



cargOTOR
GRUPA PKP CARGO

ZMIANA NR 1 DO INSTRUKCJI TR-01 (R-1)

Instrukcja

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

I. Na stronie nr 2 zmianie ulegają:

Dotychczasowa treść:

Regulacje wewnętrzne nadają się do stosowania w zakresie zapewnienia warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, zgodnie z ustawą z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2007r. nr 16, poz.94 z późn. zm.)

Nowa treść:

Regulacje wewnętrzne nadają się do stosowania w zakresie zapewnienia warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, zgodnie z ustawą z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2013r. poz.1594 z późn. zm.)

Dotychczasowa treść:

CARGOTOR Sp. z o.o.

ul. Grójecka 17

02-021 Warszawa

Nowa treść:

CARGOTOR Sp. z o.o.

ul. Lubelska 13

03-802 Warszawa

II. W § 1 zmianie ulegają i otrzymują nowe brzmienie ustępy:

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U.2013, poz. 1594 z późniejszymi zmianami);
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tj. Dz. U. 2015 poz. 360),
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. z 2004 r. nr 212, poz. 2152 z późniejszymi zmianami),
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 46 z późniejszymi zmianami),

III. W § 2 zmianie ulega i otrzymuje nowe brzmienie ustęp 1:

„Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów, obsłudze ruchowych posterunków technicznych i technice wykonywania prac manewrowych TR-01” 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 posterunków technicznych przy prowadzeniu ruchu kolejowego.

IV. W § 3 zmianie ulegają i otrzymują nowe brzmienie ustępy:

1. **Bezpieczeństwo ruchu kolejowego** – ogół czynności technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne poruszanie się pojazdów kolejowych oraz bezpieczeństwo pracowników i podróżnych.
5. **Przewoźnik kolejowy** – przedsiębiorca, który na podstawie posiadanej licencji wykonuje przewozy kolejowe lub zapewnia pojazdy trakcyjne.
6. **Ruch kolejowy** – poruszanie się pojazdów kolejowych. Do ruchu kolejowego zaliczane są jazdy pociągów i manewry.
10. **Pociąg** – jest to przepisowo osygnalizowany, obsadzony i wyposażony skład pociągu sprzęgnięty z pojazdem trakcyjnym lub pojazd trakcyjny.
11. **Manewry** – wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności wykonywane na torach kolejowych z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu; przestawienie pociągu na stacji z toru na tor, wprowadzenie go na właściwe miejsce (cofanie, podciąganie) po uprzednim zatrzymaniu się na torze, na który został przyjęty, należy uważać za manewry.
12. **Skład manewrowy** – pojazdy kolejowe sprzęgnięte z pojazdem kolejowym z napędem wykonującym manewry lub zespół trakcyjny wykonujący manewry.
16. **Rejon manewrowy** – część stacji obsługiwana zasadniczo przez jedną lokomotywę manewrową.
17. **Okręg manewrowy** – składa się z dwóch lub więcej rejonów manewrowych.

V. W § 7 zmianie ulegają i otrzymują nowe brzmienie:

Ust. 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 bocznice.

Pozostałe tory na stacjach są torami bocznymi.

W ust. 4 pkt 3)

numerację torów na szlakach wielotorowych ustala Zarząd CARGOTOR Sp. z o.o.;

Ust. 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 przestawienia ich dla przygotowania drogi przebiegu.

Ust. 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 uszkodzenia oraz po przekonaniu się, że zwrotnica działa prawidłowo.

Ust. 14

Na terenie lub taborze kolejowym oraz w pobliżu torów kolejowych nie należy instalować świateł o kolorach stosowanych w sygnalizacji kolejowej, mogących powodować zniekształcenie obrazów istniejących sygnałów lub pomyłki.

Ust. 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.

VI. W § 8 ust. 1 skreślono

VII. § 12 otrzymuje nowe brzmienie:

1. Manewry mogą być wykonywane pojazdami kolejowymi z napędem lub z wykorzystaniem siły ich ciężkości, zastosowaniem górek rozrządowych, torów na pochyleniach, z wykorzystaniem ciągników szynowych i 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 na warunki lokalne na rejon rozrządzania, zestawienia 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 (górkę rozrządową, 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 odpręgniętą grupę wagonów, przy pewnej określonej prędkości zatrzymuje się, co powoduje, że odpręgnięte 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 odprzęgu i odczepienia następnego odprzęgu, po czym znowu zwiększa prędkość pozwalając na odjechanie następnego odczepionego odprzęgu.
12. Staczanie odpręgów przy pomocy siły grawitacyjnej odbywa się na górkach rozrządowych lub na torach położonych na spadku.

