



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów

Ir-1 (R-1)

Tekst ujednolicony uwzględniający:

- 1) **tekst jednolity przyjęty uchwałą Nr 176/2008 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 2 kwietnia 2008 r., uwzględniający:**
 - a) tekst instrukcji przyjętej zarządzeniem Nr 18/2007 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 17 lipca 2007 r.
 - b) zmiany wynikające z uchwały Nr 157/2008 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 19 marca 2008 r.
- 2) **zmiany wynikające z zarządzenia Nr 3/2011 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 24 stycznia 2011 r.**

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r.
o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007r. Nr 16 poz. 94 z późn. zm.)
w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Eksploatacji
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
tel. 22 47 320 16
www.plk-sa.pl, e-mail: ies@plk-sa.pl

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

SPIS TREŚCI

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE

- § 1 PODSTAWA, ZAKRES I OBOWIĄZYWANIE INSTRUKCJI
- § 2 PODZIAŁ SIECI KOLEJOWEJ POD WZGLĘDEM TECHNICZNYM
- § 3 POSTERUNKI RUCHU I PUNKTY EKSPEDYCYJNE¹⁾
- § 4 POSTERUNKI TECHNICZNE
- § 5 BUDOWLE I URZĄDZENIA PRZEZNACZONE DO PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO
- § 6 OGÓLNE OBOWIĄZKI PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z PROWADZENIEM RUCHU
- § 7 PRACOWNICY POSTERUNKÓW TECHNICZNYCH I ICH ZADANIA ORAZ PROWADZONA DOKUMENTACJA
- § 8 POJAZDY KOLEJOWE
- § 9 OKREŚLENIE I PODZIAŁ POCIĄGÓW
- § 10 WEWNĘTRZNY ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW I ZARZĄDZANIE W NIM ZMIAN

ROZDZIAŁ II MANEWRY

- § 11 OGÓLNE ZASADY
- § 12 MANEWRY NA TORACH GŁÓWNYCH
- § 13 MANEWROWANIE PRZEZ PRZEJAZDY I PRZEJŚCIA

ROZDZIAŁ III PRZYGOTOWANIE POCIĄGÓW DO JAZDY

- § 14 PRZYGOTOWANIE I ZGŁOSZENIE POCIĄGU DO JAZDY
- § 15 OBSADA POCIĄGU
- § 16 ZNAJOMOŚĆ LINII KOLEJOWYCH PRZEZ DRUŻYNĘ POCIĄGOWĄ
- § 17 HAMOWANIE POCIĄGÓW
- § 18 PRÓBA HAMULCÓW
- § 19 MASA OGÓLNA I DŁUGOŚĆ POCIĄGU
- § 20 RZECZYWISTA MASA HAMUJĄCA
- § 21 WYMAGANA MASA HAMUJĄCA

ROZDZIAŁ IV PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU

- § 22 OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU
- § 23 ZASADY ZAPOWIADANIA POCIĄGÓW
- § 24 TELEFONICZNE ŻĄDANIE I DANIE POZWOLENIA NA WYPRAWIENIE POCIĄGU.
WSTRZYMANIE WYPRAWIANIA POCIĄGÓW
- § 25 TELEFONICZNE OZNAJMIENIE ODJAZDU POCIĄGU
- § 26 TELEFONICZNE POTWIERDZENIE PRZYJAZDU POCIĄGU
- § 27 PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW Z WYKORZYSTANIEM URZĄDZEŃ RADIOŁĄCZNOŚCI

- § 28 PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKACH Z PÓLSAMOCZYNNĄ BLOKADĄ LINIOWĄ
- § 29 PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKACH Z SAMOCZYNNĄ BLOKADĄ LINIOWĄ
- § 30 ZDALNE PROWADZENIE RUCHU
- § 31 JAZDA NA WIDOCZNOŚĆ
- § 32 PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU BEZ ZAPOWIADANIA
- § 33 PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW DO OBSŁUGI BOCZNIC
- § 34 PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW GOSPODARCZYCH I ROBOCZYCH
- § 35 PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW RATUNKOWYCH
- § 36 PROWADZENIE DZIENNIKA RUCHU

ROZDZIAŁ V PRZYJMOWANIE, WYPRAWIANIE I PRZEPUSZCZANIE POCIĄGÓW NA POSTERUNKACH RUCHU

- § 37 WYZNACZANIE TORÓW NA STACJI DLA WJAZDU, WYJAZDU LUB PRZEJAZDU POCIĄGÓW
- § 38 POLECENIE PRZYGOTOWANIA DROGI PRZEBIEGU POCIĄGU
- § 39 PRZYGOTOWANIE DROGI PRZEBIEGU POCIĄGU
- § 40 SPRAWDZANIE I ZGŁASZANIE GOTOWOŚCI DROGI PRZEBIEGU POCIĄGU
- § 41 PODAWANIE NA SEMAFORZE SYGNAŁU ZEZWALAJĄCEGO NA JAZDĘ POCIĄGU
- § 42 ZALEŻNOŚĆ SEMAFORÓW, ZWROTNIC, WYKOLEJNIC, RYGLI, TARCZ ZAPOROWYCH I MANEWROWYCH
- § 43 ZEZWOLENIE NA WJAZD, WYJAZD LUB PRZEJAZD POCIĄGU BEZ PODANIA SYGNAŁU ZEZWALAJĄCEGO
- § 44 OBSERWACJA PRZEJEZDZAJĄCEGO POCIĄGU
- § 45 NASTAWIENIE SYGNAŁU „STÓJ” NA SEMAFORZE I ROZWIĄZANIE DROGI PRZEBIEGU
- § 46 NIEPRAWIDŁOWOŚCI PRZY PODAWANIU SYGNAŁÓW NA SEMAFORZE I PRZEJEZDZIE POCIĄGU OBOK SEMAFORA
- § 47 ZATRZYMANIE LUB PRZEPUSZCZANIE POCIĄGU NIEPRZEWIDZIANE W ROZKŁADZIE JAZDY
- § 48 PROWADZENIE KSIĄŻKI PRZEBIEGÓW
- § 49 STOSOWANIE ŚRODKÓW POMOCNICZYCH (ZABEZPIECZAJĄCYCH LUB OSTRZEGAJĄCYCH)
- § 50 ZASADY REGULOWANIA RUCHU POCIĄGÓW

ROZDZIAŁ VI ZAMKNIĘCIA TORÓW. PRZEWADZENIE RUCHU JEDNOTOROWEGO DWUKIERUNKOWEGO

- § 51 ZAMKNIĘCIE I OTWARCIE TORU SZLAKOWEGO
- § 52 PROWADZENIE RUCHU JEDNOTOROWEGO DWUKIERUNKOWEGO PO TORZE CZYNNYM W CZASIE ZAMKNIĘCIA JEDNEGO TORU SZLAKU DWUTOROWEGO
- § 53 POWADZENIE RUCHU PO TORZE ZAMKNIĘTYM

- § 54 ZAMKNIĘCIE I OTWARCIE TORU STACYJNEGO
- § 55 PROWADZENIE RUCHU DWUKIERUNKOWEGO PO TORZE NA SZLAKU DWUTOROWYM PRZY CZYNNYCH OBU TORACH

ROZDZIAŁ VII ZAMYKANIE I OTWIERANIE POSTERUNKÓW RUCHU

- § 56 POSTĘPOWANIE W RAZIE OTWARCIA I ZAMKNIĘCIA POSTERUNKÓW RUCHU

ROZDZIAŁ VIII POWIADAMIANIE DRUŻYN POCIĄGOWYCH I MANEWROWYCH

- § 57 ROZKAZY PISEMNE
- § 58 KOMPUTEROWY WYDRUK ROZKAZU PISEMNEGO „O”
- § 59 OSTRZEŻENIA

ROZDZIAŁ IX JAZDA POCIĄGÓW

- § 60 ZEZWOLENIE NA WYJAZD, WJAZD LUB PRZEJAZD POCIĄGU
- § 61 PODAWANIE SYGNAŁÓW PRZEZ DRUŻYNĘ POCIĄGOWĄ PRZED ODJAZDEM POCIĄGU
- § 62 PRĘDKOŚĆ JAZDY POCIĄGÓW
- § 63 POSTĘPOWANIE DRUŻYNY POCIĄGOWEJ W CZASIE JAZDY POCIĄGU
- § 64 POSTĘPOWANIE PRZY POCIĄGU Z PODWÓJNĄ TRAKCJĄ
- § 65 POSTĘPOWANIE PRZY POCIĄGU POPYCHANYM
- § 66 POSTĘPOWANIE PRZY POCIĄGU PCHANYM
- § 67 JAZDA W KABINIE MASZYNISTY

ROZDZIAŁ X POSTĘPOWANIE W RAZIE SZCZEGÓLNYCH WYDARZEŃ, ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU I WYPADKÓW KOLEJOWYCH

- § 68 OGÓLNE ZASADY
- § 69 COFANIE, DZIELENIE I ZABIERANIE CZĘŚCIAMI SKŁADU POCIĄGU ZE SZLAKU
- § 70 ROZERWANIE POCIĄGU NA SZLAKU I ZBIEGNIĘCIE WAGONÓW
- § 71 POŻAR W POCIĄGU
- § 72 ZASPY ŚNIEŻNE
- § 73 GWAŁTOWNA ULEWA LUB PRZYBÓR WÓD
- § 74 PĘKNIĘCIE SZYNY LUB DEFORMACJA TORU
- § 75 USZKODZENIE WAGONÓW W POCIĄGU
- § 76 BRAK SYGNAŁÓW NA POCIĄGU LUB NIEWŁAŚCIWE JEGO OSYGNALIZOWANIE
- § 77 USZKODZENIE SIECI TRAKCYJNEJ
- § 78 ZASŁABNIĘCIE, ZRANIENIE I ŚMIERĆ OSÓB

ROZDZIAŁ XI RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH

- § 79 OGÓLNE ZASADY

- § 80 WYPOSAŻENIE POJAZDÓW POMOCNICZYCH I OBOWIĄZKI KIERUJĄCEGO POJAZDEM
- § 81 PROWADZENIE RUCHU POJAZDÓW POMOCNICZYCH
- § 82 POSTĘPOWANIE Z POJAZDAMI POMOCNICZYMI Z PRZYCZEPAMI

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

- § 83 POWIADAMIANIE DRÓŻNIKÓW PRZEJAZDOWYCH O ODJEŹDZIE POCIĄGU I INNYCH OKOLICZNOŚCIACH

DODATEK I	TABLICE HAMOWANIA POCIĄGÓW
DODATEK II	WYKAZ WZORÓW TELEFONOGRAMÓW ZAPOWIADAWCZYCH
DODATEK III	SYGNAŁY DZWONKOWE I ZNAKI WYWOŁAWCZE W TELEFONICZNEJ ŁĄCZNOŚCI RUCHOWEJ
ZAŁĄCZNIK 1a	DZIENNIK RUCHU POSTERUNKU ZAPOWIADAWCZEGO
ZAŁĄCZNIK 1b	DZIENNIK RUCHU POSTERUNKU ODSTĘPEWEGO
ZAŁĄCZNIK 2	KSIĄŻKA PRZEBIEGÓW
ZAŁĄCZNIK 3A	ROZKAZ PISEMNY „O” (WYDRUK KOMPUTEROWY) ¹⁾
ZAŁĄCZNIK 3	ROZKAZ PISEMNY „O”
ZAŁĄCZNIK 4	ROZKAZ PISEMNY „S”
ZAŁĄCZNIK 5	ROZKAZ PISEMNY „N”
ZAŁĄCZNIK 5a	ROZKAZ PISEMNY „Nrob”
ZAŁĄCZNIK 6	KSIĄŻKA OSTRZEŻEŃ DORAŻNYCH
ZAŁĄCZNIK 7	KONTROLKA ZAJĘTOŚCI TORÓW

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Podstawa, zakres i obowiązywanie instrukcji

1. Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów opracowano na podstawie przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2007r. Nr 16, poz. 94) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444 z późniejszymi zmianami). Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów określa zasady i sposoby prowadzenia ruchu pociągów na liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zwane dalej PKP PLK S.A.
2. Zasady współpracy w zakresie połączenia linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. z liniami innego zarządcy infrastruktury, określa umowa dwustronna.
3. Dla każdego posterunku ruchu i odcinka zdalnego prowadzenia ruchu powinien być opracowany regulamin techniczny według zasad zawartych w instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych.
4. Postanowienia wynikające z warunków miejscowych ujęte są w regulaminach technicznych, wewnętrznych rozkładach jazdy pociągów oraz dodatkach do tych rozkładów.
5. Postanowienia niniejszej instrukcji obowiązują pracowników PKP PLK S.A. i pracowników innych podmiotów gospodarczych korzystających z infrastruktury zarządzanej przez PKP PLK S.A. – odpowiednio do rodzaju i zakresu wykonywanych czynności opisanych w tej instrukcji.

§ 2

Podział sieci kolejowej pod względem technicznym

1. Sieć kolejowa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest to układ połączonych ze sobą linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.
2. Linia kolejowa jest to droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajęтыми pod nie gruntami. Punkty początkowe i końcowe linii kolejowych ustala Zarząd PKP PLK S.A.

3. Linie kolejowe dzielą się na odcinki, szlaki i odstępy.
4. Odcinek jest to część linii kolejowej zawarta między sąsiednimi stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową.
5. Szlak jest to część linii kolejowej między:
 - 1) dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi,
 - 2) ostatnim posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.
6. Odstęp jest to część toru szlakowego między:
 - 1) posterunkiem zapowiadawczym, a najbliższym posterunkiem odstępowym (bocznicowym) lub semaforem odstępowym blokady samoczynnej,
 - 2) dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi (bocznicowymi),
 - 3) posterunkiem odstępowym i bocznicowym,
 - 4) dwoma kolejnymi semaforami odstępowymi blokady samoczynnej dla tego samego kierunku jazdy przy danym torze.
7. Łącznica jest to linia kolejowa łącząca dwie inne linie kolejowe z pominięciem stacji węzłowej.

§ 3

Posterunki ruchu i punkty ekspedycyjne¹⁾

1. Posterunek ruchu służy do bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego. Posterunki ruchu dzielą się na posterunki następcze i osłonne.
2. Zadaniem posterunku następczego jest zapewnienie bezpiecznego przejazdu lub odjazdu pociągu tylko wtedy, gdy tor przyległego szlaku (odstępu) dla danego kierunku jest wolny. Posterunki następcze dzielą się na posterunki: zapowiadawcze, bocznicowe i odstępowe.
3. Posterunek zapowiadawczy jest to posterunek mający możliwość zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy przyległy do tego posterunku.
4. Do posterunków zapowiadawczych należą stacje i posterunki odgałęźne.
5. Stacja jest to posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się co najmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę,

krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać skład lub kierunek jazdy. Duże stacje mogą być podzielone na rejon-y stanowiące osobne posterunki zapowiadawcze.

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

6. Pod względem ruchu pociągów rozróżnia się stacje:

- 1) krańcowe, tj. początkowe i końcowe dla danej relacji pociągu,
- 2) pośrednie, które znajdują się między stacjami krańcowymi.

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

Zespół stacji i posterunków ruchu sąsiadujących ze sobą nazywa się węzłem kolejowym, którego granice ustala Zarząd PKP PLK S.A.

8. Posterunek odgałęźny urządzony jest poza stacją:

- 1) w miejscu odgałęzienia linii lub łącznicy,
- 2) przy przejściu ze szlaku jednotorowego w dwutorowy i odwrotnie,
- 3) w miejscu połączenia torów szlakowych na liniach wielotorowych.

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

9. Granicę pomiędzy szlakiem a posterunkiem zapowiadawczym stanowi:

- 1) na liniach jednotorowych – semafor wjazdowy tego posterunku,
- 2) na liniach dwutorowych – miejsce znajdowania się semafora wjazdowego i linia prostopadła do osi torów, w miejscu ustawienia tego semafora, z wyjątkiem przypadków, w których granica między poszczególnymi torami szlakowymi a posterunkiem zapowiadawczym jest różna, to jest gdy:

a) tory szlakowe oddalone są od siebie tak, że nie można określić linii prostopadłej do osi torów, w miejscu ustawienia semafora wjazdowego, wówczas granicą między tym torem szlakowym, przy którym nie ma semafora wjazdowego, a posterunkiem zapowiadawczym jest miejsce znajdujące się przy tym torze od strony szlaku w odległości 100 m przed najbliższym rozjazdem lub skrzyżowaniem,

b) w torze najbliższy rozjazd lub skrzyżowanie znajduje się bliżej szlaku niż rozjazd lub skrzyżowanie w sąsiednim torze osłaniany semaforem wjazdowym, wówczas granicą między

tym torem szlakowym, przy którym nie ma semafora wjazdowego, a posterunkiem zapowiadawczym jest miejsce znajdujące się przy tym torze od strony szlaku w odległości 100 m przed najbliższym rozjazdem lub skrzyżowaniem,

- c) przy torze znajduje się odnoszące się do tego toru urządzenie sygnałowe, za pomocą którego podaje się zezwolenie na wjazd pociągu, wówczas granicą między tym torem szlakowym a torem posterunku zapowiadawczego jest miejsce usytuowania tego urządzenia.
10. Posterunek bocznicowy jest to posterunek ruchu urządzony na szlaku przy odgałęzieniu bocznicy, który bierze udział w prowadzeniu ruchu wszystkich pociągów kursujących na przyległych odstępach i pociągów obsługujących bocznicę. Przyjmowanie pociągów na bocznicę i wyprawianie ich z bocznicy odbywa się na zasadach ustalonych dla posterunków zapowiadawczych, a przepuszczanie innych pociągów – na zasadach ustalonych dla posterunków odstępowych. Jeżeli posterunek bocznicowy urządzony jest tylko dla umożliwienia wjazdu i wyjazdu pociągu obsługującego bocznicę i nie wyposaża się go w semafor, jest to posterunek pomocniczy; posterunek ten bierze udział w zapowiadaniu tylko pociągów obsługujących bocznicę.
 11. Posterunek odstępowy jest posterunkiem ruchu urządzonym na szlaku w celu podziału szlaku na odstępy. Posterunek odstępowy reguluje następstwo pociągów, to jest pozwala na przejazd pociągu przez ten posterunek, gdy następny odstęp jest wolny. Posterunki odstępowe obsługiwane na liniach z półsamoczynną blokadą liniową nazywają się posterunkami blokowymi, a na liniach z telefonicznym zapowiadaniem pociągów posterunkami odstępowymi telefonicznymi. Na liniach z samoczynną blokadą liniową funkcje posterunków odstępowych spełniają samoczynne semafor blokady.
 12. Posterunek osłonny jest urządzony na szlaku dla osłony miejsca skrzyżowania w jednym poziomie dwóch linii kolejowych, linii kolejowej z linią tramwajową splotu torów, mostu zwodzonego lub obrotowego. Posterunek osłonny może być urządzony przy przejściu ze szlaku z dwutorowego w jednotorowy lub z jednotorowego w dwutorowy, o ile nie zachodzi potrzeba urządzania tam posterunku odgałęźnego lub odstępowego. Posterunek osłonny nie bierze udziału w zapowiadaniu ruchu pociągów.
 13. Na sieci PKP PLK S.A. oprócz posterunków ruchu występują również przystanki osobowe jako punkty ekspedycyjne.¹⁾

14. Przystanek osobowy to miejsce na szlaku, urządzone do wsiadania i wysiadania podróżnych, w którym rozkładowo zatrzymują się pociągi pasażerskie.

Na przystankach osobowych położonych na szlakach jednotorowych nie wyposażonych w urządzenia blokady liniowej, rozkład jazdy może przewidywać zmianę kierunku jazdy pociągów pasażerskich. Szczegółowe zasady dokonywania zmiany kierunku jazdy pociągów pasażerskich określają regulaminy techniczne posterunków przylegających do szlaku, na którym następuje zmiana kierunku jazdy.¹⁾

§ 4

Posterunki techniczne

1. Posterunek techniczny przeznaczony jest do wykonywania, bezpośredniego organizowania i nadzorowania czynności ruchowych na stacjach i na innych posterunkach ruchu.

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

2. Posterunek nastawczy przeznaczony jest do wykonywania czynności związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu przy czym:
 - 1) posterunek nastawczy wyposażony w urządzenia nastawcze z funkcją zależności sygnałów na sygnalizatorach od położenia zwrotnic oraz urządzenia blokowe i łączności – jest nastawnią,
 - 2) posterunek, którego urządzenia nie mają funkcji, o której mowa w pkt 1 – jest posterunkiem zwrotniczowskim (zwrotniczego).
3. Pod względem funkcji ruchowej rozróżnia się nastawnie dysponujące, wykonawcze i manewrowe.
4. Obszar stacji lub innego posterunku ruchu, na którym urządzenia sterowania ruchem kolejowym obsługiwane są z jednej nastawni, nazywa się okręgiem nastawczym.
5. Nastawnia dysponująca jest to posterunek nastawczy, wyposażony w urządzenia dysponowania semaforami w obrębie całej stacji lub w przydzielonym okręgu.
6. Jeżeli nastawnia dysponująca wyposażona jest w urządzenia zdalnego sterowania ruchem, a jej urządzenia umożliwiają obsługę urządzeń nastawczych i podawanie sygnałów na semaforach posterunków jej podporządkowanych, nazywana jest nastawnią zdalnego

sterowania. Posterunki jej podległe nazywamy posterunkami zdalnie sterowanymi. Wzajemne usytuowanie w terenie tych posterunków może tworzyć układ liniowy (odcinek), obszarowy lub mieszany. Nastawnia położona na odcinku zdalnie sterowanym posiadająca możliwość miejscowej obsługi urządzeń nazywa się nastawnią miejscową.

