otwarcie toru szlakowego lub toru głównego na stacji,
 - 4) wprowadzenie i odwołanie ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze szlakowym,
 - 5) wprowadzenie i odwołanie obostrzeń na szlaku – telefoniczne zapowiadanie pociągów lub na stacji – telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu,
 - 6) inne okoliczności mające wpływ na przyjmowanie i wyprawianie pociągów (wyłączenie zasilania sieci trakcyjnej itp.).
- Po zapisach okoliczności wskazanych w pkt 3 do 6 należy zanotować, kogo zawiadomiono i czas dania względnie otrzymania zawiadomienia.
- Jeżeli przed zapisem wykonanym przez całą szerokość prowadzonej książki przebiegów na jednej stronie znajdują się niezapisane wiersze, należy je zakreskować.
19. Książka przebiegów przed wydaniem do użytku powinna być sprawdzona, przesnurowana, opieczątowana i podpisana przez naczelnika działu ruchu kolejowego lub upoważnionego przez niego pracownika.
20. Przykłady prowadzenia książki przebiegów zawiera załącznik 5 do niniejszej instrukcji.

§ 60

Stosowanie środków pomocniczych (zabezpieczających lub ostrzegawczych)

1. Pod nazwą środki pomocnicze należy rozumieć zamknięcia pomocnicze urządzeń nastawczych i blokowych, tabliczki ostrzegawcze oraz kontrolkę zajętości torów wyjazdowych.
2. Zamknięcia pomocnicze służą do uniemożliwienia niedozwolonej obsługi urządzeń nastawczych lub blokowych.
3. Zamknięciami pomocniczymi są: kliny zastawcze do drążków przebiegowych i do dźwigni nastawczych, podpórki klawiszy blokowych, kapturki do przycisków i inne przyrządy ochronne, odpowiednie do konstrukcji urządzeń srk określone w regulaminie technicznym. Funkcję zamknięć pomocniczych spełniają również takie urządzenia srk, które wskutek wykonania odpowiednich czynności uniemożliwiają realizację niedozwolonej lub omyłkowej obsługi zwrotnic, wykolejnic, sygnałów, urządzeń blokady liniowej itp. bez stosowania klinów zastawczych, podpórek, kapturków lub innych przyrządów ochronnych.

Kliny zastawcze zakłada się na drążki i dźwignie przebiegowe w ten sposób, aby uniemożliwić przełożenie drążka w niedozwolonym kierunku lub unieruchomić go w położeniu zasadniczym lub przełożonym, a na innych dźwigniach w ten sposób, aby uniemożliwić przełożenie dźwigni. Kliny zastawcze na drążki przebiegowe zakłada się na wszystkich posterunkach nastawczych, posiadających drążek przebiegowy dla danego przebiegu.

Podpórki zakłada się pod klawisze blokowe, znajdujące się w położeniu zasadniczym (górnym). Założenie kapturków powinno uniemożliwiać obsługę przycisków. Założenie innych urządzeń ochronnych powinno uniemożliwić obsługę elementów nastawczych srk, dla których są przeznaczone.

4. Zamknięcia pomocnicze stosuje się celem:
 - 1) uniemożliwienia potwierdzenia przyjazdu pociągu – w tym celu zamknięcie pomocnicze zakłada się przy bloku końcowym,
 - 2) uniemożliwienia wyprawienia pociągu ze stacji – w tym celu zamknięcie pomocnicze zakłada się na linii jednotorowej na obu sąsiednich posterunkach zapowiadawczych, a na linii dwutorowej na posterunku zapowiadawczym, który wyprawia pociągi na dany tor szlakowy:
 - a) przy odblokowanym bloku przebiegowym utwierdzającym dla wyjazdów na dany tor szlakowy,
 - b) gdy bloku przebiegowego utwierdzającego nie ma, przy odblokowanych blokach dania nakazu dla wyjazdów na dany tor szlakowy,
 - c) gdy żadnego z bloków wymienionych pod lit. a i b nie ma lub nie można uniemożliwić obsługi bloku nakazu – na wszystkich drążkach przebiegowych dla wyjazdów na dany tor szlakowy, w sposób uniemożliwiający przełożenie ich w położenie dla wyjazdu na ten tor szlakowy,
 - d) gdy przy urządzeniach kluczowych nie ma drążków przebiegowych, na dźwigniach wszystkich semaforów wyjazdowych dla wyjazdów na dany tor szlakowy, ustawionych w położeniu zasadniczym, z wyjątkiem przypadków, gdy te same dźwignie semaforów wyjazdowych służą do sygnalizowania wyjazdów w kilku kierunkach,
 - e) gdy są elektryczne urządzenia srk – na elementach nastawczych (dźwigniach przebiegowych, przyciskach lub przełącznikach), dotyczących danego toru szlakowego,

- 3) uniemożliwienia przepuszczenia pociągu przez posterunek odgałęźny lub odstępowy – w tym celu zamknięcie pomocnicze zakłada się:
 - a) na drążku przebiegowym, w sposób uniemożliwiający przestawienie go dla danej jazdy,
 - b) gdy drążka przebiegowego nie ma – na odnośnej dźwigni semafora, ustawionej w położeniu zasadniczym (sygnał „Stój”),
 - c) gdy są elektryczne urządzenia srk – na elementach nastawczych (dźwigniach przebiegowych, przyciskach lub przełącznikach) dotyczących danego odstępu,
- 4) uniemożliwienia przyjęcia pociągu na dany tor stacyjny – w tym celu zamknięcia pomocnicze zakłada się:
 - a) na drążkach przebiegowych, przeznaczonych dla wjazdów pociągów ze wszystkich kierunków na ten tor, w sposób uniemożliwiający przestawienie drążka na ten tor,
 - b) jeżeli dla pewnego przebiegu wjazdowego na nastawni dysponującej nie ma drążka przebiegowego – w razie stosowania na tej nastawni zamknięć pomocniczych, zamknięcie to należy założyć na dźwigni dotyczącego semafora wjazdowego lub przy bloku dania nakazu, jeżeli wjazd odbywa się w okręgu nastawni wykonawczej,
 - c) przy urządzeniu służącym do zgłaszania, że tor jest wolny, w sposób uniemożliwiający obsługę tego urządzenia,
 - d) gdy są elektryczne urządzenia srk – na elementach nastawczych (dźwigniach przebiegowych, przyciskach lub przełącznikach), dotyczących wjazdów ze wszystkich kierunków na ten tor,
- 5) uniemożliwienia przestawienia zwrotnic i wykolejnic ustawionych w nieutwierdzonej drodze przebiegu – w tym celu zamknięcie pomocnicze zakłada się:
 - a) na drążku przebiegowym, w sposób uniemożliwiający przestawienie go w położenie uchylające zamknięcie zwrotnic i wykolejnic,
 - b) gdy drążka przebiegowego nie ma lub nie można nim zamknąć zwrotnic i wykolejnic na dźwigniach zwrotnic i wykolejnic,
 - c) gdy są elektryczne urządzenia srk – na elementach nastawczych (dźwigniach, przyciskach lub przełącznikach zwrotnicowych i wykolejnicowych) oraz gdy urządzenia na to zezwalają należy wyłączyć prąd nastawczy,
- 6) uniemożliwienia przestawienia poszczególnych urządzeń nastawczych (dźwigni semafora, tarczy ostrzegawczej, zaporowej lub manewrowej, dźwigni zwrotnicy lub wykolejnicy) – w tym celu zamknięcie pomocnicze zakłada się na dźwigni danego urządzenia nastawczego, w sposób uniemożliwiający przestawienie.
5. Jeżeli konstrukcja urządzeń srk wymaga stosowania innego rodzaju zamknięć pomocniczych, wówczas podane w ust. 4 sposoby stosowania zamknięć pomocniczych należy stosować odpowiednio do konstrukcji tych urządzeń.
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. 4 pkt 4,

- 2) dyżurny ruchu dysponujący prowadzi kontrolkę zajętości torów wjazdowych (wzór stanowi załącznik 10 do niniejszej instrukcji) oraz stosuje zamknięcia pomocnicze według ust. 4 pkt 4.
 - 3) Dyżurny ruchu stosuje wymienione środki pomocnicze w następujący sposób:
 - a) w kontrolce zajęcia torów wjazdowych dyżurny ruchu wypełnia rubryki 1 i 2 w chwili objęcia dyżuru, a następnie zaznacza na bieżąco w rubryce 3 zmiany zachodzące w zajęciu torów wjazdowych, a mianowicie:
 - b) – natychmiast po daniu polecenia lub pozwolenia na zajęcie toru wjazdowego oraz po powzięciu wiadomości o zajęciu toru (lub tylko ukresu rozjazdu prowadzącego na tor wjazdowy, bądź zajęcia skrajni tego toru) przez pociąg, dyżurny ruchu notuje numer pociągu, a o zajęciu toru przez pojazd – notuje odpowiedni skrót pojazdu oraz ilość, jeżeli jest więcej niż jeden pojazd lub ogólnie, jeżeli ilość ta zmienia się (np. manewry), również notować należy zamknięcie toru wjazdowego,
 - c) – dopiero po całkowitym wyjeździe pociągu lub po usunięciu wszystkich pojazdów albo po otwarciu zamkniętego toru, można zapis przekreślić (w formie litery x),
 - d) 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 – dyżurny ruchu stosuje zamknięcia pomocnicze według ust. 4 pkt 4.
 7. Na stacjach o dużym ruchu pociągów dopuszcza się na nie stosowanie 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. Stosowanie środków pomocniczych nie zwalnia w żadnym przypadku od obowiązku każdorazowego sprawdzenia drogi przebiegu pociągu w sposób wskazany w regulaminie technicznym.
 9. Tabliczki ostrzegawcze służą do zwrócenia uwagi pracownikowi posterunku nastawczego na zakaz lub nakaz wykonywania pewnych czynności.
 10. Tabliczki ostrzegawcze powinny mieć jeden z następujących napisów:
 - 1) „Tor zajęty”,
 - 2) „Tor zamknięty”,
 - 3) „Ruch jednotorowy dwukierunkowy”,
 - 4) „Trakcja elektryczna zabroniona”,
 - 5) „Pojazd pomocniczy”,
 - 6) „Telefoniczne zapowiadanie”,
 - 7) „Telefoniczne polecenie i zgłaszanie”,
 - 8) „O odjazdach zawiadomić kierownika robót”,
 - 9) „Uwaga! Konserwator na rozjazdach”.
- Tabliczki wymienione w punktach 2 do 9 stosuje się w przypadkach wskazanych w treści napisu na tabliczce, we wszystkich innych przypadkach, w których wymagane jest zawieszenie tabliczki ostrzegawczej, należy używać tabliczki wymienione w pkt 1.
11. W przypadkach wskazanych w ust. 12 tabliczki wymienione w ust. 10 punktach: 2 do 7 stosuje się niezależnie od zamknięć pomocniczych.
 12. 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 § 43 ust. 16 pkt 2 obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów – tabliczkę należy zawiesić na aparacie łącza zapowiadawczego na obu sąsiednich posterunkach zapowiadawczych i na pośrednich posterunkach następczych oraz na bloku początkowym na posterunku zapowiadawczym i na pośrednich posterunkach następczych,
 - b) gdy obowiązuje telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu – tabliczkę należy zawiesić na posterunkach nastawczych, biorących udział w przygotowaniu dróg przebiegu pociągów, na aparacie łącza stacyjno-ruchowego oraz na odpowiednim bloku przebiegowym utwierdzającym, a gdzie go nie ma – na odpowiednich blokach nakazu lub zgody,
- 3) w razie zamknięcia toru szlakowego – należy odpowiednią tabliczkę zawiesić na aparacie łącza zapowiadawczego na obu sąsiednich posterunkach zapowiadawczych i na pośrednich posterunkach następczych,
- 4) gdy nie ma blokady liniowej, a pociąg:
 - a) zatrzymał się nieplanowo lub wydłużył czas jazdy ponad 5 minut,
 - b) zatrzymał się na posterunku następczym tak, iż koniec pociągu nie minął sygnałowego miejsca końca pociągu, należy na obu sąsiednich posterunkach następczych zawiesić tabliczkę ostrzegawczą na aparacie łącza zapowiadawczego,
- 5) w razie wyprawienia pojazdu pomocniczego – na obu posterunkach zapowiadawczych na bloku liniowym, dotyczącego toru szlakowego należy zawiesić odpowiednią tabliczkę; pośrednie posterunki następcze zawieszają ją wówczas, gdy pojazd pomocniczy znajduje się w jednym z przyległych odstępów toru szlakowego z ruchem dwukierunkowym, względnie w odstępie przednim toru szlakowego z ruchem jednokierunkowym; zawieszać należy tyle tabliczek, ile znajduje się pojazdów pomocniczych; gdy nie ma blokady liniowej tabliczki zawiesza się na aparacie łącza zapowiadawczego,
- 6) w razie wyprawienia na zamknięty tor szlakowy pociągu lub pojazdu pomocniczego – na obu posterunkach zapowiadawczych na łączu zapowiadawczym należy zawiesić tyle odpowiednich tabliczek (dla pociągu – z napisem o zajęciu toru, dla pojazdu pomocniczego – z napisem o pojeździe pomocniczym), ile pociągów względnie pojazdów pomocniczych znajduje się na zamkniętym torze szlakowym,
- 7) w razie, gdy po zelektryfikowanym torze zabroniony jest ruch pojazdów elektrycznych, należy zawiesić odpowiednią tabliczkę:
 - a) na łączu zapowiadawczym, gdy zakaz dotyczy toru szlakowego,
 - b) na łączu stacyjno-ruchowym, gdy zakaz dotyczy toru stacyjnego,

- 8) w przypadkach, w których o odjeździe pociągu należy zawiadamiać kierownika robót na szlaku – dyżurni ruchu, którzy mają obowiązek wykonać to zawiadomienie, powinni zawiesić odpowiednią tabliczkę na łączu strażnicowym.
13. Jeżeli nie ma możliwości zawieszenia tabliczki na aparacie odpowiedniego łącza telefonicznego (centralka), należy zawiesić ją w innym widocznym miejscu, o ile jest to możliwe, w pobliżu urządzenia łączności, w sposób umożliwiający orientację, co do miejsca, którego tabliczka dotyczy.
- Miejsca i sposób zawieszania tabliczek należy ustalić w regulaminach technicznych.
14. 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.
15. Zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze należy natychmiast usunąć, gdy ustała przyczyna, która wymagała ich zastosowania.
16. 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.
17. Wzór kontrolki zajętości torów wjazdowych zawiera załącznik 10 do niniejszej instrukcji

§ 61

Zasady regulowania ruchu pociągów

1. Przy regulowaniu ruchu pociągów obowiązują następujące zasady:
 - 1) pociągi należy przyjmować i wyprawiać zgodnie z rozkładem jazdy,
 - 2) pociągi towarowe powinny być wyprawiane w czasie wskazanym w rozkładzie jazdy; wcześniejsze wyprawienie pociągu towarowego może odbyć się tylko wyjątkowo za zgodą dyżurnego ruchu koordynującego,
 - 3) opóźnienia pociągów należy zmniejszać przez skrócenie postojów na stacjach, wykorzystując rezerwy czasu przewidziane w rozkładzie jazdy oraz przepuszczanie pociągów towarowych bez zatrzymania, jeżeli ich rozkładowy postój jest zbędny,
 - 4) pierwszeństwo przed innymi pociągami mają pociągi ratunkowe, wyprawiane do akcji ratunkowej, jeżeli zdarzenie spowodowało przerwę w ruchu lub ofiary w ludziach albo pociąg jedzie do gaszenia pożaru.
2. W regulowaniu ruchu pociągów uczestniczą:
 - 1) dyżurny ruchu – na przyległych szlakach,
 - 2) prowadzący pojazd kolejowy z napędem – w zakresie stosowania skróconego czasu jazdy.
3. O odchyleniach od rozkładu jazdy dyżurni ruchu zobowiązani są informować się wzajemnie. Na tych samych zasadach następuje wymiana informacji pomiędzy dyżurnymi ruchu i dyspozytorami przewoźników.
4. Przewoźnik powinien z odpowiednim wyprzedzeniem zawiadomić zainteresowanych dyżurnych ruchu o zmianach w kolejności wyprawiania pociągów w przypadku zakłóceń w ich kursowaniu. W przypadku zaistnienia dodatkowych okoliczności uniemożliwiających realizację planu dyżurni ruchu powinni powiadomić przewoźnika.
5. O opóźnieniach pociągu, zmianie toru, na który przyjedzie pociąg oraz innych zmianach w ruchu pociągów dyżurny ruchu powinien powiadomić zainteresowanych w sposób określony w regulaminie technicznym.
6. Ruch pociągów opóźnionych reguluje się w taki sposób, aby zminimalizować wielkość opóźnienia pociągów, maksymalnie wykorzystując przepustowość danego odcinka linii. W tym celu należy uwzględnić prędkość rozkładową pociągów oraz czasy odbiegów podane w regulaminie technicznym. Sposób obliczania czasów odbiegów podany jest w instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych.
7. W przypadkach odchylenia od rozkładu jazdy należy starać się zapewnić pierwszeństwo przejazdu pociągu z TWR przed innymi pociągami towarowymi.
8. Szczegółowe zasady regulowania i prowadzenia ruchu pociągów na szlakach z posterunkami odgałęźnymi należy określić w regulaminach technicznych posterunków ruchu.
9. W celu regulowania ruchu pociągów na szlakach dwutorowych przyległych do posterunku odgałęźnego lub stacji węzłowej, Biuro Ruchu Kolejowego może zarządzić w potrzebnym zakresie telefoniczne żądanie i dawanie pozwoleń na wyprawianie pociągów w kierunku posterunku odgałęźnego lub stacji węzłowej. Pozwolenie to na szlaku z blokadą liniową stosuje się niezależnie od prowadzenia ruchu za pomocą urządzeń blokady liniowej.

ROZDZIAŁ IX
ZAMKNIĘCIA TORÓW.
PROWADZENIE RUCHU JEDNOTOROWEGO DWUKIERUNKOWEGO

§ 62

Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego

1. Tor szlakowy należy zamknąć dla ruchu pociągów, jeżeli:
 - 1) powstała przeszkoda do jazdy po tym torze (np. wskutek uszkodzenia nawierzchni, podtorza, sieci trakcyjnej, naruszenia skrajni itp.),
 - 2) zaistniał wypadek z pociągiem, uniemożliwiający dalszą jego jazdę,
 - 3) nastąpiło rozerwanie lub konieczność podzielenia pociągu albo pojazdu pomocniczego, połączonego z innym pojazdem pomocniczym lub z przyczepą,
 - 4) zachodzi nieprzewidziana konieczność cofania pociągu ze szlaku,
 - 5) zachodzi nagła konieczność wykonania robót uniemożliwiających jazdę pociągów po danym torze,
 - 6) zachodzi potrzeba wyprawienia po torze lewym pociągu lub pojazdu pomocniczego na bocznice lub do określonego miejsca na szlaku,
 - 7) bezpieczeństwu ruchu po sąsiednim torze zagrażałby pociąg z przesyłką nadzwyczajną,
 - 8) pociąg ratunkowy, roboczy albo pojazd pomocniczy ma się zatrzymać na szlaku celem wykonania pracy (remontowej, wyładunku itp.),
 - 9) kierownik właściwej jednostki organizacyjnej zarządzi zamknięcie toru.
2. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o przeszkodzie do ruchu, powinien przeszkodę osłonić i zawiadomić pracownika najbliższego posterunku, celem powiadomienia dyżurnego ruchu.
3. 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 omocą dzwonka aparatu telefonicznego i wezwać ich do zatrzymania pociągu.
4. Tor szlakowy zamyka – w przypadkach wskazanych w:
 - 1) ust. 1 w pkt: 1, 2, 3 i 4 – dyżurny ruchu przyległego posterunku zapowiadawczego, który dowiedział się o jednym z tych przypadków,
 - 2) w ust. 1 w pkt. 5, 6, 7, 8 i 9:
 - a) na szlaku jednotorowym – dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego najwięcej zainteresowanego, tj.: w pkt 5 – dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, od którego zamknięcia toru zażądał kierownik robót; w pkt 8 – dyżurny ruchu, który ma wyprawić pociąg wymieniony w tym punkcie; w pkt 9 – dyżurny ruchu posterunku wyznaczonego w zarządzeniu,
 - b) na szlaku dwutorowym – dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, zarządzający torem, który ma być zamknięty; jeżeli potrzeba zamknięcia toru (ust. 1 pkt 5-9) powstała na posterunku zapowiadawczym, niezarządzającym torem, który ma być zamknięty, posterunek ten powinien zażądać od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego zamknięcia toru, podając mu numer toru i powód względnie cel tego zamknięcia.

5. W przypadkach wskazanych w ust. 1: pkt 1, 2, 3 i 4 zamknięcie toru szlakowego nie wymaga uprzedniego uzgodnienia z sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym.
6. W innych przypadkach niż wymienione w ust. 5 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.
7. Zamknięcie toru zarządza się nadając do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według wzoru nr 21:

„Tor numer..... od..... do..... zamknięty od..... z powodu (lub celem).....”. nr nazwa posterunku nazwa posterunku godz. min.

W razie potrzeby zamiast „od.....” można podawać: „po przejeździe pociągu.....”.
godz. min. nr

Jeżeli szlak jest jednotorowy, słowo „numer” w telefonogramach wzór nr 21 i 22 zastępuje się słowem „szlakowy”.

8. Tor szlakowy zamykać należy między posterunkami zapowiadawczymi. Jeżeli ma być zamknięty tor szlakowy pomiędzy stacją, a posterunkiem odgałęźnym, wspólny dla ruchu pociągów jadących przez posterunek odgałęźny na wprost i na odgałęzienie, wówczas:
 - 1) na odcinku jednotorowym – zamknąć należy również pozostałe tory szlakowe przyległe do posterunku odgałęźnego,
 - 2) na odcinku dwutorowym – gdy nie ma odpowiednich połączeń torów i nie można przejechać na posterunku odgałęźnym z toru prawego na tor lewy lub odwrotnie – zamknąć należy również odpowiednie tory szlakowe na pozostałych szlakach, przyległych do posterunku odgałęźnego; posterunek odgałęźny czynny jest nadal, jako posterunek zapowiadawczy.
9. Z chwilą zamknięcia toru należy go osygnałizować zgodnie z instrukcją sygnalizacji oraz zastosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze według postanowień § 60.
10. Otwarcie toru szlakowego może nastąpić, gdy ustała przyczyna, dla której tor został zamknięty i gdy tor ten jest wolny od przeszkód do ruchu.
11. Gdy były prowadzone roboty, otwarcie toru szlakowego może nastąpić po otrzymaniu od kierownika robót zawiadomienia pisemnego lub telefonicznego według wzoru:
„Roboty na torze szlaku zostały ukończone o godzinie minut 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 przekazać dyżurnemu ruchu, który zamknął tor.

12. Telefonogramy i pisemne zawiadomienia dotyczące zamknięcia toru oraz ukończenia robót i zgłoszenia gotowości toru do podjęcia ruchu należy wpisywać (wklejać) do dziennika ruchu na odpowiedniej stronie.
13. 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 do otwarty o”
nr nazwa posterunku nazwa posterunku godz. min.

14. Jeżeli o ustaniu przyczyny, dla której tor został zamknięty, dowiedział się dyżurny ruchu posterunku, który toru nie zamykał, powinien on niezwłocznie zawiadomić o tym dyżurnego ruchu posterunku, który tor zamykał.
15. Dróżników przejazdowych powinien zawiadomić o zamknięciu, a następnie o otwarciu toru dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który zamknął tor.
16. O zamknięciu, a następnie o otwarciu toru dyżurni ruchu obu posterunków zapowiadawczych, przyległych do zamkniętego toru szlakowego, powinni zawiadomić zainteresowany personel swych posterunków.

§ 63

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

1. Po zamknięciu jednego z torów szlaku dwutorowego może być wprowadzony ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze czynnym.
2. Ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze czynnym wprowadza dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który zarządza torem czynnym. Gdy urządzenia blokady liniowej nie są przystosowane do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze czynnym, dyżurny ruchu nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według wzoru nr 23:
„Od do wprowadzam ruch jednotorowy
nazwa posterunku nazwa posterunku
dwukierunkowy po torze numer , po którym ostatni pociąg odjechał o”
nr nr 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..... do..... po torze numer....”
nazwa post. nazwa post. nr
4. Po wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym, zapowiada się pociągi telefonicznie według zasad ustalonych dla szlaków jednotorowych z ruchem dwukierunkowym.
5. Kolejne pociągi tego samego kierunku jazdy należy wyprawić w odstępach posterunków następczych, zaś kolejne pociągi przeciwnych kierunków, tj. jeden nieparzysty i jeden parzysty lub odwrotnie, w odstępach posterunków zapowiadawczych.
6. W telefonogramach zapowiadawczych o pociągach wyprawianych po torze lewym, po numerze pociągu dodaje się wyrazy: „po torze lewym”.
7. 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 § 39 ust. 17.
8. 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.
9. Dla pociągów jadących po torze prawym, patrząc w kierunku jazdy, obsługuje się semafor oraz dodatkowo urządzenia blokady liniowej, a dla pociągów jadących po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego oraz po torze prawym w kierunku zasadniczym, przy którym otwarto prowizoryczne posterunki następcze, urządzeń tych nie obsługuje się, chyba że zostały do tego przystosowane.
10. Wyjazd pociągu na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego, ze stacji lub z posterunku odgałęźnego, mającego 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 W 24 lub sygnał zastępczy „Sz”, z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24,

- 2) gdy na semaforze wyjazdowym nieprzystosowanym do sygnalizowania wyjazdu na tor lewy podano w porze dziennej sygnał zastępczy „Sz” uzupełniony przenośną nieoświetloną tablicą ze wskaźnikiem W 24,
 - 3) jeśli nie można podać sygnału i wskaźnika, o których mowa w pkt 1 i 2 – gdy dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawiający pociąg na tor lewy przekazał drużynie pociągowej rozkaz pisemny „N”, zezwalający przejechać obok semafora wyjazdowego wskazującego sygnał „Stój” (względnie wyjechać z toru stacyjnego nieposiadającego semafora wyjazdowego) i wyjechać na tor lewy,
 - 3a) przypadkach wymienionych w pkt 1, 2 i 3 – gdy ponadto dyżurny ruchu wyprawiający pociąg poinformował maszynistę o jeździe w tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego,
 - 4) w przypadkach wymienionych w pkt 1, 2 i 3 – gdy ponadto dano sygnał polecenie dyżurnego ruchu, jeżeli wymagają tego postanowienia § 70 ust. 2 pkt 3,
 - 5) w przypadkach wymienionych w pkt 1 i 2 – odnośnie szlaków z blokadą liniową jednokierunkową – gdy drużyna pociągowa została uprzedzona rozkazem pisemnym „N” o zamknięciu toru i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym (§ 68 ust. 5 pkt 4 oraz ust. 23, 24 i 25).
11. Przejazd przez posterunek zapowiadawczy pociągu wyprawianego na tor szlakowy lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego, może się odbyć:
- 1) gdy semafor wyjazdowy na posterunku zapowiadawczym względnie wjazdowy na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy został przystosowany do takich jazd (tj. umożliwia przygotowanie zorganizowanych pociągowych dróg przebiegu na dany tor lewy i posiada wyświetlany wskaźnik W 24, a urządzenia blokady liniowej umożliwiają prowadzenie ruchu dwukierunkowego po danym torze szlakowym), na semaforze tym podano sygnał zezwalający na jazdę lub sygnał zastępczy „Sz” z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24,
 - 2) jeśli semafor wyjazdowy na posterunku zapowiadawczym względnie wjazdowy na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego nie jest przystosowany do takich jazd lub urządzenia blokady liniowej nie są przystosowane do prowadzenia ruchu po danym torze szlakowym lewym, w kierunku przeciwnym do zasadniczego – na semaforze podano w porze dziennej sygnał zastępczy „Sz” uzupełniony przenośną nieoświetloną tablicą ze wskaźnikiem W 24, o czym drużyna pociągowa została uprzedzona rozkazem pisemnym „N” przez stację ostatniego postoju lub stację wyznaczoną,
 - 3) gdy na przystosowanym semaforze wyjazdowym lub wjazdowym na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego (blokada nie jest przystosowana do ruchu zmiennokierunkowego) podano sygnał zezwalający z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24 lub sygnał zastępczy „Sz” z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24 i drużynę pociągową uprzedzono rozkazem pisemnym „N” (§ 68 ust. 23, 24 i 25),
 - 4) jeżeli nie są spełnione warunki wymienione w pkt 1 lub 2, pociąg należy zatrzymać i przekazać drużynie pociągowej rozkaz pisemny „N” zezwalający na przejazd przez posterunek i na jazdę po torze lewym.
 - 5) w przypadkach wymienionych w pkt 1, 2, 3 i 4 – gdy ponadto dyżurny ruchu wyprawiający pociąg poinformował maszynistę o jeździe w tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego,

12. Na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy przejazd pociągu przyjmowanego:
 - 1) z toru lewego i wyprawianego na tor prawy, może się odbyć:
 - a) gdy na semaforze wjazdowym znajdującym się przy torze lewym wyświetli się sygnał zezwalający lub zastępczy,
 - b) w przypadku braku semafora wjazdowego – gdy drużynie pociągu zatrzymanego przed granicą szlaku i tego posterunku przekazano rozkaz pisemny „N” zezwalający na przejazd przez posterunek lub zezwolono na taki przejazd pociągu sygnałem zastępczym „Sz” na osobnym urządzeniu (§ 54 ust. 1 i 2),
 - 2) z toru lewego i wyprawianego na tor lewy może się odbyć:
 - a) gdy spełnione są warunki wymienione w ust. 11 pkt 1, 2 i 3,
 - b) dla przypadków, w których warunki wymienione pod lit. a) nie są spełnione – gdy drużynie pociągowej zatrzymanego przed granicą szlaku i tego posterunku przekazano rozkaz pisemny „N” zezwalający na przejazd przez posterunek i jazdę po torze lewym,
 - c) w przypadkach wymienionych pod lit. a) i b) – gdy ponadto dyżurny ruchu wyprawiający pociąg poinformował maszynistę o jeździe w tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego.
13. Przejazd pociągu po torze lewym obok posterunku odstępowego (bocznikowego – o ile na tym posterunku nie ma semafora odstępowego dla jazdy po torze lewym), odbywa się na sygnał ręczny „Do mnie”, podany przez dyżurnego ruchu tego posterunku.
14. Po przejeździe pociągu po torze lewym dyżurny ruchu na posterunku odstępowym (bocznikowym) bezzwłocznie ustawia tarczę sygnału D 1 „Stój”, którą usuwa lub obraca o 90° dopiero dla przepuszczenia następnego pociągu tego samego kierunku jazdy.
15. Gdyby zbliżył się pociąg, dla którego przedni odstęp jest zajęty, to oprócz wymienionych sygnałów „Stój” dyżurny ruchu na posterunku odstępowym (bocznikowym) powinien podawać również ręczny i dźwiękowy sygnał „Stój”.
16. Pociąg jadący po torze lewym, który nie otrzymał zezwolenia na wjazd za pomocą sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego „Sz”, należy zatrzymać w miejscu, które jest granicą między torem szlakowym, a posterunkiem zapowiadawczym.