VIII. W § 13:

W ust. 2 nowe brzmienie otrzymują:

- Pkt. 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,
- Pkt. 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.
- Pkt. 4 Kierownikowi manewrów może być przydzielona do pracy manewrowej potrzebna ilość:
- 1) manewrowych,
 - 2) innych pracowników posiadających kwalifikacje do wykonywania manewrów.
- Pkt. 5 Pracownik stale wykonujący czynności kierownika manewrów powinien mieć namalowany przez środek kasku ochronnego (od czoła ku tyłowi) czerwony pas szerokości 4 cm.
- Pkt. 6 Zespół pracowników złożony z kierownika manewrów i co najmniej jednego pracownika o którym mowa w ust. 4, nazywa się drużyną manewrową.
- Pkt. 7 Kierownik manewrów stosownie do potrzeb i okoliczności, jeżeli posiada wymagane kwalifikacje, może również wykonywać czynności manewrowego.
- Pkt. 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.
- Pkt. 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.
- Pkt. 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.
- Pkt. 11 Kobiety zatrudnione na stanowiskach dyżurnego ruchu, kierownika pociągów i nastawniczego mogą pełnić czynności kierownika manewrów, jednak nie mogą wykonywać czynności przewidzianych dla manewrowego.

IX. W § 14 ust. 2 otrzymuje nowe brzmienie:

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 wg 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.

X. W § 15 zmianie ulegają i otrzymują nowe brzmienie ustępy:

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.
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.

XI. W § 16:

Ust. 11 otrzymuje nowe brzmienie:

11. Kartę rozrządową sporządza pracownik wyznaczony przez przewoźnika na zasadach i według dokumentów stosowanych przez przewoźnika. Sporządzający kartę rozrządową przy ustalaniu wielkości odprzęgu powinien stosować się do postanowień regulaminu technicznego posterunku ruchu i niniejszej instrukcji. Jeżeli z uwagi na rodzaj ładunku lub długość odprzęgu sporządzający wyznaczył do obsadzenia hamulec ręczny, to przed wyznaczeniem tego hamulca powinien sprawdzić, czy hamulec ten jest czynny i należycie hamuje. W karcie rozrządowej poszczególne odprzęgi 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.

W Ust. 18 nowe brzmienie otrzymują:

- 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,

XII. W § 17:

W ust. 1 nowe brzmienie otrzymuje pkt. 4:

- 4) czy pojazdy kolejowe znajdują się w granicach ukresów oraz w miarę możliwości ruch pojazdów po sąsiednich torach.

Ust. 9 otrzymuje nowe brzmienie:

Podczas jazd manewrowych przez przejścia, przejazdy, miejsca gdzie pracują ludzie itp. maszynista powinien odpowiednio wcześniej podawać sygnał "Baczność".

XIII. W § 18:

Ust. 4 otrzymuje nowe brzmienie:

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.

Ust. 7 otrzymuje nowe brzmienie:

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 nastawianie zwrotnic i wykolejnic (przy urządzeniach przekaźnikowych),
 - 2) nastawiania zwrotnic i wykolejnic w czasie staczania i odrzucania odpręgów.

Ust. 23 otrzymuje nowe brzmienie:

23. W przypadku, gdy kierownik manewrów nie może maszyniście sygnałów osobiście lub poprzez manewrowych, dopuszcza się możliwość przekazania maszyniście polecenia za pomocą środków radiołączności.

W ust. 27 nowe brzmienie otrzymuje:

pkt. 4:

- 4) 10 km/h - przy wykonywaniu manewrów z wagonami zajętych przez podróżnych, z towarem niebezpiecznym, z wyjątkiem oznaczonych: nalepkami 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 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.

pkt. 6:

- 6) 5 km/h - jeżeli regulamin techniczny posterunku ruchu nie postanawia dalszego zmniejszenia prędkości:

pkt. 6 c):

- c) przy przetaczaniu wagonów załadowanych towarem niebezpiecznym oznaczonym nalepką nr 8 i znakiem manewrowania nr 15 wg RID/Załącz. 2 do SMGS oraz cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego wg RID i cystern z pasami wyróżniającymi wg Załącz. 2 do SMGS. Nie dotyczy to oczyszczonych cystern z pasem koloru pomarańczowego, cystern z pasami wyróżniającymi innych barw lub cystern nowo wyprodukowanych oddanych do eksploatacji przez producenta przed pierwszym załadunkiem.

XIV. § 19 zmianie ulegają i otrzymują nowe brzmienie:

Ust. 6 pkt.1:

- 1) czy skład został przygotowany do rozrządu (sprzęgi pomiędzy odpręgami są poluzowane, sprzęgi hamulcowe rozłączone i pozakładane na wsporniki),

Ust. 7:

7. Zależnie od warunków miejscowych, sygnały na tarczy rozrządowej podaje pracownik wyznaczony regulaminem technicznym posterunku ruchu.

Ust. 11:

11. Kierownik manewrów powinien wykonywać pracę rozrządową zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji i regulaminem technicznym posterunku ruchu.

Ust. 13:

13. Kierownik manewrów powinien czuwać nad właściwym hamowaniem odpręgów, oraz zwracać uwagę manewrowych (przy użyciu dostępnych mu środków łączności) na odpręgi, które wymagają szczególnej uwagi (np., gdy odpręg biegnie na zajęty tor, gdy odpręg dobrze biegnący biegnie za odpręgiem biegnącym wolniej na tę samą wiązkę torów itp.).