7. Nastawnia wykonawcza jest to posterunek nastawczy, na którym obsługuje się urządzenia nastawcze i blokowe we własnym okręgu nastawczym z możliwością nastawiania sygnałów na semaforach na polecenie dyżurnego ruchu za pomocą urządzeń lub środków łączności.
8. Nastawnia manewrowa jest to posterunek nastawczy, na którym nastawia się zwrotnice i sygnały dla manewrów. Gdy nastawnia ta obsługuje zwrotnice przy górcie rozrządowej, wówczas nazywa się ona nastawnią rozrządową.
9. Posterunek techniczny, którego zadaniem jest potwierdzenie prawidłowości wjazdu pociągu nazywamy posterunkiem stwierdzenia końca pociągu.
10. Posterunek techniczny, który usytuowany jest na szlaku lub stacji w pobliżu skrzyżowania linii kolejowej z drogą kołową w jednym poziomie, wyposażony w urządzenia służące do wstrzymania ruchu drogowego przez przejazd nazywamy posterunkiem dróżnika przejazdowego (strażnicą).
11. Posterunek techniczny, którego zadaniem jest bieżący nadzór i regulacja całokształtu pracy eksploatacyjnej na wyznaczonym obszarze lub odcinku jest posterunkiem dyspozytorskim. Do posterunków tych należą posterunki dyspozytorów, dyżurnych ruchu peronowych i manewrowych oraz starszych ustawiaczy.
12. Każdy posterunek techniczny, z wyjątkiem posterunków dyspozytorskich, powinien być oznaczony symbolem literowo-cyfrowym według następujących zasad:
 - 1) nastawnie dysponujące, w tym nastawnie zdalnego sterowania i nastawnie miejscowe na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchu, oznacza się skrótem dwu lub trzyliterowym spośród liter nazwy stacji, przy czym pierwsza litera symbolu jest pierwszą literą nazwy stacji; jeżeli na posterunku ruchu są dwie lub więcej nastawnie dysponujące to w symbolu dodajemy duże litery alfa-

- betu np. „Ns” – nastawnia dysponująca stacji Nasielsk, „MwA”, „MwB” – nastawnie dysponujące stacji Mysłowice,
- 2) nastawnie wykonawcze oraz manewrowe oznacza się tym samym symbolem co nastawnie dysponujące z dodaniem cyfry arabskiej np. „Ns1” – nastawnia wykonawcza stacji Nasielsk; w przypadku, gdy na stacji są dwie lub więcej nastawnie dysponujące, to podległe tym nastawniom nastawnie wykonawcze oznacza się cyframi kolejnych dziesiątek np. „MwA1” – nastawnia wykonawcza podległa nastawni „MwA” stacji Mysłowice, „MwB11” – nastawnia wykonawcza podległa nastawni dysponującej „MwB” stacji Mysłowice,
 - 3) posterunki odgałęźne, odstępowe i osłonne oznacza się według zasad podanych w pkt 1,
 - 4) posterunki zwrotniczych oznacza się skrótem „Post.” z dodaniem liczby odpowiadającej kolejnemu numerowi posterunku i zaczynającej się od wolnej dziesiątki np. „Post. 11” – posterunek zwrotniczego numer 11,
 - 5) posterunki stwierdzania końca pociągu oznacza się skrótem „Skp”, a w przypadku występowania kilku posterunków do skrótu dodaje się kolejne cyfry arabskie np. „Skp 1”, „Skp 2”,
 - 6) posterunki drózników przejazdowych oznacza się w postaci ułamka, gdzie w liczniku należy podać numer, który jest liczbą kolejną posterunku (według wzrostu kilometrowania) znajdującego się na tej linii lub nazwę przejazdu kolejowego, a w mianowniku kilometr linii, na którym znajduje się ten posterunek. W przypadku, gdy posterunek jest wspólny dla wielu linii kolejowych, posterunek ten należy oznaczyć kolejną liczbą porządkową lub nazwą przejazdu linii o wyższej kategorii.
13. Ustalanie skrótów posterunków technicznych należy do zakładu linii kolejowych administrującego tym posterunkiem. Zasady umieszczania nazw i oznaczeń na posterunkach technicznych określa system identyfikacji wizualnej przyjęty w PKP PLK S.A.

§ 5

Budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego

1. Posterunki ruchu wyposażone są w budowle i urządzenia niezbędne do prowadzenia ruchu pociągów i wykonywania pracy manewrowej w sposób bezpieczny, zapewniający regularność i sprawność

ruchu kolejowego. Do tych budowli i urządzeń zalicza się: tory i rozjazdy, urządzenia sterowania ruchem kolejowym i łączności, urządzenia do hamowania staczanych odpręgów na górkach rozjazdowych, urządzenia ułatwiające wykonywanie czynności ładunkowych, wsiadanie i wysiadanie podróżnych, urządzenia informacji świetlnej i dźwiękowej, oświetlenie itp.

2. Urządzenia na posterunkach ruchu są obsługiwane przez uprawnionych i wyznaczonych pracowników lub działają samoczynnie.
3. Na stacjach tory kolejowe dzielą się na tory: główne, specjalnego przeznaczenia i boczne.

Tory przystosowane dojazd pociągów nazywają się torami głównymi. Dzielą się one na tory główne zasadnicze i tory główne dodatkowe.

Tory główne będące przedłużeniem torów szlakowych nazywają się torami głównymi zasadniczymi, natomiast pozostałe tory główne torami głównymi dodatkowymi.

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

Inne tory na stacjach są torami bocznymi.

Grupy torów przeznaczone wyłącznie do wjazdu lub wyjazdu pociągów nazywają się grupami przyjazdowymi lub grupami odjazdowymi, do wjazdu i wyjazdu pociągów – grupami przyjazdowo-odjazdowymi, a wyłącznie do rozrządzania pociągów – grupami kierunkowymi.

4. Tory na szlakach i na stacjach określa się według następujących zasad:
 - 1) tory szlakowe i stacyjne – liczbami, które w mowie wyraża się:
 - a) odnośnie torów szlakowych – liczebnikami głównymi (jeden, dwa itd.),
 - b) odnośnie torów stacyjnych – liczebnikami porządkowymi (pierwszy, drugi itd.),
 - 2) na szlaku dwutorowym tor prawy, patrząc od początku linii ku jej końcowi, jest torem nr 1 (jeden), a tor lewy – torem nr 2 (dwa),
 - 3) numerację torów na szlakach wielotorowych ustala Zarząd PKP PLK S.A.,
 - 4) torem nr 1 (pierwszym) na stacji jest tor główny zasadniczy będący przedłużeniem:

- a) na liniach jednotorowych – toru szlakowego, położonego bliżej początku linii zgodnie z jej kilometrażem,
- b) na liniach dwutorowych i wielotorowych – toru szlakowego nr 1 (jeden).

Na stacjach węzłowych do określania toru nr 1 (pierwszego) miarodajną jest linia kolejowa wyższej kategorii, a przy równorzędności linii przyjmuje się linię o większym obciążeniu ruchem pociągów,

- 5) tory stacyjne znajdujące się po prawej stronie toru głównego zasadniczego nr 1 (pierwszego) patrząc od początku linii ku jej końcowi, określa się kolejnymi liczbami nieparzystymi, a tory stacyjne znajdujące się po lewej stronie toru głównego zasadniczego nr 1 (pierwszego) kolejnymi liczbami parzystymi,
 - 6) jeśli tory główne podzielone są rozjazdami na części, a urządzenia sterowania ruchem umożliwiają przyjmowanie pociągów na poszczególne części toru, to każdą z tych części należy uważać za oddzielny tor i odpowiednio ją określić (np. dodając do numeru toru literę),
 - 7) grupy torów – literami lub w sposób ustalony w regulaminie technicznym; dla każdej grupy przeznacza się osobną dziesiątkę lub setkę liczb, a tory poszczególnych grup – według zasad ustalonych w pkt 5 albo kolejnymi numerami.
5. Rozjazdy powinny być ponumerowane kolejnymi liczbami arabskimi, zgodnie z kierunkiem wzrostu kilometrowania linii. Na grupach torów stacyjnych może być stosowana numeracja rozjazdów odpowiednia do oznaczenia torów tych grup. Zwrotnice rozjazdów krzyżowych (pojedynczych lub podwójnych) oznacza się literami alfabetu – odpowiednio „a” lub „ab” dla zwrotnic położonych bliżej początku linii oraz „b” lub „cd” dla zwrotnic dalszych.

Wykolejnice oznacza się skrótem „Wk” z dodaniem kolejnego numeru.

6. Położenie zasadnicze zwrotnic i wykolejnic podaje się w regulaminie technicznym. Zwrotnice i wykolejnice powinny być ustawione w położeniu zasadniczym, jeżeli nie zachodzi potrzeba przedstawienia ich dla przygotowania drogi przebiegu. W przypadku, gdy warunki miejscowe posterunku ruchu uzasadniają inne postępowanie, należy je określić w regulaminie technicznym tego posterunku.

7. Wykolejnice i zwrotnice wyposażone w latarnie powinny być oświetlone zgodnie z postanowieniami zawartymi w regulaminie technicznym.
8. Dla sprawdzenia stanu rozjazdów dokonuje się ich oględzin w sposób i w zakresie ustalonym w instrukcjach dotyczących oględzin i utrzymania rozjazdów. W regulaminie technicznym podaje się, kto i w jakim czasie ma obowiązek dokonywania oględzin rozjazdów.
9. W razie zauważenia nieprawidłowości w działaniu zwrotnicy lub uszkodzenia rozjazdu, należy o tym powiadomić pracownika wyznaczonego do obsługi zwrotnicy, który zgłasza to dyżurnemu ruchu dysponującemu i wpisuje uszkodzenie do dziennika oględzin rozjazdów. W przypadku, gdy uszkodzenie rozjazdu zagraża bezpieczeństwu ruchu, pracownik obsługujący wstrzymuje ruch przez ten rozjazd. Przywrócenie ruchu może nastąpić dopiero po wpisaniu do dziennika oględzin rozjazdów przez uprawnionego pracownika faktu usunięcia uszkodzenia lub warunków przejazdu przez ten rozjazd (ograniczenie prędkości, zakaz jazdy na kierunek zwrotny itp.).
10. Tory i inne urządzenia kolejowe powinny być utrzymywane w stanie zapewniającym sprawność, ciągłość i bezpieczeństwo ruchu według zasad podanych w oddzielnych przepisach i instrukcjach.

§ 6

Ogólne obowiązki pracowników związanych z prowadzeniem ruchu

1. Pracownicy mający związek z ruchem pociągów obowiązani są znać i przestrzegać postanowienia niniejszej instrukcji w zakresie potrzebnym do wykonywania pracy na zajmowanym stanowisku.
2. Pracowników, o których mowa w ust. 1 obowiązuje ponadto znajomość i przestrzeganie postanowień przepisów, instrukcji wewnętrznych, zarządzeń i regulaminów technicznych, związanych z wykonywaniem powierzonych im obowiązków.
3. Pracownicy posterunków technicznych biorących udział w prowadzeniu ruchu kolejowego (dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy i dróżnik przejazdowy) na zarządzanym terenie są koordynatorami współpracy wszystkich jednostek organizacyjnych i innych podmiotów uczestniczących w realizacji procesu przewozowego i mogą wydawać tym pracownikom polecenia dotyczące wykonywania postanowień zawartych w tej instrukcji.

4. Wszystkie obowiązki należy wykonywać sumiennie i sprawnie w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu.
5. W razie otrzymania polecenia, którego wykonanie może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, pracownik otrzymujący to polecenie obowiązany jest odmówić jego wykonania podając przyczynę.
6. Pracownicy, których praca związana jest z ruchem pociągów, powinni w czasie pracy korzystać z zegara wskazującego aktualny czas.
7. Pracownik posterunku technicznego wywołany środkami łączności zgłaszając się powinien podać nazwę posterunku, stanowisko oraz nazwisko. W tej samej kolejności informacje powinien podać pracownik wywołujący. Dający i otrzymujący środkami łączności polecenie, zawiadomienie, zgłoszenie lub pozwolenie powinni upewnić się, czy rozmawiają z właściwą osobą.
8. Rozmowy powinny być możliwie krótkie, a treść ich nie może nasuwać żadnych wątpliwości. Treść otrzymanego telefonogramu lub polecenia należy powtórzyć. Każdą rozmowę przeprowadzoną za pomocą urządzeń łączności, a dotyczącą prowadzenia ruchu, należy zakończyć słowem „koniec” lub „bez odbioru”.

§ 7

Pracownicy posterunków technicznych i ich zadania oraz prowadzona dokumentacja

1. Pracę posterunków technicznych oraz szczegółowy zakres ich zadań i obowiązków określają regulaminy techniczne.
2. W prowadzeniu ruchu pociągów bezpośrednio uczestniczą: dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy i dróżnik przejazdowy. Natomiast organizowanie i kierowanie ruchem pociągów należy do dyspozytora.
3. Zadania i obowiązki dyspozytora określają oddzielne instrukcje i regulaminy.
4. Dyżurnych ruchu dzielimy na: dyżurnych ruchu dysponujących, odcinkowych, pomocniczych, peronowych i manewrowych. W zależności od wykonywanych czynności i miejsca pracy:
 - 1) dyżurny ruchu dysponujący – prowadzi ruch pociągów na posterunku zapowiadawczym i przyległych szlakach (odstępach) oraz koordynuje pracę pozostałych pracowników i zespołów zaangażowanych w proces przewozowy na zarządzanym terenie,

- 2) dyżurny ruchu odcinkowy – prowadzi ruch z nastawni zdalnego sterowania na terenie objętym urządzeniami zdalnego sterowania lub na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchu i na szlakach do nich przyległych,
 - 3) dyżurny ruchu pomocniczy – współpracuje z dyżurnym ruchu dysponującym na posterunku zapowiadawczym oraz obsługuje urządzenia srk w zakresie określonym regulaminem technicznym,
 - 4) dyżurny ruchu peronowy – współpracuje z dyżurnym ruchu dysponującym wykonując określone regulaminem technicznym czynności, które mogą być związane z prowadzeniem ruchu pociągów, obsługą podróźnych, nadzorem nad pracą manewrową itp. Posterunki dyżurnego ruchu peronowego urządza się na peronie lub w bezpośrednim jego sąsiedztwie na stacjach w zależności od potrzeb i warunków miejscowych,
 - 5) dyżurny ruchu manewrowy – organizuje i nadzoruje pracę manewrową związaną z rozrządzaniem, zestawianiem i przeformowywaniem składów, obsługą punktów ładunkowych oraz uczestniczy w prowadzeniu ruchu pociągów w zakresie określonym regulaminem technicznym.
5. Nastawniczy na polecenie dyżurnego ruchu bierze udział w przygotowywaniu dróg przebiegów dla jazd pociągowych i manewrowych w przydzielonym okręgu nastawczym oraz wykonuje inne czynności określone regulaminem technicznym.
 6. Jeżeli w nastawni pełni czynności równocześnie kilku nastawniczych, wówczas jeden z nich pełni obowiązki starszego nastawniczego. Starszy nastawniczy, oprócz wykonywania obowiązków nastawniczego w przydzielonym mu zakresie koordynuje pracę pozostałych nastawniczych. W regulaminie technicznym należy ustalić ścisły podział czynności każdego z nastawniczych i starszego nastawniczego. Ilekroć w instrukcji jest mowa o nastawniczym, należy rozumieć również starszego nastawniczego.
 7. Zwrotniczy na polecenie dyżurnego ruchu, nastawniczego lub starszego zwrotniczego obsługuje zwrotnice i wykolejnice w przydzielonym okręgu oraz wykonuje inne czynności określone regulaminem technicznym.
 8. Starszy zwrotniczy koordynuje i nadzoruje pracę przydzielonych mu posterunków zwrotniczowskich, obsługuje urządzenia znajdujące

się na wyznaczonym mu posterunku oraz wykonuje inne czynności określone regulaminem technicznym.

Jeśli w okręgu starszego zwrotniczego nie ma zwrotniczego, starszy zwrotniczy nastawia zwrotnice osobiście.

9. Dróżnik przejazdowy dokonuje strzeżenia i utrzymania przejazdu kolejowego zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji i instrukcji obsługi przejazdów kolejowych.
10. Szczegółowy podział czynności dyżurnych ruchu i innych pracowników biorących udział w prowadzeniu ruchu zawiera regulamin techniczny, natomiast zasady pracy oraz postępowanie pracowników zatrudnionych na posterunkach technicznych przy prowadzeniu ruchu kolejowego w tym: obejmowanie, przekazywanie i pełnienie dyżuru oraz zachowanie się w czasie dyżuru określa instrukcja dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych.
11. Pracownikowi zatrudnionemu na posterunku przy czynnościach określonych w regulaminie technicznym, które nie wypełniają mu całkowicie ustawowego czasu pracy, przełożony może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na wykonanie zadań podstawowych.
12. Treść rozmów i poleceń telefonicznych mających bezpośredni związek z bezpieczeństwem prowadzenia ruchu pociągów, które obligatoryjnie nie są notowane w dokumentacji techniczno-ruchowej lub nie są rejestrowane automatycznie, należy zapisywać w dzienniku rozmów telefonicznych.
13. Zapisów w dziennikach, książkach i innych dokumentach, o ile nie są one prowadzone w sposób automatyczny, należy dokonywać w sposób właściwy, czytelny i trwałe. Nie wolno zapisów poprawiać, wycierać, wywabiać ani zaklejać. W razie pomyłki należy zapis przekreślić tak, aby możliwe było jego odczytanie, a obok należy zrobić nowy zapis i potwierdzić go podpisem.
14. Wskazane w niniejszej instrukcji dzienniki, książki itp. powinny być przesnurowane i opieczętowane, a ilość stron po sprawdzeniu powinien poświadczyć podpisem naczelnik sekcji lub upoważniony przez niego pracownik przed wydaniem druku na posterunek. Na posterunku dyżurnego ruchu powinien znajdować się zapas książek, dzienników i bloków stosowanych na posterunkach technicznych.
15. W razie potrzeby zabrania z posterunku niezakończonych dokumentacji (dziennika, książki, bloku rozkazu pisemnego itp.), przełożony

powinien przed zabraniem druku niezakończonych dostarczyć na ten posterunek nowy druk.

16. Całkowicie wykorzystane druki należy przechowywać zgodnie z obowiązującymi przepisami. Druki rozpoczęte w starym roku kalendarzowym, a zakończone w nowym roku kalendarzowym należy przechowywać z drukami wypełnionymi w całości w nowym roku kalendarzowym.

§ 8

Pojazdy kolejowe

1. Pojazdy kolejowe są to pojazdy dostosowane do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych.
Pojazdy trakcyjne są to pojazdy kolejowe z napędem własnym.
2. Pojazdy kolejowe dzielą się na tabor kolejowy i pojazdy pomocnicze.
3. Tabor kolejowy dzieli się na tabor zwykły i tabor specjalny.
4. Tabor zwykły stanowią pojazdy kolejowe przystosowane do kursowania w składzie pociągu na ogólnych zasadach, przeznaczone do przewozu osób i rzeczy. W szczególności są to:
 - 1) wszystkie typy lokomotyw, zespoły trakcyjne i inne pojazdy silnikowe,
 - 2) wagony osobowe i towarowe, w tym także naczepy siodłowe na wózkach kolejowych, z których każdy traktowany jest jako odrębny wagon.
5. Tabor specjalny stanowią pojazdy kolejowe przeznaczone w szczególności do prac remontowo-budowlanych lub ratunkowych, których budowa pozwala na kursowanie samodzielnie lub w składzie pociągu, przy zachowaniu określonych warunków dotyczących w szczególności miejsca ustawienia w składzie pociągu i prędkości jazdy.
6. Do taboru specjalnego zalicza się w szczególności: maszyny do kolejowych robót budowlanych, pojazdy do utrzymania i naprawy sieci trakcyjnej, żurawie kolejowe, wózki motorowe.
7. Na ścianach bocznych taboru specjalnego powinna być wskazana maksymalna prędkość jazdy, miejsce ustawienia w składzie pociągu i inne ograniczenia techniczne.
8. Pojazdy pomocnicze są to pojazdy kolejowe, których budowa nie pozwala na ich włączanie do składu pociągu, a w szczególności:

maszyny budowlane na kołach, ciągniki szynowe, drezyny i wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych.