Przy zbliżaniu się pociągu do tej granicy należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby pociąg zatrzymał się, gdyby nie otrzymał zezwolenia na wjazd.
17. Wjazd pociągu z toru szlakowego lewego z kierunku przeciwnego do zasadniczego na stację lub posterunek odgałęźny z semaforem wyjazdowym dla danego kierunku jazdy może nastąpić, gdy:
 - 1) na semaforze wjazdowym, odnoszącym się do toru lewego, podano sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy „Sz”,
 - 2) na sygnalizatorze sygnału zastępczego odnoszącego się do toru lewego, podano sygnał zastępczy „Sz”,
 - 3) jeżeli nie ma lub nie można podać sygnału wskazanego w pkt 1, 2 – gdy doręczono drużynie pociągowej rozkaz pisemny „N” zezwalający na wjazd pociągu lub przekazano jego treść za pomocą urządzeń łączności.
18. 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 § 66 ust. 3 i 5.

- Strona 156 z 270

26. O wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego i przywróceniu ruchu dwutorowego należy zawiadomić dróżników przejazdowych.
27. Jeżeli na szlaku dwutorowym znajduje się posterunek osłonny, a zachodzi potrzeba prowadzenia ruchu po torze lewym, w którym znajduje się miejsce niebezpieczne, miejsce to należy osłonić tarczą zatrzymania D 1 „Stój” wraz z tarczą ostrzegawczą DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania”.
- O miejscu znajdowania się tego sygnału (D 1) należy zawiadamiać rozkazem pisemnym drużyny pociągów jadących po torze lewym. Przejazd pociągu przez to miejsce odbywa się po usunięciu tarczy zatrzymania D 1 „Stój” i po podaniu ręcznego sygnału Rm1 „Do mnie” przez pracownika posterunku osłonnego.
28. Szczegółowe wskazówki prowadzenia ruchu w czasie zamknięcia jednego z torów szlakowych należy podać w regulaminach technicznych.
29. Na czas wykonywania robót należy opracować regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu zgodnie z postanowieniami instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych. Jeżeli wskutek planowych robót jeden tor szlaku dwutorowego ma być zamknięty na dłuższy okres czasu, a urządzenia srk zostaną odpowiednio przystosowane, Zarząd CARGOTOR Sp. z o.o. może postanowić, aby szlak ten czasowo przekwalifikować na jednotorowy.

§ 64

Prowadzenie ruchu po torze zamkniętym

1. Po zamknięciu jednego z torów szlaku dwutorowego może być wprowadzony ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze czynnym. 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:
„post. bierze udział w zapowiadaniu pociągów po torze zamkniętym”.
nazwa posterunku
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 kilometr..... 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 (§ 46 ust. 2 i 3, § 47 ust.3, § 89 ust. 5).
5. 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. (§ 46 ust. 10 do 14).
6. Dla pociągu, który dojeżdża do następnej stacji:
 - 1) po szlaku jednotorowym lub po torze prawym na szlaku dwutorowym – obsługuje się semafony oraz dodatkowo blokadę liniową, jeżeli urządzenia srk na to pozwalają,
 - 2) po torze lewym na szlaku dwutorowym – semaforów nie obsługuje się, chyba, że semafor wyjazdowy został przystosowany do wyjazdu na tor lewy względnie, że przy torze lewym znajduje się semafor wjazdowy,
 - 3) na szlaku z dwukierunkową blokadą półsamoczynną dla każdego toru i dla każdego kierunku obowiązują postanowienia pkt 1.
7. Dla pociągu, który nie dojeżdża do następnego posterunku zapowiadawczego, w przypadku jazdy na szlaku jednotorowym lub po torze prawym w kierunku zasadniczym szlaku dwutorowego, semafony obsługuje się wówczas, gdy nie ma blokady liniowej. Gdy jest blokada liniowa, lecz urządzenia srk przystosowane są do tego, aby pociąg powracający ze szlaku nie oddziaływał na urządzenia blokady liniowej, wówczas wjazd pociągu powracającego ze szlaku jednotorowego lub powracającego po torze prawym szlaku dwutorowego, może odbywać się na sygnał zezwalający na semaforze. Dla jazdy po torze lewym, w kierunku przeciwnym do zasadniczego szlaku dwutorowego, należy postępować w sposób podany w ust. 6.

8. Jeżeli semaforów nie obsługuje się, wyjazd pociągów na zamknięty tor szlakowy odbywa się na rozkaz pisemny „S”, zaś wjazd pociągów z zamkniętego toru na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny „S”.
9. Na zamknięty tor szlakowy można wyprawić kilka pociągów. Drugi i następny pociąg w tym samym kierunku można wyprawić w odstępie czasu najmniej dwóch minut w odległości najmniej 500 m za pociągiem poprzednim.
10. Prędkość jazdy pociągu na zamkniętym i zajęтым torze szlakowym, lub na którym znajduje się przeszkoda do jazdy, nie może przekraczać 30 km/h.
11. Prędkość jazdy należy regulować tak, aby pociąg mógł zatrzymać się w odległości ok. 500 m przed innymi pojazdami kolejowymi znajdującymi się na tym torze.
12. Zbliżenie się tych pojazdów kolejowych może nastąpić po porozumieniu się wzajemnym drużyn pociągowych i ewentualnie pracowników kierujących pojazdami pomocniczymi.
13. Na zamkniętym torze szlakowym niezajętym 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.
14. Dla pociągu jadącego na zajęty tor szlakowy nie nastawia się sygnałów na semaforach i nie obsługuje się urządzeń blokowych.
15. 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 kilometra na szlaku.
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 zawartego 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 (§ 68 ust. 4 pkt 25),
 - 6) o wszelkich innych okolicznościach, wymagających zachowanie szczególnej ostrożności.
16. Jeżeli wyprawiono pociąg, który ma dojechać do następnej stacji, nie wolno wyprawiać pociągu przeciwnego kierunku, dopóki pociąg ten nie przyjedzie do tej stacji.
17. 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.
18. W rozkazie pisemnym należy wskazać miejsce, do którego wolno dojechać. Zbliżenie się obu pociągów może nastąpić po porozumieniu się kierowników pociągów.
19. Jeżeli wyprawiono pociąg po torze zamkniętym a drużyny nie powiadomiono rozkazem pisemnym, o tym że na ten tor zostaną wyprawione inne pociągi, wówczas nie wolno wyprawić

następnych pociągów, dopóki wyprawiony pociąg nie zjechał z toru zamkniętego. Jeżeli jednak powiadomienie takie może być przekazane pociągowi znajdującemu się na torze zamkniętym za pomocą urządzeń łączności, należy to uczynić przekazując stosowną treść rozkazu pisemnego „S” i wyprawić inny pociąg.

20. Jeżeli pozwolono na jazdę tylko do określonego miejsca na szlaku, lub nastąpiła zmiana stacji zjazdu z toru zamkniętego wówczas dalsza jazda lub powrót może nastąpić po uzyskaniu pozwolenia dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego, do którego pociąg lub pojazd pomocniczy ma jechać, za pomocą rozkazu pisemnego „S” – przekazanego za pomocą urządzeń łączności albo pod osłoną przez odpowiedniego pracownika poprzedzającego pociąg na odległość 500 m.
21. O wszelkich jazdach po zamkniętym torze i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu należy zawiadomić posterunki ruchu położone przy tym szlaku, drózników przejazdowych i zainteresowanych pracowników.
22. Na aparacie łącza zapowiadawczego dla danego szlaku należy wywieszać tyle tabliczek ostrzegawczych, ile pociągów i pojazdów pomocniczych znajduje się na zamkniętym torze szlakowym.
23. Zapewnienie bezpieczeństwa pracowników zatrudnionych na torze zamkniętym, jak również zabezpieczenia osób i taboru od najechania przez inne pociągi, należy do obowiązków kierującego robotami stosownie do postanowień przepisów jednostki organizacyjnej wykonującej roboty na szlaku.
24. W razie potrzeby, w miejscu na szlaku, do którego wyprawia się pociągi po zamkniętym torze, może być urządzony tymczasowy posterunek ruchu na prawach posterunku zapowiadawczego, który bierze udział w regulowaniu ruchu na zamkniętym torze. Dla tak urządzonego posterunku należy opracować odrębny regulamin techniczny.

§ 65

Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego

1. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się, że tor stacyjny jest niezdatny do ruchu, powinien niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu.
2. Tor niezdatny do ruchu należy zamknąć w następujący sposób:
 - 1) zawiadomić o tym nastawniczych, drużyny manewrowe i innych zainteresowanych pracowników,
 - 2) tor ten osygnalizować zgodnie z postanowieniami instrukcji sygnalizacji,
 - 3) zwrotnice prowadzące na zamknięty tor przestawić w kierunku innego toru i w tym położeniu unieruchomić je za pomocą zamków zwrotnicowych – o ile nie spowoduje to yłączenia innych przebiegów niesprzecznych – oraz zastosować zamknięcia pomocnicze,
3. Jeżeli zamknięty tor jest torem wjazdowym, należy ponadto zastosować środki pomocnicze, stosownie do postanowień § 60.
4. Jeżeli część zamkniętego toru ma być użytkowana, należy ją tymczasowo zakończyć za pomocą podkładów lub w inny sposób i miejsce, do którego wolno dojechać, osygnalizować tarczą zatrzymania D 1 „Stój”.
5. Dyżurny ruchu powinien upewnić się o wykonaniu postanowień ust. 2 pkt 2 i 3 oraz ust. 3 i 4.
6. Otwarcie toru zamkniętego do ruchu może nastąpić na polecenie dyżurnego ruchu, po otrzymaniu od uprawnionego pracownika zawiadomienia o usunięciu przeszkód do ruchu na tym torze.
7. Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego należy zanotować w książce przebiegów. Zamknięcie toru wjazdowego dyżurny ruchu powinien zaznaczyć również w kontrolce zajęcia torów, o ile taką prowadzi.
8. W razie potrzeby należy wydać pisemnie szczegółowe zarządzenie w sprawie postępowania w czasie zamknięcia toru stacyjnego

§ 66

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

1. 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 nie jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego, ruch dwukierunkowy po torze, dla którego zachodzi konieczność wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego wprowadza posterunek zapowiadawczy zarządzający tym torem,
 - 2) w przypadku wymienionym w pkt 1 obowiązuje nadanie do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogramu wg wzoru nr 26:

„Przy czynnych obu torach wprowadzam od do ruch dwukierunkowy
nazwa posterunku nazwa posterunku
po torze numer..... , po którym ostatni pociąg..... odjechał o”
nr nr godz. min.
3. Na szlakach z blokadą liniową nieprzystosowaną do ruchu dwukierunkowego sposób prowadzenia ruchu pociągów po torze w kierunku zasadniczym nie ulega zmianie, natomiast prowadzenie ruchu pociągów po torze, po którym wprowadzono ruch dwukierunkowy, odbywa się tak, jak w czasie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym.
4. Dla zwrócenia uwagi na prowadzenie ruchu dwukierunkowego posterunek zapowiadawczy, który go wprowadził, stosuje środki pomocnicze według postanowień § 60.
5. Jeżeli drogi przebiegu obu równocześnie zbliżających się do posterunku zapowiadawczego pociągów byłyby sprzeczne, należy zatrzymać przed semaforem wjazdowym pociąg jadący po torze prawym patrząc w kierunku jazdy. Dopuszcza się w razie konieczności przyjęcie w pierwszej kolejności pociągu jadącego po torze prawym patrząc w kierunku jazdy, jeżeli w torze dla pociągu jadącego po torze lewym patrząc w kierunku jazdy zwrotnice ustawione są ochronnie.
6. 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 jednokierunkowy po tym torze przywraca ten posterunek zapowiadawczy, który wprowadził ruch dwukierunkowy, tj. ten, który zarządza tym torem; dyżurny ruchu tego posterunku nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według wzoru nr 27:

„Przywracam ruch jednokierunkowy po torze numer..... od..... do..... o”
nazwa posterunku, nazwa posterunku, godz. min.

O wprowadzeniu i odwołaniu ruchu dwukierunkowego po jednym torze przy obu torach czynnych należy zawiadomić zainteresowanych pracowników i dróżników przejazdowych.
7. W sprawie ograniczenia prędkości jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego obowiązują postanowienia § 63 ust. 21.

ROZDZIAŁ X

ZAMYKANIE I OTWIERANIE POSTERUNKÓW RUCHU

§ 67

Postępowanie w razie otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu

1. Rozróżnia się następujące przypadki otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu:
 - A. Otwarcie dla czynności technicznych nowego posterunku ruchu lub istniejącego posterunku ruchu, stale zamkniętego dla czynności technicznych.
 - B. Stałe zamknięcie czynnego posterunku ruchu.
 - C. Zamykanie okresowe posterunku następczego.
 - D. Otwarcie i zamknięcie tymczasowego posterunku odstępowego lub odgałęźnego.
 - E. Otwarcie i zamknięcie posterunku pomocniczego.
 - F. Czasowe zamknięcie i wyłączenie posterunku następczego z udziału w prowadzeniu ruchu pociągów.
 - G. Czasowe wyłączenie z udziału w prowadzeniu ruchu nastawni wykonawczej.
 - H. Czasowe, nieplanowane wyłączenie posterunku ruchu z udziału w prowadzeniu ruchu kolejowego.

Przypadki: A i B

2. Otwarcie dla czynności technicznych nowego posterunku ruchu lub istniejącego posterunku ruchu, stale zamkniętego dla czynności technicznych, dokonuje się w celu zwiększenia przepustowości szlaku.
3. Stałe zamknięcie posterunku ruchu następuje wówczas, gdy ustała przyczyna, dla której posterunek ten został otwarty.
4. Otwarcie dla czynności technicznych posterunku ruchu, nowego lub istniejącego, lecz stale zamkniętego dla czynności technicznych, jak również stałe zamknięcie czynnego posterunku ruchu zarządza Zarząd CARGOTOR Sp. z o.o. Odpowiednią zmianę należy wprowadzić do rozkładu jazdy pociągów.
5. Semafore i tarcze ostrzegawcze posterunku ruchu stale zamkniętego unieważnia się w sposób przewidziany postanowieniami instrukcji sygnalizacji.
6. O otwarciu dla czynności technicznych posterunku ruchu nowego lub istniejącego, lecz stale zamkniętego dla czynności technicznych, jak również o stałym zamknięciu czynnego posterunku ruchu należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym „S” (§ 68 ust. 4, pkt 17 i 19).

Przypadek C

7. Okresowe zamykanie posterunku następczego zarządza Zarząd CARGOTOR Sp. z o.o.
8. Posterunek następczy zamykany okresowo należy oznaczyć w rozkładach jazdy z podaniem terminu, w którym jest on czynny. Czas ten należy tak ustalić, aby w chwili zamykania, a następnie otwierania posterunku następczego na przyległych do niego szlakach lub na szlaku, na którym jest on położony nie znajdował się żaden pociąg.
9. Drużyny pociągowe należy zawiadamiać rozkazem pisemnym „S” stosownie do postanowień § 68 ust. 4 pkt 17. Jeżeli stacja lub posterunek następczy czynne okresowo, otwierane

i zamykane są codziennie w określonych godzinach wskazanych w rozkładzie jazdy, to nie jest konieczne wydawanie drużynom pociągowym informacji rozkazami pisemnymi o otwarciu stacji lub posterunku następczego dla czynności technicznych.

10. Przed okresowym zamknięciem posterunku zapowiadawczego zwrotnice należy nastawić na przejazd po torach głównych zasadniczych. W tym położeniu należy zwrotnice zamknąć na zamki zwrotnicowe lub spony iglicowe.
Dźwignie semaforów należy pozostawić w położeniu zasadniczym.
11. W czasie okresowego zamknięcia posterunku nie należy unieważniać semaforów i tarcz ostrzegawczych ani oświetlać ich sygnałów.
12. Sygnały na semaforach i tarczach ostrzegawczych ważne są tylko w tym czasie, w którym posterunek jest czynny; w pozostałym czasie są one nieważne.
13. Klucze od semaforów, zwrotnic, wykolejnic i od pomieszczeń posterunku należy przechowywać w sposób podany w regulaminie technicznym.
14. Zamknięcie okresowe posterunku następczego i otwarcie go następuje w czasie wyznaczonym w regulaminie technicznym i wskazanym w rozkładzie jazdy pociągów.
15. Posterunek może być otwarty po stwierdzeniu właściwego stanu technicznego i działania urządzeń srk oraz łączności.
16. Szczegółowe postanowienia o okresowym zamknięciu i otwarciu posterunku powinien zawierać regulamin techniczny.

Przypadek D

17. Otwarcie tymczasowego posterunku następczego może nastąpić w razie:
 - 1) zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego, celem wykonania planowanych robót,
 - 2) planowanych robót na 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.
18. W przypadkach planowanych robót otwarcie tymczasowego posterunku odstępowego (bocznikowego) (ust. 17 pkt 1) lub tymczasowego posterunku odgałęźnego (ust. 17 pkt 2) oraz w przypadku wskazanym w ust. 17 pkt.4 otwarcie tymczasowego posterunku odstępowego (bocznikowego) zarządza Zarząd CARGOTOR Sp. z o.o.
19. Regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie robót powinien zawierać szczegółowe wskazówki dotyczące otwarcia, pracy i zamknięcia posterunku tymczasowego.
20. Szczegółowe postanowienia dotyczące otwarcia, pracy i zamknięcia tymczasowego posterunku odstępowego (bocznikowego) powinien zawierać osobny regulamin, dołączony do regulaminu technicznego zainteresowanych posterunków następczych.
21. W przypadku konieczności zwiększenia przepustowości szlaku, otwarcie tymczasowego posterunku odstępowego (bocznikowego) lub posterunku odgałęźnego zarządza Zarząd CARGOTOR Sp. z o.o.
22. Prowizoryczne posterunki odstęgowe (bocznikowe) i odgałęźne mogą mieścić się w pomieszczeniach stałych lub przewoźnych.

23. Pomieszczenia te należy wyposażyć w urządzenia łączności telefonicznej lub radiotelefonicznej, formularze i druki, przybory sygnałowe, niezbędny inwentarz i oświetlenie, a w razie potrzeby w odpowiednie urządzenia srk.
24. Na tymczasowych posterunkach odstępowych (bocznikowych) i odgałęźnych powinny być stosowane zasadniczo semafony i tarcze ostrzegawcze świetlne, gdy miejscowe warunki na to pozwalają.
25. W wyjątkowych przypadkach, jeżeli miejscowe warunki na to zezwalają dopuszcza się stosowanie semaforów i tarcz ostrzegawczych kształtowych.
26. Na tymczasowych posterunkach odgałęźnych, a w czasie wykonywania planowanych robót również na tymczasowych posterunkach odstępowych mogą być stosowane zamiast sygnalizatorów kształtowych tarcze zatrzymania D 1 „Stój” i przenośne tarcze ostrzegawcze D0 „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania” według zasad określonych w instrukcji sygnalizacji.
27. Tymczasowe semafony lub tarczę zatrzymania D 1 „Stój” ustawia się:
 - 1) na tymczasowym posterunku odstępowym (bocznikowym) naprzeciw pomieszczenia dyżurnego ruchu po jednym urządzeniu sygnałowym dla każdego kierunku ruchu, dla którego czynny jest ten posterunek,
 - 2) na tymczasowym posterunku odgałęźnym po jednym urządzeniu sygnałowym dla każdego kierunku ruchu w odległości przewidzianej dla ustawienia semaforów wjazdowych na posterunku odgałęźnym.
28. Na tymczasowym posterunku odgałęźnym zwrotnice powinny być zamykane zamkami zwrotnicowymi lub sponami iglicowymi.
29. Tymczasowy posterunek odstępowy (bocznikowy) bierze udział w regulowaniu następstwa pociągów po torach i w tych kierunkach, które przewidziano w regulaminie technicznym lub w tymczasowym regulaminie prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, zależnie od potrzeb.
30. Tymczasowy posterunek odgałęźny bierze udział w regulowaniu ruchu wszystkich pociągów na wszystkich przyległych szlakach.
31. Przejazd pociągu przez tymczasowy posterunek odbywa się na sygnał zezwalający podany na semaforze odstępowym względnie wjazdowym lub na sygnał Rm 1 „Do mnie” podany przez dyżurnego ruchu po obróceniu tarczy zatrzymania D 1 „Stój” o 90° przed nadjeżdżającym pociągiem.
32. Po przejeździe każdego pociągu należy bezzwłocznie z powrotem ustawić sygnał „Stój”.
33. Pociągi przejeżdżające przez rozjazd w kierunku zwrotnym lub z kierunku zwrotnego powinny zmniejszyć prędkość jazdy pociągu do 40 km/h.
34. Drużyny wszystkich pociągów wyprawianych na szlak, na którym czynny jest prowizoryczny posterunek odstępowy (bocznikowy) lub odgałęźny, należy powiadomić rozkazem pisemnym „S” (§ 68 ust. 4 pkt 20).

Przypadek E

35. Postanowienia dotyczące otwarcia i zamknięcia posterunku pomocniczego zawiera § 45 ust. 14, 15, 17 i 21.

Przypadek F

36. Czasowe zamknięcie i wyłączenie z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku następczego jest zarządzane przez Zarząd CARGOTOR Sp. z o.o.
37. W razie potrzeby mogą być zamknięte i wyłączone z udziału w prowadzeniu ruchu również dwa lub więcej kolejne posterunki następcze.
38. W przypadku potrzeby czasowego zamknięcia i wyłączenia z udziału w prowadzeniu ruchu stacji węzłowej lub posterunku odgałęźnego, Zarząd CARGOTOR Sp. z o.o. na wniosek Działu Ruchu Kolejowego ustala drogi objazdowe, po których będzie prowadzony ruch.
39. 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 (bocznicy), to posterunek ten należy również wyłączyć z udziału w prowadzeniu ruchu.
40. Zamknięcie i wyłączenie posterunku z udziału w prowadzeniu ruchu powinno być poprzedzone wykonaniem odpowiednich prac przygotowawczych, umożliwiających bezpieczne prowadzenie ruchu pociągów bez udziału tego posterunku. Zakres i sposób wykonania tych prac powinny być określone w zarządzeniu o zamknięciu posterunku.
41. Przed zamknięciem i wyłączeniem posterunku, zwrotnice rozjazdów leżących w torach głównych zasadniczych należy ustawić w położeniu umożliwiającym przejazd pociągów po tych torach i w tym położeniu zabezpieczyć przy pomocy zamków zwrotnicowych lub spon iglicowych. Zwrotnice rozjazdów leżących w torach głównych dodatkowych sąsiadujących z torami głównymi zasadniczymi – jeżeli jest to możliwe ustawić w położeniu ochronnym, uniemożliwiającym wyjazd pociągów z tych torów w tory główne zasadnicze i w tym położeniu odpowiednio zabezpieczyć.
42. Semaforzy zamykanego posterunku, w zależności od możliwości technicznych, mogą:
- 1) być zaciemnione (w przypadku sygnalizacji świetlnej),
 - 2) nadawać sygnał „Stój”,
 - 3) być unieważnione w sposób przewidziany instrukcją sygnalizacji.
- Sygnały na semaforach w czasie zamknięcia posterunku następczego i wyłączenia go z udziału w prowadzeniu ruchu są nieważne.
43. Urządzenia zewnętrzne i wewnętrzne na posterunkach nastawczych należy zabezpieczyć przed niedozwolonym ich obsługiwaniem i wykorzystaniem w czasie trwania zamknięcia i wyłączenia posterunku następczego.
44. 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 dokumentacji techniczno-ruchowej lub w oddzielnym protokole.
45. Zamknięcie posterunku może nastąpić, gdy szlaki przyległe do tego posterunku są wolne.
46. Zamknięcia i wyłączenia posterunku z udziału w prowadzeniu ruchu dokonuje właściwy dyżurny ruchu, nadając do sąsiednich czynnych posterunków zapowiadawczych telefonogram według wzoru nr 29, stosując się do postanowień ust. 41.

47. W telefonogramie należy podać kilometry 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 § 37-42. Do zapowiadania pociągów należy wcześniej 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 przez przejazdy kolejowe, których nie można zawiadomić o jeździe pociągu do 20 km/h.
50. Dyżurni ruchu sąsiednich czynnych posterunków zapowiadawczych (§ 68 ust. 22 pkt 3) powinni 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.
51. Po ustaniu przyczyny, która powodowała, że posterunek nie mógł brać udziału w prowadzeniu ruchu, przywróceniu urządzeń łączności zapowiadawczej i strażnicowej do pierwotnego stanu 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. 62.
52. Po otwarciu posterunku następczego należy usunąć zastosowane dodatkowe zamknięcia zwrotnic, unieważnienie sygnalizatorów oraz sprawdzić działanie urządzeń srk, odnotowując ten fakt w dokumentacji techniczno-ruchowej.
53. Na posterunkach czasowo zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu obowiązuje w czasie zamknięcia dokonywanie oględzin rozjazdów przez wyznaczonych na ten okres pracowników.

Przypadek G

54. Czasowe wyłączenie z udziału w prowadzeniu ruchu nastawni wykonawczej może zarządzone przez Zarząd CARGOTOR Sp. z o.o.
55. Przed wyłączeniem nastawni wykonawczej z udziału w prowadzeniu ruchu, zwrotnice rozjazdów obsługiwanych z tej nastawni, należy ustawić i zabezpieczyć zgodnie z postanowieniami ust. 43.
56. Po przygotowaniu i zabezpieczeniu drogi przebiegu, pomieszczenie nastawni należy zamknąć, a klucz przechowywać u dyżurnego ruchu. Ruch pociągów na przyległym szlaku należy prowadzić na podstawie telefonicznego zapowiadania. Zezwolenie na przejazd obok semaforów wjazdowych i wyjazdowych w okręgu wyłączonej z udziału w prowadzeniu ruchu nastawni wykonawczej udziela dyżurny ruchu tego posterunku zapowiadawczego za pomocą rozkazów pisemnych „S”.
57. Po ustaniu przyczyny, która spowodowała wyłączenie posterunku nastawczego z udziału w prowadzeniu ruchu i przywróceniu prawidłowego działania urządzeń srk i łączności, ruch pociągów należy prowadzić z udziałem tego posterunku.