Ust. 15:

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 wagony próżne nieoczyszczone po towarach niebezpiecznych powinny być oznaczone odpowiednimi nalepkami ostrzegawczymi. Wzory nalepek zawiera załącznik 2 do niniejszej instrukcji oraz w Instrukcji TR-07. Na wagonach lub kontenerach stale używanych do przewozu towarów niebezpiecznych mogą być trwale naniesione znaki dokładnie odpowiadające wzorom nalepek ostrzegawczych.

W ust. 16:

pkt.1 ppkt.:

- 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.

pkt.3 ppkt.d:

- d) wagony oznaczone znakiem manewrowania nr 13 według RID,

Ust. 22:

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.

Ust. 24:

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).

Ust. 26 skreślono:

Ust. 27 skreślono:

XV. W § 20:

Ust. 1 otrzymuje nowe brzmienie :

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 z uwagi na warunki miejscowe nie wprowadza w tym zakresie ograniczeń.

Ust. 2 otrzymuje nowe brzmienie :

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

Ust. 3 otrzymuje nowe brzmienie :

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 obręcz 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.

W Ust. 5 pkt. 3 skreślono

Ust. 6 otrzymuje brzmienie:

6. Przed rozpoczęciem manewrów należy sprawdzić, czy mające być użyte ręczne hamulce wagonowe.

Ust. 15 skreślono

Ust. 16 skreślono

Ust. 17 skreślono

XVI. W § 21:

Ust. 10 skreślono

W ust. 12 pkt. 1 otrzymuje brzmienie:

- 1) w czasie manewrów, jeżeli zachodzi możliwość zbiegnięcia taboru, a zwłaszcza, gdy pochylenie toru wynosi powyżej 2,5 ‰, wieje silny wiatr itp.,

W ust. 14 nowe brzmienie otrzymują:

- 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 sprzęgnięte ze sobą,
- 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.

Ust. 16 otrzymuje brzmienie:

16. Sposób zabezpieczania pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem należy określić w regulaminie technicznym posterunku ruchu.

Ust. 18 otrzymuje brzmienie:

18. Po ukończeniu manewrów należy zamknąć z powrotem wykolejnice i inne urządzenia które zostały otwarte dla wykonywania manewrów.

XVII. W § 22:

Ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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.

Ust. 6 otrzymuje brzmienie:

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;dozwolony 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 wyjazd na stację. Rozkaz ten może być wykorzystany do wielokrotnychjazd, w czasie poprzedzającym godzinę powrotu określoną w rozkazie.

Ust. 14 otrzymuje brzmienie:

14. Manewry przez przejazdy i przejścia wolno prowadzić tylko po zamknięciu rogatki. Jeżeli przejazdy i przejścia nie są chronione rogatkami, manewry mogą odbywać się tylko przy zachowaniu następujących warunków:
 - 1) prędkość jazdy nie powinna przekraczać 20 km/h,
 - 2) zbliżając się do przejazdu, maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy „Baczność”,
 - 3) w razie pchania taboru, manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.

W ust. 20 pkt. 1 otrzymuje brzmienie:

- 1) zażądać od zatrudnionych tam pracowników przerwania czynności ładunkowych oraz zabezpieczenia znajdującego się w wagonach ładunku przed możliwością uszkodzenia w czasie manewrów,

XVIII. W § 23:

Ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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, znakami lub napisami zamieszczonymi w załączniku 2 do niniejszej instrukcji oraz w instrukcji TR-07 należy zachować szczególną ostrożność.

Ust. 2 otrzymuje brzmienie:

2. W wagonach z materiałami wybuchowymi i przedmiotami z materiałem wybuchowym oraz zapalnymi ani w pobliżu takich wagonów nie wolno palić tytoniu, rozpałać ognia, ani też zbliżać się do nich z nieosłoniętym płomieniem.

Ust. 3 otrzymuje brzmienie:

3. Przy wagonach z ładunkiem materiałów wybuchowych lub łatwozapalnych zabrania się podgrzewania zamrożonych sprzęgów wagonowych otwartym ogniem.

Ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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.

Ust. 5 otrzymuje brzmienie:

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.

Ust. 21 otrzymuje brzmienie:

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 przetaczania za pomocą zdalnie sterowanej lokomotywy, podciągarek, dopycharek itp. urządzeń należy podać w regulaminie pracy miejsca, w którym używa się tych urządzeń.

XIX. W § 24:

W ust. 2 nowe brzmienie otrzymują:

- 15) wszystkie pojazdy kolejowe wchodzące w skład pociągu muszą znajdować się w trakcie okresów między przeglądowych;
- 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;

Ust. 3 otrzymuje brzmienie:

- 3. Jako długość pociągu przyjmuje się długość jego składu bez czynnych pojazdów trakcyjnych. Długość pociągu określa się w metrach.

XX. W § 25:

Tytuł otrzymuje nowe brzmienie:

Zasady posługiwania się płozami hamulcowymi

W ust. 7 pkt. 9 skreślono

Ust. 9 otrzymuje nowe brzmienie:

- 9. Płozy powinny być należycie utrzymane. Płozy zdadne 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.

Ust. 13 otrzymuje nowe brzmienie:

- 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.

Ust. 16-39 skreślono:

XXI. W § 26 zmianie ulega i otrzymuje nowe brzmienie ustęp 13:

- 13. Gdy nie odbywa się ruch kolejowy, wolny czas należy wykorzystywać na czynności, związane z utrzymaniem w czystości urządzeń, pomieszczenia posterunku technicznego oraz przyległego terenu.