§ 9

Określenie i podział pociągów

1. Pociąg jest to skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym albo pojazd trakcyjny – osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze.
2. Pociągi, którymi wykonywana jest praca przewozowa przez przewoźników dzielimy na pociągi: pasażerskie, towarowe.
3. Dla potrzeb wewnętrznych PKP PLK S.A. mogą być uruchamiane:
 - 1) pociągi ratunkowe – przeznaczone do usuwania skutków wypadków kolejowych,
 - 2) pociągi gospodarcze – przewożące materiały budowlane lub jazdy 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) pociągi inspekcyjne – kursujące na specjalne zarządzenie o uruchomieniu pociągu w celu dokonania objazdu inspekcyjnego linii kolejowych,
 - 5) 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 przewoźnik kolejowy.

§ 10

Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów i zarządzanie w nim zmian

1. Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów jest planem, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na sieci kolejowej zarządza-

nej przez PKP PLK S.A. lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje. Sposób opracowania wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów oraz zasady numerowania pociągów określa instrukcja o rozkładzie jazdy pociągów.

2. Do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów wydawane są dodatki:
 - 1) warunki techniczno-ruchowe linii – dodatek 1,
 - 2) wykaz ostrzeżeń stałych – dodatek 2,
 - 3) o wprowadzeniu i realizacji rozkładu jazdy – dodatek 3.
3. Pracownicy, których czynności związane są z prowadzeniem ruchu kolejowego, powinni posiadać w czasie wykonywania pracy aktualny wewnętrzny rozkład jazdy pociągów lub wyciąg z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów 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 pociągów lub wyciąg z tego rozkładu, opracowany w zakresie wskazanym w regulaminie technicznym dla tego posterunku.
5. O uruchomieniu pociągów nie ujętych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów oraz o zmianach w obowiązującym wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów należy powiadomić zainteresowane jednostki i pracowników w terminie umożliwiającym ich sprawne wprowadzenie.
6. Wewnętrzne rozkłady jazdy pociągów i wyciągi z nich powinny być stale aktualne.
7. Bez wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów, na warunkach określonych przez dyspozytora liniowego, mogą kursować:
 - 1) pociągi uruchamiane dla potrzeb usuwania skutków awarii,
 - 2) pojazdy pomocnicze PKP PLK S.A.

Rozdział II MANEWRY

§ 11 Ogólne zasady

1. Manewry są to wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności na torach, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągów.
2. Manewry mogą być wykonywane pojazdami kolejowymi z napędem, z wykorzystaniem siły ciężkości (przy zastosowaniu górek rozrządowych lub torów na pochylniach), z wykorzystaniem ciągników szynowych, drogowych lub specjalnych urządzeń mechanicznych.
3. Manewry powinny być wykonywane pod kierownictwem uprawnionego pracownika (kierownika manewrów).
4. Szczegółowe zasady i sposób wykonywania manewrów na sieci kolejowej PKP PLK S.A. określa instrukcja o technice pracy manewrowej, jak również regulamin techniczny dla danego posterunku ruchu.

§ 12 Manewry na torach głównych

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

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

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

Manewry należy uważać za przerwane, gdy manewrujące pojazdy kolejowe zostały usunięte z drogi przebiegu pociągu i zatrzymane w miejscu niezagrażającym kolizją z jazdą pociągu, odpowiednie

sygnały nadają zakaz manewrowania, a kierownik manewrów zgłosił, że manewry zostały przerwane.

3. Jeżeli przygotowano drogę przebiegu dla pociągu, manewry na torach łączących się z torem, po którym ma się odbywać jazda pociągu są dozwolone tylko wtedy, gdy droga przebiegu dla pociągu jest zabezpieczona zwrotnicami ochronnymi, wykolejnicami lub sygnałami zabraniającymi jazd manewrowych. Jeżeli pewne ruchy manewrowe zagrażałyby jadącemu pociągowi, nie należy wykonywać tych ruchów. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie powinny być ujęte w regulaminie technicznym.
4. Wyjazd manewrującego taboru na szlak (w kierunku szlaku) poza wskaźnik oznaczający granicę przetaczania, a gdzie wskaźnika takiego nie ma – poza ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów), dozwolony jest tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu.

W przypadku wyjazdu na tor (w kierunku toru):

- szlaku jednotorowego,
- lewy szlaku dwutorowego (w kierunku przeciwnym do zasadniczego),
- prawy szlaku dwutorowego (w kierunku zasadniczym), po którym prowadzony jest ruch dwukierunkowy,

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

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

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

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

Sąsiedni posterunek zapowiadawczy może dać to pozwolenie telefogramem według wzoru nr 19:

„Dla manewrów z na tor szlakowy numer
rodzaj i nazwa posterunku
na minut droga jest wolna”,

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

„Manewry z na tor szlakowy numer są ukoń-
rodzaj i nazwa posterunku
czone i tor ten jest wolny”.¹⁾

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

Zezwolenie to dyżurny ruchu może dać, jeżeli po tym torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego dla tego toru nie pojedzie żaden pociąg (bocznikowy, popychacz od pociągu itp.).

Przed daniem zezwolenia dyżurny ruchu informuje kierownika manewrów, ustnie lub za pomocą urządzeń łączności, o sposobie realizacji planu pracy manewrowej przewoźnika z podaniem: kilometra na szlaku, do którego może dojechać skład manewrowy, czasu powrotu i rodzaju sygnału będącego zezwoleniem na wjazd (powrót ze szlaku).¹⁾

6. Jazda manewrowa za wyprawionym pociągiem może odbywać się tylko na ściśle określonej drodze niezbędnej do wykonania manewru, przy dobrej widoczności w odległości nie mniejszej niż 500 m od pociągu, jeżeli pochylenie na szlaku jest mniejsze niż 10‰. Prędkość jazdy manewrowej za wyprawionym pociągiem nie może przekraczać 20 km/h i należy ją tak regulować, aby nie nastąpiło najechanie na tył pociągu, gdyby pociąg się zatrzymał.
7. Dozwolony przez dyżurnego ruchu czas prowadzenia manewrów na torze szlakowym, jak również czas pobytu składu manewrowego na torze głównym, musi być ściśle przestrzegany, o ile pracy nie zakończono wcześniej lub dyżurny ruchu nie zarządził wcześniejszego przerwania i zwolnienia toru.
8. Jazda manewrowa na tor szlakowy powinna się odbywać tylko na odległość niezbędną dla wykonania manewru, nie dalej jednak niż do granicy najbliższego posterunku następczego lub najbliższego semafora odstępowego blokady samoczynnej.

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

§ 13

Manewrowanie przez przejazdy i przejścia

1. Manewry przez przejazdy i przejścia wolno prowadzić tylko po zamknięciu rogatek. Jeżeli przejazdy i przejścia nie są chronione rogatekami, 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 (sygnał Rp 1 „Baczność”),
 - 3) w przypadku pchania pojazdów kolejowych, manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.
2. W razie dłuższego manewrowania przez przejazdy należy cyklicznie umożliwiać przejazd pojazdom drogowym, przerywając manewry w odstępach nie dłuższych niż 10 minut. Manewry należy przerwać natychmiast dla umożliwienia przejazdu uprzywilejowanych pojazdów drogowych będących w akcji.
3. Odrzucanie wagonów przez przejazd (przejście) bez rogatek może odbywać się pod warunkiem, że przejazd (przejście) w tym czasie jest strzeżony przez pracownika, a ruch drogowy i pieszy zostanie na czas przerwany.
4. Dodatkowe warunki i środki ostrożności w czasie manewrowania przez przejazdy i przejścia należy określić w regulaminie technicznym.

Rozdział III

PRZYGOTOWANIE POCIĄGÓW DO JAZDY

§ 14

Przygotowanie i zgłoszenie pociągu do jazdy

1. Przed wyprawieniem pociągu w drogę, pociąg należy przygotować do jazdy. Czynności przygotowania pociągu do jazdy należy wykonać na stacji początkowej oraz na stacjach pośrednich, na których zachodzi taka potrzeba (ust. 3) lub przy zmianie drużyny trakcyjnej.¹⁾
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; oględziny techniczne obejmują także wagony włączone do pociągów na stacjach pośrednich.
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:
 - numer pociągu,

- numer i serię pojazdu trakcyjnego,
- długość pociągu w metrach,
- masę ogólną pociągu,
- informacje o znajdowaniu się w składzie pociągu wagonów z towarem niebezpiecznym lub towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka (TWR) podając ich liczbę i numery identyfikacyjne przewożonego materiału lub przedmiotu lub też przyjętej do przewozu przesyłki nadzwyczajnej,
- godzinę zgłoszenia,
- własne nazwisko.

Dyżurny ruchu rejestruje treść zgłoszenia w dzienniku telefonicznym oraz potwierdza zgłaszającemu przyjęcie gotowości pociągu do odjazdu podając:

- własne nazwisko,
- godzinę przyjęcia zgłoszenia,
- numer, pod którym zgłoszenie zostało zarejestrowane w dzienniku telefonicznym.

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 odchyłeń od parametrów określonych w rozkładzie jazdy pociągów określają postanowienia § 50.¹⁾

7. Przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu powinien przekazać obsadzie pociągu informacje, polecenia i zezwolenia, o których mowa w § 57.
8. Zestawienie pociągu powinno odpowiadać warunkom określonym odrębnymi przepisami i instrukcjami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury i przewoźnika.
9. Ogólne zasady zestawiania pociągów przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych określa instrukcja PKP PLK S.A. o postępowaniu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych, a szczególne zasady regulują instrukcje wewnętrzne przewoźnika. Przewóz

koleją transportów wojskowych określają przepisy i instrukcje wojskowe oraz przewoźnika.¹⁾

10. Warunki przewozu rzeczy, które ze względu na kształt, rozmiary lub masę albo drogę przewozu mogą spowodować trudności transportowe, określa instrukcja o przewozie przesyłek nadzwyczajnych.
11. W pojeździe kolejowym powinny znajdować się dokumenty określone w przepisach dotyczących wykazu dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu.

§ 15

Obsada pociągu

1. Obsadę pociągu stanowi drużyna pociągowa, w skład której wchodzi drużyna trakcyjna oraz drużyna konduktorska lub tylko drużyna trakcyjna.
2. Drużyna trakcyjna może być jedno- lub dwuosobowa; w razie potrzeby drużyna trakcyjna może składać się z większej liczby osób.
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. Pociągi pasażerskie powinny mieć obsadę konduktorską składającą się co najmniej z kierownika pociągu, o ile jego zadania ruchowe nie są wykonywane przez innego pracownika lub przez urządzenia wyposażenia technicznego. Pociągi pasażerskie mogą jeździć bez kierownika pociągu, jeżeli zamykanie drzwi pojazdu kolejowego przy wymianie podróżnych jest zapewnione, a zamknięcie drzwi jest sy-

- gnalizowane kierującemu pojazdem kolejowym z napędem za pomocą urządzeń technicznych.
5. W przypadkach szczególnych takich jak uszkodzenie urządzeń kontrolujących czujność maszynisty lub urządzeń kontroli prowadzenia pociągu albo urządzeń radiołączności, przy jednoosobowej drużynie trakcyjnej, kierownik pociągu na wezwanie maszynisty powinien zająć miejsce w kabinie sterowniczej. W przypadku braku kierownika pociągu maszynista ma obowiązek doprowadzić pociąg do najbliższej stacji. Dalszy sposób postępowania określa przewoźnik w przepisach wewnętrznych.
 6. Szczegółowe warunki dotyczące obsady pociągu określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.
 7. W pociągach uruchamianych dla potrzeb PKP PLK S.A. czynności kierownika pociągu może wykonywać inny pracownik spełniający wymagania kwalifikacyjne i zdrowotne określone w odrębnych przepisach i nie będący jednocześnie kierującym pojazdem kolejowym.

§ 16

Znajomość linii kolejowych przez drużynę pociągową

1. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem i kierownik pociągu powinni znać obsługiwane odcinki linii kolejowych, na których prowadzą pociąg.
2. 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.
3. W przypadku, gdy nie ma możliwości przydzielenia pracownika znającego obsługiwane odcinki, o których mowa w ust. 1, 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.).

4. Jeżeli kierownik pociągu otrzyma polecenie jazdy na odcinku, którego warunków obsługi nie zna, powinien o tym powiadomić pracownika, który wydał mu takie polecenie, a następnie zastosować się do jego dalszych poleceń.
5. Kierownik pociągu nie znający obsługiwanych odcinków linii kolejowych w wyjątkowych przypadkach może obsługiwać pociąg kursujący na tych odcinkach, o ile zapozna się dokładnie z dotyczącymi danymi, zawartymi w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów i dodatkach do niego. O nieznanym obsługiwanych odcinków linii kolejowych przez kierownika pociągu należy ustnie powiadomić maszynistę tego pociągu.

§ 17

Hamowanie pociągów

1. Pociągi powinny być hamowane hamulcem zespolonym, w którym hamulcem podstawowym jest hamulec pneumatyczny.
2. Hamulce pociągu muszą spełniać warunki gwarantujące ich bezpieczną eksploatację określone w instrukcjach przewoźników kolejowych dotyczących obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.
3. W razie uszkodzenia hamulca zespolonego w czasie jazdy pociągu, warunki co do możliwości dalszego kontynuowania jazdy, sposobu doprowadzenia pociągu do najbliższej stacji lub sprowadzenia składu pociągu w częściach, określa maszynista.

Jeżeli prowadzący pojazd kolejowy z napędem stwierdzi uszkodzenie hamulca zespolonego powinien zatrzymać pociąg, a następnie drużyna pociągowa powinna zabezpieczyć zatrzymany pociąg przez zbiegnięciem, poprzez zahamowanie wymaganej liczby wagonów hamulcem ręcznym lub postojowym.

Informacje o uszkodzeniu urządzeń hamulcowych pociągu, jego rodzaju, sposobie postępowania i ewentualne żądanie pomocy, maszynista (kierownik pociągu) powinien niezwłocznie przekazać dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego. Sposób postępowania drużyny pociągowej mający na celu zwolnienie szlaku musi być uzgodniony z właściwym dyżurnym ruchu.

4. Opis rodzaju hamulców, obsługę hamulców, przystosowanie ich do pracy w poszczególnych rodzajach pociągów oraz sposób wykonywania próby hamulców określają instrukcje przewoźników kolejowych.

wych dotyczące obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.

5. 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 taboru kolejowego oraz pojazdów kolejowych, których urządzenia hamulcowe muszą być wyłączone.

Nieuszkodzone urządzenia hamulcowe znajdujące się w pociągu powinny być włączone.

Ogólne zasady włączania hamulców w wagonach z materiałami wybuchowymi określa instrukcja PKP PLK S.A. o postępowaniu przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych, a szczegółowe zasady regulują instrukcje wewnętrzne przewoźnika.¹⁾

6. Ostatni i przedostatni pojazd kolejowy pociągu powinien mieć czynny hamulec zespolony.
7. W wyjątkowych przypadkach za zgodą właściwego dyspozytora PKP PLK S.A., 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.

§ 18

Próba hamulców

1. Działanie hamulca zespolonego oraz hamulca ręcznego pociągu powinno być sprawdzone przez rewidentów taboru kolejowego, a gdy ich nie ma – przez kierownika pociągu lub przez innych pracowników przewoźnika kolejowego, przy współdziałaniu drużyny trakcyjnej. Sprawdzenie działania hamulców polega na wykonaniu szczegółowej lub uproszczonej próby hamulca zespolonego.
2. Szczegółową próbę hamulca należy wykonać:
 - 1) przed wyprawieniem pociągu ze stacji początkowej; odstępstwo od tej zasady może być stosowane dla pociągu, którego skład po przybyciu na stację i postoju krótszym niż 1 godzina jest wyprawiony w dalszą drogę bez przeformowania lub bez naprawy urządzeń hamulcowych

- 2) na stacjach przewidzianych wewnętrznym rozkładem jazdy pociągów,
 - 3) gdy urządzenia hamulcowe w składzie pociągowym lub w pociągu nie były zasilane sprężonym powietrzem dłużej niż 2 godziny,
 - 4) po zmianie składu pociągu, jeżeli doczepione pojazdy kolejowe stanowią więcej niż 50% składu pociągu; nie jest wymagana szczegółowa próba hamulca, jeśli łączone składy pociągu lub ich części mają ważne próby hamulca,
 - 5) po zmianie sposobu hamowania pociągu polegającym na zmianie nastawienia dźwigni na tablicach przestawczych hamulca, na drodze przebiegu pociągu,
 - 6) jeżeli podczas uproszczonej próby hamulców stwierdzono, że hamulec jednego z ostatnich dwóch wagonów lub innych pojazdów kolejowych nie hamuje lub nie odhamowuje,
 - 7) jeżeli maszynista stwierdzi niedziałanie lub nie jest pewny prawidłowego działania hamulców,
 - 8) po przeładowaniu głównego przewodu hamulcowego pociągu i opróżnieniu komór i zbiorników sterujących za pomocą odłączniaczy.
3. Uproszczoną próbę hamulca należy wykonać w pociągu, w którym po dokonaniu próby szczegółowej:
- 1) nastąpiło zamknięcie lub otwarcie, nawet częściowe lub chwilowe, przewodu głównego hamulca, w którymkolwiek miejscu pociągu, z wyjątkiem zaworu maszynisty w czynnej kabinie sterującej i innych urządzeń na pojeździe trakcyjnym powodujących samoczynne hamowanie; w przypadku dołączenia pojazdów kolejowych do pociągu wykonuje się próbę uproszczoną hamulców pociągu, a wagony lub inne pojazdy kolejowe dołączone poddaje się takim badaniom, jak podczas próby szczegółowej hamulca; badania te nie są wymagane w przypadku braku zasilania sprężonym powietrzem hamulców wagonów lub innych pojazdów kolejowych przez okres nieprzekraczający 2 godzin,
 - 2) postój pociągu trwał ponad 2 godziny, a przy temperaturze zewnętrznej mniejszej lub równej 0°C – ponad 1 godzinę,
 - 3) nastąpiła zmiana przedziału sterowniczego,

- 4) wyłączenie zasilania sprężonym powietrzem urządzeń hamulcowych w pociągu trwało do 2 godzin,
 - 5) szczegółowa próba hamulców była wykonana przy użyciu sieci stałej sprężonego powietrza lub innego pojazdu trakcyjnego, nie przeznaczonego 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”.
4. Uproszczoną próbę hamulców należy również przeprowadzić na stacji, od której czas jazdy, wraz z postojami, do szlaku z większym spadkiem wynosi więcej niż 2 godziny; stacje te wyszczególnione są w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów. Za większy spadek uważa się spadek miarodajnie większy od 15 ‰ na długości co najmniej 1000 m lub spadek większy od 10 ‰ na długości większej niż 5 km.
5. Szczegółowe postanowienia w sprawie wykonywania prób hamulców określają przewoźnicy kolejowi w instrukcjach obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.

§ 19

Masa ogólna i długość pociągu

1. 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.
2. W przypadku zespołów trakcyjnych lub wagonów silnikowych masa ogólna składu pociągu równa się masie ogólnej pociągu.
3. Długość pociągu uzależniona jest od rodzaju pociągu, istniejących warunków technicznych na stacjach i szlakach oraz typu hamulców. Długość pociągu określa się w metrach.
4. Długość pociągów pasażerskich nie powinna być większa od długości peronów, przy których pociąg zatrzymuje się zgodnie z rozkła-

dem jazdy pociągów, a długość pociągów towarowych – od długości użytecznej torów głównych na stacjach.

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 właściwy dyspozytor PKP PLK S.A.

§ 20

Rzeczywista masa hamująca

1. 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.
2. Masa hamująca pojazdu kolejowego wskazana jest na pojeździe kolejowym lub na tablicy przestawczej dla odpowiedniego położenia uchwytu.

§ 21

Wymagana masa hamująca

1. Dla każdego pociągu należy obliczyć wymaganą masę hamującą w celu upewnienia się, że rzeczywista masa hamująca pociągu nie jest mniejsza od wymaganej.
2. Wymaganą masę hamującą (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.

3. 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, o którym mowa pkt 2 lit. b.

4. Procenty wymaganej masy hamującej pociągu, w zależności od sposobu hamowania, prędkości jazdy i miarodajnych pochyłeń, określają tablice hamowania pociągu zamieszczone w Dodatku I niniejszej instrukcji:
 - 1) tablica A – dla drogi hamowania 400 m lub 500 m,
 - 2) tablica B – dla drogi hamowania 700 m,
 - 3) tablica C – dla drogi hamowania 1000 m,
 - 4) tablica D – dla drogi hamowania 1300 m.
5. Dla pochyłeń nie wskazanych w tablicach 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.

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.
6. 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.