Przypadek H

58. W przypadku konieczności wyłączenia stacji (posterunku ruchu, nastawni), z udziału w prowadzeniu ruchu z przyczyn losowych (katastrofa budowlana, klęska żywiołowa, pożar itp.), w zależności od warunków miejscowych prowadzenia ruchu, Zarząd CARGOTOR Sp. z o.o. na wniosek Działu Ruchu Kolejowego określa postępowanie w zakresie:
- 1) zabezpieczenia urządzeń zewnętrznych (zwrotnic, wykolejnic, semaforów),
 - 2) prowadzenia ruchu pociągów między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi,
 - 3) jazdy pociągów (z określeniem prędkości przejazdu) w obrębie nieczynnej stacji (posterunków) itp.

W przypadkach A, B, C, D, E, F, G, H

- 59.** W przypadkach wskazanych w ust. 1 otwarcia i zamknięcia posterunku dokonuje dyżurny ruchu tego posterunku.
Otwarcia posterunku dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 28:
„ otwarty(a) o”.

rodzaj i nazwa posterunku

godz. min.

Zamknięcia posterunku dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 29:
„ zamknięty(a) o” .

rodzaj i nazwa posterunku

godz. min.
- 60.** Telefonogramy o otwarciu i zamknięciu posterunku ruchu nadają:
- 1) dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego – do obu sąsiadnych posterunków zapowiadawczych oraz do pośrednich posterunków następczych, a na odcinku zamkniętym okresowo w ciągu doby również do stacji czynnych ograniczających odcinek z zamkniętymi posterunkami następczymi,
 - 2) dyżurny ruchu posterunku odstępowego (bocznikowego) – do sąsiadnych posterunków zapowiadawczych i do sąsiadnych posterunków odstępowych (bocznikowych).
- 61.** Przed nadaniem telefonogramu o otwarciu posterunku dyżurny ruchu posterunku, który ma być otwarty, powinien uzyskać informację od adresatów tego telefonogramu o sytuacji ruchowej na sąsiadnych szlakach i odstępach oraz o wszelkich okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego (odchyleniach od rozkładu jazdy i od normalnego ruchu, o ostrzeżeniach itp.).
- 62.** Przed nadaniem telefonogramu o zamknięciu posterunku dyżurny ruchu posterunku, który ma być zamknięty, powinien poinformować adresatów tego telefonogramu o sytuacji ruchowej na sąsiadnych szlakach, odstępach i o wszelkich okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu.

ROZDZIAŁ XI
POWIADAMIANIE DRUŻYN POCIĄGOWYCH I MANEWROWYCH

§ 68
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 i manewrowe. Zawiadomienie to jest zbędne, jeżeli:
 - 1) wymienione okoliczności wykazano w rozkładzie jazdy pociągów lub w dodatkach do niego,
 - 2) potrzeba zmniejszenia prędkości lub nieplanowanego zatrzymania pociągu jest odpowiednio sygnalizowana, a instrukcje nie wymagają stosowania dodatkowego zawiadomienia.
2. O okolicznościach wymienionych w ust. 1 drużyny pociągowe zawiadamia się za pomocą rozkazów pisemnych: „O”, „S” lub „N”.
3. Za pomocą rozkazu pisemnego „O” wydaje się drużynie pociągowej następujące polecenia i informacje:
 - 1) polecenie i informacje dotyczące ostrożnej jazdy – z powodu:
 - a) niezawiadomienia dróżnika przejazdowego lub kierownika robót: o zmianie zasadniczego kierunku jazdy pociągu po torze szlakowym, o jeździe po zamkniętym torze itp.,
 - b) nieotrzymania potwierdzenia przyjazdu względnie zawiadomienia o usunięciu z toru szlakowego pojazdów pomocniczych,
 - c) wykonywania robót torowych, w czasie których należy drużynom pociągowym nakazać podawanie sygnału „Baczność”,
 - d) *uchylony*,
 - e) jazdy po sąsiednim torze szlakowym lub stacyjnym pociągu, w którym znajdują się wagony z przesyłką nadzwyczajną, 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 przystosowana do prowadzenia takiego ruchu,
 - g) braku znajomości obsługiwanego odcinka przez drużynę trakcyjną, którego znajomość jest konieczna do prowadzenia pociągu na tym odcinku (ostrzeżenia stałe i doraźne, odcinki, miejsca prowadzenia robót, miejsca zmiany numeru kanału radiowego, dozwolone rozkładem jazdy prędkości pociągów i kilometry ich zmiany, miejsca znajdowania się przejazdów kolejowych, inne okoliczności mające wpływ na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego) – o ile dopuszczalna prędkość jazdy pociągów na tym odcinku (szlaku) nie przekracza 40 km/h (§ 34 ust. 3),
 - h) innych okoliczności, wymagających ostrożnej jazdy,

- 2) polecenie ostrożnej jazdy z jednoczesnym zmniejszeniem prędkości jazdy – z powodu:
 - a) zmiany toru wjazdowego w okolicznościach wskazanych w § 49 ust. 2,
 - b) wjazdu pociągu na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony kozłem oporowym (§ 49 ust. 7 i 8), albo na tor, na którym istnieje ograniczenie prędkości niższe niż wynika to ze wskazań semafora (§ 52 ust. 18 pkt 5),
 - c) stanu pojazdów kolejowych,
 - d) stanu lub rodzaju ładunku, które wymaga ograniczenia prędkości jazdy,
 - e) stanu nawierzchni i budowli inżynierskich,
 - f) stanu urządzeń srk,
 - g) stanu urządzeń sieci trakcyjnej,
 - 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) uszkodzenia rogatki lub samoczynnej sygnalizacji na przejeździe, do czasu usunięcia uszkodzenia lub do czasu wprowadzenia tymczasowego strzeżenia przejazdu,
 - j) braku znajomości obsługiwanego odcinka przez drużynę trakcyjną, którego znajomość jest konieczna do prowadzenia pociągu na tym odcinku (ostrzeżenia stałe i doraźne, odcinki z blokadą samoczynną, miejsca prowadzenia robót, miejsca zmiany numeru kanału radiowego, określone rozkładem jazdy prędkości pociągów i kilometry ich zmiany, miejsca znajdowania się przejazdów kolejowych, inne okoliczności mające wpływ na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego),
 - k) innych okoliczności, wymagających ograniczenia prędkości jazdy,
 - l) konieczności zatrzymania pociągu wskutek uszkodzenia lub zagrożenia elementów infrastruktury i przejazdu przez miejsce uszkodzone ze wskazaną prędkością i ewentualnie pod nadzorem (z pilotem).
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” (§ 70) a także zezwolenie na przejechanie obok semafora wyjazdowego w okręgu nastawczym nastawni wyłączonej z udziału w prowadzeniu ruchu (§ 67 ust. 56),
 - 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 Rd 1 „Nakaz jazdy”, czy też bez otrzymania tego sygnału oraz numer 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” – wyjątek stanowi przypadek, gdy semafor kształtowy wskazuje nocny sygnał „Stój” lub gdy w porze ciemnej jest nieoświetlony, a jednocześnie sygnał dzienny wskazuje niewątpliwie sygnał zezwalający, wówczas ważny jest sygnał dzienny, o ile przed tym semaforem nie ustawiono tarczy zatrzymania D 1 „Stój” – a także zezwolenie na przejechanie obok semafora wjazdowego w okręgu nastawczym nastawni wykonawczej wyłączonej z udziału w prowadzeniu ruchu (§ 67 ust. 53),

- 4) zezwolenie na jazdę manewrową taboru w kierunku szlaku, poza ustaloną granicę przetaczania lub poza ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów) dla przypadków określonych w § 22 ust. 6,
- 5) zezwolenie na wjazd z zamkniętego toru szlakowego, przy którym nie ma semafora wjazdowego,
- 6) zezwolenie na jazdę w przypadku, gdy pojazd trakcyjny znajduje się poza semaforem wskazującym sygnał zezwalający, którego maszynista nie widzi,
- 7) zezwolenie na przejechanie obok tarczy zatrzymania D 1 „Stój” (§ 57 ust. 12 pkt 5 i § 72 ust. 11 do 14),
- 8) zezwolenie na dalszą jazdę zatrzymanego pociągu, gdy czoło pociągu minęło obsługiwany semafor tak, że koniec pociągu minął sygnałowe miejsce końca pociągu, lecz nie minął przebiegowego miejsca końca pociągu, lub gdy pociąg przejechał i zatrzymał się za semaforem wskazującym sygnał „Stój” – z zachowaniem postanowień zawartych w § 57 ust. 10,
- 9) zezwolenie na wstawienie i jazdę samochodu przystosowanego do jazdy po szosie i po szynach (§ 89 ust. 13),
- 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 rozkładem jazdy,
- 11) polecenie popychania pociągu (od do) przez lokomotywę sprzęgniętą z pociągiem lub przez lokomotywę niesprzęgniętą 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 rozkładzie jazdy,
- 12) polecenie jazdy po zamkniętym torze szlakowym i o okolicznościach wskazanych w § 64 ust. 15,
- 13) polecenie zatrzymania pociągu, niemającego rozkładowego postoju, na stacji w okolicznościach wskazanych w § 58 ust. 3 i 4 i na szlaku w okolicznościach wskazanych w § 75 ust. 1 pkt 2,
- 14) polecenie nieprzewidzianego rozkładem jazdy zatrzymania na szlaku pociągu, z określeniem celu i czasu postoju,
- 15) polecenie zatrzymania pociągu przed uszkodzonym obsługiwany semaforem (§ 57 ust. 13 pkt 1 lit. d),
- 16) 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 rozkładem jazdy, oraz drużynie pociągu bocznikowego, jeżeli jest to uregulowane regulaminem obsługi bocznicy i drużyna ta jest z nim zapoznana,
- 17) informację o zmianach w rozkładzie jazdy polegającą na: wprowadzeniu lub zniesieniu postoju, stałym otwarciu lub stałym zamknięciu posterunku ruchu, okresowym zamykaniu posterunku ruchu, zarządzonej zmianie sposobu prowadzenia ruchu, lokalizacji przystanku osobowego; o takich zmianach należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym przez 14 dni od chwili wejścia w życie tych zmian,

- 18) 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 przez 14 dni od chwili zaistnienia tych zmian,
 - 19) informację o czasowym otwarciu (np. na czas przewozów jesiennych) 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,
 - 20) informację o otwarciu tymczasowego posterunku odstępowego (bocznikowego) 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,
 - 21) informację o tym, że w czasie prowadzenia ruchu pociągów w odstępach posterunków następnych sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne,
 - 22) informację o uszkodzeniu torowych urządzeń kontroli prowadzenia pociągów (SHP, KHP itp.),
 - 23) 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),
 - 24) informacje i polecenia dla pociągów roboczych wyprawianych i znajdujących się na szlakowym torze zamkniętym (§ 64 ust. 16 do 20),
 - 25) 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 następnych, unieważnieniu sygnałów i semaforów samoczynnej blokady liniowej, ograniczeniach prędkości w obrębie zamkniętych i wyłączonych z prowadzenia ruchu posterunków następnych (§ 67 ust. 50),
 - 26) informację o unieważnieniu wskazań tarcz ostrzegawczych przejazdowych odnoszących się do przejazdu kolejowego, strzeżonego przez uprawnionego pracownika w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu,
 - 27) informację o nieważności na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu.
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”,
 - 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),
 - 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 rozkładzie jazdy oraz drużynie pociągu bocznikowego, jeżeli jest to uregulowane regulaminem obsługi bocznic,
- 6) informację o tym, że przejazd pociągu po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) obok posterunków odstępowych (bocznikowych) może nastąpić po otrzymaniu ręcznego sygnału Rm 1 „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 nie jest do tego przystosowana; informację tę otrzymuje drużyna pociągu wyprawianego na tor szlakowy lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), po którym odbywa się ruch dwukierunkowy,
- 8) informację, do którego miejsca na szlaku dwutorowym odbędzie się jazda względnie popychanie pociągu oraz polecenie powrotu – jeżeli jazda względnie popychanie pociągu do określonego kilometra na szlaku i powrót nie są przewidziane w rozkładzie jazdy; drużynie pociągowej należy wówczas podać również najpóźniejszy czas powrotu na stację wyprawienia,
6. Jeżeli zachodzi potrzeba wydania rozkazu pisemnego „S” lub „N” i równocześnie rozkazu pisemnego „O” można w rozkaze pisemnym „S” lub „N” dopisać dodatkowo treść polecenia, które zasadniczo wpisuje się w rozkaze pisemnym „O”, pod warunkiem, że wszystkie zapisy dokonane w rozkaze pisemnym „S” lub „N” będą dobrze czytelne.
7. W wyjątkowym przypadku, w razie konieczności, rozkaz pisemny „O” może być napisany na nieustalonym druku, 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 drużynie pociągowej dyżurny ruchu.
9. Można również ustalić w regulaminie technicznym, aby rozkazy pisemne „O”, „S” i „N” wydawał nastawniczy lub zwrotniczy, na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu dysponującego. Szczegółowe postanowienia o wydawaniu rozkazów pisemnych powinien zawierać regulamin techniczny.
10. Dla pociągów bez obsady konduktorskiej, sporządza się tylko jeden wtórnik rozkazu pisemnego, na którym maszynista kwituje odbiór pierwopisu.
11. 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 wyżej podanej zasady.
12. 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.

13. W razie podwójnej trakcji maszynistę drugiej czynnej lokomotywy o treści rozkazu pisemnego powinien powiadomić ustnie pracownik doręczający rozkaz pisemny maszyniście pierwszej lokomotywy.
14. Pomocnika maszynisty znajdującego się w kabinie maszynisty lub w przyległym przedziale połączonym przejściem z kabiną, o treści rozkazu pisemnego powiadamia ustnie maszynista.
15. 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.).
16. Prowadzący pojazd trakcyjny powinien rozkaz pisemny umieścić na widocznym dla siebie miejscu, gdzie rozkaz ten powinien znajdować się do czasu zakończenia jazdy danego pojazdu trakcyjnego z tym pociągiem. W przypadku wymiany pojazdu trakcyjnego na trasie jazdy pociągu, wydane rozkazy pisemne należy przekazać drużynie trakcyjnej zmienionego pojazdu trakcyjnego.
17. Sposób postępowania z wykorzystanymi rozkazami pisemnymi określą wewnętrzne uregulowania zainteresowanych podmiotów korzystających z infrastruktury kolejowej CARGOTOR Sp. z o.o..
18. 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.
19. Pracownik ten po wypisaniu potrzebnej liczby egzemplarzy rozkazu pisemnego, po podpisaniu ich nazwiskiem dyżurnego ruchu dysponującego oraz własnym, powinien napisać treść powtórzyć dosłownie, a dyżurny ruchu dysponujący powinien sprawdzić zgodność treści powtórzonej z treścią podyktowaną i w miejscu pokwitowania wpisać nazwisko pracownika wydającego rozkaz pisemny drużynie pociągowej.
20. Rozkazy pisemne powinny wydawać na określony odcinek stacje w tym celu wyznaczone w dodatku do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów zawierającym warunki techniczno-ruchowe, zwane stacjami wyznaczonymi.
21. 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 ostrzeżeniach.
22. Wyjątek od postanowień ust. 21 stanowią rozkazy pisemne z zawiadomieniami wymienionymi:
 - 1) w ust. 4 pkt 1, 3, 6 i 8; w ust. 5 pkt 1 – które może wydać tylko ten posterunek następczy i ten dyżurny ruchu, który tymi semaforami dysponuje,
 - 2) w ust. 4 pkt 2, 4, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 16, 21 i 24; w ust. 5 pkt 2, 3 i 8 – które może wydać tylko dyżurny ruchu tego posterunku, na którym zachodzi jedna z wymienionych w tych punktach okoliczność i który prowadzi ruch pociągów na przyległym szlaku,
 - 3) w ust. 4 pkt 25 – które mogą wydać sąsiednie czynne posterunki zapowiadawcze.
23. 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.
24. 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” (§ 63 ust. 10 i 11).
25. Zawiadomienie rozkazem pisemnym jest zbędne, gdy urządzenia blokady stacyjnej i liniowej są przystosowane do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze czynnym.
26. Zezwolenia, polecenia i informacje wymienione w ust. 3, 4 i 5 mogą być przekazywane przez dyżurnego ruchu prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem 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.
27. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem 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 prowadzącego pojazd kolejowy z napędem o jego zatrzymaniu.
28. W przypadku przekazywania treści rozkazu pisemnego za pomocą urządzeń łączności, dyżurny ruchu wypisuje odpowiedni druk rozkazu pisemnego w jednym egzemplarzu i treść jego przekazuje prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem.
29. Przekazaną treść polecenia, zezwolenia, informacji kierujący pojazdem kolejowym z napędem 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 pomocnik maszynisty, jeżeli znajduje się w kabinie maszynisty.
- Przekazaną treść należy powtórzyć, a dyżurny ruchu sprawdza zgodność powtórzenia.
- W miejscu przewidzianym na pokwitowanie dyżurny ruchu wpisuje nazwisko i stanowisko pracownika, któremu treść rozkazu pisemnego przekazał, a odbierający treść, wpisuje nazwisko dyżurnego ruchu.
30. 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.
31. Rozkaz pisemny „S” lub „N” zawierający zezwolenie na wyjazd pociągu wolno przekazać dopiero wówczas, gdy spełnione zostały wszystkie wymagane warunki,

32. 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.
33. W każdym bločku 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.
34. 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 bločku, a w mianowniku – numer rozkazu pisemnego podany przez dyżurnego ruchu. Dyżurny ruchu przekazujący treść rozkazu pisemnego, w liczniku zapisuje kolejny numer wypisanego rozkazu w bločku, a w mianowniku – numer rozkazu pisemnego podany przez pracownika, któremu treść rozkazu pisemnego podyktował np.:

$$\frac{3}{15'} \frac{15}{3'}$$

35. Działki zawierające treść obowiązującą należy na rozkazie pisemnym „S”, i „N.” 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.
36. Pociągom wyprawianym na szlak i z powrotem, popychaczom powracającym ze szlaku oraz pociągom kursującym na odcinku, na którym ruch pociągów prowadzi się tylko jedną lokomotywą, należy w jednym rozkazie pisemnym wpisać wszystkie ostrzeżenia ważne dla obu kierunków jazdy.
37. 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 w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem, podając rodzaje i numery tych rozkazów oraz nazwę stacji ich wydania. Przekazanie rozkazów pisemnych podpisuje zdający i przyjmujący.
38. Bloczki rozkazów pisemnych „O”, „S”, przed wydaniem do użytku należy ostemplować nazwą posterunku lub jednostki macierzystej pojazdu kolejowego z napędem, przesnuować, opieczętować, a liczbę kart w bločku powinien poświadczyc przełożony właściwej jednostki organizacyjnej dla danego posterunku lub tego pojazdu. Bloczki rozkazów pisemnych należy objąć ścisłą ewidencją.

§ 69

Ostrzeżenia

1. Ostrzeżeniami nazywają się pisemne zawiadomienia wydawane drużynom pociągowym, a dotyczące ograniczenia prędkości jazdy lub zachowania innych ostrożności – z wyjątkiem zawiadomień wymienionych w § 68 ust. 22.
2. Ostrzeżenia dzielą się na stałe i doraźne.
 - a) za ostrzeżenia stałe uważa się ostrzeżenia, które ujęte są w dodatku 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów o nazwie Wykaz Ostrzeżeń Stałych (WOS), bez względu na to, czy ostrzeżenie obowiązuje stale czy tylko w ustalonym okresie czasu.
 - b) ostrzeżeniami doraźnymi są ostrzeżenia nieujęte 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 90 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.
5. W żądaniach wprowadzenia ograniczeń należy wskazać, jakiego ruchu pociągów dane ograniczenie dotyczy.
6. Wykaz ostrzeżeń stałych powinien być wydawany okresowo i zawsze z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy. Termin ważności tego wykazu powinien być wskazany na wierzchniej stronie okładki.
7. Szczegółowe zasady sporządzania, wydawania i prowadzenia wykazu ostrzeżeń stałych zawierają oddzielne wytyczne, wydane przez Zarząd CARGOTOR Sp. z o.o.
8. Zainteresowani pracownicy posterunków technicznych oraz prowadzący pojazdy kolejowe z napędem powinni posiadać właściwe i aktualne wykazy ostrzeżeń stałych.
9. W razie nie otrzymania w porę wykazu ostrzeżeń stałych pracownik, który wykazu tego nie otrzymał, obowiązany jest odpowiednio wcześniej żądać go od swego przełożonego.
10. Przed podjęciem pracy przez prowadzącego pojazd kolejowy z napędem, który ma prowadzić pociąg (pojazd kolejowy) pierwszy raz w okresie obowiązywania wykazu ostrzeżeń stałych, przełożony powinien sprawdzić, czy prowadzący ten pojazd otrzymał potrzebne mu wykazy ostrzeżeń stałych.
11. Nie wolno dokonywać w wykazie ostrzeżeń stałych następujących zmian:
 - 1) wnoszenia ostrzeżeń, których w wykazie tym nie wydrukowano,
 - 2) zmiany czasu obowiązywania ostrzeżenia, z wyjątkiem jego skrócenia,
 - 3) zmiany miejsca (i toru), na którym obowiązuje ostrzeżenie, z wyjątkiem skrócenia odcinka objętego ostrzeżeniem stałym (ust. 12 pkt 2),
 - 4) zmniejszenia prędkości jazdy pociągów,
 - 5) przedłużać okresu obowiązywania wykazu ostrzeżeń stałych umieszczonego na stronie wierzchniej okładki.

W tych wszystkich przypadkach należy drużyny pociągowe zawiadamiać rozkazami pisemnymi a ostrzeżenia stałe, w których zaszły zmiany wymienione w pkt 2, 3, 4 należy unieważnić.

12. Wyznaczone jednostki organizacyjne mogą zarządzać dokonywanie w wykazie ostrzeżeń stałych tylko następujących zmian:
 - 1) skreślenie ostrzeżeń w całości,
 - 2) skrócenie miejsca podanego w ostrzeżeniu stałym,
 - 3) podwyższenie prędkości jazdy, podanej w ostrzeżeniu stałym,
 - 4) skrócenie czasu obowiązywania ostrzeżenia.
13. Zmiany te pisemnie należy przekazać niezwłocznie zainteresowanym jednostkom organizacyjnym. Jednostki te dowodnie powiadamiają zainteresowanych pracowników. W treści zarządzenia wprowadzającego zmiany, wszelkie liczby należy podawać słownie, z wyjątkiem numeru linii i strony wykazu.
14. Jeżeli stan elementów infrastruktury kolejowej lub organizacja prowadzenia robót wymagają wydawania drużynom pociągowym ostrzeżeń nieuwjętych w wykazie ostrzeżeń stałych, uprawnieni pracownicy lub właściwe jednostki organizacyjne powinni niezwłocznie zawiadomić o tym pisemnie telegramem (przy użyciu dostępnych środków łączności wskazanych w regulaminie technicznym) lub telefonogramem dyżurnego ruchu jednej ze stacji sąsiadujących z miejscem, w którym powstały okoliczności wymagające wydania ostrzeżeń.
15. Pracownik (naczelnik działu, mistrz, toromistrz, diagnosta itp.) lub właściwa jednostka organizacyjna, żądający wydawania ostrzeżeń doraźnych, w zawiadomieniu tym powinni dokładnie określić:
 - 1) miejsce, w którym konieczne jest zmniejszenie prędkości jazdy lub zachowanie ostrożności (numer linii, nazwa posterunku zapowiadawczego lub szlaku, na szlaku dwutorowym określenie toru szlakowego lub obu i czy obowiązuje w obu kierunkach jazdy po tym torze, czy tylko w jednym oraz określenie, od którego miejsca, do którego miejsca obowiązuje ostrzeżenie),
 - 2) dopuszczalną prędkość jazdy pociągów,
 - 3) powód ograniczenia prędkości lub potrzeby zachowania ostrożności,
 - 4) termin rozpoczęcia i zakończenia obowiązywania obostrzenia. Telefoniczne żądanie wydawania ostrzeżeń należy potwierdzić pisemnie.
16. Jeżeli regulaminem tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót wymagane jest ograniczenie prędkości, to należy postępować zgodnie z ust. 20 po otrzymaniu zarządzenia w sprawie rozpoczęcia robót.
17. W nagłych przypadkach zawiadomienie o przeszkodzie do ruchu pociągów może być dokonane telefonicznie lub ustnie przez każdego pracownika kolejowego oraz przez osobę postronną. Niezwłocznie po otrzymaniu tego zawiadomienia dyżurny ruchu powinien zawiadomić o nim naczelnika (zastępcę) właściwego działu, który po zbadaniu zagrożonego miejsca powinien niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu o wyniku badania.
18. 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 oraz zgłoszenie o wyniku badania, celem ustalenia dalszego postępowania.
19. 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.

20. Dyżurny ruchu stacji, na której zaistniały okoliczności wymagające wydania ostrzeżeń lub który otrzymał zawiadomienie o takich okolicznościach, powinien o potrzebie wydawania ostrzeżeń zawiadomić pisemnie 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. 30).
21. Stacje sąsiednie i wyznaczone, wymienione w ust. 20, otrzymanie zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia powinny potwierdzić pisemnie telegramem lub telefonogramem tej stacji, od której zawiadomienie to otrzymały, a stacje wyznaczone również stacji położonej bezpośrednio przed miejscem, którego dotyczy dane ostrzeżenie. W potwierdzeniu tym należy powtórzyć treść ostrzeżenia oraz podać liczbę porządkową, pod którą ostrzeżenie wpisano do książki ostrzeżeń, a stacje wyznaczone ponadto powinny podać, od którego pociągu włącznie rozpoczną wydawanie ostrzeżeń.
22. Wszystkim pociągom, którym stacje wyznaczone ostrzeżenia nie wydały, powinna ostrzeżenie to wydać ostatnia stacja przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie. Pociągi niemające 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 prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem za pomocą urządzeń łączności zgodnie z postanowieniami § 68 ust. 26 do 29.
23. W celu stwierdzenia, 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.
24. O ostrzeżeniach doraźnych, obowiązujących dla jazdy pociągów po torze szlakowym lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), stacja wyprawiająca pociągi po torze szlakowym lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), powinna zawiadomić stacje wyznaczone, wyprawiające pociągi, które będą jechać po tym torze szlakowym.
25. 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.
26. 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.

27. Stacja żądająca wydania jednorazowego ostrzeżenia może uważać, że pociąg został zawiadomiony o ostrzeżeniu, gdy otrzymała zgłoszenie o dokonanym zawiadomieniu pociągu.
28. Pociągów wyprawianych po torze zamkniętym (ze względu na obowiązujące ich ograniczenie prędkości jazdy do 30 km/h) dotyczą tylko te z ostrzeżeń stałych i doraźnych, które ograniczają prędkość jazdy poniżej 30 km/h, a jeżeli dopuszczono jazdę z prędkością dozwoloną dla danego pociągu – tylko te, które ograniczają prędkość poniżej dozwolonej dla tego pociągu.
29. Ostrzeżenie obowiązujące do określonego terminu traci ważność po 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.
30. 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 pisemnego telegramem lub telefonogramem otrzymania odwołania, które jest zbędne.
31. 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.
32. Jeżeli zawiadomienie o konieczności ostrzeżenia pociągów otrzyma posterunek odgałęźny lub odstępowy (bocznikowy), 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.
33. W przypadku, gdy pociąg ma rozpocząć jazdę na stacji, na której nie jest to przewidziane w 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.
34. Pociąg jadący bez rozkładu jazdy powinien być zatrzymany na stacji wyznaczonej do wydawania ostrzeżeń w kierunku jazdy pociągu, celem doręczenia drużynie pociągowej ostrzeżeń.
35. Stacje, które otrzymały żądanie, zarządzenie lub zawiadomienie o ostrzeżeniu powinny niezwłocznie wpisać go do właściwej książki ostrzeżeń doraźnych (wzór książki stanowi załącznik 9 do niniejszej instrukcji). Jednorazowych ostrzeżeń nie wpisuje się do książki ostrzeżeń.
36. Każda stacja prowadzi tyle książek ostrzeżeń, w ilu kierunkach wyprawia pociągi. Książki te należy prowadzić w ten sposób, aby przy wypełnianiu rozkazów pisemnych nie zachodziła potrzeba wyszukiwania ostrzeżeń w różnych książkach.
37. Jeżeli ilość ostrzeżeń jest mała, można prowadzić jedną książkę ostrzeżeń z odpowiednim podziałem stron dla każdego kierunku i z odpowiednim ich oznaczeniem.
38. Numerację ostrzeżeń prowadzi się miesięcznie w formie ułamka. Liczba arabska w liczniku oznacza numer porządkowy ostrzeżenia w danym kierunku i w danym miesiącu. Liczba rzymska

w mianowniku oznacza miesiąc, w którym zapisano ostrzeżenie po raz pierwszy do książki ostrzeżeń doraźnych np. 1/V.