XXII. W § 27 zmianie ulega i otrzymuje nowe brzmienie ustęp 29:

29. Przy obserwacji jadącego pociągu należy zwracać szczególną uwagę czy:
- 1) pociąg jest przepisowo osygnalizowany,
 - 2) 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 wycieku lub wysypywania się ładunku,
 - 11) nie ma innych nieprawidłowości zagrażających prowadzeniu ruchu kolejowego.

XXIII. W § 28:

Ust. 18 otrzymuje nowe brzmienie:

18. Wagony z towarami niebezpiecznymi oraz próżne nieoczyszczone po towarach niebezpiecznych oznacza się wg RID/Zał. 2 do SMGS nalepkami ostrzegawczymi, pomarańczowymi tablicami identyfikacyjnymi z numerem identyfikacyjnym zagrożenia i numer 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.

Ust. 20 otrzymuje nowe brzmienie:

20. Tor, na którym stoją wagony z towarami niebezpiecznymi odstawionymi awaryjne, należy zabezpieczać przez nastawienie zwrotnic w położenie ochronne, zamknięcie ich na zamki w urządzeniach kluczowych lub zastosowanie środków pomocniczych odpowiednich dla danego rodzaju urządzeń.

Ust. 24 skreślono

Ust. 25 otrzymuje nowe brzmienie:

25. 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.

Ust. 27 otrzymuje nowe brzmienie:

27. 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, 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.

XXIV. § 32 usunięto

XXV. W § 33 w ust. 6 pkt. 5 otrzymuje nowe brzmienie:

- 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,

XXVI. W § 34 ust. 5 otrzymuje nowe brzmienie:

5. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien znać obsługiwane odcinki linii kolejowych, na których prowadzi pociąg.

XXVII. W § 35 ust. 7 otrzymuje nowe brzmienie:

7. Do pociągu należy włączać pojazdy kolejowe ze sprawnie działającymi urządzeniami hamulcowymi, z wyjątkiem włączania pojazdów kolejowych przesyłanych do naprawy lub do wypadku, o ile ich hamulec nie może być naprawiony bez skierowania do jednostki naprawy taboru kolejowego oraz pojazdów kolejowych, których urządzenia hamulcowe muszą być wyłączone.

XXVIII. W § 36 zmianie ulega tytuł i otrzymuje nowe brzmienie:

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

XXIX. W § 38 ust. 8 otrzymuje nowe brzmienie:

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 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 przekroczoną skrajnią” itd.

XXX. W § 39 zmianie ulegają i otrzymują nowe brzmienie ustępy:

Ust. 5 otrzymuje nowe brzmienie:

5. Żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu dokonuje się telefonogramem według wzoru nr Ia:
„Czy droga dla pociągu jest wolna?”.

Nr

Ust. 6 otrzymuje nowe brzmienie:

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

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

nr

godz. min.

nr

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

Ust. 7 otrzymuje nowe brzmienie:

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

„Pociąg przejechał przez o Czy droga dla pociągu jest

nr

nazwa posterunku

godz. min.

nr

wolna?”.

Ust. 8 otrzymuje nowe brzmienie:

8. Jeżeli w czasie prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlaku z posterunkiem odstępowym (bocznowym) lub z posterunkami odstępowymi (bocznowymi) 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 ?”,

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

„Pociąg przejechał przez 0

nr	nazwa posterunku odstepowego (bocznicego)	godz. min
----	---	-----------

Czy droga

dla pociągów numer i numer jest wolna ?”.

ilość	nr	nr
-------	----	----

Ust. 9 otrzymuje nowe brzmienie:

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

„Dla pociągów numer i numer droga jest wolna”.

Ilość	nr	nr
-------	----	----

Ust. 10 otrzymuje nowe brzmienie:

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.

Ust. 13 otrzymuje nowe brzmienie:

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”.

Ust. 15 otrzymuje nowe brzmienie:

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.

Ust. 17 otrzymuje nowe brzmienie:

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.

Ust. 18 otrzymuje nowe brzmienie:

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.

Ust. 19 otrzymuje nowe brzmienie:

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.

XXXI. W § 41:

Ust. 3 otrzymuje nowe brzmienie:

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

„Pociąg przyjechał o”
nr godz. min.

Ust. 4 otrzymuje nowe brzmienie:

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

„Pociąg przejechał o”,
nr godz. min.

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

XXXII. W § 42:

Ust. 6 otrzymuje nowe brzmienie:

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

XXXIII. W § 43:

Ust. 2 otrzymuje nowe brzmienie:

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 się słowa:

„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.