7. Dla jazdy pociągów na poziomie lub na spadku procenty wymaganej masy hamującej pociągu, wskazane w tablicach hamowania pociągu, podaje się w wewnętrznych rozkładach jazdy pociągów.
8. Dla jazdy pociągów na wzniesieniach należy ustalić procent odpowiadający jeździe z największą dopuszczalną prędkością na poziomie oraz procent odpowiadający jeździe z prędkością 20 km/h na miarodajnym pochyleniu i wartość większą podać w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
9. Jeżeli rzeczywista masa hamująca pociąg jest mniejsza od wymaganej masy hamującej i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną masę pociągu odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamującej. Masę ogólną (M_o), jaką może zabrać pociąg przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (M_{hr}) i wymaganym procencie masy hamującej (P_w), oblicza się według wzoru:

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

10. Jeżeli rzeczywista masa hamująca pociągu jest mniejsza od wymaganej masy hamującej, a włączenie wagonów z czynnymi hamulcami nie jest możliwe i zmniejszenie masy ogólnej nie jest pożądane, właściwy dyspozytor może 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 odpowiedniej tablicy hamowania pociągów A, B, C lub D, 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.

11. Dyżurny ruchu wyprawiający pociąg, którego prędkość jazdy wskazana w rozkładzie jazdy pociągów została zmniejszona, wydaje drużynie pociągowej rozkaz pisemny „O” ze wskazaniem największego

szej dozwolonej prędkości. O zmianie prędkości jazdy pociągu dyspozytor liniowy powinien zawiadomić wszystkie posterunki zapowiadawcze na jego odcinku oraz innych zainteresowanych dyspozytorów.

12. (uchylony).¹⁾

Rozdział IV

PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU

§ 22

Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku

1. Na szlaku dwutorowym pociągi powinny kursować po torze prawym, patrząc w kierunku jazdy pociągu (kierunek zasadniczy). Odstępstwa od tej zasady dopuszczalne są:
 - 1) w razie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym,
 - 2) na szlakach dwutorowych, jeżeli urządzenia srk przystosowane są do ruchu zmiennokierunkowego,
 - 3) w razie wprowadzenia ruchu dwukierunkowego po jednym torze szlaku dwutorowego przy obu torach czynnych,
 - 4) w razie konieczności cofnięcia pociągu,
 - 5) dla powrotu pociągu lub pojazdu pomocniczego, wyprawionego do określonego miejsca na szlaku i z powrotem,
 - 6) dla powrotu lokomotywy popychającej pociąg na części szlaku (do kilometra),
 - 7) dla jazdy po torze zamkniętym,
 - 8) za zezwoleniem Zarządu PKP PLK S.A., jeżeli tego wymaga układ torów.
2. Na szlakach wielotorowych kierunek ruchu po każdym torze, ustala Zarząd PKP PLK S.A.
3. Na szlaku wielotorowym pociąg może być przepuszczony po torze innym, niż wyznaczony dla tego pociągu, pod warunkiem, że kierunek jazdy po torze innym jest taki sam, jak po torze, po którym pociąg ten powinien jechać oraz pod warunkiem, że:
 - 1) dyspozytor liniowy PKP PLK S.A. wyraził na to zgodę,
 - 2) drużyna pociągowa została o tym powiadomiona odpowiednim wskaźnikiem, rozkazem pisemnym, ustnie lub za pomocą urządzeń łączności przez dyżurnego ruchu.
4. Pociągi tego samego kierunku jazdy powinny kursować po torze szlakowym w odstępach posterunków następczych, tzn. że na każdym torze danego szlaku względnie odstępie (jeżeli szlak jest po-

dzielony na odstępy) może równocześnie znajdować się tylko jeden pociąg. Wyjątek od tej zasady dopuszczalny jest w przypadkach jazdy na widoczność (§ 31) lub jazdy po torze zamkniętym.

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

Tor szlakowy względnie odstęp jest wolny wtedy, gdy wyprawiony uprzednio pociąg przejechał przyległy szlak lub odstęp w całości z sygnałem końca pociągu i został osłonięty 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 następczych względnie zapowiadawczych za pomocą urządzeń łączności, zwanego zapowiadaniem pociągów lub
 - 3) radiotelefonicznego porozumienia się dyżurnego ruchu odcinkowego z maszynistami pociągów na szlakach wyznaczonego odcinka linii kolejowej.
6. Dyżurny ruchu może zezwolić na wyjazd lub przejazd pociągu po upewnieniu się, że:
 - 1) otrzymał potwierdzenie przyjazdu poprzednio wyprawionego pociągu od przedniego posterunku następczego, tj.:
 - a) przy prawidłowo działającej blokadzie samoczynnej – właściwe urządzenie powtarzające nie wskazuje zajętości pierwszego odcinka oddalania; za pierwszy odcinek oddalania nie uważa się odcinka toru znajdującego się między semaforem wyjazdowym a następnym semaforem, jeżeli odcinek ten jest krótszy od obowiązującej drogi hamowania,
 - b) przy prawidłowo działającej półsamoczynnej automatycznej blokadzie liniowej – gdy blokada ta przejdzie do stanu neutralnego,
 - c) przy prawidłowo działającej półsamoczynnej blokadzie liniowej z blokiem pozwolenia i torem szlakowym wyposażo-

- nym w urzędzenia kontroli niezajętości – blok pozwolenia jest odblokowany i powtarzacz odnoszący się do tego toru wskazuje, że tor jest wolny,
- d) przy prawidłowo działającej pólśamoczynnej blokadzie liniowej z izolowanym torem szlakowym – blok początkowy jest odblokowany i powtarzacz izolowanego toru szlakowego wskazuje, że tor jest wolny,
 - e) przy prawidłowo działającej pólśamoczynnej blokadzie liniowej – odblokował się blok początkowy,
 - f) 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. f oraz w pkt 2-10. Upewnienie się przed zezwoleniem na wyjazd lub przejazd pociągu na tor szlakowy, w sposób określony regulaminem technicznym,

obowiązuje również dyżurnego ruchu odcinkowego w przypadkach zdalnego prowadzenia ruchu (§ 30).

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

§ 23

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 jest lub nie może ona być podstawą prowadzenia ruchu.
2. Na szlaku z ruchem jednotorowym dwukierunkowym zapowiadanie pociągów obejmuje:
 - 1) żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu, według wzoru podanego w § 24 ust. 5 lub 8,
 - 2) danie pozwolenia na wyprawienie pociągu, według wzoru podanego w § 24 ust. 9 lub 10,
 - 3) oznajmienie odjazdu pociągu według wzoru podanego w § 25 ust. 2 i 3,
 - 4) potwierdzenie przyjazdu lub przejazdu pociągu, według wzorów podanych w § 26 ust. 3 lub 4.
3. Przy prowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego posterunek zapowiadawczy wyprawiający pociągi żąda pozwolenia na wyprawienie każdego pociągu, a posterunek zapowiadawczy przyjmujący pociągi daje pozwolenie na wyprawienie każdego pociągu (§ 24 ust. 8-9).

4. Na szlaku dwutorowym przy prowadzeniu ruchu jednokierunkowego po każdym z torów zapowiadanie pociągów obejmuje:

- 1) oznajmienie odjazdu pociągu,
- 2) potwierdzenie przyjazdu pociągu.

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

5. Telefoniczne zapowiadanie pociągów należy stosować:

- 1) na liniach bez blokady liniowej,
- 2) na liniach z blokadą liniową:
 - a) półsamoczną – w przypadkach wymienionych w § 28 ust. 16, pkt 1,
 - b) samoczną – w przypadkach wymienionych w § 29 ust. 10, pkt 1.

6. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy stosować w przypadkach i w sposób określony w § 27.

7. Przy zapowiadaniu pociągów należy ściśle przestrzegać stosowania ustalonych wzorów telefonogramów zapowiadawczych wskazanych w Dodatku II 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, próbnych, doświadczalnych, inspekcyjnych, specjalnego znaczenia 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 oraz określić ich rodzaj.¹⁾

9. Zapowiadanie pociągów powinien wykonywać dyżurny ruchu dysponujący lub dyżurny ruchu pomocniczy o ile jemu to przekazano.

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

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

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

Jeżeli dyżurny ruchu powtarzający telefonogram bezpośrednio po tym nie podaje żadnego telefonogramu, informuje o tym słowem „Koniec”.

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”.

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.

Postępowanie to i jego kolejność przedstawiają następujące przykłady:

Przykład I

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

Przykład II

Stacja Pawonków – dyżurny ruchu Nowak	Stacja Lubliniec – dyżurny ruchu Kowalski
Wydzwania	
	Zgłasza się – „Lubliniec, Kowalski”
„Pawonków, Nowak. Czy droga dla pociągu 5522 jest wolna ?”	
	„Czekać”
	Wydzwania
Zgłasza się – „Pawonków, Nowak”	
	„Lubliniec, Kowalski. Dla pociągu 5522 droga jest wolna”
„Powtarzam. Dla pociągu 5522 droga jest wolna. Koniec”	
	„Koniec”

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

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

Telefogramy zapowiadawcze z żądaniem i daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu na szlak jednotorowy należy podawać do wia-

runku, wówczas żądanie pozwolenia na wyprawienie tego pociągu dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 3a:

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

Czy droga dla pociągu jest wolna ?”
nr

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11. Jeżeli pociąg ma zatrzymać się na szlaku – z wyjątkiem rozkładowego zatrzymania pociągu na przystankach osobowych, wyłącznie dla wsiadania i wysiadania podróżnych – wówczas w telefonogramach zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu należy po numerze pociągu dodać słowa: „z postojem na kilometrze 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 TWR”, „z przesyłką nadzwyczajną”.¹⁾

14. Oprócz uzupełnień telefonogramów zapowiadawczych w sposób ustalony w ust. 11, 12 i 13 obowiązują również uzupełnienia przewidziane w § 33 ust. 6 pkt 1, lit. a, pkt 2 lit. a, ust. 20 pkt 1 i ust. 24, § 53 ust. 2 i 3, § 65 ust. 13, § 81 ust. 6 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

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 dy-

żurnym ruchu przedniego posterunku zapowiadawczego, przyległego do szlaku jednotorowego.

Uzgodnianie 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.

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.

§ 25

Telefoniczne oznajmienie odjazdu pociągu

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

7. Jeżeli wskutek nieprawidłowego działania urządzeń nie można nastawić na semaforze sygnału „Stój” lub wygasić światła sygnału zastępczego, potwierdzenie przyjazdu pociągu wolno dać dopiero po zastosowaniu się do postanowień § 46 ust. 8 i gdy jest wolny odstęp do następnego semafora i za nim odcinek toru do sygnałowego miejsca końca pociągu.
8. Gdy po upływie 5 minut po rozkładowym czasie jazdy nie otrzymano potwierdzenia przyjazdu pociągu, należy dowiedzieć się o przyczynie braku tego potwierdzenia.

Po otrzymaniu powiadomienia, że pociąg jeszcze nie przyjechał lub z innych powodów nie można potwierdzić jego przyjazdu, należy zastosować środki pomocnicze zgodnie z postanowieniami § 49.
9. Przyjazd pociągu z popychaczem dojeżdżającym wraz z popychanym pociągiem lub za nim do sąsiedniej stacji wolno potwierdzić dopiero po wjeździe pociągu i popychacza.
10. Przyjazd pociągu wyprawionego z popychaczem popychającym pociąg tylko na części szlaku (do kilometra), a następnie powracającym do stacji wyprawienia, wolno potwierdzić po przyjeździe tego pociągu, dopiero wtedy, gdy otrzymano od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego potwierdzenie przyjazdu popychacza po jego powrocie ze szlaku.

Telefogram zawierający potwierdzenie przyjazdu popychacza po jego powrocie na posterunek zapowiadawczy, posterunek ten powinien nadać do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków następczych.
11. Jeżeli na szlak z posterunkiem odstępowym (bocznicy) wyprawiono pociąg do określonego kilometra na szlaku z postojem i z powrotem, a jazda pociągu sięga poza posterunek odstępowy (bocznicy), 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 następczych telefogram zawierający potwierdzenie przyjazdu tego pociągu.
12. Obowiązują uzupełnienia telefogramów zapowiadawczych, przewidziane w § 33 ust. 6 pkt 1 lit. b i pkt 2 lit. b, ust. 20 pkt 2, § 36 ust. 7 pkt 7 lit. a, § 52 ust. 4, § 53 ust. 2 i 3, § 65 ust. 13.

§ 27**Prowadzenie ruchu pociągów z wykorzystaniem urządzeń radiołączności**

1. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów stosuje się w przypadku powstania przerwy w łączności przewodowej (§ 23 ust. 1).
2. Do doraźnego zapowiadania pociągów mogą być wykorzystane istniejące urządzenia radiołączności pociągowej lub doraźnie dostarczone na posterunki następcze pracujące na wydzielonych częstotliwościach różnych dla każdego szlaku.¹⁾
3. (uchylony).¹⁾
4. (uchylony).¹⁾
5. Pociągi wyprawiane na szlak, na którym obowiązuje radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów, należy zatrzymać na posterunku zapowiadawczym i uprzedzać ich drużyny pociągowe rozkazami pisemnymi:
 - 1) o konieczności zachowania ostrożnej jazdy z powodu niepowiadomienia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu,
 - 2) o posterunkach następczych, które nie biorą udziału w prowadzeniu ruchu i na których nieważne są wskazania sygnałów na semaforach,
 - 3) o posterunkach posiadających zwrotnice, przez które przejazd pociągu odbędzie się na sygnał ręczny Rm 1 „Do mnie”,a ponadto drużynie pierwszego pociągu wyprawianego na ten szlak należy dodatkowo rozkazem pisemnym polecić ustne zawiadomienie dróżników przejazdowych i personel obsługi posterunków następczych wyłączonych z prowadzenia ruchu o zaistniałej przerwie w łączności przewodowej.
6. Celem zapobieżenia ewentualnemu włączeniu się w radiową sieć zapowiadawczą osób trzecich i przekazania przez nie informacji mogącej mieć ujemny wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, obowiązują oprócz ustalonych form porozumiewania (§ 6 ust. 7 i 8), dodatkowe cyfrowe oznaczenia identyfikacyjne zawarte w oddzielnych tablicach cyfrowych zwanych dalej tablicami tożsamości, o różnym układzie cyfr dla każdego szlaku.

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

7. Tablice tożsamości należy opracować według zasad określonych w instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych oddzielnie dla każdego szlaku lub odstępu (ust. 3).
8. 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								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”
nr

„Tu stacja A dyżurny ruchu tożsamość 07. Dla pociągu
(nazwisko) nr

droga jest wolna – odbiór”

„Tu stacja B dyżurny ruchu Powtarzam. Dla pociągu
(nazwisko) nr

droga jest wolna – bez odbioru”

9. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy wprowadzić telefonogramem według wzoru nr 16, zastępując słowo „telefoniczne” słowem „radiotelefoniczne”.
10. Po ustaniu przyczyn powodujących radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy je odwołać telefonogramem według wzoru nr 17, zastępując słowo „telefoniczne” słowem „radiotelefoniczne”.
11. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy prowadzić na zasadach i według wzorów przewidzianych w § 24, § 25 i § 26.

12. W przypadku pogorszenia się słyszalności lub innych zakłóceń, gdy odbierający nie rozumie poszczególnych wyrazów należy je przeliterować używając znanych imion, nazw itp.
13. 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”.
14. 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 dołączającego trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów.
15. (uchylony).¹⁾

§ 28

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,
nr

w razie potrzeby, po numerze pociągu dodaje się słowa:

„z postojem na km minut” , „z popychaczem sprzęgniętym”, „z przesyłką nadzwyczajną”, „z towarem niebezpiecznym”, „z TWR” itp.

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

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.¹⁾

3. Na szlakach jednotorowych z pólśamoczną 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 § 22 ust. 6, pkt 1 i 3-10 oraz telefonicznego potwierdzenia przyjazdu pociągu zawarte w § 26 ust. 6 mają zastosowanie również przy prowadzeniu ruchu za pomocą pólśamocząnej 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 ruchowi.
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 § 49.

12. Gdy nie można zablokować bloku końcowego mimo, że spełnione zostały wszystkie wymagane warunki, potwierdzenie przyjazdu (przejazdu) pociągu powinno być dane telefonicznie po ustaleniu, że pociąg z sygnałem końca pociągu przyjechał (przejechał), a semafor wjazdowy wskazuje sygnał „Stój”.

13. Jeżeli blok początkowy odblokuje się przed upływem skróconego czasu jazdy pociągu do sąsiedniego posterunku następczego, należy upewnić się telefonicznie o przyjeździe pociągu do tego posterunku. Gdyby okazało się, że blok początkowy odblokował się przed zablokowaniem bloku końcowego lub przed przyjazdem pociągu do sąsiedniego posterunku następczego, należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów i zastosować środki pomocnicze, a blokadę liniową obsługiwać dodatkowo (pomocniczo).

14. Jeżeli odblokował się blok końcowy, a nie otrzymano telefonicznej informacji o numerze pociągu, należy wyjaśnić przyczynę odblokowania się tego bloku.

Jeżeli okaże się, że na sąsiednim posterunku następczym bloku początkowego nie zablokowano, należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów i zastosować środki pomocnicze.

15. Dla jazdy pociągu do określonego kilometra na szlaku z postojem i z powrotem, nie obsługuje się urządzeń blokady liniowej, lecz stosuje się telefoniczne zapowiadanie pociągów.

Przed wyprawieniem pociągu do kilometra na szlak z postojem i z powrotem, stacja wyprawiająca taki pociąg powinna mieć blok pozwolenia w stanie odblokowanym, o ile blok taki istnieje. Po wyprawieniu pociągu do kilometra na szlaku i z powrotem należy zastosować środki pomocnicze zgodnie z postanowieniami § 49.

16. Na szlaku z pólsmoczną 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:¹⁾
 - a) w razie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym – gdy blokada liniowa nie jest przystosowana do prowadzenia takiego ruchu,
 - b) w razie wyprawienia pociągu po torze zamkniętym,
 - c) w razie wyprawienia pociągu po torze lewym szlaku dwutorowego (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), gdy oba tory są czynne, a blokada liniowa nie jest przystosowana do prowadzenia dwukierunkowego ruchu po każdym torze,
 - d) w razie wyprawienia pociągu do określonego kilometra na szlaku i z powrotem,
 - e) w razie wyprawienia pociągu z postojem na kilometrze celem obsługi bocznicy, jak również w razie wyprawienia pociągu na bocznicy lub z bocznicy, przy której jest posterunek pomocniczy lub bocznicowy,
 - f) w razie wyprawienia pociągu z lokomotywą popychającą pociąg do kilometra na szlaku i z powrotem na stację wyprawienia, albo z lokomotywą popychającą pociąg do sąsiedniej stacji, gdy lokomotywa ta nie jest sprzęgnięta z pociągiem,
 - g) w razie wyprawienia pojazdu pomocniczego nie oddziałującego na urządzenia srk – zapowiadać należy tylko pojazd pomocniczy,

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

„O wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów
godz. min.

po torze numer od do

nazwa posterunku

nazwa posterunku

stan na dzień 1 czerwca 2011 r.

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.
17. Jeżeli telefoniczne zapowiadanie wprowadza się dla jednego z kierunków jazdy po danym torze (ust. 16), telefonogram ten i telefonogram według wzoru nr 17 (ust. 25), po wyrazach „po torze numer” należy uzupełnić wyrazami „dla kierunku”.
18. W czasie, w którym obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów, podstawą do prowadzenia ruchu pociągów jest telefoniczne zapowiadanie pociągów, a urządzenia blokady liniowej należy obsługiwać pomocniczo jeżeli jest to możliwe.

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

19. Jeżeli blok liniowy obsługuje nastawniczy, to w czasie telefonicznego zapowiadania pociągów nastawniczy może zablokować blok końcowy tylko na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu. W tym przypadku nastawniczy zgłasza dyżurnemu ruchu wjazd pociągu według postanowień § 45 ust. 6.

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 (bocznicowym), zapowiadanie to na całym torze szlakowym wprowadza na szlaku dwutorowym dyżurny ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego, a na szlaku jednotorowym dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, z którego został wyprawiony pociąg i podczas jego przejazdu zaistniała przyczyna wymagająca wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów.
21. Jeżeli powstała potrzeba telefonicznego zapowiadania pociągów (ust. 16 pkt 2), należy telefonicznie potwierdzić przyjazd ostatniego pociągu, który był wyprawiony przed rozpoczęciem telefonicznego zapowiadania pociągów.¹⁾
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 § 49.
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
 godz. min.
 numer od do”
 nazwa posterunku nazwa posterunku

Telefogram 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 roz-

kładem jazdy, obserwacją pociągów, a w przypadkach, gdy to jest niezbędne – zatrzymywać je w celu wymiany informacji z drużyną pociagową.¹⁾

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.

§ 29

Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z samoczynną blokadą liniową

1. Na szlakach z samoczynną blokadą liniową semafony odstępowe są nieobsługiwane, a sygnały ukazują się na nich samoczynnie. Sygnały te są zależne od stanu zajętości odstępu, znajdującego się za tym semaforem i od sygnału, jaki wskazuje następny semafor lub semafony.

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

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

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

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

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

ciniek oddalania na planie świetlnym nie wykazuje zajętości, urządzenia zezwalają na podanie odpowiedniego sygnału i nie ma przeszkód do jazdy.