39. Ostrzeżenia dotyczące szlaków:

1) jednotorowych:

- a) stacje wyznaczone do wydawania ostrzeżeń wpisują do książek ostrzeżeń wszystkie doraźne ostrzeżenia obowiązujące na wyznaczonych odcinkach,
- b) inne stacje wpisują do książek ostrzeżeń ostrzeżenia doraźne wprowadzone na własnej stacji na drodze wyjazdu pociągów, na szlakach do najbliższych sąsiednich stacji i na sąsiednich stacjach na drodze wjazdu pociągów,

2) dwutorowych:

- c) 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. 20), natomiast dotyczących torów szlakowych kierunku przeciwnego do zasadniczego tylko w razie otrzymania zawiadomienia o jeździe pociągów po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego,
- d) ostatnie stacje, znajdujące się przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, wpisują do książek ostrzeżeń ostrzeżenia dotyczące każdego przyległego toru szlakowego w obu kierunkach jazdy.

40. Książki ostrzeżeń prowadzą na bieżąco dyżurni ruchu. Jeżeli ostrzeżenia wydawane są drużynom pociągowym przez innych pracowników, mogą oni prowadzić książkę ostrzeżeń dla kierunków, w których wydają te ostrzeżenia.

41. Każde ostrzeżenie należy oddzielić od następnego poziomą kreską.

42. Po odwołaniu ostrzeżenia we wszystkich książkach ostrzeżeń, w których wpisane było to ostrzeżenie, należy wypełnić rubryki dotyczące odwołania, a rubryki dotyczące wprowadzenia przekreślić.

43. Pierwszego dnia każdego miesiąca należy wszystkie obowiązujące ostrzeżenia przenieść (przepisać) z poprzedniego miesiąca. Należy przy tym poprzednie zapisy w rubrykach dotyczących wprowadzenia przekreślić, a w rubrykach dotyczących odwołania zanotować: „przeniesiono pod Lp.”.

44. Jeżeli w książce ostrzeżeń odwołane ostrzeżenie znajduje się przed ostrzeżeniem nadal obowiązującym lub ostrzeżenia wpisane są w innej kolejności niż występują one na drodze jazdy pociągów, to przepisując je na nowo należy je wypisać i ponumerować w takiej kolejności, w jakiej będą one wpisywane do rozkazów pisemnych.

45. Na stacjach wyznaczonych w każdym miesiącu niezwłocznie po przeniesieniu ostrzeżeń, prawidłowość przeniesienia ich powinna być sprawdzona przez właściwych naczelników działu (lub upoważnionych pracowników), których pracownicy prowadzą książki ostrzeżeń doraźnych i poświadczona podpisem.

46. Książki ostrzeżeń należy przed oddaniem do użytku ostemplować nazwą sekcji właściwego zakładu, wpisać nazwę posterunku, dla którego są one przeznaczone, przesnuować, opieczetować, strony ponumerować, a ilość stron powinien poświadczyc naczelnik działu lub upoważniony przez niego pracownik.

47. Na wewnętrznej stronie okładki tytułowej należy wkleić mapkę z wykazem posterunków zapowiadawczych danego odcinka (odcinków) linii kolejowej według kilometrażu ich występowania oraz numery telefonów do dyżurnych ruchu tych posterunków.

48. Dla każdej książki ostrzeżeń – 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. Zamieszczenie w wydawnictwie wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów zestawienia ostrzeżeń doraźnych wprowadzonych adresem czternaście, które tracą swoją ważność w związku z przeniesieniem ich do wykazu ostrzeżeń stałych, jest dowodną formą pisemnego powiadomienia o ich odwołaniu. Ujęcie w wykazie ostrzeżeń stałych zestawienia ostrzeżeń doraźnych wprowadzonych adresem czternaście, stanowi podstawę do wykreślenia ich z książek ostrzeżeń doraźnych w pierwszym dniu obowiązywania wykazu ostrzeżeń stałych.
49. 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.
50. Dopuszcza się przechowywanie w pamięci komputera wszystkich pism i telegramów związanych z żądaniem, wprowadzeniem, potwierdzeniem i odwołaniem ostrzeżeń otrzymanych drogą elektroniczną.
51. W regulaminie technicznym należy ustalić, na których posterunkach, ile książek ostrzeżeń i w których kierunkach należy je prowadzić.
52. Dyżurny ruchu przekazujący dyżur powinien przekazać następcy wszystkie książki ostrzeżeń oraz wskazać mu pisemnie i ustnie te ostrzeżenia, na które nie wpłynęło wymagane potwierdzenie otrzymania ich, jak również te pociągi, które są w drodze, a ze stacji wyznaczonej odjechały przed pociągiem, od którego rozpoczęła ona wydawać ostrzeżenie.
53. Jeżeli ostrzeżenie ma trwać powyżej 90 dni, naczelnik właściwego działu powinien odpowiednio wcześniej zwrócić się do Zarządu CARGOTOR Sp. z o.o. o umieszczenie tego ostrzeżenia w wykazie ostrzeżeń stałych.

ROZDZIAŁ XII JAZDA POCIĄGÓW

§ 70

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 i posterunek osłonny 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 z toru odjazd”.
nr nr
3. W przypadkach wymienionych w ust. 2 pkt 1-3 jeżeli nie można lub nie wolno podać sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wyjazdowym, albo, jeżeli pociąg wyjątkowo ma wyjechać z toru nieposiadającego semafora wyjazdowego – zezwoleniem na wyjazd pociągu jest wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego.
4. Jeżeli z miejsca odjazdu pociągu nie widać wskazań semafora wyjazdowego, na stacjach ustalonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów – 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.
5. Zezwoleniem na wjazd pociągu na stację lub posterunek odgałęźny z semaforem wyjazdowym jest podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wjazdowym, a jeżeli sygnałów nie można lub nie wolno podać – wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego.
6. Zezwoleniem na przejazd pociągu jest:
 - 1) na stacjach i na posterunkach odgałęźnych z semaforami wyjazdowymi wyposażonych w semafory świetlne albo semafory kształtowe z tarczą ostrzegawczą odnoszącą się do semaforów wyjazdowych – podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym i wjazdowym oraz drogowskazowym (jeśli jest),
 - 2) na stacjach i posterunkach odgałęźnych z semaforami wyjazdowymi, wyposażonych w semafory kształtowe bez tarcz ostrzegawczych odnoszących się do semaforów wyjazdowych – podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym i wjazdowym.
 - 3) na posterunkach odgałęźnych bez semaforów wyjazdowych oraz na posterunkach bocznikowych i osłonnych – podanie sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym,
 - 4) na posterunkach odstępowych – podanie sygnału zezwalającego na semaforze odstępowym.

7. Jeżeli na semaforze wyjazdowym przy spełnieniu wymaganych warunków nie może być podany lub nie wolno podać sygnału zezwalającego lub semafor ten wskazuje sygnał wątpliwy, zezwoleniem na przejazd pociągu – oprócz podania sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym i drogowskazowym jest:
 - 1) podanie na tym semaforze sygnału zastępczego,
 - 2) jeżeli pociąg był zatrzymany przed semaforem wjazdowym – doręczenie lub przekazanie za pomocą urządzeń łączności rozkazu pisemnego, zezwalającego na przejechanie obok semafora wyjazdowego wskazującego sygnał „Stój”,
8. W przypadku jazdy pociągu po torze lewym, obowiązują postanowienia § 63 ust. 10–17.
9. Dyżurny ruchu może zezwolić na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu, gdy zostały spełnione wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy.
10. Zezwolenie na przejazd pociągu obok sygnału „Stój” na obsługiwanym semaforze może wydać tylko dyżurny ruchu zarządzający tym semaforem.

§ 71 Prędkość jazdy pociągów

1. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągów zależy od:
 - 1) konstrukcji i stanu technicznego nawierzchni i podtorza oraz obiektów inżynierskich i urządzeń srk,
 - 2) konstrukcji pojazdów kolejowych, ich stanu technicznego, rodzaju hamulców i masy hamującej pociągu,
 - 3) rodzaju pociągu i warunków ruchowych.
2. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągu, której nie wolno przekroczyć, jest wskazana dla każdego pociągu w 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 prowadzący pojazd kolejowy z napędem uzna to za potrzebne.
3. W przypadku jazdy pociągu po innym torze niż ten, dla którego opracowano rozkład jazdy, nie należy przekraczać prędkości obowiązującej w torze, po którym odbywa się jazda.
4. Prędkość jazdy pociągu z podwójną trakcją nie może przekraczać prędkości konstrukcyjnej żadnej z obu lokomotyw.
5. Ograniczenia prędkości jazdy określone są w postanowieniach niniejszej instrukcji i instrukcji o sygnalizacji. Najczęściej stosowane ograniczenia prędkości jazdy oraz inne ograniczenia nieuwjęte w treści instrukcji, zawiera poniższa tabela:

Pkt	Prędkość w km/h nie może być większa niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § ... ust. ...
1)	5	tymczasowe zabezpieczenie pękniętej szyny; podczas przejazdu pociągu miejsce uszkodzone powinien obserwować uprawniony pracownik	§ 82 ust. 4
2)	5	cofanie pociągu ze szlaku bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu	§ 77 ust. 5
3)	5 – 10	wjazd pociągu na stację z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego; jazdę wagonu z zagrzanym czopem osi powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej	§ 83 ust. 10
4)	10	wymagających ustawienia sygnału D1 „Stój”	TR-05 § 33 ust. 4
5)	20	przy przejeżdżaniu przez miejsce osłonięte sygnałem D 6 „Zwolnić bieg” lub wskaźnikiem W 8 „Wskaźnik ograniczenia prędkości”, a prędkość ta nie jest wskazana na tarczy (tablicy)	TR-05 § 33 ust. 2, § 50 ust. 2
6)	20	gdy prowadzący pojazd kolejowy z napędem po usłyszeniu sygnału „ALARM” otrzymanego środkami radiołączności nie otrzymał wyjaśnienia przyczyny jego nadania – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, pociąg jedzie dalej do najbliższego posterunku ruchu	§ 44 ust. 2
7)	20	pchanie pociągu na szlaku z przejazdami kolejowo-drogowymi i przejściami, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób (obowiązuje czoło pociągu)	§ 74 ust. 32
8)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, których nie można	§ 67 ust. 49

		zawiadomić o jeździe pociągu w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych (obowiązuje czoło pociągu)	
9)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, których nie można zawiadomić o odjeździe pociągu lub jeżeli dyżurny ruchu nie otrzymał potwierdzenia otrzymania sygnału dzwonkowego przez dróżników przejazdowych (obowiązuje czoło pociągu)	§ 91 ust. 19
10)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia z uszkodzonymi urządzeniami zabezpieczenia ruchu, do czasu usunięcia uszkodzenia lub rozpoczęcia strzeżenia na miejscu przejazdu lub przejścia (obowiązuje czoło pociągu)	§ 91 ust. 22
11)	20	przyjęcie pociągu na tor boczny lub wyprawienie pociągu towarowego z toru bocznego	§ 49 ust. 1
12)	20	w odstępstwie od stacyjnego rozkładu jazdy – przyjęcie pociągu na tor częściowo zajęty albo na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości lub zakończony kołtem oporowym	§ 49 ust. 7 i 8
13)	20	gdy pociąg jest pchany lub cofany za wiedzą dyżurnego ruchu – na szlaku z przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób	§ 74 ust. 32 § 77 ust. 2
14)	20	po zauważeniu nadawanego w kierunku prowadzącego pojazd kolejowy z napędem sygnału Pc 6, należy zmniejszyć prędkość jazdy obok stojącego pociągu tak, aby zatrzymać ten pojazd w miejscu znajdowania się maszynisty unieruchomionego pociągu	§ 72 ust. 33
15)	20	jazda do najbliższej stacji z płaskimi miejscami lub nalepami na obręczach zestawów kołowych	§ 83 ust. 14
16)	20	jazda pociągu do najbliższej stacji w stanie odhamowanym, a wagon hamuje tak silnie, że jego koła ślizgają się po szynie	§ 83 ust. 18
17)	20	polecenie ograniczenia prędkości w razie zauważenia braku zderzaka przy wagonie w pociągu poprzedzającym	§ 83 ust. 21
18)	20	wyjazd na tor sąsiadujący z torem, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu	§ 84 ust. 3
19)	20	podczas przejeżdżania przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście lub przejście zabezpieczone rogatkami, w przypadku, gdy prowadzący pojazd kolejowy z napędem zauważył nie zamknięcie rogatki lub półrogatki i brak pracownika strzegącego przejazdu, kolejowo-drogowy lub przejście o czym nie był zawiadomiony rozkazem pisemnym (obowiązuje czoło pociągu na długości równej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 91 ust. 22
20)	30	gdy pociąg jedzie po torze zamkniętym zajęтым przez inne pojazdy kolejowe lub na którym znajduje się przeszkoda do jazdy	§ 64 ust. 10
21)	30	gdy pociąg jest pchany lub cofany za wiedzą dyżurnego ruchu na szlaku z przejazdami, które są obsługiwane lub są zabezpieczone w inny sposób	§ 74 ust. 32 § 77 ust. 2
22)	30	jazda do najbliższej stacji po wstawieniu wagonów po wykolejeniu, dostosowując prędkość do wskazówek rewidenta	§ 83 ust. 4
23)	40	przez rozjazdy na szlaku lub na posterunkach prowizorycznym, gdy jazda odbywa się w kierunku zwrotnym	TU-01 §4 ust. 2, oraz Tr-01 (R-1) § 66 ust. 33
24)	40	jazda bez znajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowej	§ 34 ust. 7
25)	40	przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, w którym jazda odbywa się na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny (doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności); przy wyjeździe na szlak	TR-05 § 12 pkt. 18

		bez blokady samoczynnej jazda z prędkością do 40 km/h obowiązuje w granicach posterunku ruchu	
26)	40	przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, dla którego nie ma semafora	TU-01 §4 ust. 2
27)	40	przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, osłanianym semaforem, który nie jest uzależniony od zwrotnic lub nie ma zamknięcia przebiegu	§ 67 ust. 28 do 33
28)	40	jazda pociągów w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych	§ 67 ust. 49
29)	50	przez zwrotnice ryglowane, przejeżdżane na ostrze w kierunku prostym podczas nieprawidłowego działania bloku przebiegowego-utwierdzającego	Ie-8 (E-16) § 27 ust. 15
30)	50	przez zwrotnice scentralizowane w urządzeniach mechanicznych i u z a l e ż n i o n e w przebiegu, przejeżdżane na ostrze w kierunku prostym, w przypadku wyłączenia rygla ze scentralizowanego nastawiania	Ie-8 (E-16) § 26 ust. 13
31)	60	gdy pociąg z czynna lokomotywą ciągnącą jest popychany	§ 74 ust. 4
32)	60	po minięciu wskaźnika We 1 (przygotować się do opuszczenia pantografów)	TR-05 § 51 ust. 5
33)	130	przy jednoosobowej obsadzie pojazdu trakcyjnego	§ 34 ust. 3

6. Jeżeli zmniejszenie prędkości dotyczy okręgu nastawczego, to jego początkiem jest miejsce ustawienia semafora lub innego sygnalizatora, a końcem jest ostatni przejeżdżany rozjazd lub miejsce sygnałowe, gdy nie ma rozjazdów.
7. Prędkość jazdy należy zmniejszyć również wtedy, gdy drużyna pociągowa zauważy przeszkodę uniemożliwiającą stosowanie nakazanej prędkości.
8. Maszynista obowiązany jest zmniejszyć odpowiednio prędkość jazdy, gdy z powodu złej widoczności nie może w dostatecznym stopniu orientować się w terenie dla ustalenia miejsca znajdowania się urządzeń sygnałowych, bądź w rozpoznaniu sygnałów albo, gdy z powodu gwałtownych zaburzeń atmosferycznych istnieje możliwość powstania przeszkody do jazdy.

§ 72

Postępowanie drużyny pociągowej w czasie jazdy pociągu

1. Maszynista pojazdu trakcyjnego 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 pracownicy stacyjni nie podają sygnału „Stój”,
 - 3) podczas jazdy pociągu – obserwować:
 - a) sygnały i wskaźniki, informować się z pomocnikiem maszynisty wzajemnie o ich wskazaniach, powtórzyć każdą otrzymaną informację oraz zastosować się do tych wskazań,
 - b) czy na torze, po którym pociąg ma przejechać, nie ma przeszkód do jazdy,
 - c) czy na przejazdach z rogatkami lub półrogatkami są one zamknięte lub czy przejazd taki jest strzeżony przez pracownika,
 - e) czy sieć trakcyjna nie ma uszkodzenia zagrażającego bezpieczeństwu ruchu,
 - f) czy na pociągu własnym i mijanych nie ma niebezpiecznych usterek, jak: przesunięcie się ładunku, grzania się czopa osi itp.,
 - g) 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,
 - 4) zatrzymać pociąg, jeżeli:
 - a) pociąg został skierowany na tor lewy, a drużyna trakcyjna nie została o tym powiadomiona rozkazem pisemnym,
 - b) pociąg został skierowany w innym kierunku niż przewiduje rozkład jazdy, a drużyna trakcyjna nie została o tym powiadomiona rozkazem pisemnym,
 - c) podczas jazdy na szlaku jednotorowym lub po torze lewym semafor dla przeciwnego kierunku jazdy wskazuje sygnał zezwalający na jazdę po tym torze.Po zatrzymaniu pociągu należy porozumieć się z dyżurnym ruchu, co do sposobu dalszego postępowania.
2. Pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego obowiązany jest brać udział w obserwacjach, o których mowa w ust. 1 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 to.

O spostrzeżeniach mających znaczenie dla bezpieczeństwa i sprawności ruchu pomocnik maszynisty powinien zgłosić maszyniście
3. Maszynista pociągu powinien dotrzymywać rozkładowe czasy jazdy, ustalone dla danego pociągu.

Przy opóźnieniu pociągu należy stosować skrócone czasy jazdy.

Maszyniście nie wolno przekraczać największej dozwolonej prędkości wskazanej w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, maksymalnej prędkości eksploatacyjnej pojazdów kolejowych (nie większej niż prędkość konstrukcyjna) wchodzących w skład pociągu, prędkości wskazanej w wykazie ostrzeżeń stałych lub w rozkazie pisemnym oraz prędkości wynikającej ze wskazań sygnalizatorów i wskaźników.

Przez miejsce uszkodzenia toru, wymagające zmniejszenia prędkości jazdy należy przejechać z nakazaną prędkością, możliwie w stanie odhamowanym.

4. 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 maszynista powinien podawać sygnał „Alarm” i zastosować wszelkie dostępne środki w celu niedopuszczenia do wypadku, a gdy jest to niemożliwe – zmniejszenia skutków wypadku.

Na liniach wyposażonych w urządzenia radiołączności pociągowej stosowanie radiotelefonicznego systemu alarmowego regulują postanowienia instrukcji o radiołączności pociągowej, manewrowej i drogowej.

5. Jeżeli drużynie pociągowej nasunie się podejrzenie, że brak jest sygnału końca pociągu, należy zażądać sprawdzenia tego sygnału na najbliższym posterunku ruchu.
6. Gdy dwustawna tarcza ostrzegawcza, odnosząca się do semafora wjazdowego lub wyjazdowego albo drogowaskazowego 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”.
7. 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.
8. Przód pociągu powinien zatrzymać się możliwie blisko sygnału „Stój”, a przy semaforach świetlnych – nie bliżej, niż to jest potrzebne do niewątpliwego rozpoznania sygnału.
9. Maszynista pojazdu trakcyjnego podczas zbliżania się pociągu do tarczy ostrzegawczej informującej, że semafor wjazdowy wskazuje sygnał „Stój”, obowiązany jest radiotelefonem nawiązać łączność z dyżurnym ruchu, celem wyjaśnienia przyczyny niepodania sygnału zezwalającego.
10. W razie braku możliwości nawiązania łączności maszynisty z dyżurnym ruchu, a z posterunku ruchu nie podano w kierunku pociągu ręcznego lub dźwiękowego sygnału „Stój”, należy podać sygnał Rp1 „Baczność”.
11. Obok semafora obsługiwanego, wskazującego sygnał „Stój” lub nieoświetlonego albo wskazującego sygnał wątpliwy bądź białe światło, pociąg może przejechać po otrzymaniu osobnego zezwolenia według postanowień instrukcji sygnalizacji. Osobne zezwolenie nie jest jednak potrzebne, gdy semafor kształtowy (ramienny) wskazuje nocny sygnał „Stój” lub – gdy w porze nocnej – jest nieoświetlony, a jednocześnie sygnał dzienny wskazuje niewątpliwie sygnał zezwalający, wówczas ważny jest sygnał dzienny, o ile przed tym semaforem nie ustawiono tarczy zatrzymania D 1 „Stój”.
12. Obok tarczy zaporowej wskazującej sygnał Z 1 „Stój” pociąg może jechać dalej na rozkaz pisemny, doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności drużynie pociągowej.

13. Przejazd pociągu obok sygnału D 1 „Stój” może odbyć się po usunięciu tego sygnału lub po obróceniu go o 90° albo po otrzymaniu rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności).
14. Pociąg zatrzymany sygnałem „Stój”, podanym ręcznie lub dźwiękiem, może jechać dalej, gdy ustała przeszkoda do jazdy.
15. 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.
16. Jeżeli pociąg przejechał poza ukres w sposób zagrażający jazdom pociągowym lub manewrowym, maszynista tego pociągu powinien podawać sygnał „Alarm”. Maszynista (pomocnik maszynisty) powiadamia o tym niezwłocznie dyżurnego ruchu lub nastawniczego (zwrotniczego). Bez zezwolenia dyżurnego ruchu cofanie pociągu jest niedozwolone, z wyjątkiem nagle grożącego niebezpieczeństwa.
17. O każdym nieprzewidzianym zatrzymaniu pociągu na szlaku 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. 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.
18. Drużyna trakcyjna pociągu wyprawionego na szlak z blokadą liniową za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego, powinna zachować szczególną ostrożność i pilnie obserwować szlak.
19. Jeżeli pociąg ma przewidziany postój, należy go zatrzymać w przewidzianym miejscu.
20. W razie nieprzewidzianego zatrzymania się pociągu na szlaku, drużyna pociągowa zobowiązana jest ustalić przyczynę postoju i porozumieć się z dyżurnym ruchu, co do dalszego postępowania. Dyżurny ruchu stosownie do otrzymanych informacji powinien podjąć niezwłocznie działania zapewniające bezpieczeństwo ruchu na torze zajęтым przez pociąg oraz na torach sąsiednich. W przypadku nieplanowego zatrzymania pociągu na szlaku linii wyposażonej w urządzenia radiołączności pociągowej, należy postępować zgodnie z postanowieniami instrukcji o radiołączności pociągowej, manewrowej i drogowej.
21. Pociąg zatrzymany na szlaku należy osłonić sygnałami w przypadku, gdy:
 - 1) osłony pociągu zażąda dyżurny ruchu – pociąg należy osłonić od strony wskazanej przez dyżurnego ruchu,
 - 2) oderwana lub odczepiona część pociągu pozostaje na szlaku do czasu ściągnięcia jej do stacji – na torze szlakowym z ruchem dwukierunkowym pociąg należy osłonić z obu stron, na szlaku dwutorowym z ruchem jednokierunkowym – od strony końca pociągu,
 - 3) zażądano lokomotywy pomocniczej lub pociągu ratunkowego – pociąg należy osłonić od strony oczekiwanej pomocy lub z obu stron, gdy nie wiadomo skąd przybędzie pomoc.Dalsze postępowanie, co do zakresu i sposobu osłony pociągu, ustala dyżurny ruchu w porozumieniu z drużyną pociągową.

Celem wezwania do osłony pociągu maszynista podaje sygnał Rp 2 „Osłonić pociąg”.

22. Zasady osłony pociągu lub przeszkody na szlaku określa instrukcja sygnalizacji.
23. Po otrzymaniu informacji o przyczynie nieplanowego zatrzymania pociągu na szlaku należy wstrzymać wyprawianie pociągów do czasu zwolnienia toru, względnie usunięcia przeszkody do jazdy.
24. Jeżeli pociąg zatrzymał się z powodu zauważenia w pociągu lub na torze przeszkody do dalszej jazdy lub jeżeli zatrzymanie pociągu jest konieczne dla udzielenia pomocy innemu pociągowi lub dla usunięcia przeszkody do ruchu na torze, po którym pociąg jedzie, albo na torze sąsiednim, to drużyna trakcyjna powinna natychmiast podawać sygnał „Alarm”.
25. W przypadku zauważenia przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu ruchu, należy ją usunąć, a jeśli nie jest to możliwe, zagrożone miejsce osłonić sygnałami, a w razie potrzeby podawać sygnały „Stój” oraz wezwać pomoc.
26. Zakres i sposób osłony sygnałami miejsca zagrożonego drużyna pociągowa ustala z dyżurnym ruchu.
27. Każdy pracownik wchodzący w skład drużyny pociągowej powinien zatrzymać pociąg, jeżeli zauważy, że:
 - 1) z pociągu, z posterunku ruchu lub ze szlaku podawane są sygnały „Stój”,
 - 2) w pociągu lub na torze jest przeszkoda do dalszej jazdy,
 - 3) na sąsiednim torze jest nieosygnalizowana przeszkoda do jazdy.
28. W przypadku, gdy drużyna pociągowa jest niezdolna do pracy, należy to zgłosić dyżurnemu ruchu.
29. Jeżeli prowadzący pojazd kolejowy z napędem stanie się niezdolny do pracy, należy pociąg zatrzymać i dalsze postępowanie uzgodnić z dyżurnym ruchu.
30. Na stacjach wskazanych w zeszytach wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów drużyna pociągowa zgłasza dyżurnemu ruchu wjazd pociągu z sygnałem końca pociągu niezwłocznie po zatrzymaniu się pociągu na właściwym miejscu.
31. Zauważone nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu, drużyna pociągowa powinna zgłosić niezwłocznie dyżurnemu ruchu.
32. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem, 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 udzielić pomocy maszyniście tak osygnalizowanego pociągu. 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.
33. Jeżeli pociąg nie przybył do posterunku ruchu po upływie 10 minut od rozkładowego czasu jazdy i niemożliwe jest nawiązanie łączności z maszynistą tego pociągu lub jeżeli po upływie 30 minut od chwili zgłoszenia 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 nieprzybycia. Wznowienie wyprawiania pociągów na ten szlak może nastąpić po ustaleniu przyczyny zatrzymania pociągu i upewnieniu się, że nie ma przeszkód do prowadzenia ruchu.
34. Po zakończeniu jazdy pociągu sposób zabezpieczenia składu tego pociągu w zależności od warunków miejscowych określa regulamin techniczny. Do czasu zabezpieczenia składu

pociągu nie wolno odzepić pojazdu trakcyjnego nawet na torach położonych w poziomie. Przed odzepieniem lokomotywy od składu pociągu maszynista powinien wykonać hamowanie pełne.

§ 73

Postępowanie przy pociągu z podwójną trakcją

1. Dwie czynne lokomotywy mogą znajdować się na przodzie pociągu tylko na tych szlakach, na których podwójna trakcja nie jest zabroniona. Wykaz szlaków, na których zabroniona jest podwójna trakcja, zawiera dodatek do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów określający warunki techniczno-ruchowe linii.
2. W pociągach z podwójną trakcją na pierwszym miejscu należy ustawić lokomotywę, której prędkość konstrukcyjna jest większa. Gdy prędkość konstrukcyjna obu lokomotyw jest jednakowa, na pierwszym miejscu należy ustawić lokomotywę posiadającą na przodzie wózek lub oś toczną.
3. 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.
4. 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.
5. 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 o radiołączności pociągowej, manewrowej i drogowej.
6. .W razie konieczności wyłączenia z pociągu lub włączenia do pociągu wagonu lub grupy wagonów, można to wykonać obu lokomotywami, lecz bez stosowania odrzutu.