W ust. 16 pkt. 2 otrzymuje nowe brzmienie:

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

„O wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze

godz. min.

numer od do

nr

nazwa posterunku

nazwa posterunku

z powodu

w następujących przypadkach:

- a) gdy na semaforze wyjazdowym, odstępowym lub wjazdowym na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego, nie można nastawić sygnału zezwalającego, za wyjątkiem postanowień ust. 9,
- b) gdy blokada liniowa działa nieprawidłowo,
- c) gdy urządzenia blokady liniowej nie mogą być obsługiwane lub nie wolno ich obsługiwać,
- d) w razie użycia do jazdy pociągu wyjątkowo drogi przebiegu, dla której nie jest przewidziane nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym, albo dla której nie ma semafora,
- e) gdy wskutek prowadzonych robót uprawniony pracownik wpisze do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem potrzebę wprowadzenia telefonicznego zapowiadania,

- f) gdy brak jest plomb lub zamknięć na odpowiednich urządzeniach lub pomieszczeniach wskazanych w instrukcji o zasadach utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- g) gdy nie można nastawić sygnału „Stój” na semaforze,
- h) w razie nieprawidłowego działania sprzęgła ramienia semafora wyjazdowego oraz w razie niewyświetlenia się sygnału zezwalającego na świetlnym semaforze wyjazdowym po przełożeniu jego dźwigni lub po obsłużeniu odnośnego przycisku tego semafora,
- i) w razie czasowego wyłączenia posterunku ruchu, nastawni wykonawczej z udziału w prowadzeniu ruchu.

Ust. 19 otrzymuje nowe brzmienie:

19. Jeżeli blok liniowy obsługuje nastawniczy, to w czasie telefonicznego zapowiadania pociągów nastawniczy może zablokować blok końcowy tylko na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu. 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

Ust. 25 otrzymuje nowe brzmienie:

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

godz. min.

numer od do”.

nr

nazwa posterunku

nazwa posterunku

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

XXXIV. W § 45:

Ust. 5 otrzymuje nowe brzmienie:

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

W Ust. 6 pkt 2 ppkt. b) otrzymuje nowe brzmienie:

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

W Ust. 6 po pkt 2 dodaje się pkt. 3 o brzmieniu:

- 3) pozostaje na bocznicy – zapowiada się telefonicznie, a blokady liniowej, jeżeli jest, nie obsługuje się.

W telefonogramach zapowiadawczych po numerze pociągu dodaje się słowa:

- a) w żądaniu i daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu (przy ruchu jednotorowym dwukierunkowym) – „na bocznice..... i pozostaje”,
nazwa
- b) w oznajmieniu odjazdu i w potwierdzeniu przyjazdu pociągu – „z kluczem (ami) od bocznicy - ” 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”.

Ust. 10 otrzymuje nowe brzmienie:

10. Jeżeli klucz od wykolejnicy lub zwrotnicy ochronnej, znajdującej się w torze odgałęziającym bocznice – zwany kluczem od bocznicy – nie jest utwierdzony w urządzeniu srk przy bocznicy, drużyna manewrowa jadąca z pociągiem bocznicowym otrzymuje ten klucz na stacji obsługującej bocznice lub w miejscu ustalonym regulaminem technicznym. Dopóki klucz od bocznicy nie zostanie zwrócony na stację obsługującą, na stację sąsiednią lub w miejsce ustalone regulaminem technicznym albo nie zostanie utwierdzony w urządzeniach srk przy bocznicy, nie wolno potwierdzać przyjazdu pociągu bocznicowego i tor szlakowy należy uważać za zajęty. Klucz od bocznicy, oddany na następnej stacji, należy przesłać stacji obsługującej przez drużynę manewrową jadącą z pociągiem lub maszynistę wyznaczonego pociągu. Przekazanie klucza od bocznicy między dyżurnym ruchu a drużyną manewrową odbywa się dowodnie w sposób określony w regulaminie technicznym.

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

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

Ust. 15 otrzymuje nowe brzmienie:

15. Dyżurny ruchu posterunku pomocniczego, otwiera go:

- 1) przed wyprawieniem ze stacji pociągu na bocznice,
- 2) przed wyprawieniem pociągu z bocznicy,
- 3) przed wykonaniem manewrów z wyjazdem z bocznicy 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 bocznica, z wyjątkiem pociągu bocznicowego.

W sprawie możliwości i czasu otwarcia posterunku pomocniczego dyżurny ruchu tego posterunku powinien porozumieć się telefonicznie z obu sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi i stacją obsługującą.

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

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

Ust. 18 otrzymuje nowe brzmienie:

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.

Ust. 20 otrzymuje nowe brzmienie:

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

Ust. 24 otrzymuje brzmienie:

24. Posterunek bocznicowy osłania semaforami miejsce połączenia bocznicy z torami szlakowymi. Posterunek bocznicowy jest posterunkiem zapowiadawczym dla pociągu bocznicowego, natomiast dla innych pociągów jest posterunkiem odstępowym.