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

3. Po wyprawieniu każdego pociągu obowiązuje podawanie do sąsiedniego obsługiwanego posterunku zapowiadawczego telefonicznej informacji o numerze wyprawianego pociągu i dodatkowych informacji według postanowień § 28 ust. 2.

Zamiast telefonicznego powiadamiania o numerach pociągów może być zastosowana samoczynna awizacja numerów pociągów za pomocą odpowiednich urządzeń.

4. W razie nie działania lub nieprawidłowego działania urządzeń srk, należy postępować w następujący sposób:

- 1) gdy na semaforze wyjazdowym nie można podać sygnału zezwalającego, pociąg należy wyprawić za pomocą sygnału zastępczego „Sz”, albo rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności), przy czym należy przestrzegać następujących postanowień:

- a) jeżeli pierwszy odcinek oddalania na planie świetlnym działa należycie – pociąg należy wyprawić, gdy odcinek ten nie wykazuje zajętości,
- b) jeżeli pierwszy odcinek oddalania na planie świetlnym stale wykazuje zajętość, lecz drugi odcinek działa należycie – pierwszy pociąg wolno wyprawić po zażądaniu i otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnego posterunku zapowiadawczego ostatniego wyprawionego pociągu, następne zaś pociągi wolno wyprawiać w odstępach 10-cio minutowych albo na podstawie wprowadzonego telefonicznego zapowiadania, w odstępach posterunków następczych, w zależności od postanowień w regulaminie technicznym,
- c) jeżeli dwa pierwsze odcinki oddalania na planie świetlnym stale wykazują zajętość – należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów jadących po torze objętym uszkodzeniem; pierwszy pociąg wolno wyprawić po otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnego posterunku zapowiadawczego ostatniego wyprawionego pociągu, następne

zaś pociągi należy wyprawiać w odstępach posterunków następczych,

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

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

- 3) gdy pociąg wyprawiony jest w odstępie posterunków następczych, maszynistę należy zawiadomić rozkazem pisemnym „S”:
 - a) o jeździe pociągu w odstępie obsługiwanych posterunków następczych,
 - b) o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych,
 - c) o potrzebie ostrożnej jazdy od ostatniego samoczynnego semafora odstępowego (ze wskaźnikiem W 18),
 - d) o otwarciu prowizorycznego posterunku odstępowego.¹⁾
5. W razie stwierdzenia lub otrzymania zawiadomienia, że blokada działa nieprawidłowo, należy niezwłocznie wnieść odpowiedni zapis do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem, zawiadomić o tym uprawnionego pracownika i zainteresowanych pracowników biorących udział w prowadzeniu ruchu pociągów oraz zastosować odpowiednie środki pomocnicze (§ 49). W przypadku zaniku, a następnie przywrócenia zasilania blokady samoczynnej bez udziału uprawnionego pracownika do odwołania telefonicznego zapowiadania pociągów zapis tego pracownika nie jest wymagany. Usunięcie nieprawidłowego działania samoczynnej blokady liniowej, jeżeli naprawa odbywa się na szlaku, może być zgłoszone przez uprawnionego pracownika za pomocą urządzeń łączności; uprawniony pracownik usuwający usterkę dyktuje dyżurnemu ruchu treść zapisu dokonanego w książce kontroli urządzeń sterowania ruchem znajdującej się w szafie (kontenerze) sb1, a dyżurny ruchu podyktowaną treść wpisuje do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem znajdującej się na nastawni.
6. Na szlaku z blokadą samoczynną nie wolno wyprawiać pociągu z lokomotywą popychającą pociąg do kilometra i powracającą ze szlaku na stację wyprawienia.

7. Pociąg roboczy, który po wykonaniu pracy na szlaku ma dojechać do następnej stacji, wyprawia się na sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym.¹⁾
8. Jeżeli pociąg ma być wyprawiony na część szlaku (do kilometra) lub na bocznice, przy której nie ma urządzonego posterunku ruchu, a następnie ma powrócić do stacji wyprawienia, to pociąg taki należy wyprawiać po zamkniętym torze na podstawie telefonicznego zapowiadania.

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

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

9. W razie przerwy w łączności telefonicznej przy prawidłowym działaniu samoczynnej 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 samoczynnej 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.¹⁾

10. Na szlaku z samoczynną blokadą liniową należy po jednym lub po obu torach szlakowych:
 - 1) stosować telefoniczne zapowiadanie pociągów bez osobnego wprowadzania telefonogramem:¹⁾
 - a) w razie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym, gdy blokada nie jest przystosowana do takiego ruchu (jednokierunkowa),
 - b) w razie wyprawienia pociągu po torze zamkniętym,
 - c) w razie wyprawienia po torze lewym, gdy oba tory są czynne, a blokada nie jest przystosowana do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze,

- d) w razie wyprawienia pociągu do określonego kilometra na szlaku i z powrotem do stacji wyprawienia,
 - e) w razie wyprawienia pociągu z postojem na szlaku w celu obsługi bocznicy albo wyprawienia pociągu na bocznice, przy której jest posterunek pomocniczy lub bocznicowy,
 - f) w razie wyprawienia pojazdu pomocniczego nie oddziałującego na urządzenia srk – zapowiadać należy tylko pojazd pomocniczy,
 - g) w razie wyprawienia pociągu roboczego z postojem na szlaku i z jazdą do następnej stacji,
 - h) w razie wyprawienia po torze lewym pociągu do określonego kilometra na szlaku lub bocznice, przy której nie ma posterunku ruchu i z powrotem na stację wyprawienia,
- 2) wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów telefonogramem według wzoru nr 16:
- a) w razie wykonywania robót w urządzeniach srk, gdy pracownik prowadzący roboty wpisze do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem potrzebę wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów,
 - b) gdy dwa pierwsze odcinki oddalania stale wykazują zajętość, jak również gdy trzy lub więcej samoczynnych semaforów odstępowych samoczynnej blokady liniowej działa nie-należycie,
 - c) w razie nie nastawienia się sygnału „Stój” na semaforze posterunku zapowiadawczego,
 - d) w razie niedziałania lub nieprawidłowego działania samoczynnej blokady liniowej.
11. Telefoniczne zapowiadanie ruchu pociągów należy odwołać po ustaniu przyczyny dla której zostało ono wprowadzone telefonogramem według wzoru nr 17.

§ 30

Zdalne prowadzenie ruchu

1. Odcinek zdalnego prowadzenia ruchu (zpr) jest to odcinek linii kolejowej przystosowany do zdalnego prowadzenia ruchu pociągów z jednego miejsca (nastawni zdalnego sterowania).
2. Ruch pociągów na odcinku zpr prowadzi dyżurny ruchu odcinkowy z nastawni zdalnego sterowania.

3. Do krańców odcinka zpr przylegają posterunki zapowiadawcze, które nie wchodzą w skład tego odcinka. Posterunki te zwane są stacjami (posterunkami) stycznymi. Szlak między stacją styczną i ostatnią stacją (posterunkiem) sterowaną nazywamy szlakiem stycznym. Szlaki między posterunkami zapowiadawczymi odcinka zpr są szlakami wewnętrznymi.
4. Stacje i posterunki odgałęźne położone na odcinku zpr nazywa się stacjami (posterunkami) zdalnie sterowanymi (w skrócie sterowanymi). Na stacji sterowanej może znajdować się nastawnia przystosowana do nastawiania i obsługi zwrotnic, wykołnic, przebiegów i sygnałów – zwana nastawnią miejscową – obsługiwana w razie potrzeby przez dyżurnego ruchu miejscowego. Na stacjach tych w razie potrzeby mogą być uruchamiane doraźne posterunki zwrotniczkowskie dla wykonywania następujących zadań:
 - 1) sprawdzenia położenia, zajętości lub przełożenia w wymagane położenie i zamknięcia zwrotnic rozjazdów,
 - 2) sprawdzenia zajętości toru stacji lub posterunku odgałęźnego,
 - 3) sprawdzenia przejazdu pociągu z sygnałem końca pociągu przez sygnałowe lub przebiegowe miejsce końca pociągu,
 - 4) awaryjnego strzeżenia i kierowania ruchem drogowym na przejazdach kolejowych.
5. Odcinki zdalnego prowadzenia ruchu (zpr) dzielą się na:
 - 1) odcinki wyposażone w urządzenia zdalnego sterowania ruchem (uzs),
 - 2) odcinki bez urządzeń zdalnego sterowania ruchem.
6. Prowadzenie ruchu na odcinku zpr odbywa się według postanowień niniejszej instrukcji, instrukcji obsługi urządzeń oraz regulaminu technicznego odcinka zpr.
7. Dla każdego odcinka zpr należy opracować – zgodnie z instrukcją o sporządzaniu regulaminów technicznych – regulamin techniczny odcinka zpr.
8. Linie, odcinki linii oraz stacje, na których obowiązuje zdalne prowadzenie ruchu, ujęte są i oznaczone w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
9. Na odcinkach zpr i szlakach stycznych:
 - 1) każdy pojazd kolejowy z napędem musi być wyposażony w sprawne urządzenia radiołęczności, w przeciwnym wypadku zabrania się wjazdu pojazdu na odcinek zpr,

- 2) tory główne na stacjach odcinka zpr muszą być oznaczone tablicami z ich numerami,
 - 3) zabrania się stosowania lokomotyw popychających nie sprzęgniętych z pociągiem,
 - 4) stanowisko pracy dyżurnego ruchu odcinkowego musi być wyposażone w urządzenia samoczynnie rejestrujące wszystkie rozmowy prowadzone przez niego za pomocą łączności przewodowej i radiowej, a w miarę potrzeby powinno być wyposażone w urządzenia obrazujące i rejestrujące przemieszczanie się poszczególnych pociągów,
 - 5) na odcinkach zpr wyposażonych w urządzenia zdalnego sterowania ruchem (uzs) zabrania się kursowania pojazdów pomocniczych, które nie oddziałują na te urządzenia.
10. Rejestracja sytuacji ruchowej na odcinku zpr i szlakach stycznych u dyżurnego ruchu odcinkowego może odbywać się:
- 1) samoczynnie bez udziału lub z udziałem dyżurnego ruchu,
 - 2) odręcznie – w formie dziennika lub wykresu ruchu.
- Zarejestrowana sytuacja ruchowa powinna być archiwizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.
11. Na szlakach stycznych ruch pociągów prowadzi się zgodnie z ogólnymi zasadami zapowiadania pociągów, z uwzględnieniem postanowień zawartych w niniejszym paragrafie.
12. Powiadamianie dróżników przejazdowych o jeździe pociągów może następować samoczynnie lub być dokonywane przez dyżurnego ruchu odcinkowego albo miejscowego. Szczegółowe postanowienia dotyczące zasad powiadamiania dróżników przejazdowych o jeździe pociągu oraz sposób zabezpieczenia przejazdów kolejowych na czas przejazdu pojazdów kolejowych, należy podać w regulaminie technicznym odcinka zpr w zależności od wyposażenia technicznego odcinka zpr i warunków miejscowych oraz w regulaminie obsługi przejazdów.
13. W przypadku potrzeby wykonania manewrów na torach głównych stacji odcinka zpr, zgodę na ich wykonanie daje dyżurny ruchu odcinkowy, który określa termin zakończenia manewrów. Zgodę na wykonanie manewrów na stacji, obsadzonej przez dyżurnego ruchu miejscowego, daje dyżurny ruchu miejscowy, a w przypadkujazd manewrowych po torach głównych lub z wyjazdem poza granicę

przetaczania (ostatni rozjazd), w porozumieniu z dyżurnym ruchu odcinkowym.

14. Szczegółowe postanowienia dotyczące prowadzenia pracy manewrowej na stacjach odcinka zpr należy określić w regulaminie technicznym odcinka zpr.
15. Dyżurny ruchu odcinkowy może w zakresie określonym § 57 ust. 9 zlecić dyżurnemu ruchu stacji stycznej wydawanie rozkazów pisemnych drużynie pociągowej wyprawianych pojazdów kolejowych na odcinek zpr, co powinno być określone w regulaminie technicznym odcinka zpr i stycznego do niego posterunku ruchu.
16. Książkę ostrzeżeń doraźnych należy prowadzić na nastawni odcinkowej dla odcinka zpr i szlaków stycznych.

A. Prowadzenie ruchu na odcinkach zpr wyposażonych w urządzenia zdalnego sterowania ruchem (uzs)

17. Podstawą prowadzenia ruchu na odcinkach zpr wyposażonych w urządzenia zdalnego sterowania (uzs) oraz na szlakach stycznych jest:
 - 1) samoczynna dwukierunkowa blokada liniowa z możliwością włączania na samoczynność semaforów obsługiwanych na posterunkach ruchu, albo
 - 2) półsamoczynna automatyczna blokada liniowa z kontrolą niezajętości toru szlakowego.
18. W razie niedziałania lub nieprawidłowego działania urządzeń srk – do czasu usunięcia usterki urządzeń lub wprowadzenia miejscowej obsługi sterowanych posterunków ruchu – należy postępować na szlakach z samoczynną blokadą liniową w sposób określony w § 29 ust. 4, a na szlakach z półsamoczynną automatyczną blokadą liniową w sposób określony w § 28 ust. 16 pkt 2, z zachowaniem następujących zasad:
 - 1) na szlaku stycznym i bezpośrednio przyległym do niego szlaku wewnętrznym (kolejnych szlakach wewnętrznych) telefoniczne zapowiadanie pociągów należy wprowadzić między posterunkiem ruchu stycznym i najbliższym posterunkiem ruchu wewnętrznym, na którym prawidłowo działające urządzenia srk umożliwiają stwierdzenie lub dyżurny odcinkowy w inny sposób upewni się, że pociąg zjechał w całości z odcinka objętego usterką. W tym przypadku ruch pociągów należy prowadzić w odstępnie tych posterunków,

- 2) na szlaku wewnętrznym – ruch pociągów prowadzić w odstępie posterunków, na których prawidłowo działające urządzenia srk umożliwiają stwierdzenie opuszczenia przez pociąg odcinka objętego usterką.
19. Ruch jednotorowy dwukierunkowy na szlaku:
- 1) stycznym należy prowadzić według ogólnych zasad określonych w § 52 i § 55, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi,
 - 2) wewnętrznym należy prowadzić według ogólnych zasad określonych w § 52 i § 55, bez nadawania telefonogramów wprowadzających i odwołujących prowadzenie takiego ruchu i telefonogramów zapowiadawczych, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi.
20. Zamknięcie toru szlakowego i prowadzenie ruchu po torze zamkniętym na szlaku:
- 1) stycznym – należy prowadzić według zasad ogólnych określonych w § 51 i § 53, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi,¹⁾
 - 2) wewnętrznym – należy prowadzić według zasad ogólnych określonych w § 51 i § 53, bez nadawania telefonogramów o zamknięciu i otwarciu toru szlaku wewnętrznego i telefonogramów zapowiadawczych, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi.¹⁾
21. W przypadku wprowadzenia miejscowej obsługi posterunków sterowanych dyżurnymi ruchu miejscowymi, dyżurny ruchu odcinkowy o tym fakcie informuje odpowiednio za pośrednictwem łączności zapowiadawczej i radiołączności dyżurnych ruchu stacji stycznych i drużyny pociągowe pociągów wjeżdżających na odcinek zpr.
22. Szczegółowe postanowienia dotyczące prowadzenia ruchu pociągów na odcinku zpr w zależności od warunków miejscowych i zastosowanych urządzeń srk należy określić w regulaminie technicznym odcinka zpr.

B. Prowadzenie ruchu na odcinkach zpr bez urządzeń zdalnego sterowania ruchem (uzs)

23. Na odcinku zpr bez urządzeń zdalnego sterowania ruchem i bez obsady mijanek, ruch pociągów jest prowadzony przez dyżurnego ruchu odcinkowego na podstawie radiotelefonicznego porozumienia z prowadzącym pojazd kolejowy.

24. Na takim odcinku mogą znajdować się stacje (posterunki odgałęźne) z obsadą dyżurnych ruchu miejscowych, na których tory główne pozostają w dyspozycji dyżurnego ruchu odcinkowego. Zasady współpracy dyżurnych ruchu oraz prowadzenia ruchu określa regulamin techniczny odcinka zpr.
25. Warunkiem prowadzenia ruchu na odcinku zpr bez obsady posterunków ruchu (mijanek) jest:
- 1) wyposażenie stanowiska dyżurnego ruchu odcinkowego i pojazdów kolejowych kursujących na danym odcinku w radiołączność pociągową, a dla jazdy pojazdów pomocniczych w radiołączność pociągową lub drogową, o zasięgach zapewniających pełną i ciągłą łączność na całej długości odcinka zpr,
 - 2) wyposażenie mijanek w urządzenia zapewniające nastawianie zwrotnic przez pojazd kolejowy lub obsługę tego pojazdu w wymagane dla danej jazdy położenie,
 - 3) osygnalizowanie miejsc nawiązania rozmów z dyżurnym ruchu odcinkowym niezbędnych dla bezpiecznego prowadzenia ruchu,
 - 4) wyznaczenie torów głównych na mijankach bez obsady dla wjazdu pojazdów kolejowych każdego kierunku jazdy,
 - 5) wyposażenie zwrotnic na mijankach w ogrzewanie elektryczne, sterowane zdalnie lub automatami załączającymi,
 - 6) wyposażenie stanowiska pracy dyżurnego ruchu odcinkowego w urządzenia samoczynnie rejestrujące rozmowy, prowadzone zarówno środkami radiołączności jak i łączności przewodowej,
 - 7) techniczne lub organizacyjne rozwiązanie zagadnienia stwierdzenia przyjazdu pojazdu kolejowego na mijankę i jego odjazdu z mijanki z sygnałem końca pociągu,
 - 8) dodatkowe wyposażenie kursujących pojazdów kolejowych na odcinku objętym omawianym systemem prowadzenia ruchu w urządzenia i przybory stosownie do postanowień regulaminu technicznego odcinka zpr.
26. Ruch pojazdów kolejowych na szlakach stycznych dyżurny ruchu odcinkowy prowadzi z dyżurnymi ruchu dysponującymi stacjami stycznych zgodnie z obowiązującymi zasadami zapowiadania pociągów.
27. Wjazd lub wyjazd pojazdu kolejowego na lub z mijanek bez obsady odbywa się po porozumieniu się prowadzącego pojazd kolejowy z dyżurnym ruchu odcinkowym za pomocą urządzeń radiołączności

na kanale pociągowym lub urządzeń łączności przewodowej z zastosowaniem telefonogramów określonych regulaminem technicznym odcinka zpr. Prędkość wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pojazdu kolejowego nie może przekraczać 40 km/h.

28. O każdym przypadku zamierzonego krzyżowania pojazdów kolejowych na mijance bez obsady, dyżurny ruchu odcinkowy obowiązany jest uprzedzić przez radiotelefon kierujących pojazdami kolejowymi obu zbliżających się pojazdów kolejowych i podać im kolejność wjazdu na mijankę.
29. O konieczności wjazdu pojazdu kolejowego na inny tor mijanki niż określono regulaminem, dyżurny ruchu odcinkowy uprzedza kierującego pojazdem kolejowym, podając mu żądane położenie zwrotnicy wjazdowej i poleca zatrzymać się przed nią oraz doprowadzić tę zwrotnicę do wymaganego położenia.
30. Zamiar każdego wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pojazdu kolejowego przez stację (mijankę) kierujący pojazdem kolejowym obowiązany jest zgłosić dyżurnemu ruchu odcinkowemu.
31. Kierujący pojazdami kolejowymi krzyżujących się pojazdów kolejowych powinni wzajemnie obserwować składy tych pojazdów i o zauważonych nieprawidłowościach informować się między sobą i dyżurnego ruchu odcinkowego.
32. Kierujący pojazdem kolejowym obowiązany jest zatrzymać czoło tego pojazdu w wyznaczonym miejscu.
33. Wykonanie pracy manewrowej na mijankach bez obsady możliwe jest tylko w razie konieczności i za zezwoleniem dyżurnego ruchu odcinkowego, który daje kierującemu pojazdem kolejowym polecenie odpowiedniego nastawienia zwrotnic i zajęcia drugiego toru mijanki na ściśle określony czas oraz wyznacza miejsce odstawienia taboru lub pojazdu.

Pracę manewrową wykonuje obsługa pojazdu kolejowego posiadająca wymagane uprawnienia, która obowiązana jest po zakończeniu manewrów doprowadzić zwrotnice do położenia zasadniczego oraz zabezpieczyć z obu stron płozami pobranymi z pojazdu kolejowego i hamulcami ręcznymi tabor (pojazd) odstawiony na inny tor, o ile została udzielona zgoda na pozostawienie tam taboru (pojazdu). Wykonanie tych czynności kierujący pojazdem kolejowym obowiązany jest zgłosić dyżurnemu ruchu odcinkowemu, który traktuje tor jako zamknięty dla ruchu pociągów, do czasu usunięcia z niego odstawionego taboru (pojazdu).