§ 74

Postępowanie przy pociągu popychanym lub pchanym

1. Użycie lokomotywy popychającej (popychacza) stosuje się w ruchu towarowym w przypadkach określonych rozkładem jazdy.
2. W razie uszkodzenia pojazdu trakcyjnego w pociągu lub w innych szczególnych przypadkach nieprzewidzianych rozkładem jazdy, popychacz może być użyty na odcinkach linii (szlakach), na których popychanie pociągów nie zostało zakazane.
3. Wykaz odcinków (szlaków), na których obowiązuje zakaz używania popychaczy zawiera dodatek do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów określający warunki techniczno-ruchowe linii.
4. Prędkość pociągów popychanych nie może przekraczać 60 km/h.
5. Odpowiednie postanowienia dotyczące prowadzenia ruchu na szlaku przy użyciu popychaczy należy wnieść do regulaminów technicznych.
6. Wagony spalinowe nie mogą być używane do popychania pociągu.
7. Nie może być popychany pociąg, w którego składzie znajdują się:
 - 1) wagony z ławami pokrętnymi, połączone samym ładunkiem lub rozwarą albo wagonem pośrednim,
 - 2) wagony bez ław pokrętnych, załadowane długimi szynami lub prętami (np. do zbrojenia betonów) na dwóch lub więcej wagonach,
 - 3) na końcu pociągu wagon z uszkodzeniem uniemożliwiającym włączenie go w innym miejscu w pociąg.
8. Lokomotywę popychającą należy sprzęgać z pociągiem i włączyć w przewód hamulca zespolonego, jeżeli pociąg ma być popychany do stacji, na której ma postój. Jeżeli pociąg ma być popychany tylko na części szlaku lub do stacji, na której nie zatrzymuje się, wówczas od stacji ostatniego postoju nie należy sprzęgać z nim lokomotywy popychającej.
9. W razie użycia dwóch lokomotyw do popychania pociągu, powinny one być ze sobą sprzęgnięte i połączone przewodem hamulca zespolonego.
10. 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.
11. 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.
12. 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 „S” na szlakach, na których popychanie pociągu nie jest przewidziane w rozkładzie jazdy.
13. Jeżeli lokomotywa popychająca, niesprzęgnięta 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.
14. Przed uruchomieniem hamulca zespolonego w celu zatrzymania pociągu, maszynista lokomotywy ciągnącej pociąg, który jest popychany, powinien podać sygnał Rp 6 „Hamować

- średnio”. Maszynista lokomotywy popychającej powinien powtórzyć ten sygnał i wstrzymać stopniowo popychanie.
15. Maszynista lokomotywy pociągowej powinien hamować pociąg dopiero po powtórzeniu sygnału Rp 6 „Hamować średnio” przez maszynistę lokomotywy popychającej. W przypadku nagłego niebezpieczeństwa maszynista lokomotywy pociągowej powinien hamować pociąg i równocześnie podać sygnał Rp 5 „Hamować”.
 16. Jeżeli lokomotywy ciągnąca i popychająca są wyposażone w sprawne radiotelefony, to zamiast podawania sygnałów dźwiękowych, maszyniści tych lokomotyw mogą porozumiewać się za pomocą radiotelefonu.
 17. Jeżeli popychanie pociągów w razie potrzeby jest na danym odcinku (szlaku) przewidziane w rozkładzie jazdy, należy w nim podać szczegółowe wskazówki, dotyczące jazdy i powrotu popychacza. Maszynista popychacza powinien posiadać ten rozkład.
 18. O popychaniu pociągu należy zawiadomić drużynę popychacza według postanowień § 68 ust. 4 pkt 11 i 16, ust. 5 pkt 8 i ust. 15.
 19. Jeżeli popychacz jedzie z pociągiem lub za pociągiem do następnej stacji, wówczas w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających oznajmienie odjazdu pociągu oraz potwierdzenie przyjazdu pociągu, należy po numerze pociągu dodać słowa: „z popychaczem sprzęgniętym” lub „z popychaczem niesprzęgniętym”.
 20. 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 § 38 ust. 8.
 21. Powrót popychacza ze szlaku odbywa się stosownie do postanowień § 45 ust. 11 pkt 2. Szczegółowe wskazówki dotyczące pozwolenia na wjazd popychacza powinny być ujęte w regulaminie technicznym.
 22. Na szlakach z blokadą liniową lokomotywa popychająca powinna zasadniczo dojeżdżać z pociągiem do następnej stacji.
Powrót lokomotywy popychającej pociąg do określonego miejsca na szlaku z blokadą liniową jest dozwolony, jeżeli urządzenia uniemożliwiają wyprawienie pociągu przed powrotem lokomotywy popychającej.
 23. 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 następnych pomocnicze zamknięcia i tabliczki ostrzegawcze.
 24. Szczegółowy sposób postępowania w warunkach miejscowych w przypadku popychania pociągów należy podać w regulaminie technicznym.
 25. Pociągi, które na czole nie mają czynnej lokomotywy lub kabiny sterowniczej, są pociągami pchanymi.
 26. Pociągi z czynnym pługiem odśnieżnym na własnych kołach, znajdującym się przed lokomotywą, nie są uważane pod względem ruchowym za pociągi pchane.
 27. Lokomotywa pociągu pchanego powinna być sprzęgnięta ze składem pociągu.

28. Na pierwszym przednim wagonie pociągu pchanego powinien znajdować się wyznaczony pracownik celem obserwowania szlaku i podawania sygnałów oraz zatrzymania pociągu w razie potrzeby. Wyznaczony pracownik powinien podawać sygnał Rp 1 „Baczność” w miejscach, w których wymagane jest podanie tego sygnału przez maszynistę.
29. Pierwszy przedni wagon pociągu pchanego, o ile jest to możliwe, powinien posiadać:
- 1) w pociągu na hamulcach zespolonych – czynny hamulec zespolony, budkę lub pomost z hamulcem ręcznym i kurek nagłego hamowania,
 - 2) w pociągu na hamulcach ręcznych – budkę lub pomost z hamulcem ręcznym.
30. Jeżeli pierwszy przedni wagon nie posiada urządzeń wymienionych w ust. 29, to pracownik ten powinien znajdować się na jednym z następnych wagonów, znajdujących się nie dalej niż w granicach 4 pierwszych wagonów, a wagon ten powinien mieć wymienione urządzenia do hamowania. Gdy możliwość obserwowania szlaku z tego wagonu jest niedostateczna, na przodzie pchanego pociągu powinien znajdować się drugi pracownik, celem obserwowania szlaku i podawania sygnałów.
- Jeżeli pracownik znajdujący się na przodzie pociągu posiada radiotelefon mający łączność z radiotelefonem na lokomotywie, to przekazywanie maszyniście informacji i poleceń dozwolone jest za pomocą radiotelefonu.
31. Sygnały należy podawać, o ile jest to możliwe, po stronie maszynisty. Drużyna trakcyjna powinna pilnie obserwować sygnały podawane przez wyznaczonych pracowników. Maszynista powinien również pilnie obserwować ciśnienie powietrza w przewodzie głównym, a w razie nagłego obniżenia się tego ciśnienia zahamować pociąg.
32. Pchanie pociągu powinno odbywać się ze szczególną ostrożnością, nie przekraczając prędkości 30 km/h na szlaku z przejazdami, które są obsługiwane lub są zabezpieczone w inny sposób, oraz 20 km/h na szlaku z przejazdami, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób.
33. 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.

§ 75

Jazda w kabinie maszynisty

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

ROZDZIAŁ XII
POSTĘPOWANIE W RAZIE SZCZEGÓLNYCH WYDARZEŃ, ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU I ZDARZEŃ KOLEJOWYCH

§ 76
Ogólne zasady

1. W razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu należy stosować wszelkie dostępne środki w celu niedopuszczenia do zdarzenia kolejowego, a gdy to jest niemożliwe - zmniejszenia skutków zdarzenia.
2. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o przeszkodzie dla ruchu, zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub o zdarzeniu kolejowym, powinien o tym zgłosić dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu.
3. 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 drózników przejazdowych.
4. Jeśli usunięcie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub zmniejszenie następstw zagrożenia względnie zdarzenia kolejowego 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.
5. Jeżeli dyżurny ruchu stwierdzi lub otrzyma powiadomienie albo nasunie mu się przypuszczenie o powstaniu potrzeby wzmożenia ostrożności lub zmniejszenia prędkości powinien to zarządzić i drużyny pociągowe powiadamiać o tym rozkazami pisemnymi „O”.
6. Jeżeli drużyna pociągowa stwierdzi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, któremu można zapobiec lub zmniejszyć jego skutki poprzez zatrzymanie pociągu, w szczególności, gdy zauważy, że po tym samym torze na szlaku zbliża się inny pociąg jadący w przeciwnym kierunku, powinna:
 - 1) stosować radiotelefoniczny system alarmowy – jeżeli jest to możliwe,
 - 2) wykonać hamowanie nagłe.

W przypadku zauważenia nieosłoniętej sygnalami przeszkody, mogącej zagrażać bezpieczeństwu ruchu, należy przedsięwziąć stosowne środki w celu usunięcia jej, a jeśli tego natychmiast wykonać nie można, należy zagrożone miejsce osłonić sygnalami, a w razie potrzeby podawać sygnały „Stój”, wezwać pomoc i o przeszkodzie zgłosić dyżurnemu ruchu. Jeżeli tor jest izolowany, należy najpierw zewrzeć jego toki szyn.
7. W razie zdarzenia kolejowego z pociągiem na szlaku należy niezwłocznie osłonić sygnalami „Stój” przede wszystkim sąsiednie tory, jeżeli wskutek zdarzenia kolejowego powstała przeszkoda do jazdy po tych torach, a następnie osłonić tor, na którym powstało zdarzenie kolejowe i zgłosić to dyżurnemu ruchu.
8. Pracownik, który zauważył zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, może dopiero wtedy opuścić miejsce, z którego można zapobiec powstaniu zdarzenia kolejowego albo zmniejszyć jego skutki, gdy wykonał wszystkie czynności, zmierzające do uniknięcia zdarzenia kolejowego lub zmniejszenia jego skutków.
9. Po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu kolejowym lub przeszkodzie, które wymagają wstrzymania ruchu pociągów, dyżurny ruchu zamyka dany tor lub szlak, powiadamia zainteresowanych pracowników oraz właściwe jednostki zgodnie z postanowieniami Instrukcji postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na infrastrukturze

zarządzanej przez CARGOTOR sp. z o.o. – TR-02, innymi obowiązującymi w tym zakresie przepisami i regulaminem technicznym.

W razie niezatrzymania się pociągu w miejscu, w którym miał się zatrzymać, należy zbadać stan i działanie urządzeń hamulcowych.

10. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia kolejowego Z-cy Dyrektora Biura Ruchu Kolejowego lub wyznaczonego przez niego pracownika, maszynista, powinien przedsięwziąć odpowiednie środki zapobiegające dalszym szkodliwym następstwom zdarzenia kolejowego, w szczególności ostonić sygnałami miejsce zdarzenia, zgłosić zdarzenie dyżurnemu ruchu oraz zapewnić w miarę możliwości pomoc ofiarom zdarzenia. Należy również zabezpieczyć ślady, które mogłyby ułatwić ustalenie przyczyn zdarzenia kolejowego oraz zabezpieczyć mienie kolejowe i ładunek.
11. W razie stwierdzenia, że pociąg bez pozwolenia wyjechał na szlak lub następny odstęp albo, że jazda pociągu znajdującego się na szlaku lub odstępie bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu ruchu pociągów, należy postępować w następujący sposób:
 - 1) dyżurny ruchu powinien natychmiast nadać sygnał „Alarm” za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej i podjąć działania zapobiegające zdarzeniu kolejowemu lub zmniejszające jego skutki; na liniach niewyposażonych w radiołączność pociągową należy nadać sygnał „Alarm” z wykorzystaniem dostępnych środków łączności, a następnie polecić dróżnikom przejazdowym i odpowiednim posterunkom następczym zatrzymanie tego pociągu.

Dyżurny ruchu wydając dróżnikom przejazdowym polecenie zatrzymania pociągu na szlaku:

 - a) dwutorowym – powinien podać również numer toru szlakowego, po którym jedzie pociąg wymagający zatrzymania,
 - b) podzielonym na odstępy blokowe – powinien określić zatrzymywany pociąg w taki sposób, aby omyłkowo nie zatrzymano żadnego innego pociągu znajdującego się na tym szlaku przed zatrzymywanym pociągiem,
 - 2) dróżnicy przejazdowi znajdujący się przed pociągiem, który ma być zatrzymany – lecz za jadącym przed nim ostatnim pociągiem – powinni natychmiast ustawić tarczę zatrzymania D 1 „Stój”, a w kierunku zbliżającego się pociągu podawać sygnały wzrokowe i dźwiękowe „Stój”,
 - 3) dróżnik przejazdowy, który zatrzymał pociąg, powinien niezwłocznie zgłosić o tym dyżurnemu ruchu, od którego otrzymał polecenie zatrzymania pociągu,
 - 4) po otrzymaniu od dróżnika przejazdowego zgłoszenia o zatrzymaniu pociągu, dyżurny ruchu powinien polecić usunięcie tarczy zatrzymania, a dróżnicy przejazdowi powinni polecenie to wykonać,
 - 5) posterunki następcze, wezwane sposobem alarmowym do zatrzymania pociągu, powinny oprócz wskazania temu pociągowi sygnału „Stój” na odpowiednim semaforze, w razie potrzeby podawać również sygnały wzrokowe i dźwiękowe „Stój”, aby zapewnić możliwie najwcześniejsze zatrzymanie pociągu.
12. Przybory sygnałowe, stanowiące wyposażenie posterunków, powinny być przechowywane w miejscach łatwo dostępnych, umożliwiając natychmiastowe ich użycie.

§ 77

Cofanie, dzielenie i zabieranie częściami składu pociągu ze szlaku

1. Bez pozwolenia dyżurnego ruchu nie jest dozwolone cofanie pociągu z wyjątkiem nagle grożącego niebezpieczeństwa.
2. Pociąg zatrzymany na szlaku może być cofnięty, jeżeli cofanie uzgodniono z dyżurnym ruchu posterunku zapowiadawczego, w kierunku którego pociąg ma się cofać i gdy na pierwszym wagonie w kierunku cofania, będzie znajdował się pracownik, celem obserwacji toru szlakowego i zahamowania pociągu w razie potrzeby. Drużyna trakcyjna powinna cofać pociąg ze szczególną ostrożnością, nie przekraczając prędkości:
 - 1) 30 km/h – gdy pociąg jest cofany na szlaku z przejazdami, które są obsługiwane lub są zabezpieczone w inny sposób,
 - 2) 20 km/h – gdy pociąg jest cofany na szlaku z przejazdami, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposóbi zatrzymać pociąg po odebraniu lub zauważeniu sygnału „Stój” oraz w miejscach, o których mowa w ust. 5.
3. W razie nieplanowego zatrzymania pociągu na szlaku maszynista, powinien ustalić przyczynę zatrzymania i jeżeli okaże się, że pociąg nie może jechać dalej, powinien zażądać potrzebnej pomocy od dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego.
4. Do czasu przybycia tej pomocy nie wolno jechać dalej lub cofać pociągu bez zgody dyżurnego ruchu tego posterunku, od którego zażądano pomocy.
5. Cofanie pociągu ze szlaku bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu może odbyć się z prędkością 5 km/h, pod warunkiem, że w odległości drogi hamowania pociąg będzie poprzedzał właściwy pracownik z przepisowymi sygnałami i że widoczność nie jest mniejsza niż 100 m.
Wyjątek stanowią następujące przypadki, w których cofanie pociągu jest zabronione:
 - 1) gdy w czasie przerwy w łączności przewodowej za tym pociągiem miał być wyprawiony na szlak następny pociąg,
 - 2) w czasie, gdy widoczność jest mniejsza niż 100 m, a cofanie nie zostało uzgodnione z dyżurnym ruchu,
 - 3) jeżeli pociąg jedzie na jednotorowym odcinku linii kolejowej bez obsady stacji oraz mijanek, jeśli nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu odcinkowego.
6. Cofany pociąg należy zatrzymać:
 - 1) przed obsługiwanym posterunkiem odstępowym – 100 m przed semaforem odstępowym, odnoszącym się do toru i kierunku jazdy pociągu przed cofaniem, jeżeli:
 - a) na cofanie pociągu nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu stacji, do której pociąg ma się cofać,
 - b) pozwolenie takie otrzymano, lecz dyżurny ruchu z posterunku blokowego nie podaje sygnału Rm 1 „Do mnie”,
 - 2) przed posterunkiem zapowiadawczym:
 - a) przed urządzeniem sygnałowym, ważnym dla cofanego pociągu,
 - b) gdy urządzenia takiego nie ma – obok semafora wjazdowego, znajdującego się przy sąsiednim torze z prawej strony w kierunku cofania,
 - c) gdy semafora przy sąsiednim torze nie widać – w odległości 100 m przed pierwszym rozjazdem (skrzyżowaniem) na drodze cofanego pociągu.

7. Jeżeli po zatrzymaniu pociągu okaże się, że część pociągu może jechać dalej, to oprócz wykonania zawiadomienia według § 72 ust. 20 należy (o ile jest to możliwe) porozumieć się również z dyżurnym ruchu najbliższego przedniego posterunku zapowiadawczego i postąpić według jego polecenia.
8. Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który otrzymał zawiadomienie o podzieleniu lub rozerwaniu pociągu i pozostawieniu jego części na szlaku, zamyka tor szlakowy (§ 62 ust. 1). Zainteresowane posterunki ruchu i posterunki nastawcze powinny założyć na odpowiednich urządzeniach pomocnicze zamknięcia i tabliczki ostrzegawcze (§ 60).
9. Pozostającą na szlaku część pociągu należy przepisowo zahamować, osłonić sygnałami i o ile jest to możliwe, strzec.
10. Przed odjazdem części pociągu ze szlaku należy dokonać wymaganej próby hamulców i odhamować wagony w tej części pociągu. Na odjeżdżającej części pociągu nie można umieszczać sygnału końca pociągu; maszynista powinien zanotować numer ostatniego wagonu tej części pociągu, aby upewnić się na stacji, że część ta przyjechała w całości; nie dotyczy to ostatniej części pociągu.
11. 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 kilometrowania linii) jej znajdowania się. Jeżeli zawiadomienia dokonano za pomocą radiotelefonu podczas jazdy części pociągu ze szlaku, nie ma potrzeby zatrzymania się przed semaforem nadającym sygnał zezwalający. Jeżeli zawiadomienie to otrzymał nastawniczy (zwrotniczy) powinien natychmiast zgłosić o tym dyżurnemu ruchu. Dalsza jazda odbywa się według poleceń dyżurnego ruchu.
12. 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.
13. 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 do pomocy.
W razie konieczności wysłania innej drużyny lokomotywowej, należy ją powiadomić rozkazem pisemnym o miejscu znajdowania się na szlaku pozostałej części pociągu.
14. Po zwolnieniu toru szlakowego należy potwierdzić przyjazd całego pociągu na jedną stację lub przyjazd poszczególnych części pociągu na różne stacje przyległe do tego szlaku, otworzyć zamknięty tor, powiadomić o tym zainteresowane posterunki oraz zarządzić zdjęcie zamknięć pomocniczych i tabliczek ostrzegawczych.

§ 78

Rozerwanie pociągu na szlaku i zbiegnięcie wagonów

1. Po zatrzymaniu rozerwanego pociągu należy hamulcem postojowym lub ręcznym zahamować w oderwanej części składu odpowiedni procent masy ogólnej składu pociągu stosownie do postanowień regulacji wewnętrznych przewoźnika kolejowego.
O zatrzymaniu rozerwanego pociągu drużyna pociągowa informuje dyżurnego ruchu najbliższego posterunku.
2. Po wykonaniu czynności wymienionych w ust. 1, jeżeli obsada pociągu na to pozwala, to należy przednią częścią rozerwanego pociągu dojechać do części oderwanej, a następnie obie części połączyć, wykonać próbę hamulca, wagony odhamować i jechać dalej.
Powyższe czynności wykonują pracownicy drużyny pociągowej.
Szczegółowe postępowanie przy pociągu określają przepisy wewnętrzne przewoźnika kolejowego.
3. Gdy połączenia obu części pociągu nie można wykonać, należy niezwłocznie zawiadomić o tym dyżurnego ruchu tylnego posterunku ruchu i porozumieć się z nim co do sposobu zwolnienia toru szlakowego.
Dalsze postępowanie odbywa się według postanowień § 77 ust. 6 -12.
Wagon z uszkodzonymi urządzeniami sprzęgowymi należy, o ile to jest możliwe, zabrać z pierwszą częścią pociągu, łącząc go z tą częścią nawet w sposób prowizoryczny.
4. Jeżeli okoliczności będą tego wymagały, dyżurny ruchu może zarządzić wysłanie lokomotywy z tylnej stacji i pchanie tylnej części pociągu, jeśli przednia część pociągu wjechała już na przednią stację albo zarządzić ściągnięcie tylnej części pociągu na tylną stację.
5. Na stacjach, na których może zachodzić niebezpieczeństwo zbiegnięcia wagonów ze stacji na szlak lub odwrotnie, należy przewidzieć w regulaminie technicznym środki zapobiegające zbiegnięciu wagonów i skutkom w razie zbiegnięcia.
6. W razie zbiegania wagonów ze stacji w kierunku szlaku, należy je wszelkimi sposobami zatrzymać, a gdy to jest niemożliwe, skierować na tor żeberkowy lub inny tor stacyjny, a gdy i to nie jest możliwe – wykoleić na wykolejnicy lub w inny sposób, np. za pomocą podkładania podkładów itp.
7. O zbiegnięciu wagonów na szlak należy niezwłocznie zawiadomić dróżników przejazdowych na szlaku do sąsiedniej stacji, w której kierunku toczą się wagony oraz pośrednie posterunki ruchu.
8. Po zauważeniu lub dowiedzeniu się o zbiegnięciu wagonów dróżnicy przejazdowi powinni zamknąć rogatki i zatrzymać pociąg jadący naprzeciw 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.
9. Na stacji, w kierunku której toczą się wagony, należy przygotować się na ich zatrzymanie względnie przepuszczenie przez stację.
10. Jeżeli za stacją tor szlakowy aż do sąsiedniej stacji jest wolny i porozumiano się z dyżurnym ruchu tej stacji, należy zbiegłe wagony skierować na tor wolny i starać się je zatrzymać przy użyciu płozów hamulcowych, albo wagony te skierować na tor szlakowy, jeżeli jego profil

sprzyja zatrzymaniu się wagonów. Jeżeli tor szlakowy aż do sąsiedniej stacji jest zajęty lub jest wolny, lecz dyżurny ruchu tej stacji nie wyraził zgody na przepuszczenie wagonów, należy zbiegające wagony skierować na odpowiedni tor żeberkowy lub inny, zajęty wagonami, albo wykoleić na wykolejnicy lub w inny sposób. Nie wolno skierować zbiegających wagonów na tor, na którym znajdują się wagony z ludźmi lub załadowane towarami niebezpiecznymi.

Szczegółowy sposób postępowania, zależnie od istniejących warunków miejscowych, należy ustalić w regulaminie technicznym.

11. 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.

§ 79

Pożar w pociągu

1. W przypadku powstania pożaru w pociągu należy:
 - 1) pociąg ten natychmiast zatrzymać, o ile jest to możliwe w miejscu umożliwiającym prowadzenie akcji ratowniczo-gaśniczej, i podawać sygnał A 2 „Pożar”,
 - 2) przystąpić do gaszenia pożaru za pomocą dostępnych środków – nie wolno gasić wewnątrz taboru urządzeń elektrycznych, jeżeli pantografy nie zostały opuszczone i nie została odłączona bateria,
 - 3) wezwać straż pożarną oraz podjąć działania w celu zminimalizowania jego skutków,
 - 4) dokonać wyłączenia napięcia sieci trakcyjnej, jeżeli jest to możliwe, po uprzednim odstawieniu zagrożonych pożarem innych pojazdów kolejowych.
2. O powstaniu pożaru w pociągu znajdującym się na szlaku należy powiadomić dyżurnego ruchu, i zażądać pomocy.

Akcję ratowniczą w czasie pożaru organizuje i prowadzi straż pożarna.
3. W razie pożaru pociągu znajdującego się na szlaku należy zamknąć tor szlakowy oraz, jeżeli przejazd obok płonącego wagonu byłby niebezpieczny, również sąsiedni tor szlakowy.

Jeżeli na sąsiednim torze znajduje się pociąg, należy zatrzymać go przed miejscem pożaru, jeżeli przejazd obok tego miejsca byłby niebezpieczny.
4. Po ugaszeniu pożaru uprawniony pracownik powinien dokonać oględzin uszkodzonego wagonu kolejowego i zdecydować, czy wagon jest zdolny do ruchu.

§ 80

Zaspy śnieżne

1. W czasie zamieci lub wzmożonych opadów śnieżnych drużyna trakcyjna powinna podczas jazdy pociągu zwracać uwagę, czy nie tworzą się zaspy, które mogą stanowić przeszkodę do ruchu. O tworzeniu się zasp śnieżnych na szlaku, które mogą stanowić przeszkodę do ruchu, drużyna trakcyjna powinna zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższej stacji.
2. W czasie zamieci lub dużego opadu śniegu dyżurny ruchu powinien u pracowników utrzymania infrastruktury kolejowej zasięgnąć informacji o stanie szlaku, zwłaszcza przed wyprawieniem pociągu, któremu może zagrażać utknięcie w zaspie śnieżnej (po otrzymaniu meldunku o tworzeniu się zasp śnieżnych, po dłuższej przerwie w ruchu pociągów itp.).
3. W czasie zamieci śnieżnej i dużego opadu śniegu należy starać się nie dopuszczać do zbędnych zatrzymań pociągów.
4. O powstaniu zasy śnieżnej, która stanowi przeszkodę do ruchu pociągów, należy zawiadomić dyżurnego ruchu.
5. Tor szlakowy, na którym powstała zasp śnieżna, stanowiąca przeszkodę do ruchu pociągów, należy zamknąć i żądać usunięcia zasy.
6. Jeżeli pociąg zatrzyma się na torze szlakowym, z powodu zasp śnieżnych, uniemożliwiających dalszą jazdę, należy powiadomić dyżurnego ruchu i zastosować się do 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 § 77 ust. 2-5.
7. W razie potrzeby należy uruchomić pług odśnieżny. Pociąg z pługiem odśnieżnym, wyprawiony do akcji usuwania zasp śnieżnych, kursuje na zasadach ustalonych dla pociągów ratunkowych.
8. Jeżeli w czasie pracy pługa odśnieżnego na jednym torze szlaku wielotorowego warunki miejscowe (szerokość międzytorza) i rodzaj pługa wymagają tego, to sąsiedni tor szlakowy należy zamknąć.
9. Szczegółowe postanowienia dotyczące pracy pługów odśnieżnych zawiera instrukcja użytkowania oraz utrzymania pługów i zespołów odśnieżnych stosowana w jednostce dysponującej pługami odśnieżnymi.

§ 81

Gwałtowna ulewa lub przybór wody

1. Jeżeli ulewny deszcz lub przybór wód osiągnie takie rozmiary, przy których stan toru może zagrażać bezpieczeństwu ruchu, dyżurny ruchu powinien porozumieć się z uprawnionym pracownikiem utrzymania infrastruktury kolejowej w celu ustalenia potrzeby wstrzymania ruchu lub ograniczenia prędkości jazdy pociągów.
2. Drużyny trakcyjne pociągów jadących podczas gwałtownej ulewy powinny:
 - 1) dostosować prędkość pociągu do panujących warunków tak, aby można było zatrzymać pociąg przed przeszkodą,
 - 2) zwracać uwagę 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 najbliższej stacji. Poza tym obowiązują postanowienia § 76 ust. 7.
3. Postanowienia dotyczące drużyn pociągów jadących podczas gwałtownej ulewy (ust. 2) obowiązują również drużynę pociągu wyprawionego bezpośrednio po gwałtownej ulewie, o czym drużynę tę należy zawiadomić rozkazem pisemnym.