Ruch pociągów bocznicowych odbywa się na podstawie telefonicznego zapowiadania, jak przy ruchu jednotorowym dwukierunkowym, a blokadę liniową, jeżeli jest, obsługuje się dodatkowo. W żądaniu i daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu na bocznice lub z bocznicy i w oznajmieniu odjazdu takiego pociągu należy po numerze pociągu dodać słowa:

„na bocznice”, względnie „z bocznicy do”.
nazwa nazwa posterunku zapowiadawczego

Ust. 25 otrzymuje brzmienie:

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

XXXV. W § 48:

Zmianie ulega tytuł i otrzymuje nowe brzmienie:

Prowadzenie dziennika ruchu

W ust. 7 pkt. 7 ppkt. b) otrzymuje brzmienie:

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. nadzwyczaj.”, „z towar. niebezpiecz.”, „z 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”),

XXXVI. W § 55 w ust. 3 pkt. 4 otrzymuje nowe brzmienie:

4) nie ma widocznych uszkodzeń pojazdów kolejowych, zagrażających bezpieczeństwu ruchu,

XXXVII. W § 57 w ust. 12 pkt. 6 otrzymuje nowe brzmienie:

6) usunięcie tarcz przenośnych (D1 i DO) może nastąpić na polecenie dyżurnego ruchu dopiero po usunięciu uszkodzenia semafora.

XXXVIII. W § 59 w ust. 16 w pkt. 6 ppkt. a) otrzymuje brzmienie:

- a) o jeździe pociągu:
- do kilometra i z powrotem,
 - z popychaczem do kilometra,
 - z przesyłką nadzwyczajną,
 - z TWR,
 - z towarem niebezpiecznym,

XXXIX. W § 61:

Ust. 1 pkt. 2 otrzymuje brzmienie:

- 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 przedniego posterunku zapowiadawczego,

Ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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.

Ust. 7 otrzymuje brzmienie:

7. W przypadkach odchylen od rozkładu jazdy należy starać się zapewnić pierwszeństwo przejazdu pociągu z TWR przed innymi pociągami towarowymi.

Ust. 8 otrzymuje brzmienie:

8. Szczegółowe zasady regulowania i prowadzenia ruchu pociągów na szlakach z posterunkami odgałęźnymi należy określić w regulaminach technicznych posterunków ruchu.

Ustęp 9 otrzymuje brzmienie:

9. W celu regulowania ruchu pociągów na szlakach dwutorowych przyległych do posterunku odgałęźnego lub stacji węzłowej, dział 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.

XL. W § 66 zmianie ulegają i otrzymują nowe brzmienie ustępy:

Ust. 2 pkt. 2 otrzymuje brzmienie:

- 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.

Ustęp 6 otrzymuje brzmienie:

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
nazwa posterunku nazwa posterunku
O”
godz. min.

XLI. W § 68 zmianie ulegają i otrzymują nowe brzmienie ustępy:

W ust. 3 pkt. 1 ppkt. d otrzymuje brzmienie:

- d) znajdowania się w pociągu wagonów z przesyłkami nadzwyczajnymi,

W ust. 4 pkt. 17 otrzymuje brzmienie:

- 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,

XLII. W § 73 zmianie ulega tytuł i otrzymuje nowe brzmienie:

Postępowanie przy pociągu z podwójną trakcją

XLIII. Dodano § 91:

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 lub naczelnika działu ruchu kolejowego,
 - 3) strzec przed kradzieżą i uszkodzeniem urządzenia i mienie na wyznaczonym terenie,
 - 4) zwracać uwagę, aby na przejściach, przejazdach, torach i międzytorzach w granicach okręgu nie było przedmiotów zbędnych,
 - 5) pilnować, aby przy torach kolejowych nie składowano bez zgody naczelnika działu ruchu kolejowego 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 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 ruchowi.
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 prostopadłe 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 stojące pojazdy 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 w stronę osady iglicy tak, by swoimi czołowymi krawędziami dolegały 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.

XLIV. Zmieniono załącznik nr 1:

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 prze- jeździe 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 przewożeniu 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 i chorągiewkę
11	Instrukcję o kolejowym ratownictwie technicznym, specjalnych pociągach ratownictwa technicznego i pociągach ratownictwa technicznego oraz postępowaniu podczas usuwania skutków wypadków kolejowych (na nastawniach dysponujących),	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 m ² 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 wkrętaki płaski, - 1 wkrętak krzyżakowy, - 1 pędzel płaski, Sprzęt informatyczny
----	--	--	---

XLV. W Załączniku nr 3 zmianie ulegają i otrzymują nowe brzmienie ustępy:

Ustęp 7 otrzymuje brzmienie:

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 odprzęgi należy wyznaczać na tory kierunkowe zgodnie z ustalonym w regulaminie technicznym przeznaczeniem toru. Wyznaczenie odpręgów na inne tory dopuszczalne jest wyłącznie na każdorazowe polecenie kierownika manewrów.

Ustęp 8 otrzymuje brzmienie:

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.

Ustęp 9 otrzymuje brzmienie:

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.

Ustęp 10 otrzymuje brzmienie:

10. W karcie rozrządowej nie wolno stosować innych oznaczników niż zostały ustalone niniejszą instrukcją.

Ustęp 11 otrzymuje brzmienie:

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.

Ustęp 12 otrzymuje brzmienie:

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.

Ustęp 15 otrzymuje brzmienie:

15. Przy wypełnianiu karty rozrządowej należy stosować następujące oznaczniki:

I	jeden wagon dwuosioowy ładowny
II	dwa wagony dwuosioowe ładowne
III	trzy wagony dwuosioowe ładowne
/4	cztery wagony dwuosioowe ładowne
0	jeden wagon dwuosioowy próżny
00	dwa wagony dwuosioowe próżne
000	trzy wagony dwuosioowe próżne
04	cztery wagony dwuosioowe próżne
/000	jeden wagon dwuosioowy ładowny i trzy wagony dwuosioowe 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 górkę rozrządową. Przed manewrowaniem takim wagonem przez górkę rozrządową należy wyłączyć automatyczne przestawianie zwrotnic i przejść na ręczne sterowanie.