34. W przypadku zamknięcia (zajęcia) jednego z głównych torów mijanki bez obsady i konieczności prowadzenia ruchu pociągów po torze czynnym mijanki w obu kierunkach, należy stosować następujące zasady:
- 1) na szlaki przyległe do mijanki z zamkniętym torem nie mogą być wyprawione pojazdy kolejowe przeciwnych kierunków,
 - 2) pojazd kolejowy tego samego kierunku można wyprawić dopiero po wyjeździe poprzednio wyprawionego pojazdu kolejowego z tej mijanki,
 - 3) dyżurny ruchu odcinkowy uprzedza kierujących pojazdami kolejowymi o konieczności zatrzymania pojazdu kolejowego przed zwrotnicami i doprowadzenia ich do wymaganego położenia.
35. Kierującemu pojazdem kolejowym nie wolno wyjechać ze stacji stycznej na odcinek, jeżeli nie może nawiązać łączności radiotelefonicznej lub przewodowej z dyżurnym ruchu odcinkowym.
36. W przypadku stwierdzenia braku łączności radiotelefonicznej w czasie jazdy pociągu, prowadzący pojazd kolejowy obowiązany jest:
- 1) ograniczyć prędkość jazdy przed przejazdami strzeżonymi do 20 km/h i podawać sygnał Rp 1 „Baczność”,
 - 2) zatrzymać pociąg przed sygnalizatorem wjazdowym i nawiązać łączność z dyżurnym ruchu odcinkowym przy pomocy dostępnych środków łączności oraz zastosować się do poleceń dyżurnego ruchu odcinkowego,
 - 3) po wjeździe na stację (mijankę) zatrzymać pociąg i nawiązać ponownie łączność według pkt 2.
- Sposób prowadzenia ruchu w przypadku braku możliwości nawiązania łączności między kierującym pojazdem kolejowym, a dyżurnym ruchu odcinkowym należy określić w regulaminie odcinka zpr.
37. W razie zaistnienia nieprzewidzianego rozkładem jazdy zatrzymania pociągu na szlaku lub mijance i niemożności dalszego kontynuowania jazdy, prowadzący pojazd kolejowy obowiązany jest natychmiast zgłosić ten fakt dyżurnemu ruchu odcinkowemu, podając dokładne miejsce i przyczynę postoju pociągu, a dyżurny ruchu odcinkowy określa sposób dalszego postępowania.
38. Cofanie pociągu bez zgody dyżurnego ruchu odcinkowego jest zabronione.

§ 31**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.¹⁾
2. Jazdę na widoczność stosuje się w następujących przypadkach:
 - 1) jeżeli samoczynny semafor odstępowy nie wskazuje sygnału zezwalającego na jazdę – wówczas pociąg, po zatrzymaniu się i ruszeniu, mija ten semafor i wjeżdża na odstęp, który należy uważać za zajęty przez poprzedni pociąg. Wyjątek stanowi ciężki pociąg towarowy (§ 37 ust. 3 pkt 4), który może przejechać bez zatrzymania ze zmniejszoną prędkością do 20 km/h obok semafora odstępowego blokady samoczynnej, nie wskazującego sygnału zezwalającego na jazdę, gdy na tym semaforze jest wskaźnik W 22,
 - 2) 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.¹⁾
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.

§ 32**Prowadzenie ruchu pociągów na szlaku bez zapowiadania**

1. Na szlaku, na którym jeden pojazd trakcyjny obsługuje wszystkie pociągi, a urządzeń blokady liniowej nie ma lub są, lecz ich się nie obsługuje – ruch pociągów może odbywać się bez zapowiadania, na podstawie opracowanego i zatwierdzonego przez zakład linii kolejowych regulaminu prowadzenia ruchu dla tego szlaku, w dostosowaniu do warunków miejscowych. Na prowadzenie takiego ruchu wymagana jest zgoda Biura Eksploatacji Centrali PKP PLK S.A.
2. Ruch pociągów jednym pojazdem trakcyjnym bez zapowiadania może być prowadzony między posterunkiem zapowiadawczym, a końcowym punktem linii bez posterunku zapowiadawczego pod warunkiem, że między tym posterunkiem, a punktem końcowym oraz w punkcie końcowym nie będzie znajdował się żaden inny pojazd trakcyjny.
3. Środkiem porozumiewania się drużyny pociągowej z dyżurnym ruchu posterunku zapowiadawczego po wyjeździe ze stacji obsługi powinna być radiołączność pociągowa lub łączność telefoniczna.
4. Drużyna pociągowa, wyznaczona do obsługi pociągów bez ich zapowiadania, powinna być zapoznana z postanowieniami regulaminu technicznego stacji obsługującej oraz regulaminu prowadzenia ruchu na tym szlaku.

§ 33**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 bocznicy jest posterunek bocznicowy lub pomocniczy czy nie ma żadnego posterunku ruchu, przeznaczonego do jej obsługi.

A. Przy bocznicy nie ma posterunku ruchu

4. Bocznicą 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.

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 bocznicy,”

nazwa

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

nazwa

jeżeli klucz nie jest utwierdzony w urządzeniach srk bocznic,

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

W telefonogramach zapowiadawczych po numerze pociągu dodaje się słowa:

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

nazwa

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

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

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

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

9. Na szlaku jednotorowym z blokadą liniową, przed wyprawieniem pociągu bocznicowego z posterunku zapowiadawczego, blok pozwolenia na stacji wyprawiającej pociąg powinien być w stanie od-blokowanym.
10. Jeżeli klucz od wykolejnicy lub zwrotnicy ochronnej, znajdującej się w torze odgałęziającym bocznice – zwany kluczem od bocznicy – nie jest utwierdzony w urządzeniu srk przy bocznicy, kierownik pociągu bocznicowego otrzymuje ten klucz na stacji obsługującej bocznice. Dopóki klucz od bocznicy nie zostanie zwrócony na stacji obsługującej lub na stacji sąsiedniej albo nie zostanie utwierdzony w urządzeniach srk przy bocznicy, nie wolno potwierdzać przyjazdu pociągu bocznicowego i tor szlakowy należy uważać za zajęty. Klucz od bocznicy, oddany na następnej stacji, należy przesłać stacji obsługującej przez kierownika wyznaczonego pociągu. Przekazanie klucza od bocznicy między dyżurnym ruchu a kierownikiem pociągu odbywa się dowodnie w sposób określony w regulaminie obsługi bocznicy.

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

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

11. Na posterunkach ruchu, na których dla danego szlaku nie ma blokady liniowej:
- 1) dla jazdy pociągu bocznicowego po jednotorowym szlaku i po torze prawym szlaku dwutorowego obsługuje się semafor,;
 - 2) dla powrotu pociągu bocznicowego jadącego po torze lewym szlaku dwutorowego (w kierunku przeciwnym do zasadniczego):
 - a) przejazd przez posterunek odstępowy odbywa się na sygnał zezwalający na semaforze odstępowym (o ile jest) lub na sygnał ręczny Rm 1 „Do mnie”,
 - b) wjazd na stację lub posterunek odgałęźny odbywa się:

- na sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy na semaforze wjazdowym, odnoszącym się do toru lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego),
 - na sygnał zastępczy podany na osobnym urządzeniu odnoszącym się do toru lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego),
 - na rozkaz pisemny „N”.
12. Na posterunkach ruchu, na których dla danego szlaku jest blokada liniowa:
- 1) jeżeli pociąg po obsłudze bocznicy jedzie do następnej stacji – obsługuje się semafony i blokadę liniową; blok końcowy wolno zablokować dopiero po zwrocie przez kierownika pociągu klucza od bocznicy,
 - 2) jeżeli pociąg bocznicy nie dojeżdża do następnego posterunku zapowiadawczego, semaforów oraz blokady liniowej nie obsługuje się – wyjazd pociągu odbywa się wówczas na sygnał zastępczy lub na rozkaz pisemny „S”, a dalsza jazda na bocznicy i z powrotem odbywa się według postanowień ust. 11 pkt 2 lit. a, b. Wyjątek stanowią przypadki, gdy podanie semafora wjazdowego nie zakłóca działania urządzeń srk – wyjazd pociągu bocznicy odbywa się na sygnał zezwalający na tym semaforze,
 - 3) wjazd pociągu bocznicy 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 bocznicy do obsługi bocznicy ma jechać po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) szlaku dwutorowego, to pociąg ten wyprawia się po zamknięciu tego toru (§ 51 ust. 1 pkt 6).

B. Przy bocznicy jest posterunek pomocniczy

14. Posterunek pomocniczy organizuje się przy odgałęzieniu bocznicy połączonej z jednym torem szlakowym, gdzie zachodzi potrzeba zwolnienia tego toru szlakowego po wjeździe pociągu na bocznicy.
- Posterunek pomocniczy bierze udział w prowadzeniu ruchu tylko pociągu bocznicy i otwiera się go tylko na ten czas.
15. Dyżurny ruchu posterunku pomocniczego, otwiera go:
- 1) przed wyprawieniem ze stacji pociągu na bocznicy,

- 2) przed wyprawieniem pociągu z boczniczy,
- 3) przed wykonaniem manewrów z wyjazdem z boczniczy na tor szlakowy.

W razie potrzeby właściwy zakład linii kolejowych może ustalić, aby posterunek pomocniczy otwierany był po przyjeździe pociągu bocznicowego do miejsca odgałęzienia boczniczy, którą ma ten pociąg obsłużyć.

Posterunek pomocniczy może być otwarty, gdy w jego kierunku nie został wyprawiony pociąg, ani nie dano pozwolenia na wyprawienie pociągu po torze, od którego odgałęzia się bocznicza, 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; jeżeli posterunek pomocniczy ma być otwarty dopiero po przyjeździe pociągu bocznicowego do posterunku pomocniczego, pozwolenie na wyprawienie pociągu na bocznicę żąda się tylko od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego,
- 2) pozwolenie, o którym mowa w pkt 1 daje najpierw sąsiedni posterunek zapowiadawczy, a następnie posterunek pomocniczy (o ile jest już otwarty),
- 3) oznajmienie odjazdu pociągu na bocznicę posterunek zapowiadawczy, wyprawiający pociąg, nadaje do posterunku pomocniczego i do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego; gdy posterunek pomocniczy ma być otwarty dopiero po przyjeździe

pociągu bocznicowego do miejsca odgałęzienia bocznicy, wówczas oznajmienie odjazdu pociągu na bocznicę podaje się tylko sąsiedniemu posterunkowi zapowiadawczemu,

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

17. Posterunek pomocniczy zamyka dyżurny ruchu posterunku:

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

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

„ zamknięty(a) o godz. min.”.

rodzaj i nazwa posterunku

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

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

„Czy droga dla manewrów z na tor szlakowy
rodzaj i nazwa posterunku

numer na minut jest wolna ?”.

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

„Dla manewrów z na tor szlakowy numer na
rodzaj i nazwa posterunku

minut droga jest wolna”.

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

„Manewry z na tor szlakowy numer są ukończone
rodzaj i nazwa posterunku

i tor ten jest wolny”, a następnie zamyka posterunek pomocniczy.

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

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

- 1) posterunek pomocniczy powinien od obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych żądać pozwolenia na wyprawienie pociągu z bocznicą,
- 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 bocznicą posterunek pomocniczy daje obu sąsiednim posterunkom zapowiadawczym,
- 4) potwierdzenie przyjazdu pociągu bocznicowego posterunek zapowiadawczy, do którego pociąg ten przyjechał, daje posterunkowi pomocniczemu i sąsiedniemu posterunkowi zapowiadawczemu.

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

1) w żądaniu i daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu:
„na bocznicę”

lub „z bocznicą do,
nazwa posterunku zapowiadawczego

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

utwierdzony w urządzeniu srk przy bocznicy.

21. Jeżeli na szlaku są posterunki odstępowe, wszystkie telefonogramy dotyczące otwarcia i zamknięcia posterunku pomocniczego, zapowiadania pociągu boczniczowego 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 boczniczowego z posterunku zapowiadawczego, blok pozwolenia na stacji wyprawiającej pociąg powinien być w stanie odblokowanym.
23. Odnośnie obsługi urządzeń srk dla wyjazdu pociągu boczniczowego na bocznice, przejazdu przez posterunki odstępowe i odgałęźne i powrotu pociągu z bocznicy obowiązują postanowienia ust. 11, 12, 13.

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

C. Przy bocznicy jest posterunek bocznicowy

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

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

Ruch pociągów bocznicznych 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”,
nazwa nazwa
do”.
posterunku zapowiadawczego

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

26. Jeżeli zachodzi potrzeba wykonania manewrów z wyjazdem na tor szlakowy, należy postępować w sposób wskazany w ust. 18, lecz bez otwierania i zamykania posterunku.
27. Bocznicę szlakową na odcinkach zpr obsługuje się stosując ogólne zasady wskazane w niniejszym paragrafie i szczegółowe postanowienia podane w regulaminie technicznym odcinka zpr dostosowane do warunków miejscowych.

W przypadkach: A, B i C

28. W czasie zajęcia toru szlakowego przez pociąg bocznicowy lub manewrujący tabor, należy zastosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze; w przypadkach A i B na obu sąsiednich posterunkach zapowiadawczych, a w przypadku C należy zastosować je na tylnym posterunku zapowiadawczym.
29. W razie zagubienia klucza od bocznicy, do czasu zmiany zamka lub rejestru klucza, należy drużynom pociagowym wydawać rozkaz pisemny „S”, nakazujący zatrzymanie się przed tą zwrotnicą i sprawdzenie jej nastawienia i zamknięcia.
30. Szczegółowe postanowienia w sprawie obsługi bocznicy należy umieścić w regulaminie obsługi bocznicy, który oprócz dyżurnych ruchu i nastawniczych (zwrotniczych) powinny znać drużyny pociągowe obsługujące bocznicę.

§ 34

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 dyspozytora liniowego.

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. „sieciovyy” oraz kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym – poczynając od 1 względnie 2 – za-

leżnie od kierunku, w którym dany pociąg roboczy zostanie wyprawiony pierwszy raz na dany szlak (szlaki).

Pociąg ten nie zmienia swego numeru:

- 1) w razie późniejszej jazdy w kierunku przeciwnym, 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).
3. Dla jazdy pociągu roboczego należy zamknąć tor szlakowy (§ 51 ust. 1 pkt 8).
 4. 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.
 5. W pociągu roboczym powinien znajdować się kierownik pociągu, który zarządza ruchem tego pociągu na szlaku, odpowiada za bezpieczeństwo ruchu oraz wydaje polecenia ruchowe pracownikom pociągu roboczego.
 6. Przy jeździe pociągu roboczego, który ma być rozłączony na 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.

7. W czasie jazdy i postoju na szlaku pociągu roboczego należy obserwować tor szlakowy, a w razie zauważenia niebezpieczeństwa należy zastosować odpowiednie środki zaradcze.
8. Po zakończeniu pracy na szlaku kierownik pociągu roboczego zobowiązany jest osobiście sprawdzić, czy na torze lub obok toru nie ma przeszkód do jazdy pociągu oraz czy nie pozostawiono taboru, płozów hamulcowych, sprzętu lub materiałów stanowiących przeszkodę do jazdy pociągów na tym szlaku. W razie ukończenia robót

na szlaku wcześniej niż to było przewidziane, pociąg roboczy może wrócić na stację przed czasem po porozumieniu się kierownika pociągu roboczego z właściwym dyżurnym ruchu.

9. Jeżeli na ten sam tor szlakowy ma być wyprawionych kilka pociągów roboczych, można je połączyć i wyprawić razem, nadając każdemu z nich kolejny numer nieparzysty lub parzysty, zależnie od kierunku jazdy, w którym ten pociąg zostanie wyprawiony pierwszy raz na szlak. Zespół ten należy określać: „Połączone pociągi robocze numer” (np. 1, 3 itd.).

Odlączenie poszczególnych pociągów roboczych na szlaku, a następnie połączenie ich odbywa się według wskazówek kierownika pociągu.

Połączone pociągi robocze ze szlaku do stacji powinny powrócić zasadniczo w takim samym zestawieniu, w jakim wyjechały ze stacji na szlak.

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

Każdy z pociągów roboczych powinien mieć swego kierownika pociągu spełniającego wymagania kwalifikacyjne i zdrowotne określone odrębnymi przepisami, a kierownikiem połączonych pociągów roboczych jest kierownik pierwszego pociągu roboczego.

10. W czasie zajęcia szlaku przez pociąg roboczy należy stosować środki pomocnicze według postanowień § 49.

§ 35

Prowadzenie ruchu pociągów ratunkowych

1. Po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku, którego skutki wymagają wysłania pociągu ratunkowego, właściwy dyspozytor PKP PLK S.A. po wykonaniu niezbędnych czynności przygotowawczych zarządza wyjazd i poleca dyżurnemu ruchu wyprawić pociąg ratunkowy z miejsca postoju do miejsca wypadku.
2. Pociągi ratunkowe jadące do miejsca wypadku mają pierwszeństwo przed innymi pociągami. O kursowaniu pociągu ratunkowego właściwy dyspozytor powinien zawiadomić telefonicznie (selektorem) w granicach swego odcinka (zakładu) dyżurnych ruchu wszystkich posterunków zapowiadawczych, znajdujących się na drodze jazdy pociągu ratunkowego, podając im największą prędkość jazdy i – w razie potrzeby – stopień pierwszeństwa tych pociągów. O kursowaniu pociągu ratunkowego właściwy dyspozytor powinien za-

wiadomić również dyspozytora sąsiedniego odcinka (rejonu), jeżeli pociąg ratunkowy ma jechać na ten odcinek (rejon).

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 postoiu 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 dyspozytora liniowego, na podstawie porozumienia właściwych posterunków następczych.

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).
6. 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.
7. Szczegółowe zasady postępowania z pociągami ratunkowymi zawiera instrukcja o kolejowym ratownictwie technicznym.
8. W razie potrzeby na zasadach pociągu ratunkowego można wyprawić:
 - 1) pogotowia techniczne: sieciowe i drogowe,
 - 2) maszyny odśnieżne,
 - 3) pojazdy kolejowe specjalne i pomocnicze,
 - 4) inne pociągi na podstawie zarządzenia o ich uruchomieniu.

Stopień pierwszeństwa pociągów ustala dyspozytor liniowy w zależności od potrzeb.

§ 36**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 (zał. 1a) 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 nie przystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego, po każdym torze szlaku dwutorowego, przeznaczyć dla każdego toru tego szlaku osobną stronę dziennika ruchu, a w razie potrzeby osobny dziennik dla jednego z torów tego szlaku.

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

3. Dzienniki ruchu powinny znajdować się w miejscu najdogodniejszym dla dyżurnego ruchu, przy czym, w miarę możliwości, lewą stronę dziennika ruchu należy przeznaczyć dla szlaku (odstępu) znajdującego się z lewej strony biurka dyżurnego ruchu, a stronę prawą dziennika – dla szlaku (odstępu) znajdującego się z prawej strony.
4. Dzienniki ruchu prowadzi dyżurny ruchu.
5. Dziennik ruchu należy prowadzić na bieżąco. Telefonogramy należy zapisywać niezwłocznie po ich odebraniu i bezpośrednio przed ich nadaniem. Zawiadomienia dróżników przejazdowych o jeździe po-

ciągów należy notować bezpośrednio po nadaniu tego zawiadomienia.

6. Czasu żądania pozwolenia na wyprawienie pociągu nie notuje się w dzienniku ruchu.
7. Telefonogramy zapowiadawcze, dla których przewidziane są osobne rubryki, należy w dziennikach ruchu dla posterunków zapowiadawczych zapisywać w następujący sposób:
 - 1) w rubryce 1 i 2 – numery pociągów lub wyraz „manewry”, zajmując oddzielny wiersz dla każdego pociągu (manewru) i dla każdego pojazdu pomocniczego, a dla każdego powrotu ze szlaku pociągu, popychacza, lub pojazdu pomocniczego oraz potwierdzenia przybycia ze szlaku pociągu, popychacza, pojazdu pomocniczego lub zakończenia manewrów należy zająć następny wiersz, przy czym oba wiersze należy z lewej strony zakreślić klamrą; rubryki: 1 względnie 2 należy wypełnić przed nadaniem lub po odebraniu telefonogramu zawierającego:
 - a) na szlaku dwutorowym – oznajmienie odjazdu pociągu lub informację o numerze pociągu,
 - b) na szlaku jednotorowym – żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu,
 - c) zgodę na wykonanie manewrów, dla których jest zgoda taka wymagana od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego, jeżeli żądano pozwolenia na wyprawienie pociągu, lecz nie dano tego pozwolenia i następnie żądano pozwolenia na wyprawienie innego pociągu, należy przekreślić na krzyż numer pociągu, dla którego żądanie pozwolenia stało się nieaktualne, a pozostałe rubryki tego wiersza należy zakreškować, 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 zakreškować; na stacjach węzłowych i rozrządowych, w razie potrzeby można w regulaminie technicznym postanowić, że zapisy dotyczące tego samego po-

ciągu na każdej z obu stron mogą być dokonywane w różnych wierszach,

- 3) w rubryce 3 – notuje się numer toru stacyjnego, na który przyjmuje się lub z którego wyprawia się pociąg,
- 4) w rubryce 4 – notuje się czas nadania względnie czas odebrania telefonogramu zawierającego danie pozwolenia na wyprawienie pociągu (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 postoj. na km min.”, „do km z postoj. min. i z powrotem”, „do”, „z pop. sprzęg.”, „z pop. niesprzęg.”, „z pop. do km”, „po torze lewym”, „na bocznicy”, „z boczniczy do”, „po zamkn. torze nr”, „z kluczem(ami) od bocznic(y)”, „z przesył. nadwycz.”, „z towar. niebezp.”, „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”),¹⁾
 - b) wyraz „Stój” i czas nadania względnie odebrania telefonogramu zapowiadawczego według wzoru nr 5a lub 5b,
 - c) wyraz „Teraz” w razie nadania względnie odebrania telefonogramu zapowiadawczego według wzoru nr 6a lub 6b i po zapisaniu tego telefonogramu w rubryce 4,
 - d) wyraz „Zatrzymać” oraz czas nadania względnie odebrania telefonogramu według wzoru nr 7a lub 7b,
 - e) wyraz „Zatrzymany” oraz czas nadania względnie odebrania telefonogramu według wzoru nr 8a lub 8b,
 - f) wyrazy „przyjechał do o” odnośnie telefonicznego potwierdzenia przyjazdu ostatniego pociągu, wyprawionego przed rozpoczęciem telefonicznego zapowiadania pociągów (§ 28 ust. 21, § 29 ust. 4),
 - g) zmieniony numer licznika użytego sygnału zastępczego, zmieniony stan licznika przełącznika blokady liniowej dwukierunkowej, zmieniony stan licznika użytego przycisku chwilowego wyłącznika zasilania blokady liniowej itp.,
 - h) 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 § 83 ust. 10 pkt 1, 2 i 3, ust. 11 i ust. 13.