§ 82

Pęknięcie szyny lub deformacja toru

1. W razie stwierdzenia pęknięcia szyny lub deformacji toru zagrażających bezpieczeństwu ruchu należy:
 - 1) jeżeli jest to możliwe, zatrzymać zbliżające się pociągi przed miejscem uszkodzonym, zapomocą dostępnych środków, łącznie z podaniem sygnału „Alarm”,
 - 2) miejsce to osłonić sygnałami „Stój” z obu kierunków, przy czym najpierw z tej strony, z której spodziewany jest pociąg,
 - 3) zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor i zawiadomić o tym uprawnionego pracownika utrzymania nawierzchni kolejowej,
 - 4) przeszkodę dozorować, a w razie zbliżania się pociągu należy go zatrzymać.
2. Pociągi znajdujące się przed przeszkodą należy zatrzymać do czasu otrzymania zawiadomienia od uprawnionego pracownika o dokonaniu naprawy toru lub zabezpieczeniu pękniętej szyny oraz podania, z jaką prędkością mogą przejeżdżać pociągi przez uszkodzone miejsce tymczasowo zabezpieczone.
3. Tymczasowe zabezpieczenie pękniętej szyny może wykonać i zgłosić dyżurnemu ruchu dróżnik przejazdowy lub pracownik obchodowy.
4. W tym przypadku pociągi muszą być zatrzymane przed miejscem uszkodzonym, a następnie mogą przejeżdżać z prędkością nie większą niż 5 km/h, zaś podczas przejazdu pociągu miejsce uszkodzone powinien obserwować uprawniony pracownik.
5. Wykonanie naprawy toru uprawniony pracownik zgłasza dyżurnemu ruchu na piśmie lub telefonogramem określając, z jaką prędkością pociągi mogą przejeżdżać przez miejsce naprawione.

§ 83

Uszkodzenie wagonów w pociągu

1. W przypadku stwierdzenia uszkodzenia wagonu w pociągu, które mogłoby zagrażać bezpieczeństwu ruchu, należy uszkodzenie usunąć bez wyłączenia wagonu, a jeżeli jest to niemożliwe, należy wagon wyłączyć z pociągu.
2. W razie wątpliwości, czy dane uszkodzenie może ujemnie wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu, decyduje właściwy pracownik przewoźnika, a gdy go nie ma – maszynista.
3. Wagony wykolejone, nawet nieuszkodzone, powinny być zbadane przez rewidenta taboru kolejowego przed dopuszczeniem ich do dalszej jazdy w pociągu.
4. W razie niemożności dokładnego zbadania wagonów wykolejonych na szlaku, po wstawieniu ich na tor, należy dowieźć je do najbliższej stacji, dostosowując prędkość jazdy do wskazań rewidenta taboru kolejowego, przy czym prędkość ta nie może być większa niż 30 km/h.
5. 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.
6. Po zbadaniu nieprawidłowości maszynista decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może jechać dalej.
7. W razie zauważenia zagrzaną się czopa osi zestawu kołowego, należy pociąg natychmiast zatrzymać.
8. Grzanie się czopa osi zestawu kołowego rozpoznaje się po ciągłym gwizdzie lub pisku, po apachu spalenizny, czarnym dymie lub płomieniu wydobywającym się z łożyska osiowego, a w porze ciemnej również po rozgrzaniu do czerwoności.
9. 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.
10. Jeżeli pociąg może jechać, to w czasie jazdy do stacji drużyna pociągowa powinna zwracać uwagę na wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego, a wjazd pociągu na stację powinien odbyć się z zachowaniem następujących środków ostrożności:
 - 1) pociąg należy przyjąć po drodze przebiegu bez łuków (o ile jest to możliwe, na tor główny zasadniczy lub na najbliższy tor główny dodatkowy),
 - 2) prędkość wjazdu pociągu powinna wynosić 5-10 km/h,
 - 3) jazdę wagonu z zagrzanym czopem osi powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej i gdyby wagon ten wykolejał się, natychmiast pociąg zatrzymać,
 - 4) po sąsiednich torach nie powinny przejeżdżać żadne pojazdy kolejowe.
11. Jeżeli pociąg nie może jechać, gdy istnieje niebezpieczeństwo złamania osi oraz w przypadku jednoosobowej obsady drużyny pociągowej, należy zażądać pomocy.
12. 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.

13. 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.
14. 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.
15. 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.
16. Jeżeli starcie obręczy koła lub wysokość nalepów przekracza dopuszczalną granicę, określoną w obowiązujących w tym zakresie instrukcjach, wagon należy wyłączyć z pociągu.
17. 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.
18. Jeżeli w jadącym pociągu w stanie odhamowanym wagon hamuje tak silnie, że jego koła ślizgają się po szynie – hamowanie to można poznać po iskrzeniu pomiędzy kołem a szyną – wówczas należy natychmiast zatrzymać pociąg, hamulce wyłączyć i wyluzować, a następnie ze względu na powstałe wytarcie obręczy kół jechać z prędkością najwyżej 20 km/h do najbliższej stacji, gdzie należy wagon zbadać, czy wytarcie obręczy nie przekracza dopuszczalnej granicy (ust.16).
19. Wagony wyłączone z pociągu z powodu grzania się czopów osi zestawów kołowych, złamania osi, płaskich miejsc lub innych uszkodzeń, mogą być ponownie włączone do pociągu po zbadaniu przez pracownika posiadającego uprawnienia rewidenta taboru kolejowego i o stwierdzeniu, że wagon jest zdolny do ruchu.
20. Elektryczną lokomotywą pociągową dopuszcza się awaryjne wyłączanie wagonów ze składów pociągów na stacjach, gdzie brak jest lokomotywy manewrowej lub wykonuje ona w tym czasie inne zadania.
21. 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.
22. 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.

§ 84

Brak sygnałów na pociągu lub niewłaściwe jego osygnalizowanie

1. Jeżeli osygnalizowanie pociągu jest niekompletne lub niewłaściwe należy o tym powiadomić maszynistę w celu usunięcia nieprawidłowości w jego osygnalizowaniu. Osygnalizowanie to powinno nastąpić nie później niż na stacji rozkładowego lub planowanego postoju.
2. O niewłaściwym osygnalizowaniu pociągu pracownicy posterunków ruchu i dróżnicy przejazdowi powinni się kolejno powiadamiać.
3. Gdy pracownik obsługujący semafor nie stwierdził z całą pewnością lub nie upewnił się, że pociąg ma sygnał końca pociągu, należy uważać, że mogło nastąpić rozerwanie pociągu i wówczas nie wolno uczynić niczego, co umożliwiłoby wyprawienie innego pociągu na tor, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu. Tory sąsiadujące z torem, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu należy uważać za zagrożone i przed wyprawieniem na nie pociągu należy drużynę pociągową zawiadomić rozkazem pisemnym „O”, polecając zmniejszanie prędkości jazdy do 20 km/h i zachowanie ostrożności.
4. Po przejechaniu pociągu bez sygnału końca pociągu obok semafora wyjazdowego, na semaforze tym powinien być nastawiony sygnał „Stój”.

O wyjeździe pociągu bez sygnału końca pociągu należy zawiadomić dyżurnego ruchu w formie:
„Pociąg nr wyjechał bez sygnału końca pociągu”,
a następnie obsłużyć urządzenie blokady liniowej i stacyjnej.

Dyżurny ruchu, który stwierdził lub któremu zgłoszono, że pociąg wyjechał bez sygnału końca pociągu, powinien zawiadomić o tym 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 oraz spowodować osygnalizowanie końca pociągu.

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

5. Jeżeli pociąg bez sygnału końca pociągu przejechał obok obsługiwanego semafora wjazdowego lub odstępowego – wówczas nie wolno nastawiać sygnału „Stój” na tym semaforze ani obsłużyć bloku liniowego lub w inny sposób potwierdzić przyjazdu względnie przejazdu tego pociągu. W tym celu należy na odpowiednie urządzenia założyć zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze.

Jeżeli brak sygnału końca pociągu na pociągu wjeżdżającym stwierdzi nastawniczy lub inny pracownik, to powinien on natychmiast zgłosić o tym dyżurnemu ruchowi. Nastawniczy (zwrotniczy) zgłasza o tym w następującej formie:

„Pociąg nr..... wjechał bez sygnału końca pociągu, semafor wjazdowy..... wskazuje sygnał.....”
nr nazwa jaki?

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

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

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

6. Jeżeli brak sygnału końca pociągu 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 końca pociągu oraz powinien zawiadomić tylne posterunki ruchu i dróżników przejazdowych w sposób wskazany w ust. 5.
7. Jeżeli po wjeździe pociągu bez sygnału końca pociągu zachodzi konieczność przestawienia zwrotnic, nastawniczy powinien uzyskać pozwolenie dyżurnego ruchu na nastawienie sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym i na rozwiązanie drogi przebiegu pociągu.
8. Po wjeździe pociągu bez sygnału końca pociągu wolno nastawniczemu bez zezwolenia dyżurnego ruchu nastawić sygnał „Stój” na semaforze wjazdowym i rozwiązać drogę przebiegu tylko w razie grożącego niebezpieczeństwa, lecz powinien on niezwłocznie zgłosić o tym dyżurnemu ruchu.
9. Po stwierdzeniu na stacji, że pociąg niemający sygnału końca pociągu przyjechał w całości, należy wykonać następujące czynności:
 - 1) dyżurny ruchu tej stacji powinien zawiadomić o tym:
 - a) nastawniczego obsługującego semafor wjazdowy,
 - b) 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 wjazdowym oraz obsłużyć blok liniowy i inne urządzenia w takiej kolejności, jak po przejeździe pociągu.

§ 85
Uszkodzenie sieci trakcyjnej

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

§ 86

Zasłabnięcie, zranienie i śmierć osób

1. W razie zasłabnięcia lub uszkodzenia cielesnego osoby znajdującej się na terenie kolejowym, pracownik kolejowy, który to spostrzegł lub o tym się dowiedział, obowiązany jest udzielić pierwszej pomocy lub zapewnić udzielenie tej pomocy przez innego pracownika, a w razie potrzeby i pomocy lekarskiej, jeżeli tego jeszcze nie zrobiono.
2. Po najechaniu na człowieka lub spostrzeżeniu rannego na torze lub w pobliżu toru należy pociąg zatrzymać, udzielić rannemu pomocy i przewieźć go do najbliższej stacji, na której może być udzielona wymagana pomoc.
3. W przypadku najechania człowieka przez pociąg lub pojazd kolejowy znajdujący się w ruchu, pociąg ten lub pojazd należy zatrzymać i zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku. Dyżurny ruchu osobiście obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o wypadku pogotowie ratunkowe oraz najbliższą jednostkę Policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu czynności śledczych. Dalszy tok postępowania uzależnia się od decyzji organów ścigania.
4. W przypadku zauważenia na torze zwłok ludzkich, pociąg lub pojazd kolejowy należy zatrzymać i postępować zgodnie z przepisami ust. 3.
5. Każdy przypadek zasłabnięcia, zranienia lub śmierci człowieka w pociągu należy bezzwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu.
6. Szczegółowe zasady powiadamiania o wypadkach i incydentach kolejowych określa instrukcja postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych.

ROZDZIAŁ XIV

RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH

§ 87

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 nieoddziałujące 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 kierowcą pojazdu pomocniczego.
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. 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.
8. Prędkość jazdy pojazdu pomocniczego nie powinna być większa od prędkości obowiązującej na danym szlaku albo nakazanej sygnałami, przepisami lub zarządzeniami.
9. Przy zbliżaniu się pojazdu pomocniczego do przejazdu kierowca pojazdu pomocniczego ma obowiązek reagowania i zastosowania środków gwarantujących bezpieczeństwo w przypadku zauważenia otwartych rogatki, wykonywania robót na torze lub słabej widoczności.
10. 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.
11. Ruch pojazdów pomocniczych na liniach nieczynnych lub na liniach nieoddanych do eksploatacji odbywa się na zasadach podanych w osobnych regulaminach lub instrukcjach prowadzenia ruchu na takich liniach.
12. Postanowienia odnoszące się do pojazdów pomocniczych nie dotyczą pojazdów dwukołowych prowadzonych po jednej szynie, zwanych maderonami i defektoskopami, niezależnie od sposobu ich prowadzenia.
13. Posługiwanie się maderonem dozwolone jest pod warunkiem, że ukształtowanie terenu i rodzaj przewożonych przedmiotów zezwalają na usunięcie maderonu na zewnętrzną stronę toru natychmiast i w każdym miejscu.

14. Na liniach dwutorowych maderony należy prowadzić tylko po zewnętrznych tokach szyn.
Gdy zbliża się pociąg, należy pojazd usunąć z toru. O zbliżaniu się pociągu pracownik kierujący pracą maderonu lub defektoskopu powinien być ostrzegany przez osobnego pracownika, który z odpowiedniej odległości powinien obserwować tor szlakowy.
15. Na szlaku dwutorowym pracownik ostrzegający powinien znajdować się z tej strony maderonu lub defektoskopu, z której spodziewany jest pociąg, a na linii jednotorowej powinno być dwóch pracowników ostrzegających, po jednym z każdej strony defektoskopu lub maderonu.

§ 88

Wyposażenie pojazdów pomocniczych i obowiązki kierującego pojazdem

1. Pojazdy pomocnicze powinny być wyposażone w urządzenia hamulcowe odpowiednio do dozwolonej prędkości jazdy i przeznaczenia pojazdu, radiotelefon sieci pociągowej lub drogowej (z uwzględnieniem postanowień § 33 ust. 3) oraz dwa płozy hamulcowe.
2. Pojazdy pomocnicze motorowe powinny być wyposażone w urządzenia do podawania sygnałów dźwiękowych.
3. Pojazdy pomocnicze, spełniające wymóg oddziaływania na urządzenia srk, powinny być oznaczone literą „E”.
4. Kierowca pojazdu pomocniczego, 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. Kierowca pojazdu pomocniczego powinien:
 - 1) stosować się ściśle do poleceń dyżurnego ruchu dotyczących jazdy, postoju i usunięcia pojazdu pomocniczego z toru,
 - 2) obserwować bacznie sygnały i wskaźniki, tor i przejazdy kolejowo-drogowe,
 - 3) kierować pojazdem pomocniczym zgodnie z przepisami i obowiązującymi instrukcjami,
 - 4) dbać o bezpieczeństwo ruchu oraz ludzi znajdujących się na pojeździe pomocniczym, obok niego lub na torze.

§ 89

Prowadzenie ruchu pojazdów pomocniczych

1. Ruch pojazdów pomocniczych może się odbywać pod warunkiem, że nie wpłynie ujemnie na uch pociągów.
2. Każdy wjazd pojazdu pomocniczego na tor i jazda po tym torze dozwolone są tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu.
3. Ruch manewrowy pojazdów pomocniczych w obrębie stacji odbywa się według zasad ustalonych dlajazd manewrowych niepilotowanych pojazdów trakcyjnych w obrębie stacji.
4. Wyprawianie pojazdów pomocniczych na szlak odbywa się po porozumieniu z sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym.
5. Pojazdy pomocnicze określa się ich rodzajem, np. „drezyna”, „wózek motorowy” itp. i numeruje według zasad ich kursowania:
 - 1) między stacjami – o ile nie opracowano rozkładu jazdy dla tych pojazdów (§ 11 ust. 7) – poczynając od 11 względnie 12, kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym, zależnie od kierunku jazdy np. 11, 13 lub 12, 14 itp.,
 - 2) do określonego miejsca na szlaku i z powrotem – wg zasad prowadzenia ruchu pociągów roboczych i ratunkowych 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 (§ 46 ust. 2 i 3, § 47 ust 3),
 - 3) z przyczepą(ami) – po numerze dodaje się wyrazy: „z przyczepą” lub „z przyczepami”.
6. 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.
7. Jazda pojazdów pomocniczych po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) może się odbyć:
 - 1) do określonego kilometra na szlaku po zamknięciu tego toru dla ruchu pociągów,
 - 2) do sąsiedniej stacji tylko po wprowadzeniu po tym torze ruchu jednotorowego dwukierunkowego.
8. Pojazd pomocniczy należy wyprawić z takim wyliczeniem, aby nie zatrzymać i nie opóźnić pociągu. W razie konieczności wyprawienia pojazdu pomocniczego, który może spowodować opóźnienie pociągu, wyprawienie to może nastąpić po uzyskaniu zezwolenia dyżurnego ruchu koordynującego.
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. W razie pracy na szlaku pojazdu pomocniczego obowiązują również postanowienia dotyczące pociągów roboczych (§ 46 ust. 4, 5 i 9).
11. Ruch pojazdów pomocniczych oddziaływujących na urządzenia srk pomiędzy posterunkami ruchu odbywa się według zasad ustalonych dla pociągów.
12. Podczas prowadzenia na szlaku ruchu pojazdów pomocniczych nieprzystosowanych do oddziaływania na urządzenia srk należy stosować następujące postanowienia:

- „za pociągiem” lub „za”
nr określenie pojazdu pomocniczego

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

- 12) w czasie postoju na torze stacyjnym lub szlakowym, pojazd pomocniczy należy dozorować obserwując tor, a w razie zbliżania się pociągu lub pojazdu kolejowego, należy biec naprzeciw i podawać sygnały „Stój”. Dozorowanie należy do pracownika jednostki organizacyjnej będącej użytkownikiem tego pojazdu. W razie konieczności oddalenia się kierowcy pojazdu pomocniczego, pojazd ten powinien być zabezpieczony przed uruchomieniem i zbiegnięciem,
- 13) o dokonanym wjeździe pojazdu pomocniczego nastawniczy (zwrotniczy) powinien natychmiast zawiadomić telefonicznie dyżurnego ruchu.
13. Kierującego pojazdem przystosowanym do jazdy po drodze i po szynach, w razie jazdy po torze, obowiązują wszystkie postanowienia odnoszące się do prowadzenia pojazdów pomocniczych.
14. Pojazd ten jadący do miejsca zdarzenia kolejowego 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” doręzonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności) od dyżurnego ruchu.
15. Pozwolenie to dyżurny ruchu może dać, jeżeli:
 - 1) tor szlakowy został zamknięty,
 - 2) w kierunku tego pojazdu nie jedzie żaden inny pojazd kolejowy, niezawiadomiony o miejscu wstawienia i kierunku jazdy tego pojazdu,
 - 3) otrzymał od dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego pozwolenie na wstawienie i jazdę tego pojazdu,
 - 4) kierowcę pojazdu zawiadomił o sytuacji na torze, po którym ma jechać,
 - 5) o jeździe tej zawiadomił dróżników przejazdowych.

§ 90

Postępowanie z pojazdami pomocniczymi z przyczepami

1. Sprzęganie pojazdów pomocniczych ze sobą lub z wózkami doczepnymi, zwanymi w dalszych postanowieniach „przyczepami” dozwolone jest, jeżeli pojazdy te są dostosowane do tego celu. Za należyte ich sprzęgnięcie odpowiedzialny jest kierowca pojazdu pomocniczego.
2. Uruchomienie pojazdu pomocniczego z przyczepami dozwolone jest przy spełnieniu następujących postanowień:
 - 1) sprzęganie:
 - a) pojazd pomocniczy i przyczepy powinny posiadać urządzenia do łączenia, wykluczające możliwość samoczynnego rozprzęgnięcia się,
 - b) pojazd pomocniczy i przyczepy powinny posiadać z obu stron odpowiednie zderzaki (po jednym lub po dwa) albo odpowiednio wydłużone ostojnice z twardego drewna na wszystkich czterech rogach lub inne odpowiednie urządzenia ochronne,
 - c) z pojazdem pomocniczym można sprzęgać jedną lub dwie sprzęgnięte ze sobą przyczepy, a przy przewozie szyn trzy przyczepy przystosowane do przewozu szyn,
 - d) przy przewozie szyn przyczepy mogą być połączone tylko ładunkiem, który powinien być zabezpieczony przed przesunięciem się na przyczepie,
 - 2) hamowanie:
 - a) pojazd pomocniczy powinien mieć dwa niezależnie działające układy hamulcowe,
 - b) każda przyczepa powinna być wyposażona w hamulce,
 - c) działanie hamulców należy wypróbować przed rozpoczęciem jazdy,
 - 3) załadowanie i obciążenie:
 - a) konstrukcja przyczepy lub ładunek nie może utrudniać obserwacji drogi przejazdu względnie zmniejszać jej widoczności,
 - b) ładunek nie może wystawać poza skrajnię ładunkową i powinien być rozłożony możliwie równomiernie na całej podłodze oraz zabezpieczony przed rozsunięciem lub spadnięciem,
 - c) masa ładunku nie może być większa od dozwolonej ładowności i pojemności przyczep, a masa ogólna przyczep nie powinna być większa od uciągu ustalonego dla danego pojazdu pomocniczego i nie może przekraczać możliwości zatrzymania zespołu na występujących spadkach odcinka linii, po których zespół ten ma jechać,
 - 4) przewóz pracowników:
 - a) przewóz pracowników na pojeździe pomocniczym z napędem może odbywać się do miejsca robót i z powrotem, jeżeli jazda możliwa jest w pozycji siedzącej i istnieje zabezpieczenie przed wypadnięciem; na przyczepach załadowanych nie wolno przewozić pracowników, z wyjątkiem pracownika obsługującego hamulec,
 - b) wsiadanie i wysiadanie podczas jazdy jest zabronione,
 - 5) prędkość jazdy pojazdu pomocniczego nie może być większa niż:
 - a) najwyższa prędkość konstrukcyjna ustalona dla tych pojazdów,
 - b) 40 km/h przy pchaniu przyczep.
3. Oprócz postanowień zawartych w § 88 ust. 6 kierowca pojazdu pomocniczego z przyczepami powinien:
 - 1) sprawdzić przed rozpoczęciem jazdy właściwe sprzęgnięcie pojazdów i obsadę hamulców oraz prawidłowe osygnalizowanie pojazdu pomocniczego wraz z przyczepami,

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

ROZDZIAŁ XV
ZABEZPIECZENIE RUCHU NA PRZEJAZDACH I PRZEJŚCIACH KOLEJOWYCH, STRZEŻONYCH
PRZEZ DRÓŻNIKÓW PRZEJAZDOWYCH

§ 91

Powiadamianie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu i innych okolicznościach

1. Na przejazdach kolejowo-drogowych lub przejściach, na których nie ma urządzeń sterowania ruchem uruchamianych samoczynnie przez pociąg, w razie potrzeby urządza się posterunek dróżnika przejazdowego, celem zapewnienia bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniu drogi kołowej z torami kolejowymi na szlaku lub na posterunku ruchu.
2. Posterunek dróżnika, przejazdu obsługiwanego, 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 kolejowo-drogowe lub przejścia znajdujące się w obrębie posterunku ruchu należy zawiadamiać pracowników obsługujących roгатki w sposób ustalony w regulaminie technicznym tego posterunku ruchu.
5. Sygnały dzwonekowe i znaki wywoławcze w telefonicznej łączności ruchowej ustalone są w dodatku do niniejszej instrukcji.
6. W razie stwierdzenia lub dowiedzenia się o powstaniu na szlaku zdarzenia kolejowego lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, osób lub mienia kolejowego dyżurny ruchu lub dróżnik przejazdowy powinien zawiadomić o tym wszystkie posterunki włączone do telefonicznego łącza strażnicowego, wzywając je sygnałem 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 jeździe pociągu należy nadawać w takim czasie, aby dróżnicy przejazdowi mogli zamknąć na czas roгатki. 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 lub przejścia.
9. Zawiadomienia nie należy dawać przed otrzymaniem pozwolenia na wyprawienie pociągu, jeśli jest ono wymagane, ani przed stwierdzeniem zwolnienia toru szlakowego (odstępu) przez pociąg ostatnio wyprawiony po danym torze szlakowym.
10. Dróżnik przejazdowy powinien stale czuwać nad bezpieczeństwem ruchu i być gotowy do zamknięcia roгатki w razie zbliżania się pociągu lub pojazdu pomocniczego do przejazdu obsługiwanego.
11. Roгатki zarówno nastawiane z miejsca, jak i z odległości oraz furtki na przejściu powinny być zamknięte przynajmniej na 2 minuty przed przejazdem czoła pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.

12. Jeżeli Biuro Ruchu Kolejowego uzna, że zachodzi potrzeba skrócenia lub wydłużenie czasu zamknięcia rogatek przed dojechaniem czoła pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, może tego dokonać w oparciu o szczegółowe postanowienia określone w instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych lub przejścia, co powinno być ujęte w regulaminie obsługi przejazdu i regulaminie technicznym posterunku zapowiadawczego nadającego zawiadomienia.
13. Zawiadomienia dróźników 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 dróźnicy przejazdowi bezzwłocznie zgłaszają się do telefonu, wymieniając numer lub nazwę 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 dróźników przejazdowych dyżurny ruchu wymienia numer wyprawianego pociągu, który to numer dróźnik przejazdowy winien zapisać w dzienniku pracy dróźnika przejazdowego.

Dróźnika 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, dział ruchu kolejowego 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 dróźników 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 od odjazdu ostatniego pociągu w danym kierunku upłynął czas większy niż 60 minut, o odjeździe po tym czasie pierwszego pociągu dyżurny ruchu powiadamia dróźników przejazdowych w sposób wskazany w pkt. 1 z tą różnicą, że po nadaniu sygnału dzwonkowego należy wywołać wszystkich dróźników przejazdowych znakiem ustalonym w dodatku do niniejszej instrukcji,
 - 3) w uzasadnionych przypadkach Biuro Ruchu Kolejowego może zarządzić na niektórych odcinkach dwu i więcej torowych zawiadamianie dróźników przejazdowych o odjeździe pociągu według zasad, jakie obowiązują na odcinkach jednotorowych, co powinno być ściśle określone w regulaminie technicznym i regulaminie obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.
14. Jeżeli pociąg nie odjedzie po zawiadomieniu dróźników przejazdowych o odjeździe pociągu, dyżurny ruchu zawiadamia ich telefonicznie o odwołaniu odjazdu pociągu. Odwołanie odjazdu pociągu dyżurny ruchu zaznacza w rubryce 10 dziennika ruchu, wpisując czas odwołania i wyraz „odwołany”.

15. Dróżnicy przejazdowi nie notują otrzymania zawiadomienia o odjeździe pociągu (sygnałów dzwonkowych o odjeździe pociągu, numeru pociągu) ani odwołania odjazdu pociągu. Biuro Ruchu Kolejowego 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 dróżnika przejazdowego wypełniając rubryki zgodnie z ich przeznaczeniem.
16. W razie potrzeby Biuro Ruchu Kolejowego może zarządzić dla poszczególnych szlaków, aby dróżnicy przejazdowi, niezależnie od innych zawiadomień, informowali się wzajemnie telefonicznie o przejeździe pociągu.
17. W razie nienależytego działania łączności, sygnalizacji lub urządzeń na przejeździe dróżnik przejazdowy powinien natychmiast zgłosić o tym dyżurnym ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.
18. 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 (centralki telefonicznej) tylko sygnałami dzwonkowymi (ust. 13 pkt 2).

Wynik sprawdzenia należy zanotować w dzienniku telefonicznym (w przypadku pozytywnym w skrócie „post. Nr Nr w porządku”).

O nieprawidłowym działaniu urządzeń łączności, sygnalizacji lub innych urządzeń srk należy bezzwłocznie zawiadomić właściwego pracownika utrzymania.
19. 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. 13 pkt 1, 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. Maszynista powinien przed tym przejazdem podawać sygnał Rp 1 „Bacność”, zmniejszyć prędkość jazdy przed przejazdem do 20 km/h i bacznie obserwować przejazd.

W razie zauważenia przeszkody do jazdy należy w miarę możliwości zatrzymać pociąg przed przeszkodą.