Ustęp 17 otrzymuje brzmienie:

17. Kartę rozrządową należy wypełniać w następujący sposób:

- 1) w kolumnie 1 wpisuje się numer kolejny odprzęgu,
- 2) w kolumnie 2 wpisuje się ilość wagonów w odprzęgu, oraz inne niezbędne informacje według wyżej podanych zasad stosowania oznaczników,
- 3) w kolumnie 3 wpisuje się cyfrę określającą masę brutto całego odprzęgu 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 odprzęgu płożami. 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 górcie 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 górkę dla obsługi hamulca, manewrowy przed opuszczeniem przydzielonych mu do obsługi torów powinien zabezpieczyć je do czasu powrotu przez wyłożenie płożów w odległości około 30 m od stojącego taboru,
- 7) jako zakończenie karty rozrządowej należy wpisać w kolumnie 2 literę „K” oznaczającą koniec rozrządzanego składu.

Ustęp 21 otrzymuje brzmienie:

21. Na zautomatyzowanych górkach rozrządowych karta rozrządowa dostarczana na stanowisko operatorskie może zawierać dodatkowe informacje o składzie, odprzęgach 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 odpręgu	Ilość wagonów i oznaczniki	Masa brutto odpręgu [ton]	Numer toru	Numer płozowego	Numer odpręgu 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.					

XLVI. Załącznik nr 4 otrzymał nowe brzmienie:

CARGOTOR Sp z o.o.

Stacja

nastawnia

posterunek

szlak

odstęp

i

szlak

odstęp

DZIENNIK RUCHU

POSTERUNKU ZAPOWIADAWCZEGO

Zacząty dnia 20 r.

Zakończony dnia.....20r.

Liczba stron ponumerowanych

.....

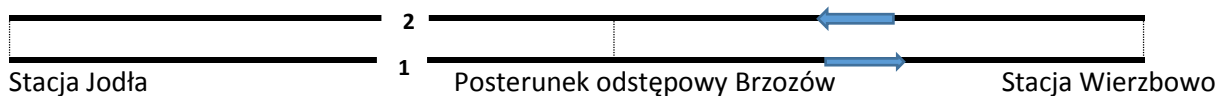
(słownie)

.....

(podpis naczelnika/ z-cy naczelnika działu ruchu
kolejowego

[illegible]

Blokada liniowa półsamoczynna

Strona 42 z 56

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)

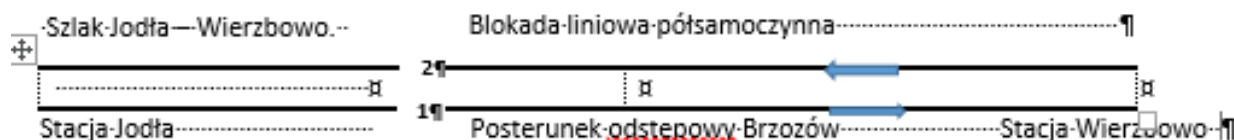
.....

(podpis naczelnika/ z-cy naczelnika działu ruchu
kolejowego)

[illegible]

Blokada liniowa półsamoczynna

Strona 45 z 56



Szlak/odstęp i z do Brzozowa																				
Nr pociągu		Tę- da cy- flet	Droga wolności		Pociąg przejechał	Podpis dyktanda rachunek		Uwagi	O odjeździe pociągu zawiadomiono droższków przejadających											
nieparzysty	parzysty		g. u	m. u		do- rak- ryki do	do- rak- ryki do													
1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h											
467h	h	1h	h	h	4h	05h	4h	36h	h	h	Przyjazd do Wierzbowa 4.45h		4.00h	h	h	h	h	h	h	h
h	468h	2h	h	h	4h	50h	5h	22h	h	h	Przyjazd do Jodły 5.36h		h	h	h	h	h	h	h	h
Tor nr 1 od stacji Jodła do stacji Wierzbowo zamknięty od godz. 5.40 z powodu pęknięcia szyny na km 9.500h																				
Wprowadzić ruch jednatorowy dwukierunkowy od stacji Wierzbowo do stacji Jodła po torze nr 2. Nadal Kowalski stacja Jodła																				
Odebrał Nowak stacja Wierzbowo godz. 5.40 i Malinowski post. odstępowy Brzozów godz. 5.40h																				
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
Od stacji Wierzbowo do stacji Jodła wprowadzam ruch jednatorowy dwukierunkowy po torze nr 2, po którym ostatni pociąg nr 468h odjechał o godz. 5.50. Nadal Nowak stacja Wierzbowo. Odebrał Kowalski stacja Jodła godz. 6.00 i Malinowski post. odstępowy Brzozów godz. 6.00h																				
469h	h	3h	6h	05h	6h	10h	6h	42h	h	h	Po torze lewym R-306 nr 18h		/h	h	h	h	h	h	h	h
471h	h	1h	6h	05h	6h	45h	7h	20h	h	h	Po torze lewym R-306 nr 19h		/h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	7h	35h	h	h	h	Stacja Wierzbowa		h	h	h	h	h	h	h	h
h	470h	2h	7h	40h	7h	45h	8h	20h	h	h	h		h	h	h	h	h	h	h	h
473h	h	1h	8h	25h	8h	30h	8h	51h	h	h	Po torze lewym R-306 nr 20h		/h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	9h	02h	h	h	h	Stacja Wierzbowa		h	h	h	h	h	h	h	h
Tor nr 1 od stacji Jodła do stacji Wierzbowo otwarty o godz. 09.05. Nadal Kowalski stacja Jodła																				
Odebrał Nowak stacja Wierzbowo godz. 09.05 i Malinowski post. odstępowy Brzozów godz. 09.05h																				
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
Przywracam ruch dwutorowy od stacji Wierzbowo do stacji Jodła od godz. 09.10. Nadal Nowak stacja Wierzbowo. Odebrał Kowalski stacja Jodła o godz. 09.10 i Malinowski post. odstępowy Brzozów godz. 09.10h																				
h	472h	2h	h	h	9h	25h	10h	05h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
475h	h	1h	h	h	9h	55h	10h	30h	h	h	h	h	h	9.50h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h
h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h	h						