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

9. W czasie prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlaku z posterunkiem odstępowym (bocznicowym) względnie z posterunkami odstępowymi (bocznicowymi) należy stosować również następujące postanowienia:

- 1) gdy po przyjeździe pociągu do posterunku zapowiadawczego posterunek ten zażądał pozwolenia na wyprawienie pociągu przeciwnego kierunku, telefonogramem według wzoru nr 2a lub 2b, wówczas posterunek ten powinien w wierszu dotyczącym pociągu, dla którego żądano pozwolenia w rubr. 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, (§ 51 ust. 7), wyłączenia i załączenia napięcia w sieci trakcyjnej dyżurny ruchu wkleja na odpowiedniej stronicy dziennika ruchu.
14. Dziennik ruchu dla posterunków odstępowych (bocznicowych) (zał. nr 1b) prowadzi się analogicznie jak dziennik ruchu dla posterunków zapowiadawczych z tym, że:

- 1) porozumienie w sprawie ruchu pociągów na obu przyległych odstępach rejestruje się na jednej stronie dziennika ruchu dla posterunków odstępowych (bocznicych),
 - 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 (bocznicych) 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 (bocznicych) 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 (bocznicych) nie powinien potwierdzić jego przyjazdu, lecz powinien zakreślić 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 właściwej sekcji eksploatacji lub upoważnionego przez niego pracownika.
18. Przykłady prowadzenia dziennika ruchu zawiera załącznik 1a i 1b.

Rozdział V

Przyjmowanie, wyprawianie i przepuszczanie pociągów na posterunkach ruchu

§ 37

Wyznaczanie torów na stacji dla wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pociągów

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

W razie powikłań w ruchu, dyżurny ruchu może prowadzić ruch pociągów po torach głównych, nie posiadających zorganizowanych przebiegów dla danego kierunku jazdy, przy czym powinien stosować się do postanowień § 43 i regulaminu technicznego.

Przyjęcie pociągu na tor boczny lub wyprawienie go z tego toru może nastąpić tylko w razie wypadku lub uszkodzenia torów głównych. W szczególnych przypadkach podczas powikłań w prowadzeniu ruchu wynikających z czasowego ograniczenia przepustowości stacji (roboty nawierzchniowe, przebudowa urządzeń srk, modernizacja układu torowego itp.) można wyprawić z toru bocznego pociąg towarowy lub lokomotywę, jeżeli zasady takich jazd zostały określone w 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 wyprawieniu pociągu z toru bocznego należy stosować się do wskazówek podanych w regulaminie technicznym.

2. Ruch pociągów należy prowadzić zasadniczo po torach wyznaczonych w stacyjnym rozkładzie jazdy pociągów.

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

3. W razie potrzeby zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny dodatkowy i z tego powodu konieczności zmniejszenia prędkości wjazdu pociągu pasażerskiego bez względu na jego

prędkość lub pociągu towarowego, którego prędkość wynosi powyżej 50 km/h, należy pociąg ten zatrzymać przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) i po zatrzymaniu się pociągu podać na tym semaforze sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością.

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

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

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

6. Ruch pociągów towarowych należy prowadzić – o ile jest to możliwe – po torach nie krótszych niż długość pociągów.
7. Przejazd pociągów przez stację powinien odbywać się po wyznaczonych torach głównych, po których istnieją przebiegi bez zatrzymania, ujęte w regulaminie technicznym. Jeżeli warunki te nie są spełnione, pociąg przyjmowany na tor główny dodatkowy, a mający rozkładowo przejazd, należy przyjąć na stację z zachowaniem warunków wymaganych w przypadkach:
 - 1) przyjęcia pociągu, który będzie miał nieprzewidziany postój na stacji,
 - 2) zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny dodatkowy.
8. Ruch pociągów z towarami niebezpiecznymi lub przesyłkami nadzwyczajnymi powinien odbywać się po torach wskazanych w regulaminie technicznym albo w doraźnym zarządzeniu.
9. 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.
10. Jeżeli w odstępstwie od stacyjnego rozkładu jazdy pociągów zajdzie konieczność wyjątkowego przyjęcia pociągu na tor zakończony koźłem oporowym, należy postąpić tak samo, jak przy przyjęciu pociągu na tor częściowo zajęty (ust. 9).
11. O zmianie toru wyznaczonego w stacyjnym rozkładzie jazdy pociągów należy zawczasu zawiadomić zainteresowanych pracowników.

O zmianie toru wjazdowego i wyjazdowego dla pociągów pasażerskich należy ponadto zawiadomić zainteresowanych pracowników właściwych przewoźników. Sposób powiadomienia zainteresowanych pracowników należy określić w regulaminie technicznym.

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

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

§ 38

Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu

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

Dla wjazdu pociągu na stację droga przebiegu pociągu obejmuje również drogę ochronną (leżącą za semaforem wjazdowym, 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 zarządzone 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

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

Treść tych telefonogramów należy odnotować w książce przebiegów.

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

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

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

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

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

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

„Przygotować wjazd pociągu z

nr nazwa tylnego posterunku zapowiadawczego

na tor” lub

nr

„Przygotować wyjazd pociągu do

nr nazwa tylnego posterunku zapowiadawczego

z toru”

nr

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

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

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

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

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

9. Telefoniczne, ustne lub pisemne polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu nie oznacza polecenia nastawienia na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę, na co dyżurny ruchu daje nastawniczemu (st. zwrotniczemu) obsługującemu dany semafor, osobne polecenie (§ 41 ust. 6).
10. Jednoczesna jazda pociągów dozwolona jest wówczas, gdy ich drogi przebiegu nie są sprzeczne. Jeżeli zbliżający się pociąg musiałby być zatrzymany przed semaforem wjazdowym wskutek sprzeczności jego drogi przebiegu z drogą przebiegu pociągu wyjeżdżającego, należy dać pierwszeństwo wjazdowi pociągu, o ile nie stoi temu na przeszkodzie pilna potrzeba ruchowa.

§ 39

Przygotowanie drogi przebiegu pociągu

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

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

2. Po otrzymaniu polecenia przygotowania drogi przebiegu należy:

- 1) usunąć tabor z drogi przebiegu pociągu i przerwać manewry oraz upewnić się, że manewry zostały przerwane na drodze przebiegu i na sąsiednich torach, jeżeli nie ma zwrotnic ochronnych, wykolejnic lub sygnałów stałych dla ochrony przygotowanej drogi przebiegu,
 - 2) upewnić się w sposób wskazany w regulaminie technicznym, czy droga przebiegu jest wolna od przeszkód do jazdy, tj. czy tor jest wolny, czy tabor nie znajduje się poza ukresami rozjazdów znajdujących się w tym torze, czy nie pozostawiono na szynach płoza hamulcowego lub klina zabezpieczającego, czy jest właściwie ustawiona wysięgnica żurawia wodnego, czy skrajnia taboru nie jest przekroczona i czy nie ma innych przeszkód,
 - 3) upewnić się, czy na sąsiednich torach tabor został zabezpieczony przed przetoczeniem się w drogę przebiegu,
 - 4) nastawić zwrotnice, wykolejnice, tarcze zaporowe i manewrowe oraz inne urządzenia w położenie wymagane dla jazdy pociągu oraz zamknąć i zabezpieczyć je przed przestawieniem do czasu przejazdu pociągu z sygnałem 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.
3. Obsługa urządzeń sterowania ruchem powinna odbywać się według postanowień osobnych instrukcji obsługi i regulaminu technicznego.
4. 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.
- W razie zauważenia uszkodzenia lub nieprawidłowego działania zwrotnicy należy zastosować się do postanowień instrukcji obsługi oraz przepisów o oględzinach i naprawie rozjazdów.
5. W przypadku braku lub wyłączenia zależności semafora od zwrotnic albo braku semafora, po nastawieniu zwrotnic i wykolejnic wcho-

dzących w drogę przebiegu pociągu, zabezpieczenie ich, zależnie od rodzaju i stanu urządzeń, powinno być następujące:

- 1) jeżeli zwrotnice i wykolejnice nieześrodkowane są wyjątkowo nie zamknięte na zamki, należy od czasu sprawdzenia ich nastawienia aż do czasu przejazdu pociągu strzec je przed przestawieniem; zwrotnice strzeżone są wtedy, gdy pracownik obsługujący widzi ich położenie z miejsca, w którym się znajduje i może zapobiec ich przestawieniu,
- 2) jeśli zwrotnice i wykolejnice nieześrodkowane są zamykane na zamki, należy zamknąć je, a wszystkie właściwe klucze umieścić na tablicy kontrolnej u dyżurnego ruchu lub starszego zwrotniczego, co powinno być ustalone w regulaminie technicznym; klucze od zwrotnic, przez które wyjeżdżający pociąg ma przejechać z ostrza, jeżeli przechowywane są na posterunku dyżurnego ruchu, mogą w czasie wyjazdu pociągu znajdować się na posterunku zwrotniczego,
- 3) jeśli klucze od zwrotnic i wykolejnic 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 przekaźnikowych po nastawieniu zwrotnic i wykolejnic należy wyłączyć prąd nastawczy.

Ponadto w przypadkach wymienionych w pkt 3-5 należy zastosować zamknięcia pomocnicze w sposób wskazany w § 49.

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

7. Jeśli zajdzie potrzeba przygotowania drogi przebiegu dla pociągu w czasie wyłączenia z ześrodkowanego nastawiania zwrotnicy nieryglowanej i przejeżdżanej na ostrze lub ochronnej, wówczas należy:
 - 1) przy przewidzianym wyłączeniu tej zwrotnicy na okres przejściowy, zamknąć ją na zamek zwrotnicowy, a klucz uzależnić lub przechowywać w sposób wskazany w regulaminie technicznym,
 - 2) przy nieprzewidzianym wyłączeniu tej zwrotnicy można zwrotnicę taką zamknąć sponą iglicową, o ile założenie zamka zwrotnicowego spowodowałoby opóźnienie pociągu.
8. Nie wolno nastawiać przebiegów sprzecznych, nawet gdyby pomyłkowo takie polecenie zostało wydane.

§ 40

Sprawdzanie i zgłaszanie gotowości drogi przebiegu pociągu

1. Zanim zostanie podany na semaforze sygnał zezwalający lub pozwoli się w inny sposób na jazdę pociągu, należy sprawdzić, czy droga przebiegu jest przygotowana, tj. czy jest prawidłowo nastawiona i zabezpieczona i czy nie ma przeszkód do jazdy.
2. Jeżeli w przygotowaniu drogi przebiegu pociągów, oprócz dyżurnego ruchu dysponującego, bierze udział jeszcze inny posterunek techniczny, wówczas stacja powinna być podzielona na okręgi nastawcze i w każdym okręgu powinien być wyznaczony pracownik odpowiedzialny za sprawdzanie dróg przebiegu.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„Wjazd pociągu z na tor przygotowany”
nr nazwa tylnego post. zapowiad. nr

lub

„Wyjazd pociągu do z toru przygotowany”
nr nazwa tylnego post. zapowiad. nr

Przy zgłoszeniu o przygotowaniu drogi przebiegu należy podać dyżurnemu ruchu:

- 1) położenie poszczególnych zwrotnic i wykolejnic – wchodzących w przebieg oraz ochronnych – jeżeli jazda pociągu ma odbywać się po drodze przebiegu nie uzależnionej od wskazań semafora (na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny) lub zastosowanie innych zabezpieczeń (§ 39 ust. 5),
- 2) położenie nieryglowanej zwrotnicy wyłączonej z ześrodkowanego nastawiania i z zależności, lecz zamkniętej zamkiem zwrotnicowym lub sponą iglicową.

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

„Dla pociągu tor jest wolny”.
nr nr

§ 41

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.

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

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

3. Polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu daje dyżurny ruchu za pomocą urządzeń blokady stacyjnej lub telefonicznie.
4. Telefoniczne polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu daje dyżurny ruchu wówczas, gdy zachodzą okoliczności, w których obowiązuje telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegu pociągu (§ 38 ust. 7).
5. Nastawniczemu pełniącemu dyżur na nastawni dysponującej polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu daje dyżurny ruchu ustnie lub za pomocą urządzeń blokady stacyjnej.
6. Telefoniczne i ustne polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu nastawniczemu (st. 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”.
7. Po otrzymaniu zgłoszeń o przygotowaniu drogi przebiegu, przewidzianych w § 40 ust. 6 i po sprawdzeniu tej drogi we własnym okręgu, dyżurny ruchu podaje na semaforze sygnał zezwalający na jazdę lub poleca pracownikowi wyznaczonemu regulaminem technicznym sygnał ten podać (lub zezwala w inny sposób na jazdę pociągu), jeżeli spełnione są wszystkie wymagane warunki i zbliża się pociąg lub czas jego odjazdu.
8. 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.
9. 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.
10. Dla pociągu mającego rozkładowy postój na stacji, sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym należy podawać dopiero po zastan na dzień 1 czerwca 2011 r.

trzymaniu 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.

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

Kolejność ta nie obowiązuje, gdy przed semaforem 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.

12. Semafor wjazdowy i odpowiedni semafor wyjazdowy grupowy nie mogą wskazywać równocześnie sygnału zezwalającego na przejazd pociągu przez stację bez zatrzymania, z wyjątkiem przypadku, gdy przy torach, do których ten semafor się odnosi, znajdują się tarce zaporowe ustawione na maszcie o normalnej wysokości i są one uzależnione z tym semaforem.
13. O podaniu sygnału zezwalającego na semaforze dyżurny ruchu powinien upewnić się w sposób ustalony w regulaminie technicznym.
14. 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.
15. W razie nagłej przeszkody do przyjęcia lub wyprawienia pociągu, wynikłej po daniu sygnału zezwalającego na semaforze, należy sygnał ten zmienić natychmiast na sygnał „Stój”. Jeżeli w tym czasie pociąg minął już tarczę ostrzegawczą lub przedni semafor świetlny, należy niezwłocznie powiadomić maszynistę o zmianie sygnału na semaforze wjazdowym (drogowskazowym) lub wyjazdowym za pomocą urządzeń łączności lub w inny dostępny sposób.

16. Dyżurnemu ruchu nie wolno dać sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym lub drogowskazowym, odnoszącym się do wjazdu pociągu, ani też polecić danie tego sygnału, w razie:

- 1) sprzeczności dróg przebiegu,
- 2) zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny dodatkowy i konieczności zmniejszenia z tego powodu prędkości wjazdu pociągów, z wyjątkiem przypadków wskazanych w § 37 ust. 3,
- 3) konieczności zatrzymania na stacji pociągu nie mającego rozkładowego postoju na tej stacji, z wyjątkiem przypadków wskazanych w § 47 ust. 4,
- 4) konieczności przyjęcia pociągu na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony kozłem oporowym – jeżeli nie spełniono warunków wymienionych w § 37 ust. 9 i 10,
- 5) konieczności przyjęcia pociągu na tor, na którym występuje ograniczenie prędkości niższe niż wynika ze wskazań semafora, jeżeli drużyna pociągowa nie została o tym uprzedzona,
- 6) wyłączenia zwrotnic z zależności od semafora lub zaistnienia innych okoliczności, wymagających zatrzymania pociągu i uprzedzenia o konieczności zmniejszenia prędkości jazdy, o czym drużyna pociągowa nie została powiadomiona,
- 7) zaistnienia innych przeszkód do jazdy pociągu.

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

17. 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 powin-

- no być zapisane w książce przebiegów przez nadającego i odbierającego. Otrzymanie zgody za pomocą urządzenia blokady stacyjnej nie upoważnia do dania polecenia lub nastawienia sygnału zezwalającego na semaforze, jeżeli nie otrzymano telefonicznego zgłoszenia o przygotowaniu drogi przebiegu pociągu,
- 2) gdy brak jest przymusu zwrotu nakazu – w każdym przypadku, w którym wymagane jest obsłużenie urządzenia dania nakazu, niezależnie od dania informacji i obsłużenia urządzenia dania nakazu, gdy droga przebiegu jest całkowicie przygotowana i nie ma przeszkód do jazdy pociągu, dyżurny ruchu powinien dać nastawniczemu, obsługującemu ten semafor, telefoniczne polecenie dania sygnału zezwalającego na semaforze. Polecenie to notują dyżurny ruchu i nastawniczy w książce przebiegów. Bez otrzymania takiego telefonicznego polecenia nie wolno nastawniczemu nastawić sygnału zezwalającego na semaforze,
 - 3) na stacjach, na których w blokadzie stacyjnej brak jest przymusu zwrotu zgody lub nakazu, należy odpowiednie postanowienia umieścić w regulaminie technicznym.

§ 42

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

1. Między semaforem a zwrotnicami, wykolejnicami i ryglami powinna być taka zależność, aby sygnał zezwalający na jazdę na tym semaforze mógł być podany dopiero po prawidłowym nastawieniu wymienionych urządzeń i aby były one zamknięte do czasu zrealizowania przebiegu.
2. Zależności między poszczególnymi urządzeniami do dawania sygnałów powinny uniemożliwiać podanie sygnałów zezwalających dla jazd, które nie mogą się odbywać jednocześnie.

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

3. Zależności wymienione w ust. 1 i 2 należy uważać za wyłączone, gdy uprawniony pracownik oświadczy pisemnie, że zależności te należy uważać za zniesione lub gdy pracownik obsługi zauważył, że zaistniała nieprawidłowość w działaniu urządzeń i że istnieje możliwość podania sygnału zezwalającego na jazdę przed nastawieniem

- zwrotnic, wykolejnic, rygli, tarcz zaporowych, manewrowych lub semaforów w położenie wskazane w tablicy zależności lub w karcie przebiegowej.
4. Po wyłączeniu zależności wskazanych w ust. 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.
 5. Jeżeli w urządzeniach srk przewidziane są specjalne zamki zależności, należy je zastosować dla przywrócenia zależności semafora od zwrotnicy wyłączonej z tej zależności.
 6. W razie braku zależności wykluczającej podanie sygnałów zezwalających dla przebiegów sprzecznych, należy unieruchomić zamknięciami pomocniczymi drażki przebiegowe, bloki dania nakazu, bloki dania zgody lub dźwignie sygnałowe dla przebiegów sprzecznych z przygotowaną drogą przebiegu, co należy wskazać w regulaminie technicznym.

§ 43

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

1. Gdy wyjątkowo zachodzi potrzeba użycia drogi przebiegu pociągu, dla której nie jest możliwe, nie jest przewidziane, albo nie wolno podać na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę, jeżeli nie ma przeszkód, należy zezwolić na jazdę pociągu za pomocą sygnału zastępczego albo rozkazu pisemnego. Gdy na stacji posiadającej semafory wyjazdowe zachodzi potrzeba użycia drogi przebiegu dla pociągu z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego – zezwoleniem na wyjazd jest rozkaz pisemny przekazany na zasadach określonych w § 57 ust. 4 pkt 2, ust. 5 pkt 3 i ust. 22. 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 § 57 ust. 4 pkt 3 i ust. 22.

Oprócz wymienionych środków, służących do udzielenia zezwolenia na jazdę pociągu, dla wyjazdu (przejazdu) pociągu obowiązuje

ponadto podanie sygnału „Nakaz jazdy” lub dla wyjazdu pociągu może obowiązywać ponadto ustne polecenie zgodnie z postanowieniami § 60.