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.
20. Dróżnik przejazdowy, który nie otrzymał zawiadomienia o odjeździe zbliżającego się pociągu, powinien zamknąć roгатki, po przejeździe pociągu starać się wyjaśnić przyczynę nie powiadomienia go, a w razie niemożności porozumienia się z dyżurnym ruchu, powinien przyjąć, że nastąpiła przerwa w łączności i w czasie tej przerwy pozostawić roгатki zamknięte, a pojazdy drogowe przepuszczać po upewnieniu się, że nie zbliża się pociąg.
21. Strzeżenie przejazdów kolejowo-drogowych lub przejść powinno być stosowane, jako środek tymczasowy w razie:
 - 1) uszkodzenia rogatek,
 - 2) niedziałania sygnału dźwiękowego lub półsamoczynnej sygnalizacji świetlnej na roгатkach obsługiwanych z odległości,

- 3) potrzeby zmiany sposobu zabezpieczenia na skutek zmienionych warunków ruchu lub warunków miejscowych,
 - 4) wprowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze szlakowym lub zmiany kierunku jazdy na łączy jednotorowej o jednokierunkowym ruchu, jeżeli przejazdy bez rogatek i bez sygnalizacji świetlnej lub przejścia bez obsługiwanego urządzenia zabezpieczającego nie odpowiadają wymaganym warunkom widzialności dla jazdy po torze, który nie był przeznaczony dla danego kierunku jazdy,
 - 5) przejściowego wzmożenia lub utrudnienia ruchu drogowego lub kolejowego albo pogorszenia warunków widzialności.
22. 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 **podawać** sygnał Rp 1 „Baczność” i zmniejszyć prędkość jazdy, o ile jest to możliwe, do 20 km/h, zaś w razie zauważenia przeszkody do jazdy zatrzymać pociąg przed przeszkodą. Maszynista powinien zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższej stacji o niezamknięciu rogatki lub półrogatki i równoczesnym braku dróżnika na przejeździe.
23. Dyżurni ruchu powinni zawiadomić telefonicznie dróżników przejazdowych o:
- 1) zdarzeniu kolejowym na szlaku,
 - 2) zamknięciu i o otwarciu toru szlakowego,
 - 3) wprowadzeniu na szlaku dwutorowego ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym i o przywróceniu ruchu dwutorowego,
 - 4) wprowadzeniu na torze szlaku dwutorowego ruchu dwukierunkowego (bez zamknięcia toru sąsiedniego) i o przywróceniu ruchu jednokierunkowego,
 - 5) wyprawieniu pociągu po torze zamkniętym,
 - 6) cofaniu pociągu,
 - 7) wyprawieniu pociągu do kilometra i z powrotem, albo do kilometra lub z kilometra,
 - 8) wyprawieniu pociągu z popychaczem niezłączonym z pociągiem i o jeździe popychacza z powrotem z kilometra lub do sąsiedniej stacji,
 - 9) wyprawieniu pociągu roboczego, ratunkowego lub pogotowia z pracą na szlaku lub pociągu z czynnym pługiem odśnieżnym,
 - 10) wyprawieniu pojazdu pomocniczego,
 - 11) jeździe manewrowej na szlak, w sposób obowiązujący na odcinkach linii jednotorowych,
 - 12) innych okolicznościach, wymagających zwrócenia uwagi dróżnikom przejazdowym (wyprawienie pociągu z przesyłką nadzwyczajną, z TWR z towarem niebezpiecznym itp.),
 - 13) zamknięciu lub otwarciu posterunku ruchu (§ 67).
- 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.
24. Jeżeli dróżników przejazdowych nie można zawiadomić o:
- 1) zmianie normalnego kierunku jazdy po torze szlakowym,
 - 2) jeździe pociągu po torze zamkniętym,
- należy o tym uprzedzić rozkazem pisemnym drużyny pociągów wyprawianych w czasie trwania wymienionych okoliczności.

Jeżeli o odjeździe pojazdu pomocniczego nie można zawiadomić dróżników przejazdowych, należy o tym uprzedzić pisemnie kierowcę pojazdu pomocniczego.

25. 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. 13 pkt 1.
26. W razie niemożności wykonania tego zawiadomienia dyżurny ruchu powinien postąpić w sposób ustalony w ust. 19.
27. Biuro Ruchu Kolejowego może zarządzić, aby na określonym przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu rogatka była w położeniu zasadniczym zamknięta w ciągu całej doby lub w porze nocnej i otwierana tylko dla przepuszczenia użytkownika drogi.
28. Na przejazdach kolejowo-drogowych lub przejściach, na których wg zarządzenia rogatki 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 rogatki będą mogły być zamknięte na 2 minuty przed przejazdem pociągu.
29. Dla każdego obsługiwanego przejazdu, należy opracować regulamin obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, w oparciu o postanowienie instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych lub przejść.
Regulamin ten powinien znajdować się na posterunku dróżnika przejazdowego i sąsiednich posterunkach zapowiadawczych, jako część regulaminu technicznego.

§ 92

Przestrzeganie porządku i zasad BHP

1. Pracownik posterunku technicznego powinien w zasięgu widoczności z posterunku:
 - 1) nie dopuszczać, aby osoby nieuprawnione przebywały na terenie okręgu nastawczego oraz w pomieszczeniach posterunku,
 - 2) nie dopuszczać do wykonywania jakichkolwiek robót w okręgu nastawczym bez pozwolenia dyżurnego ruchu,
 - 3) strzec przed kradzieżą i uszkodzeniem urządzenia i mienie na wyznaczonym terenie,
 - 4) zwracać uwagę, aby na przejazdach kolejowo-drogowych lub przejściach, torach i międzytorzach w granicach okręgu nie było przedmiotów zbędnych,
 - 5) pilnować, aby przy torach kolejowych nie składowano żadnych przedmiotów, a złożone lub składowane przedmioty odsunięte były na odległość zapewniającą bezpieczeństwo przejeżdżającego taboru i bezpieczeństwo pracowników zajętych czynnościami związanymi z manewrami i ruchem pociągów,
 - 6) nie dopuszczać do odstawiania na postój maszyn torowych, pojazdów pomocniczych i zajętych przez ludzi wagonów mieszkalnych na torach nieprzeznaczonych do tego celu.
2. Ponadto pracownik posterunku technicznego powinien zwracać uwagę, aby:
 - 1) składowane materiały znajdowały się poza skrajnią budowli,
 - 2) pojazdy trakcyjne nie zanieczyszczały torów i międzytorzy,
 - 3) na urządzeniach nastawczych, blokowych, w szafach i innych pomieszczeniach nie było przedmiotów zbędnych w tych miejscach,
 - 4) nie wchodziło na tory poza czynnymi przejazdami kolejowo-drogowymi i przejściami, nie przejeżdżano oraz nie przepędzano zwierząt w czasie, gdy rogatki są zamknięte,
 - 5) nie dokonywano samowolnego podnoszenia rogatek przez osoby niepowołane do tego,
 - 6) miejsca przeznaczone do przechodzenia osób w czasie gołoledzi były posypane piaskiem lub innym środkiem zabezpieczającym od poślizgów.
3. O wszelkich nieprawidłowościach, których pracownik posterunku nastawczego nie może usunąć we własnym zakresie, należy niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu.
4. Pracownik posterunku powinien dbać o własne bezpieczeństwo w czasie wykonywania obowiązków pracowniczych oraz przebywania na terenie kolejowym.
5. Chodzenie po torach kolejowych jest niedozwolone, o ile nie wymagają tego wykonywane przez pracownika czynności. W razie potrzeby przejścia przez tory należy przechodzić prostopadle do ich osi po uprzednim sprawdzeniu wzrokiem w obie strony czy nie ma przeszkód do przejścia.
6. Nie wolno przechodzić pod pojazdami kolejowymi oraz po zderzakach lub sprzęgach.
7. Przy przechodzeniu przez tory zajęte pojazdami kolejowymi należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi pojazdami o ile odległość między nimi wynosi, co najmniej 20 m lub obejść stojący pojazd przechodząc tor w odległości 10 m od ostatniego pojazdu kolejowego.
8. Nie wolno przechodzić przez tory tuż przed nadjeżdżającym pojazdem kolejowym, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym pojazdem kolejowym. Zabrania się wskakiwania i zeskakiwania z pojazdu kolejowego będącego w ruchu.
9. Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a rampami, magazynami itp. obiektami przylegającymi bezpośrednio do tego toru.

10. Nie wolno stać lub chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzach do wymiany nawierzchni względnie budowy urządzeń oraz po materiałach i przedmiotach pozostałych po dokonanych robotach, jak i po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.
11. Jeżeli tabor znajduje się na torze, nad którym zawieszona jest sieć trakcyjna, nie wolno wchodzić ani przebywać na dachach wagonów, zbiornikach cystern, kontenerach i pojazdach, a także na przewożonych na wagonach otwartych ładunkach, jeżeli wysokość ładunku jest większa od 1 m licząc od podłogi wagonu.
12. Zabrania się dotykania przewodów wysokiego napięcia (trakcyjnych) tak bezpośrednio jak i pośrednio, jak również zbliżania na odległość mniejszą niż 1,5 m jakiegokolwiek części ciała, strumienia wody, narzędzi i wszelkiego rodzaju przedmiotów nieprzystosowanych do posługiwania się nimi przy elektrycznych urządzeniach wysokiego napięcia.
13. Nie wolno wchodzić na konstrukcje wsporcze (słupy), na których zawieszone są przewody trakcyjne sieci jezdnej.
14. W przypadku zerwania przewodów linii wysokiego napięcia lub uszkodzenia urządzeń sieci trakcyjnej, miejsca takie należy osłonić sygnałami zgodnie z instrukcją sygnalizacji i niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu.
15. Ze względu na niebezpieczeństwo porażenia prądem nie wolno dotykać szyn i zerwanych przewodów, zbliżać się do nich na odległość mniejszą niż 10 m oraz dopuszczać osoby postronne w pobliżu niebezpiecznego miejsca.
16. Przy przestawianiu zwrotnicy (wykolejnicy) niescentralizowanej, pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica (wykolejnica) i ustawić się w bezpiecznej odległości od toru.
17. Przy przekładaniu dźwigni zwrotnicy scentralizowanej należy stać do niej bokiem trzymając ją pewnie i zwracać uwagę, aby w przypadku zerwania pędni dźwignia nie została wyrwana z ręki i nie uderzyła obsługującego.
18. Przy podnoszeniu ciężarów naprężnych oraz po ich podniesieniu i podparciu lub zawieszeniu nie wolno wchodzić lub przechodzić pod nimi.
19. Dla zabezpieczenia przy czyszczeniu zwrotnic od niespodziewanego przełożenia zwrotnicy zdalnie nastawianej, należy każdorazowo zabezpieczyć iglicę odlegającą klinem zwrotnicowym. W tym celu stojąc po stronie odsuniętej iglicy, wkłada się z góry klin zwrotnicowy w ostrzu iglicy, a następnie przesuwając go w stronę osady iglicy tak, by swoimi czołowymi krawędziami dolegał ściśle do iglicy i opornicy. Uchwyt klina zwrotnicowego powinien spoczywać na górnej powierzchni iglicy odsuniętej.
20. W czasie pracy na rozjeździe, należy zwracać uwagę na ruch pojazdów kolejowych po torze, w którym leży rozjazd jak również na ruch pojazdów kolejowych po torach sąsiednich.
21. W przypadku zbliżania się pojazdu kolejowego należy w odpowiednim czasie zejść z toru w miejsce bezpieczne.
22. Nie należy chodzić po główkach szyn, ani też stawiać nogi pomiędzy iglicą i opornicą.
23. Przy pracy na torze należy nosić przepisową odzież roboczą, ochronną i sprzęt ochrony osobistej.
24. Przy dźwiganiu, przenoszeniu przedmiotów obowiązują normy zawarte w odrębnych przepisach.
25. Wszystkie nastawnie wyposażone w urządzenia scentralizowanego nastawiania zwrotnic powinny być wyposażone w kliny zwrotnicowe w niezbędnej ilości w zależności od typu i ilości rozjazdów.

26. Pracownik posterunku powinien zwracać uwagę na bezpieczeństwo innych pracowników kolejowych i osób postronnych znajdujących się w zasięgu jego widoczności oraz ostrzegać ich o grożącym niebezpieczeństwie.
27. Celem zwiększenia bezpieczeństwa osobistego pracowników zatrudnionych przy konserwacji, oczyszczaniu, oględzinach i naprawie zwrotnic oraz urządzeń srk, pracownik posterunku powinien zwracać uwagę, aby zatrudnieni w nadzorowanym rejonie pracownicy byli ubrani w kamizelki ostrzegawcze oraz w czasie pracy przy zwrotnicach scentralizowanych stosowali kliny zwrotnicowe. W czasie oczyszczania rozjazdów przez konserwatora, na odpowiedniej dźwigni zwrotnicowej należy zawiesić tabliczkę z napisem: „Uwaga konserwator na rozjazdach”.
28. O zbliżaniu się pociągu do miejsca wykonywania robót pracownik posterunku technicznego powinien powiadamiać zatrudnionych na torach pracowników ustalonym sygnałem podawanym głosem, trąbką, syreną, gwizdkiem, urządzeniami nagłaśniającymi itp.

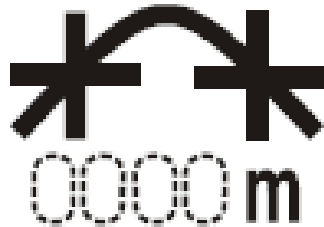
Załącznik nr 1
Wypożyczenie posterunku nastawczego

Lp.	Instrukcje	Dokumentacja techniczno-ruchowa	Sprzęt
1	Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów, obsłudze ruchowych posterunków technicznych i technice wykonywania pracy manewrowej	Regulamin techniczny lub Wyciąg z regulaminu technicznego	Niezbędne umeblowanie - zależne od rodzaju urządzeń srk i łączności
2	Instrukcję o postępowaniu w sprawach zdarzeń kolejowych (tylko na nastawniach dysponujących),	Wyciąg z rozkładu jazdy	Zegar
3	Instrukcję o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej	Książkę kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym / na przejeździe kolejowym oraz wprowadzania i odwołania obostrzeń	Środki pomocnicze - odpowiednie do konstrukcji urządzeń srk
4	Instrukcję obsługi przejazdów kolejowych (na posterunkach obsługujących przejazdy),	Dziennik uszkodzeń urządzeń łączności	Spony iglicowe i zapasowe zamki zwrotnicowe (nie mniej niż 2 zamki i 2 spony iglicowe),
5	Instrukcja postępowania przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych	Dziennik oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie oraz wyrzutni płozów hamulcowych na górkach rozrządowych	Klucze zapasowe do zwrotnic, wykolejnic lub urządzeń sygnałowych zamykanych na zamki, umieszczone w szafkach lub na tablicach,
6	Instrukcję sygnalizacji	Dziennik ruchu posterunku zapowiadawczego lub odstępowego	Korby do ręcznego przestawiania zwrotnic w ilości co najmniej 1 na każdy okręg nastawczy - na nastawniach z elektrycznym nastawianiem zwrotnic,
7	Instrukcję o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym	Książkę przebiegów (na zainteresowanych posterunkach nastawczych)	Drągi stalowe do przestawiania zwrotnic scentralizowanych nie wyposażonych w koziółki latarniowe co najmniej 1 na każdy okręg nastawczy
8	Instrukcję obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym (zależnie od obsługiwanych na posterunku nastawczym urządzeń)	Dziennik telefoniczny	Drążek włączający - w nastawniach mechanicznych
9	Instrukcja utrzymania nawierzchni kolejowej wraz z podtorzem oraz obiektów inżynierskich użytkowanych przez CARGOTOR Sp. z o.o.	Bloczki rozkazów (zależnie od potrzeb),	Dwie tarcze zatrzymania i dwie tarcze ostrzegawcze przenośne z kompletnymi latarniami (tarcze ostrzegawcze na nastawniach przylegających bezpośrednio do szlaku),

10	Instrukcję o zapewnieniu sprawności kolei w zimie	Zarządzenia dotyczące profilaktyki wypadkowej (według zasad ustalonych w jednostce organizacyjnej),	latarkę sygnałową, trąbkę lub gwizdek i chorągiewkę
11	Instrukcja usuwania skutków zdarzeń TU-07,	Nie wymienione książki, dzienniki i druki o ile prowadzenie ich wynika z warunków miejscowych	Oświetlenie zastępcze
12	Instrukcję bezpieczeństwa pracy przy sieci trakcyjnej i w jej pobliżu (na zainteresowanych posterunkach),		Sprzęt przeciwpożarowy w ilości 1 gaśnica śniegowa (5 kg) w budynkach na każde 100 m2 powierzchni
13	Instrukcja utrzymania i sprawdzania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych		Apteczkę
14	Instrukcję obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego (na zainteresowanych posterunkach),		Skrobaczkę, łopatę żelazną, szczotki i miotły do czyszczenia zwrotnic oraz kliny zastawcze, kliny zwrotnicowe, smar do smarowania zwrotnic.
15	Inne przepisy i instrukcje według potrzeb wynikających z charakteru pracy posterunku		Płozy hamulcowe do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem w ilości wynikającej z warunków miejscowych, lecz nie mniej niż dwie płozy,
16	Instrukcję przeciwpożarową		Naczynia do smarów.
17			Błaszki do kontrolowania przylegania iglic do opornicy (grubości 1 mm) oraz płytki do kontrolowania zamknięć nastawczych (grubości 4 mm),
18			Inny sprzęt przewidziany w regulaminie technicznym (np. ochrony osobistej, itp.),

19			Szafkę narzędziową wyposażoną w: - klucze płaskie o wymiarach: 30 mm, 32 mm, 36 mm, - 1 komplet zawleczek o średnicy 5 mm, - 1 kombinerki (szczypce uniwersalne), - 1 obcęgi, - 1 młotek 1 kg, - 1 przecinak płaski, - 1 przebijak, - 1 wkrętak płaski, - 1 wkrętak krzyżakowy - 1 pędzel płaski, - sprzęt informatyczny.
----	--	--	--

1. Stałe oznaczenia i napisy ostrzegawcze na wagonach wymagających zachowania szczególnej ostrożności.



Znak ostrzegawczy - zabroniony przejazd przez górkę rozrządową o promieniu krzywizny (w płaszczyźnie pionowej) mniejszym, niż podany pod znakiem.

Znak koloru białego, umieszczony na ostojnicy z lewej strony wagonu.



Znak ostrzegawczy - dopuszcza się manewrowanie przez górkę rozrządową tylko przy zachowaniu szczególnych środków ostrożności.

Znak dotyczy wagonów na wózkach z rozstawem osi wewnętrznych ponad 14 m. Znak koloru białego, umieszczony na ostojnicy z lewej strony wagonu.

Ostrożnie przetaczać



Znak umieszczony na wagonach do przewozu blachy w zwojach, zakazujący jazdy z otwartymi i nie zaryglowanymi przesuwными ścianami i dachem (przesuwne segmenty pudła).

Poza tym na wagonie obok znaku należy umieścić napis:

„Podczas jazdy dach i ściany powinny być zamknięte i zaryglowane”.

Znak umieszczony na ścianie wagonu.

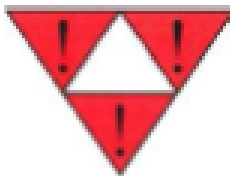


Przejazd przez hamulce torowe oraz inne urządzenia hamujące lub rozrządowe w trakcie ich działania jest zabroniony.



Zakaz rozrządzania na górkach rozrządowych.
Znaczenie znaku:

- zachować szczególne środki ostrożności przy rozformowaniu /formowaniu pociągu,
- wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.



Zakaz odrzutu i staczania z górek rozrządowych.
Znaczenie znaku:

- zakaz odrzucania i staczania z góry rozrządowej,
- wagon musi być odstawiany i włączany pojazdem trakcyjnym,
- wagon nie może najeżdżać na inne wagony i musi być chroniony przed najeżdżaniem przez inne pojazdy.



Znaki na wagonach z przewodem elektrycznego ogrzewania informujące o przeznaczeniu przewodu w zależności od wielkości napięcia (1000, 1500 lub 3000 V) oraz rodzaju prądu stosowanego na liniach zelektryfikowanych. Sprzęgu śrubowego między wagonami nie wolno rozłączać przed rozłączeniem przez rewidenta taboru przewodów ogrzewania elektrycznego i ostrzega przed niebezpieczeństwem porażenia prądem elektrycznym.

Znaki umieszcza się na dolnej części słupków narożnych po stronie bocznej i czołowej, a na wagonach nie mających słupków narożnych - na tablicy blaszanej.



Znak ostrzegawczy przed porażeniem prądem na wagonach, przy których najwyższy stopień lub szczebel drabinki znajduje się na wysokości większej, niż 2 m nad górną powierzchnią główki szyny.

Kolor znaku - żółty odblaskowy; strzałka oraz obwódka koloru czarnego dla taboru nowego oraz naprawianego, wielkość znaku dostosowana do miejsca, w którym jest on umieszczony.



Znak ostrzegawczy na zbiornikach przeznaczonych do przewozu gazów skroplonych pod ciśnieniem.

Znak w kształcie pasa o kolorze pomarańczowym szerokości 30 cm naniesiony wokół zbiornika na wysokości jego osi poziomej. Wagonów tak oznaczonych nie wolno odrzucać, ani staczać z góry rozrządowej oraz nie wolno odrzucać i staczać taboru na takie wagony taboru.



Tablica identyfikacyjna na wagonach cysternach do przewozu towarów niebezpiecznych.

Tablica identyfikacyjna umieszczona na obu ścianach bocznych wagonu cysterny lub kontenera, a także wagonów dużych, kontenerów i małych kontenerów dla towarów przewożonych luzem. Oznaczenie może być podane w postaci tablicy, folii samoprzylepnej lub rysunku. W przypadku wagonu cysterny z dzielonym zbiornikiem, znak umieszczany jest dla każdego zbiornika na oddzielnej tabliczce. Tablica oznacza, że przesyłka w wagonie stanowi zagrożenie określone kodem licznika, jakie może stwarzać dany materiał. Powszczególne cyfry oznaczają:

- 2 – emisja gazu w wyniku ciśnienia lub reakcji chemicznej,
- 3 – zapalność materiałów ciekłych i gazów,
- 4 – zapalność materiałów stałych,
- 5 – działanie utleniające (podtrzymujące palenie),
- 6 – właściwości trujące (toksyczność),
- 7 – właściwości promieniotwórcze,
- 8 – działanie żrące,
- 9 – niebezpieczeństwo samorzutnej gwałtownej reakcji.

X – materiał niebezpiecznie reaguje z wodą.

Podwojenie cyfr wskazuje na nasilenie zagrożenia. Jeżeli zagrożenie od materiału może być wystarczająco określone jedną cyfrą, wówczas po tej cyfrze stawia się zero. Cyfry w dolnej części tablicy określają numer identyfikacyjny towaru niebezpiecznego.

2. Wzory nalepek ostrzegawczych (zgodnie z częścią 5 RID/Załącznik 2 do SMGS).

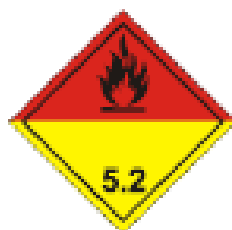
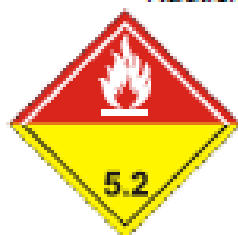


** Dane dotyczące podklasy: brak danych, jeśli wybuchowość przedstawia zagrożenie dodatkowe

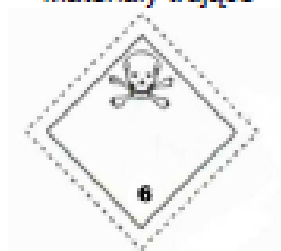
* Dane dotyczące grupy zgodności: brak danych, jeśli wybuchowość przedstawia zagrożenie dodatkowe



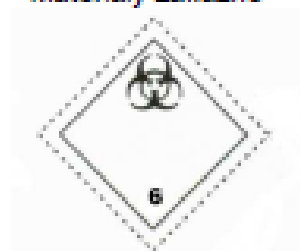
Nr 5.2
Nadtlenki organiczne



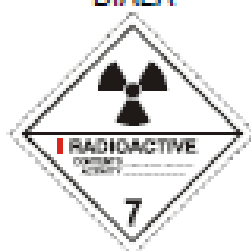
Nr 6.1
Materiały trujące



Nr 6.2
Materiały zakaźne



Nr 7A
Materiały promienio-
twórcze kategoria I –
BIAŁA



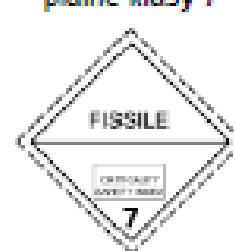
Nr 7B
Materiały promienio-
twórcze kategoria II –
ŻÓŁTA



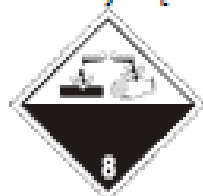
Nr 7C
Materiały promienio-
twórcze kategoria III –
ŻÓŁTA



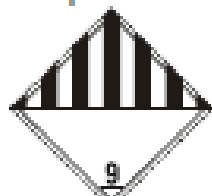
Nr 7E
Materiały promienio-
twórcze rozszczep-
ialne klasy 7



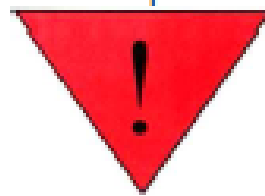
Nr 8
Materiały żrące



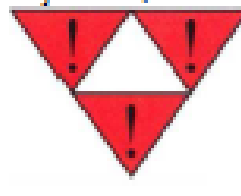
Nr 9
Różne materiały
i przedmioty niebez-
pieczne



Nr 13
Ostrożnie przetaczać



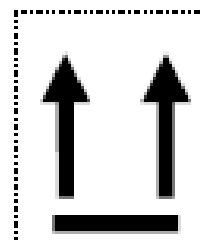
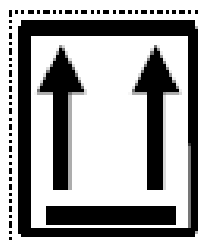
Nr 15
Zakaz odrzutu i
staczania. Nie
najeżdżać, chronić



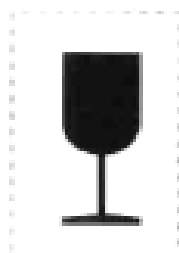
Znak dla materiałów, które są
przewożone w podgrzanym stanie



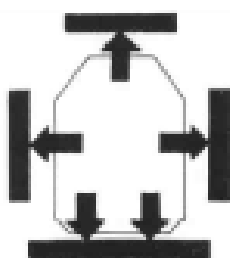
Oznakowanie kierunku ustawienia przesyłki



3. Inne nalepki.



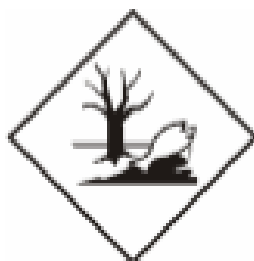
Towar łatwo tłukący się, kruchy. Wagon wymaga ostrożnego manewrowania.



Nalepka dla przesylek z przekroczoną skrajnią. Wagonów oznaczonych taką nalepką nie wolno odrzucać i staczać oraz na tak oznaczony wagon nie wolno odrzucać i staczać innych pojazdów.



Baczność ! Dozorca w wagonie !



Znak dla materiałów zagrażających środowisku.

1. Karta rozrządowa stanowi plan rozrządzania.
2. Kartę rozrządową sporządza wyznaczony pracownik przewoźnika kolejowego.
3. W wyjątkowych przypadkach można zezwolić na prowadzenie rozrządzania bez sporządzania karty rozrządowej, ale tylko na stacjach o małym obciążeniu pracą rozrządową (nie dotyczy rozrządu z wykorzystaniem górki rozrządowej).
4. Kartę rozrządową sporządza pracownik przewoźnika kolejowego wskazany w regulaminie technicznym, który jest jednocześnie odpowiedzialny za jej terminowe dostarczenie w ilości egzemplarzy przewidzianej regulaminem pracy manewrowej.
5. Karta rozrządowa może być stosowana także przy rozrządzaniu płaskim.
6. Sporządzanie karty rozrządowej powinno nastąpić dopiero po dokonaniu oględzin technicznych i handlowych składu pociągu.
7. Sporządzający kartę rozrządową przy ustalaniu wielkości odprzęgu powinien stosować się do postanowień regulaminu technicznego i niniejszej instrukcji. Jeżeli sporządzający kartę rozrządową z uwagi na rodzaj ładunku lub długość odprzęgu wyznaczył do obsadzenia hamulec ręczny, to powinien wcześniej sprawdzić czy hamulec ten jest czynny i należyście hamuje. W karcie rozrządowej poszczególne odsprzęgi należy wyznaczać na tory kierunkowe zgodnie z ustalonym w regulaminie technicznym przeznaczeniem toru. Wyznaczenie odsprzęgów na inne tory dopuszczalne jest wyłącznie na każdorazowe polecenie kierownika manewrów.
8. Karta rozrządowa może być sporządzana przez kalkę, w odpowiedniej liczbie egzemplarzy odręcznie przez odpowiednie wypełnienie rubryk gotowych już druków, lub też pismem maszynowym albo w formie wydruku komputerowego na czystym arkuszu papieru, z zachowaniem układu ustalonego dla kart rozrządowych. W każdym przypadku rubryki karty rozrządowej muszą być wypełniane czytelnie i zgodnie z ich przeznaczeniem, a treść ich nie może nasuwać żadnych wątpliwości.
9. Na stacjach wyposażonych w łączność radiotelefoniczną lub sieć komputerową wykorzystywaną do rejestracji pracy i prowadzenia dokumentacji związanej z obróbką pociągów, sposób sporządzania, kontroli i przekazywania kart rozrządowych określa regulamin techniczny.
10. W karcie rozrządowej nie wolno stosować innych oznaczników niż zostały ustalone niniejszą instrukcją.
11. Karta rozrządowa służy do powiadamiania pracowników, zatrudnionych przy rozrządzaniu, o wielkości i kolejności odpręgów kierowanych na poszczególne tory kierunkowe. Ponadto w karcie rozrządowej, poprzez umieszczenie obok odprzęgu właściwego oznacznika należy wskazać szczególne warunki rozrządzania. W nagłówku karty rozrządowej należy wskazać datę, numer pociągu, liczbę wagonów, tor z którego dokonuje się rozrządzania oraz rozpoczęcie i zakończenie rozrządzania.
12. Na podstawie karty rozrządowej kierownik manewrów wyznacza manewrowych do obsługi torów kierunkowych i hamulców ręcznych przy odpręgach, które powinny być hamowane. Dokonane ustalenia wpisuje do karty rozrządowej i przekazuje ją do powielania.
13. Kierownik manewrów, podczas przygotowania pociągów do rozrządu, wskazuje kolejność sporządzania kart rozrządowych.
14. Przeznaczenie odpręgów należy ustalać zgodnie z przeznaczeniem torów kierując się nalepkami na wagonach, napisami kredowymi umieszczonymi w tym celu na wagonach oraz otrzymanymi poleceniami z odprawy pociągów lub od kierownika manewrów.