XLVII. Załącznik nr 5 otrzymał nowe brzmienie:

CARGOTOR Sp z o.o.

Nastawnia

Posterunek zwrotniczego

KSIAŻKA PRZEBIEGÓW

Zaczęty dnia 20 r.

Zakończony dnia.....20r.

Liczba stron ponumerowanych

.....

(słownie)

.....

(podpis naczelnika/ z-cy naczelnika działu ruchu
kolejowego

(STRONA LEWA)

[illegible]

(STRONA PRAWA)

[illegible]

(STRONA LEWA)

Strona 50 z 56

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

(STRONA PRAWA)

[illegible]

XLVIII. Załącznik nr 6 otrzymał nowe brzmienie:

[illegible]

XLIX. Załącznik nr 7 otrzymał nowe brzmienie:

Rozkaz pisemny „S” nr 86			
dla pociągu nr 414017 dnia 11.05.2014 manewru			
1	zezwalam po otrzymaniu sygnału „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: – wjazdowego – drogowskazowego (odnoszącego się do wjazdu pociągu) – odstępowego – wyjechać z zamkniętego toru nr nie posiadającego semafora wjazdowego		
3	Od do po torze nr ruch pociągów prowadzony jest w odstępie posterunków następczych. 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:		
Małaszewicze Msc		7	40
stacja		posterunek	godz. min.
Dąbrowski		z polecenia dyżurnego ruchu	
dyżurny ruchu			
Rozkaz otrzymałem		Szostak	
kierownik pociągu		maszynista	
Dotyczące działki obramować, a niepotrzebną w nich treść skreślić.			
PKP S.A. 2728-258-21 (R-305) Seria M Nr 427803 Drukarnia Kolejowa Kraków tel./fax 12 298 04 00			

L. Załącznik nr 8 otrzymał nowe brzmienie:

Rozkaz pisemny „N” nr 58			
dla pociągu nr 11169 dnia 10.05 2014 r.			
1	Od Mataszewicz do Terespol tor nr 1 jest zamknięty, ruch jednotorowy dwukierunkowy wprowadzono po torze nr 2		
2	ZEZWALAM po otrzymaniu sygnału „Nakaz Jazdy” tylko tego rozkazu pisemnego – przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora wyjazdowego K drogowskazowego (odnoszącego się do wyjazdu pociągu) wjazdowego na post. odg. bez sem. wyjazdowego i wyjechać w kierunku Terespol na tor szlakowy lewy – prawy nr 2 – z toru nr nie posiadającego semafora wyjazdowego wyjechać w kierunku na tor szlakowy lewy – prawy nr		
3	Jazda – popychanie pociągu odbędzie się w kierunku: do km skąd pociąg – popychacz ma wrócić po torze lewym nr najpóźniej o godz. min.		
4	WJAZD z toru szlakowego nr 2 na stację – posterunek odgałęźny Terespol odbędzie się po otrzymaniu: – sygnału zastępczego „Sz” na osobnym urządzeniu ustawionym z lewej – z prawej strony toru – rozkazu pisemnego „N” (doreczonego lub przekazanego przez urządzenia łączności)		
5	ZEZWALAM wjechać z toru szlakowego nr z kierunku na stację – post. odgałęźny i przejechać obok sygnału „Stój” na		
6	Inne:		
Mataszewicz		M.s.C	14 00
stacja		posterunek	godz. min.
Chmielewski		z polecenia dyżurnego ruchu	
dyżurny ruchu			
Rozkaz otrzymałem		Nowak	maszynista
		kierownik pociągu	
Dotyczące działki obramować, a niepotrzebną w nich treść skreślić.			
PKP S.A. 2728-259-21 (R-306) DKK		Seria D	232998

LI. Załącznik nr 10 otrzymał nowe brzmienie:

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

[illegible]