15. Przy wypełnianiu karty rozrządowej należy stosować następujące oznaczniki:

I	jeden wagon dwuosiowy ładowny
II	dwa wagony dwuosiowe ładowne
III	trzy wagony dwuosiowe ładowne
/4	cztery wagony dwuosiowe ładowne
0	jeden wagon dwuosiowy próżny
00	dwa wagony dwuosiowe próżne
000	trzy wagony dwuosiowe próżne
04	cztery wagony dwuosiowe próżne
/000	jeden wagon dwuosiowy ładowny i trzy wagony dwuosiowe próżne
N	wagon trzyosiowy ładowny
Y	wagon trzyosiowy próżny
X	wagon czteroosiowy ładowny
V	wagon czteroosiowy próżny
M	wagon sześćoosiowy ładowny
P	wagon sześćoosiowy próżny
h	czynny ręczny hamulec wagonowy, który musi być odsadzony np.: /h – jeden wagon ładowny z hamulcem, który musi być obsadzony, 12h3 – dwanaście wagonów ładownych z 3 hamulcami, które muszą być obsadzone
u	wagon, który musi być hamowany przy użyciu dwóch płozów np.; //u – dwa wagony ładowne które muszą być hamowane przy użyciu dwóch płozów
z	Wagon którego nie wolno staczać i odrzucać
zp	wagon ze znakiem zabraniającym przejazdu przez górkę rozrządową. Wagon taki powinien być wyłączony ze składu przed grzbietem góry rozrządowej.
dł	długi wagon na wózkach z rozstawem osi wewnętrznych większym niż 14 m który może przejeżdżać przez góry rozrządowe. Przed manewrowaniem takim wagonem przez górkę rozrządową należy wyłączyć automatyczne przestawianie zwrotnic i przejść na ręczne sterowanie.

16. Przy stosowaniu oznaczników obowiązuje zasada, że jeżeli odpręg nie przekracza 3 wagonów to ilość wagonów w odpręgu oznacza się przez wpisanie odpowiedniej ilości oznaczników. Przy większej ilości wagonów w odpręgu ilość wagonów wpisuje się cyfrą arabską z tym, że jeżeli są to wagony próżne, to przed cyfrą umieszcza się „0” np.: 5 wagonów próżnych - 05,

17. Kartę rozrządową należy wypełniać w następujący sposób:

- 1) w kolumnie 1 wpisuje się numer kolejny odpręgu,
- 2) w kolumnie 2 wpisuje się ilość wagonów w odpręgu, oraz inne niezbędne informacje według wyżej podanych zasad stosowania oznaczników,
- 3) w kolumnie 3 wpisuje się cyfrę określającą masę brutto całego odpręgu wyrażoną w tonach, z zaokrągleniem do pełnej wielkości,
- 4) w kolumnie 4 wpisuje się numer toru, na który biegnie odpręg,
- 5) w kolumnie 5 wpisuje się numer ewidencyjny manewrowego wyznaczonego do hamowania odpręgu płozami. Dla umożliwienia wypełnienia tej rubryki należy imiennie każdemu manewrowemu zatrudnionemu przy hamowaniu odpręgów przydzielić numer ewidencyjny. Kierownik manewrów przed rozpoczęciem dyżuru wpisuje numery ewidencyjne oraz nazwiska zatrudnionych manewrowych do kontrolki. Wykaz wszystkich zatrudnionych na górze manewrowych oraz ich numery ewidencyjne, powinien być wywieszony w pomieszczeniu kierującego pracą. Należy dążyć do stałości przydzielonych

numerów ewidencyjnych. Przydział numerów ewidencyjnych manewrowi powinni przyjąć do wiadomości za pokwitowaniem. Na jednej stacji rozrządowej nie mogą się powtarzać numery ewidencyjne manewrowych.

- 6) w kolumnie 6 wpisuje się numer odprzęgu, który musi być hamowany ręcznym hamulcem wagonowym. Numer odprzęgu należy wpisać na wysokości numeru tego manewrowego, któremu przydzielono ten odpręg do hamowania. Wpisanie numeru odprzęgu z prawej strony numeru ewidencyjnego manewrowego oznacza dla niego, że w odpowiednim czasie bez wezwania powinien udać się na grzbiet góry dla obsługi hamulca, manewrowy przed opuszczeniem przydzielonych mu do obsługi torów powinien zabezpieczyć je do czasu powrotu przez wyłożenie płozów w odległości około 30 m od stojącego taboru,
- 7) jako zakończenie karty rozrządowej należy wpisać w kolumnie 2 literę „K” oznaczającą koniec rozrządzanego składu.

18. Kartę rozrządową powinni otrzymać:

- 1) kierujący pracą na górcie rozrządowej,
- 2) kierujący pracą manewrowych w torach kierunkowych (ustawiacz lub wyznaczony manewrowy),
- 3) pracownicy zatrudnieni przy obsłudze wyrzutni płozowych i hamulców torowych,
- 4) manewrowi zatrudnieni przy hamowaniu wagonów płozami,
- 5) pracownicy zatrudnieni przy przygotowaniu dróg przebiegu dla rozrządzania,
- 6) pracownicy zatrudnieni przy rozłączaniu odpręgów,
- 7) inni pracownicy wymienieni w regulaminie pracy manewrowej.

19. Jeżeli na stacji wyjątkowo nie sporządza się kart rozrządowych, to poszczególne odpręgi muszą być przed rozpoczęciem rozrządzania w sposób widoczny oznaczone numerem toru, na który przeznaczony jest odpręg. Wszystkie inne napisy kredowe muszą być usunięte, informacje dotyczące ilości wagonów w odpręgu oraz przeznaczenie (numer toru) odprzęgu jak również inne informacje niezbędne do właściwego prowadzenia pracy manewrowej powinny być zainteresowanym pracownikom ogłaszane przez megafon. Nie wolno prowadzić rozrządzania z góry rozrządowej bez sporządzenia kart rozrządowych w następujących przypadkach:

- 1) nie objęcia zasięgiem megafonów całego rejonu rozrządzania lub braku dobrej widoczności rejonu rozrządzania z punktu obsługi megafonu,
- 2) przy przeszkodach w działaniu megafonu lub niewyregulowanych urządzeniach megafonowych lub braku łączności megafonowej,
- 3) w czasie złych warunków atmosferycznych (silny wiatr, ulewa, śnieżyca, gołoledź, mgła itp.),
- 4) jeżeli mikrofon znajduje się w pomieszczeniu nie wydzielonym, w którym zatrudnieni są także inni pracownicy, a prowadzone manewry mogą być przenoszone na sieć zewnętrzną.

20. W pomieszczeniu, gdzie znajduje się mikrofon sieci megafonowej, w czasie prowadzenia rozrządzania za pomocą megafonu, zabrania się prowadzenia jakichkolwiek rozmów nie będących poleceniami lub wskazówkami do prowadzenia rozrządzania.

21. Na zautomatyzowanych górkach rozrządowych karta rozrządowa dostarczana na stanowisko operatorskie może zawierać dodatkowe informacje o składzie, odpręgach oraz wagonach mających wpływ na sposób ich późniejszego rozrządzania.

KARTA ROZRZĄDOWA

Data Nr pociągu
 Rozrządzanie z toru Ilość wagonów
 Rozp. rozrządzania Zakończenie rozrządzania

Nr kolejny odprzegu	Ilość wagonów i oznaczniki	Masa brutto odprzegu [ton]	Numer toru	Numer płozowego	Numer odprzegu hamowanego hamulcem wagonowym
1	2	3	4	5	6
1.	I	36*	45	1	
2.	II	72	56	3	
3.	V	20*	63	4	
4.	III	108	52	2	12
5.	000	30	44	1	
6.	II/X	144	78	8	
7.	000	66	53	3	
8.	0	10*	44	1	
9.	Xz	72*	64	5	
10.	VV	40	63	4	
11.	4	144	72	7	22
12.	/h	36	77	8	
13.	X	72	67	6	22
14.	00	20	44	1	
15.	II/u	72	62	4	
16.	I	36	51	2	
17.	04	40	44	1	
18.	/zp	36			
19.	I	36	61	4	
20.	II	72	65	5	
21.	III	108	54	3	
22.	12h3	432	76	8	
23.	05	50	44	1	
24.	I	36	51	2	
25.	II	72	62	4	
26.	X	72	65	5	
27.	/u	36	53	3	
28.	II	72	74	7	
29.	K				
30.					
31.					
32.					
33.					
34.					
35.					

CARGOTOR Sp z o.o.

Stacja

nastawnia

posterunek

szlak

odstęp

i

szlak

odstęp

DZIENNIK RUCHU

POSTERUNKU ZAPOWIADAWCZEGO

Zaczęty dnia 20 r.

Zakończony dnia.....20r.

Liczba stron ponumerowanych

.....

(słownie)

.....

(podpis dyrektora/ z-cy dyrektora biura ruchu kolejowego

[illegible]

CARGOTOR Sp z o.o.

Posterunek odstępowy

Odstęp

i

Odstęp

DZIENNIK RUCHU

POSTERUNKU ODSTĘPOWEGO

Zaczęty dnia 20 r.

Zakończony dnia.....20r.

Liczba stron ponumerowanych

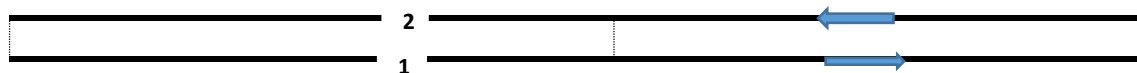
.....

(słownie)

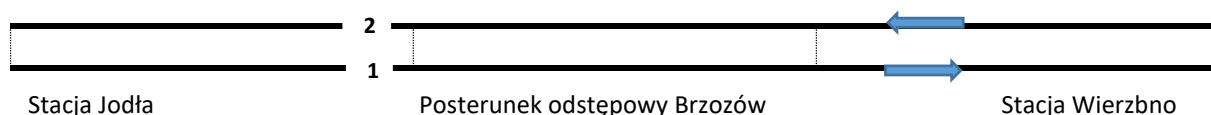
.....

(podpis dyrektora/ z-cy dyrektora biura ruchu kolejowego

[illegible]

Strona 248 z 270

Blokada liniowa półsamoczynna

[illegible]

CARGOTOR Sp z o.o.

Nastawnia

Posterunek zwrotniczego

KSIĄŻKA PRZEBIEGÓW

Zaczęty dnia 20 r.

Zakończony dnia.....20r.

Liczba stron ponumerowanych

.....

(słownie)

.....

(podpis dyrektora/ z-cy dyrektora biura ruchu kolejowego

(STRONA LEWA)

[illegible]

[illegible]

(STRONA LEWA)

i nastawnie wykonawcze Ms-1 i Ms-2, szlak Małaszewicze – Bór jest dwutorowy

[illegible]

[illegible]

Rozkaz pisemny „S” nr <u>86</u>			
dla pociągu nr <u>414 017</u> dnia <u>11.05.2014</u>			
1	zezwalam po otrzymaniu sygnalu „nakaz jazdy” tylko tego rozkazu pisemnego – przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora wyjazdowego drogowskazowego (odnoszącego się do wyjazdu pociągu) – wyjechać z toru nr nie posiadającego semafora wyjazdowego		
2	zezwalam przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora: – wyjazdowego ... <u>A</u> – drogowskazowego (odnoszącego się do wyjazdu pociągu) – odstępowego – wyjazdu z zamkniętego osłonięcia nie posiadającego semafora wyjazdowego		
3	Od do po torze nr ruch pociągów prowadzony jest w odstępie posterunków następujących. Wskazania semaforów sbl są nieważne. Zachować ostrożność od ostatniego semafora ze wskaźnikiem „W 18”. Szlak wolny, ostatni pociąg nr przybył do o godz.		
4	Inne:		
<u>Matyszenice</u>		<u>M&C</u>	<u>7</u> <u>37</u>
stacja		posterunek	godz. min.
<u>Dąbrowski</u>		z polecenia dyżurnego ruchu	
dyżurny ruchu			
Rozkaz otrzymałem		<u>Szostak</u>	
	kierownik pociągu	maszynista	
Dotychczas dotrątki obramować, a niepotrzebną w nich treść skreślić.			
P&P S.A. 2728-250-01 (B-300)		Seria M Nr 419002	

Rozkaz pisemny „N” nr <u>58</u>			
dla pociągu nr <u>141169</u> dnia <u>10.05</u> 20 <u>14</u> r.			
1	Od <u>Małyszewicz</u> do <u>Terespola</u> tor nr <u>1</u> jest zamknięty, ruch jednotorowy dwukierunkowy wprowadzono po torze nr <u>2</u> .		
2	ZEZWALAM po otrzymaniu <u>sygnału „Rokaz Jazdy”</u> tylko tego rozkazu pisemnego – przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora wyjazdowego <u>K</u> drogowskiego z prawej strony toru z prawej strony toru wyjazdowego z prawej strony toru z prawej strony toru i wyjechać w kierunku <u>Terespola</u> na tor szlakowy lewy – prawym nr <u>2</u> z prawej strony toru z prawej strony toru z prawej strony toru wyjazdowego z prawej strony toru z prawej strony toru na tor szlakowy lewy z prawej strony toru z prawej strony toru		
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 nr <u>2</u> na stację – posterunek odgałęźny <u>Terespola</u> odbędzie się po otrzymaniu: – sygnału zastępczego „Sz” na osobnym urządzeniu ustawionym z lewej – z prawej strony toru – rozkazu pisemnego „N” (dopuszczalnego lub przekazanego przez przełożonego)		
5	ZEZWALAM wjechać z toru szlakowego nr z kierunku na stację – post. odgałęźny i przejechać obok sygnału „Stój” na		
6	Inne:		
<u>Małyszewicz</u> stacja		<u>H.S.C.</u> posterunek	<u>14</u> godz.
<u>Chmielewski</u> dyżurny ruchu		z polecenia dyżurnego ruchu	
Rozkaz otrzymałem		 kierownik pociągu	<u>Bednarczyk</u> maszynista
Dotyczyć działki obramować, a niepotrzebną w nich treść skreślić.			
PKP S.A. 2728-259-21 (R-306) DKKrolaw ul./lin 013-393-10-90		Seria E	305301

CARGOTOR Sp z o.o.

Posterunek.....

KSIĄŻKA OSTRZEŻEŃ DORAŻNYCH

na $\frac{\text{szlaku}}{\text{odcinku}}$

dla pociągów

Zacząty dnia 20 r.

Zakończony dnia.....20r.

Liczba stron ponumerowanych

.....

(słownie)

.....

(podpis naczelnika/ z-cy naczelnika działu ruchu
kolejowego

[illegible]

CARGOTOR Sp z o.o.

Posterunek.....

KONTROLKA ZAJĘTOŚCI TORÓW WJAZDOWYCH

Zaczęty dnia 20 r.

Zakończony dnia.....20r.

Liczba stron ponumerowanych

.....

(słownie)

.....

(podpis naczelnika/ z-cy naczelnika działu ruchu
kolejowego

TABLICA HAMOWANIA POCIĄGÓW

Tablica A

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

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Przy prędkości w kilometrach na godzinę								
		50	55	60	65	70	75	80	85	90
		procent wymaganej masy hamującej wynosi:								
0	I	28	36	46	56	67	80	93	110	131
	II	35	47	61	80	—	—	—	—	—
1	I	29	37	47	58	69	82	96	112	—
	II	37	49	63	83	—	—	—	—	—
2	I	31	39	48	59	71	84	98	114	—
	II	38	51	66	85	—	—	—	—	—
3	I	32	40	50	61	72	85	100	117	—
	II	40	52	68	87	—	—	—	—	—
4	I	33	42	51	62	74	87	102	119	—
	II	42	54	70	90	—	—	—	—	—
5	I	35	43	53	64	76	89	104	121	—
	II	43	56	72	92	—	—	—	—	—
6	I	36	45	55	66	78	91	106	124	—
	II	45	58	74	95	—	—	—	—	—
7	I	37	46	56	67	79	93	109	126	—
	II	47	60	76	97	—	—	—	—	—
8	I	39	48	58	69	81	95	111	129	—
	II	48	62	78	100	—	—	—	—	—
10	I	42	51	61	72	84	99	115	—	—
	II	52	65	82	—	—	—	—	—	—
12	I	45	54	64	76	88	103	120	—	—
	II	55	69	87	—	—	—	—	—	—
14	I	48	57	67	79	92	107	125	—	—
	II	59	73	91	—	—	—	—	—	—
16	I	51	60	71	83	96	111	129	—	—
	II	62	77	96	—	—	—	—	—	—
18	I	54	63	74	86	99	115	—	—	—
	II	66	81	100	—	—	—	—	—	—
20	I	57	66	77	90	103	120	—	—	—
	II	70	85	—	—	—	—	—	—	—
22	I	60	69	81	93	107	—	—	—	—
	II	73	89	—	—	—	—	—	—	—
25	I	64	74	86	99	—	—	—	—	—
	II	79	95	—	—	—	—	—	—	—
30	I	72	82	94	—	—	—	—	—	—
	II	88	—	—	—	—	—	—	—	—
35	I	80	91	—	—	—	—	—	—	—
	II	97	—	—	—	—	—	—	—	—
40	I	88	99	—	—	—	—	—	—	—
	II	—	—	—	—	—	—	—	—	—

WYKAZ WZORÓW TELEFONOGRAMÓW ZAPOWIADAWCZYCH

Wzór nr	Tekst	Ustalony w § ... ust. ...
1a	Czy droga dla pociągu jest wolna ? nr	§39 ust. 5
1b	Czy droga dla pociągów numer i numer ilość jest wolna ?	§39 ust. 8
2a	Pociąg przyjechał o Czy droga dla nr godz. min. pociągu jest wolna ? nr	§39 ust. 6
2b	Pociąg przyjechał o Czy droga dla nr godz. min. pociągów numer i numer jest wolna ? ilość	§39 ust. 8
3a	Pociąg przejechał przez nr nazwa posterunku odstępowego (bocznikowego) o Czy droga dla pociągu jest wolna ? godz. min. nr	§39 ust. 7
3b	Pociąg przejechał przez nr nazwa posterunku odstępowego (bocznikowego) o Czy droga dla pociągów numer godz. min. ilość i numer jest wolna ?	§39 ust. 8
4a	Dla pociągu droga jest wolna nr	§39 ust. 9
4b	Dla pociągów numer i numer droga jest wolna ilość	§39 ust. 9
5a	Stój pociąg nr	§39 ust. 10
5b	Stój pociągi(ów) numer i numer ilość	§39 ust. 10
6a	Teraz dla pociągu droga jest wolna nr	§39 ust. 10
6b	Teraz dla pociągów numer i numer ilość droga jest wolna	§39 ust. 10
7a	Zatrzymać pociąg nr	§39 ust. 15
7b	Zatrzymać pociągi(ów) numer i numer ilość	§39 ust. 15
8a	Pociąg jest zatrzymany nr	§39 ust.15

Wzór nr	Tekst	Ustalony w § ... ust. ...
8b	 pociągi(ów) numer i numer są zatrzymane ilość	§39 ust. 15
9	Nie wyprawiać pociągów od aż do odwołania godz. min.	§39 ust. 18
10	Wstrzymanie wyprawienia pociągów odwołuję o godz. min.	§39 ust. 18
11	Nie wyprawiać pociągu do czasu przejazdu pociągu nr nr	§39 ust. 18
12	Nie wyprawiać żadnego pociągu do czasu przejazdu pociągu nr	§39 ust. 18
13	Pociąg odjechał (odjedzie) o nr godz. min.	§40 ust. 2 i 3
14	Pociąg przyjechał o nr godz. min.	§41 ust. 3
15	Pociąg przejechał o nr godz. min.	§41 ust. 4
16	O wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów godz. min. po torze numer od do nazwa posterunku nazwa posterunku z powodu	§43 ust. 16
17	O odwołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów godz. min. po torze numer od do nazwa posterunku nazwa posterunku	§43 ust. 25
18	Czy droga dla manewrów z na tor szlakowy rodzaj i nazwa posterunku numer na minut jest wolna ?	§45 ust. 18
19	Dla manewrów z na tor szlakowy numer rodzaj i nazwa posterunku na minut droga jest wolna	§45 ust. 18
20	Manewry z na tor szlakowy numer rodzaj i nazwa posterunku są ukończone i tor ten jest wolny	§45 ust. 18
21	Tor numer od do zamknięty nazwa posterunku nazwa posterunku od z powodu (lub celem) godz. min.	§62 ust. 7
22	Tor numer od do otwarty o nazwa posterunku nazwa posterunku godz. min.	§62 ust. 13

Wzór nr	Tekst	Ustalony w § ... ust. ...
23	Od do wprowadzam ruch jednotorowy nazwa posterunku nazwa posterunku dwukierunkowy po torze numer , po którym ostatni pociąg odjechał o nr godz. min.	§63 ust. 2
24	Wprowadzić ruch jednotorowy dwukierunkowy od nazwa posterunku do po torze numer nazwa posterunku	§63 ust. 3
25	Przywracam ruch dwutorowy od do nazwa posterunku nazwa posterunku o godz. min.	§63 ust. 24
26	Przy czynnych obu torach wprowadzam od nazwa posterunku do ruch dwukierunkowy po torze numer , nazwa posterunku po którym ostatni pociąg odjechał o nr godz. min.	§66 ust. 2
27	Przywracam ruch jednokierunkowy po torze numer od do o nazwa posterunku nazwa posterunku godz. min.	§66 ust. 6
28	 otwarty(a) o rodzaj i nazwa posterunku godz. min.	§67 ust. 59
29	 zamknięty(a) o rodzaj i nazwa posterunku godz. min.	§67 ust. 59
30	Zatrzymać pociągi, pociąg przyjechał (przejechał) bez nr sygnału końca pociągu	§84 ust. 5
31	Tor nr ... od do od godz. min. nazwa posterunku nazwa posterunku nieprzejezdny dla pociągów z trakcją elektryczną	§85 ust. 2
32	Po torze nr ... od do od godz. nazwa posterunku nazwa posterunku min. przywracam ruch trakcją elektryczną	§85 ust. 3

Sygnały dzwonekowe i znaki wywoławcze w telefonicznej łączności ruchowej

1. Sygnały dzwonekowe i telefoniczne znaki wywoławcze stanowi ustalona liczba dźwięków, krótkich i długich przekazywanych za pomocą dzwonka.
Dźwięk krótki powinien trwać około 1/3 sekundy (jeden obrót korbką induktora), a dźwięk długi około 1 sekundy (trzy obroty korbką induktora), z wyjątkiem sygnałów dzwonekowych o jeździe pociągu, których dźwięk długi powinien wynosić około 6 sekund.
Odstępy czasu między poszczególnymi dźwiękami powinny wynosić około 1 sekundy.

W przypadku powtarzania znaku wywoławczego lub sygnału dzwonekowego „Alarm”, odstępy czasu pomiędzy poszczególnymi znakami lub sygnałami powinny wynosić około trzech sekund.

2. Sygnał dzwonekowy o jeździe pociągu:
 - 1) w kierunku rosnącego kilometrowania linii – stanowi jeden długi dźwięk (—),
 - 2) w kierunku malejącego kilometrowania linii – składa się z dwóch długich dźwięków (— —).
3. Na szlakach wielotorowych dla toru trzeciego lub dla drugiej pary torów – stosownie do potrzeby – zakład linii kolejowych może ustalić:
 - 1) albo oddzielne łącze strażnicowe, którego dzwoneki (lub inne urządzenia) wydają dźwięk różniący się tonem od dźwięku dzwoneków innego łącza strażnicowego,
 - 2) albo następujące sygnały dzwonekowe o jeździe pociągu:
 - a) w kierunku rosnącego kilometrowania linii – jeden długi i jeden krótki dźwięk (— •),
 - b) w kierunku malejącego kilometrowania linii – dwa długie i jeden krótki dźwięk (— — •).
4. Sygnał dzwonekowy „Alarm” składa się z jednego długiego i trzech krótkich dźwięków (— • • •) powtarzanych kilkakrotnie.
5. Jeżeli do łącza włączone są trzy posterunki lub więcej, każdy z tych posterunków powinien posiadać znak wywołania indywidualnego.
6. Na łączu, do którego włączone są tylko dwa posterunki, wywoływanie odbywa się bez stosowania ustalonych znaków.
7. Ustala się następujące znaki wywoławcze dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego:
 - 1) w kierunku malejącego kilometrowania linii – dwa krótkie dźwięki (• •),
 - 2) w kierunku rosnącego kilometrowania linii – trzy krótkie dźwięki (• • •).

Dla innych posterunków, włączonych do łącza, należy w regulaminie technicznym ustalić znaki wywoławcze, które dla każdego posterunku powinny być inne i nie mogą być takie same, jak ustalone w tym załączniku sygnały dzwonekowe i znaki wywoławcze, mające zastosowanie na danym łączu.

Gdyby na jednym łączu pracowały trzy wyróżniacze wywołań, to posterunek na którym pracuje trzeci wyróżniacz, otrzymuje znak wywoławczy – cztery krótkie dźwięki (• • • •).
8. Zbiorowego wywołania wszystkich posterunków włączonych do danego łącza (np. na łączu strażnicowym – dyżurnych ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i wszystkich drózników przejazdowych) dokonuje się:
 - 1) znakiem składającym się z trzech krótkich i jednego długiego dźwięku (• • • —), po

- którym powinni zgłosić się bezzwłocznie do telefonu dyżurni ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i pozostałe posterunki włączone do danego łącza,
- 2) w przypadkach pilnych – sygnałem dzwonkowym „Alarm”, na który powinni zgłosić się natychmiast do telefonu dyżurni ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i pozostałe posterunki włączone do danego łącza.
9. Wywołania tylko wszystkich 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 według § 91 ust. 13 dróźnicy przejazdowi zobowiązani są zgłosić się do telefonu po usłyszeniu sygnału dzwonkowego o jeździe pociągu.
10. W przypadku włączenia przenośnego aparatu telefonicznego do łącza strażnicowego, dyżurnego ruchu jednego z sąsiednich posterunków zapowiadawczych wywołuje się znakami według ust. 7, natomiast dyżurnych ruchu obu posterunków zapowiadawczych – znakami według ust. 8.
11. Na zewnątrz pomieszczeń obsługi rogatek przejazdowych i innych pomieszczeń z telefoniczną przewodową łącznością ruchową strażnicową należy instalować dodatkowe sygnalizatory akustyczne, np. dzwonki głośno brzmiące, zgodnie z postanowieniami instrukcji o radiołączności pociągowej, manewrowej i drogowej.
12. Przy każdym aparacie telefonicznym lub terminalu telefonicznym wieloliniowym włączonym w telefoniczną przewodową sieć łączności ruchowej powinny być podane nazwy (skrót) posterunków włączonych do danego łącza oraz ich znaki wywoławcze, jeżeli są one stosowane.

TABELA ZMIAN

[illegible]