2. Jeżeli jazda pociągu ma odbyć się bez podania sygnału zezwalającego, dyżurny ruchu wydaje oddzielne polecenie na przygotowanie drogi przebiegu, a po przygotowaniu jej i po otrzymaniu zgłoszeń o tym, wjazd i wyjazd pociągu odbywa się na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny.
3. Nastawioną drogę przebiegu pociągu należy zabezpieczyć i sprawdzić oraz zgłosić jej przygotowanie, po czym dyżurny ruchu daje pozwolenie na jazdę pociągu.

O tym, że spełnione są wszystkie wymagane warunki i że nie ma przeszkody do wyjazdu pociągu, dyżurny ruchu powinien zawiadomić nastawniczych (st. 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.

4. Podanie sygnału zastępczego lub przekazanie rozkazu pisemnego może nastąpić dopiero wtedy, gdy droga przebiegu jest przygotowana, spełnione są wszystkie wymagane warunki i nie ma przeszkody do jazdy pociągu.
5. Zezwolenie na przejazd pociągu obok sygnału „Stój” na obsługiwanym semaforze może przekazać tylko ten dyżurny ruchu, który obsługuje ten semafor lub semafor ten obsługiwany jest na jego polecenie.
6. 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.¹⁾
7. 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.
8. W razie zarządzenia jazdy pociągu bez podania sygnału zezwalającego na semaforze, nie może odbywać się inna jazda, która nie by-

łaby zabezpieczona przed możliwością starcia z tym pociągiem zrotnicami ochronnymi lub wykolejnicami wchodzącymi w zależność.

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

9. Gdy na posterunku zdalnie sterowanym nie można lub nie wolno podać sygnału zezwalającego na jazdę pociągu, należy użyć sygnału zastępczego lub udzielić zezwolenia na jazdę za pomocą rozkazu pisemnego według zasad określonych w § 30.

§ 44

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, zrotnicznych, rewidentów taboru 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 taboru kolejowego, zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
 - 5) nie hamuje żaden wagon, gdy pociąg jedzie w stanie odhamowanym,
 - 6) powierzchnie toczne kół nie mają płaskich miejsc lub nalepów, na co wskazują silne i rytmiczne uderzenia kół podczas jazdy,

- 7) nie brakuje zderzaków na końcu pociągu, z wyjątkiem taboru kolejowego bezzderzakowego,
 - 8) nie ma przesuniętego ładunku, luźnych opon, oderwanych dachów, pionowo ustawionych pokryw luków lub włazów dachowych albo otwartych na zewnątrz drzwi wagonów,
 - 9) nie ma pożaru w pociągu,
 - 10) nie ma wycieku lub wysypywania się ładunku,
 - 11) nie ma innych nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
4. Zakres obserwacji określony w ust. 3 nie obowiązuje na odcinkach wyposażonych w urządzenia zpr, odcinkach z mijankami bez obsady oraz w przypadkach, gdy ze względów technicznych i terenowych nie można zapewnić odpowiedniej lokalizacji nastawni – sposób postępowania w tych przypadkach należy określić w regulaminie technicznym.

§ 45

Nastawienie sygnału „Stój” na semaforze i rozwiązanie drogi przebiegu

1. Zmiana sygnału zezwalającego na sygnał „Stój” na semaforze odbywa się samoczynnie w wyniku oddziaływania pociągu na urządzenia lub po obsłużeniu właściwego elementu sterującego. O nastawieniu sygnału „Stój” na semaforze dyżurny ruchu powinien upewnić się w sposób określony w regulaminie technicznym.
2. Po każdym przejeździe pociągu urządzenie biorące udział w przebiegu można obsłużyć dopiero wówczas, gdy pociąg minął przebiegowe miejsce końca pociągu lub nastąpiło samoczynne zwolnienie tego urządzenia z wyjątkiem rozwiązań, w których stosowane jest sekcyjne rozwiązanie drogi przebiegu. Miejsce sygnałowe oraz miejsce przebiegowe końca pociągu należy określić w regulaminie technicznym.
3. Sygnałowe miejsce końca pociągu jest to miejsce na posterunku ruchu, po minięciu którego należy nastawić sygnał „Stój” na semaforze po wjeździe, wyjeździe lub przejeździe pociągu.

Sygnałowe miejsce końca pociągu ustala się tak, aby pracownik obsługujący semafor mógł stwierdzić, czy na pociągu znajduje się sygnał końca pociągu, a ponadto:

- 1) co najmniej 100 m za semaforem odstepowym,

§ 46**Nieprawidłowości przy podawaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora**

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

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

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

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

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

3. Jeżeli telefoniczne potwierdzenie przyjazdu pociągu daje dyżurny ruchu pomocniczy na podstawie odblokowania się bloku dania nakazu, to w razie odwołania lub wstrzymania zarządzanej jazdy pociągu dyżurny ruchu dysponujący powinien uprzedzić go o tym.
4. W razie konieczności zmiany sygnału zezwalającego na sygnał „Stój” i zatrzymania się czoła pociągu przed semaforem, po ustaniu przeszkody do jazdy należy ponownie podać na semaforze sygnał zezwalający, o ile urządzenia na to pozwalają.

Gdy urządzenia uniemożliwiają powtórne podanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu – należy na jazdę tę pozwolić za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego.

5. Gdy czoło pociągu minęło obsługiwany semafor i pociąg zatrzymał się tak, że koniec pociągu nie minął sygnałowego miejsca końca pociągu, wówczas:
 - 1) jeżeli semafor wskazywał sygnał zezwalający – nie wolno zmieniać go na sygnał „Stój”,
 - 2) jeżeli zaszła konieczność zmiany sygnału zezwalającego na sygnał „Stój”, celem zatrzymania pociągu – należy z powrotem nastawić sygnał zezwalający, jeżeli ustała przeszkoda do jazdy, a urządzenia pozwalają na powtórne ustawienie sygnału zezwalającego,
 - 3) jeżeli na semaforze nie był nastawiony sygnał zezwalający i semafor wskazywał sygnał „Stój” – należy nastawić na nim sygnał zezwalający, jeżeli urządzenia pozwalają na to oraz zaistniały wymagane warunki i nie ma przeszkody do jazdy; jeżeli jest blokada liniowa, sygnał zezwalający na semaforze należy podać tylko wówczas, gdy przy dalszej jeździe pociągu co najmniej jedna oś przejedzie przez odcinek izolowany elektrycznej zastawki liniowej.

Jeżeli w przypadkach wymienionych w punktach 2 i 3 nie można nastawić sygnału zezwalającego na semaforze, pozwolenie na dalszą jazdę pociągu należy dać za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego.

W przypadkach wymienionych w punktach: 1, 2 i 3 nie wolno potwierdzić przyjazdu (przejazdu) pociągu, lecz należy zawiadomić dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego o zatrzymaniu pociągu i o niemożności potwierdzenia jego przyjazdu (przejazdu). Dopiero po minięciu przez pociąg sygnałowego miejsca końca pociągu, należy na semaforze nastawić sygnał „Stój” i potwierdzić przyjazd (przejazd) pociągu.

6. 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.¹⁾

7. 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.
8. 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 ruchowi,
 - 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.
9. Oprócz zasad zawartych w ust. 8 należy przestrzegać również następujących postanowień:
 - 1) jeżeli nie można nastawić sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym lub odstępowym (obsługiwany):
 - 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 wjazdowym 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 wjazdowego, postanowienia zawarte pod lit. a oraz b nie dotyczą pociągów wjeżdżających na stację końcową, jeżeli przed semaforem wjazdowym 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 wjazdowego (drogowskazowego), o nieważności sygnału zezwalającego na nim oraz udziela pozwolenia na jazdę pociągu obok tego semafora, jak w przypadkach, gdy semafor wskazuje sygnał „Stój”.¹⁾

10. Jeżeli w przypadkach wymienionych w ust. 8 i 9 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.
11. 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.
12. 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.
13. 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.
14. 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. 8 i 9.
15. W razie potrzeby usunięcia usterek w urządzeniach srk, dyżurny ruchu może wydać pozwolenie na wykonanie robót w urządzeniach dopiero wtedy, gdy:
 - 1) wprowadził wymagane obostrzenia,
 - 2) zawiadomił zainteresowanych pracowników oraz zastosował i polecił zastosować odpowiednie zamknięcia pomocnicze.

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

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

16. W przypadkach wskazanych w ust.: 5, 6, 8 pkt 4, ust. 9 pkt 1 lit. b oraz ust. 13, 15, należy stosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze stosownie do postanowień § 49.

§ 47

Zatrzymanie lub przepuszczanie pociągu nieprzewidziane 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 właściwy dyspozytor PKP PLK S.A. O zarządzonym zatrzymaniu pociągu należy powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym z podaniem przyczyny postoju.
4. W razie potrzeby zatrzymania na stacji pociągu nie mającego rozkładowego postoju na tej stacji, dla pociągu tego wolno dać zezwolenie na wjazd do stacji, po uprzednim zatrzymaniu go przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym). Zatrzymanie pociągu przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) jest zbędne, gdy spełniony jest jeden z następujących warunków:
 - 1) przed semaforem wyjazdowym znajduje się tarcza ostrzegawcza odnosząca się do tego semafora lub sygnał na poprzednim semaforze wskazuje, jaki sygnał znajduje się na semaforze 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 na dzień 1 czerwca 2011 r.

zywać sygnał „Stój”. Jeżeli przy tym torze nie ma semafora wyjazdowego, wówczas w przypadkach wskazanych w pkt 3 i 4 należy ustawić tarczę zatrzymania D 1 „Stój” w miejscu, w którym pociąg powinien się zatrzymać. W razie nieustawienia tej tarczy, zatrzymanie pociągu przed semaforem wyjazdowym jest niezbędne.

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

Jeżeli jazda pociągu ma odbyć się przed czasem rozkładowym, należy stosować się do postanowień § 50.

§ 48

Prowadzenie książki przebiegów

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

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

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

Każdą stronicę wypełnia się bieżąco, wpisując kolejno pociągi.

3. Książkę przebiegów należy prowadzić na posterunkach nastawczych, biorących udział w przygotowaniu dróg przebiegu pociągów. Prowadzić powinni ją również pracownicy wyznaczeni do sprawdzania, czy tor jest wolny, jak również pracownicy posterunków

stwierdzania końca pociągu, którzy zgłaszają wjazd pociągu z sygnałem końca pociągu.

4. Książkę przebiegów prowadzą:

1) dyżurny ruchu:

- a) w skróconym zakresie w okolicznościach wymienionych w ust. 5,
- b) w pełnym zakresie, jeżeli obowiązuje telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu,

2) nastawniczy nastawni wykonawczej:

- a) w skróconym zakresie przy sprawnie działającej blokadzie stacyjnej,
- b) w pełnym zakresie, jeżeli obowiązuje telefoniczne 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 stwierdzania końca pociągu – w skróconym zakresie, jeżeli zgłasza telefonicznie lub za pomocą specjalnego urządzenia wjazd pociągu z sygnałem końca pociągu, a w pełnym zakresie gdy bierze udział w przygotowaniu drogi przebiegu.

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

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

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

6. Gdy blokada stacyjna działa prawidłowo – nastawniczy nastawni wykonawczej, po otrzymaniu informacji o numerze pociągu (§ 38

ust. 6), kierunku jazdy i numerze toru, po którym ma odbyć się jazda tego pociągu, wypełnia rubryki: 1, 2, 3 książki przebiegów, czas wjazdu pociągu z sygnałem końca pociągu i nastawienie sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym względnie czas wyjazdu pociągu notuje w rubryce 7 (bez zgłaszania tego telefonem dyżurnemu ruchu).

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

7. Gdy obowiązuje telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu (§ 38 ust. 7), tak dyżurny ruchu, jak i nastawniczy nastawni wykonawczej prowadzą książkę przebiegów w pełnym zakresie. Dyżurny ruchu wypełnia wówczas rubrykę 4, wpisując kolejno skróty posterunków, które zgłosiły przygotowanie drogi przebiegu; w rubryce 5 dyżurny ruchu notuje czas otrzymania ostatniego ze wszystkich zgłoszeń, które powinien otrzymać.

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

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

Otrzymane telefoniczne zgłoszenie rejestruje dyżurny ruchu wypełniając ponadto rubrykę 4.

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

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

- odblokowanie bloku dania nakazu – gdy urządzenia blokady stacyjnej działają prawidłowo i są podstawą prowadzenia ruchu,
- telefoniczne zgłoszenie i odblokowanie bloku dania nakazu – gdy obowiązuje telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu, a blokada stacyjna obsługiwana jest pomocniczo,
- telefoniczne zgłoszenie – gdy blokady stacyjnej nie ma lub nie można jej obsługiwać.

10. Dyżurny ruchu (gdy prowadzi książkę przebiegów) i nastawniczy nastawni wykonawczej notują ponadto w rubryce 8 książki przebiegów:

- 1) powiadomienie o zmianie wyznaczonego toru wjazdowego,
- 2) powiadomienie o wjeździe na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony kozłem oporowym,
- 3) powiadomienie o położeniu zwrotnic i wykolejnic wyłączonych z ześrodkowanego nastawiania i z zależności z semaforem (ich numer i położenie np.: „12 minus”, „37 plus”) lub zastosowaniu innych zabezpieczeń (§ 39 ust. 5); w przypadku braku miejsca w rubr. 8 książki przebiegów na dokonanie tych zapisów, należy zająć kolejne wiersze przez całą szerokość strony pod numerem pociągu,¹⁾
- 4) powiadomienie nastawniczego, że pociąg może wyjechać i czas tego powiadomienia – gdy dla wyjazdu pociągu nie może być podany sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym, rubrykę 6 należy wówczas zakreśkować (§ 43 ust. 3),
- 5) polecenie i czas polecenia nastawniczemu, aby:
 - a) podał sygnał zastępczy „Sz”,
 - b) wydał rozkaz pisemny odpowiedniego rodzaju,
 - c) przekazał ustne polecenie w myśl § 60 ust. 2 pkt 3,
 - d) podał sygnał „Nakaz jazdy” w myśl § 60 ust. 8,
- 6) powiadomienie nastawniczego:

-
- a) o jeździe pociągu:
- do kilometra i z powrotem,
 - z popychaczem do kilometra,
 - z przesyłką nadzwyczajną,
 - z TWR,
- b) o przybyciu pociągu lub pojazdu pomocniczego do sąsiedniego posterunku ruchu – w myśl postanowień § 28 ust. 22,
- c) o innych okolicznościach wymagających powiadomienia przez dyżurnego ruchu, a nie ujętych w ust. 12.¹⁾
11. Gdy dyżurny ruchu nie prowadzi książki przebiegów, a zachodzi potrzeba dokonania niektórych zapisów tylko w rubryce 8 tej książki, wówczas dyżurny ruchu umieszcza te zapisy w rubryce 9 dziennika ruchu.
12. Przez całą szerokość obu stron książki przebiegów należy notować:
- 1) przyjęcie i przekazanie dyżuru,
 - 2) początek doby,
 - 3) zamknięcie i otwarcie toru szlakowego lub toru głównego na stacji,
 - 4) wprowadzenie i odwołanie ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze szlakowym,
 - 5) wprowadzenie i odwołanie obostrzeń na szlaku – telefoniczne zapowiadanie pociągów lub na stacji – telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu,
 - 6) inne okoliczności mające wpływ na przyjmowanie i wyprawianie pociągów (wyłączenie zasilania sieci trakcyjnej itp.).
- Po zapisach okoliczności wskazanych w pkt 3 do 6 należy zanotować, kogo zawiadomiono i czas dania względnie otrzymania zawiadomienia.
- Jeżeli przed zapisem wykonanym przez całą szerokość prowadzonej książki przebiegów na jednej stronie znajdują się nie zapisane wiersze, należy je zakreślować.
13. Książka przebiegów przed wydaniem do użytku powinna być sprawdzona, przesurowana, opieczetowana i podpisana przez naczelnika sekcji lub upoważnionego przez niego pracownika.
14. Przykłady prowadzenia książki przebiegów zawiera załącznik 2.

§ 49**Stosowanie środków pomocniczych
(zabezpieczających lub ostrzegających)**

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

Zamknięciami pomocniczymi są: kliny zastawcze do drążków przebiegowych i do dźwigni nastawczych, podpórki klawiszy blokowych, kapturki do przycisków i inne przyrządy ochronne, odpowiednie do konstrukcji urządzeń srk określone w regulaminie technicznym. Funkcję zamknięć pomocniczych spełniają również takie urządzenia srk, które wskutek wykonania odpowiednich czynności uniemożliwiają realizację niedozwolonej lub omyłkowej obsługi zwrotnic, wykołnic, sygnałów, urządzeń blokady liniowej itp. bez stosowania klinów zastawczych, podpórek, kapturków lub innych przyrządów ochronnych.

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

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

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

Założenie kapturków powinno uniemożliwiać obsługę przycisków.

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

3. Zamknięcia pomocnicze stosuje się celem:
 - 1) uniemożliwienia potwierdzenia przyjazdu pociągu – w tym celu zamknięcia pomocnicze zakłada się przy bloku końcowym,
 - 2) uniemożliwienia wyprawienia pociągu ze stacji – w tym celu zamknięcia pomocnicze zakłada się na linii jednotorowej na obu sąsiednich posterunkach zapowiadawczych, a na linii dwutorowej

wej 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 przedstawienie 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 wyjazdów 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.
4. Jeżeli konstrukcja urządzeń srk wymaga stosowania innego rodzaju zamknięć pomocniczych, wówczas podane w ust. 3 sposoby stosowania zamknięć pomocniczych należy stosować odpowiednio do konstrukcji tych urządzeń.
5. W celu zapobiegania przyjęcia pociągu na zajęty tor:
- 1) natychmiast po wjeździe i po rozwiązaniu drogi przebiegu pociągu zatrzymującego się na stacji lub po otrzymaniu polecenia

lub pozwolenia albo po powzięciu wiadomości o zajęciu toru wjazdowego (lub tylko ukresu rozjazdu prowadzącego na tor wjazdowy, bądź zajęcia skrajni tego toru) przez pojazd – nastawniczowie, w których okręgu zajęty jest tor wjazdowy, oraz pracownicy tylko sprawdzający drogę przebiegu, powinni zastosować zamknięcia pomocnicze według ust. 3 pkt 4,

- 2) dyżurny ruchu dysponujący prowadzi kontrolkę zajętości torów wjazdowych (załącznik 7) oraz stosuje zamknięcia pomocnicze według ust. 3 pkt 4.

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 bieżąco w rubryce 3 zmiany zachodzące w zajęciu torów wjazdowych, a mianowicie:
 - natychmiast po daniu polecenia lub pozwolenia na zajęcie toru wjazdowego oraz po powzięciu wiadomości o zajęciu toru (lub tylko ukresu rozjazdu prowadzącego na tor wjazdowy, bądź zajęcia skrajni tego toru) przez pociąg, 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,
 - dopiero po całkowitym wyjeździe pociągu lub po usunięciu wszystkich pojazdów albo po otwarciu zamkniętego toru, można zapis przekreślić (w formie litery x),
- b) natychmiast po wjeździe i po rozwiązaniu drogi przebiegu pociągu zatrzymującego się na stacji lub po daniu polecenia lub pozwolenia na zajęcie toru wjazdowego oraz po powzięciu wiadomości o zajęciu toru wjazdowego (lub tylko ukresu rozjazdu prowadzącego na tor wjazdowy bądź zajęciu skrajni tego toru) przez pojazd lub o zamknięciu toru wjazdowego – dyżurny ruchu stosuje zamknięcia pomocnicze według ust. 3 pkt 4.

6. Na stacjach o dużym ruchu pociągów dopuszcza się nie stosowanie środków pomocniczych, gdy tor zajęty jest przez pociąg, zatrzymu-

jący się nie dłużej niż 5 minut, który nie pozostawia taboru na torze wjazdowym, jeżeli przewidziano to w regulaminie technicznym.

7. Na stacjach posiadających izolację torów i plan świetlny wskazujący zajęcie torów, środki pomocnicze, przewidziane w razie zajęcia toru wjazdowego, należy stosować tylko wówczas, gdy zachodzą przeszkody w należytym działaniu tych urządzeń lub wykonuje się w urządzeniach lub w torze roboty, które mogą mieć wpływ na działanie urządzeń wskazujących zajęcie toru o czym wykonujący roboty czyni odnośny zapis w książce kontroli urządzeń srk lub w dzienniku oględzin rozjazdów.
8. Stosowanie środków pomocniczych nie zwalnia w żadnym przypadku od obowiązku każdorazowego sprawdzenia drogi przebiegu pociągu w sposób wskazany w regulaminie technicznym.
9. Tabliczki ostrzegawcze służą do zwrócenia uwagi pracownikowi posterunku nastawczego na zakaz lub nakaz wykonywania pewnych czynności.

Tabliczki ostrzegawcze powinny mieć jeden z następujących napisów:

- 1) „Tor zajęty”,
- 2) „Tor zamknięty”,
- 3) „Ruch jednotorowy dwukierunkowy”,
- 4) „Trakcja elektryczna zabroniona”,
- 5) „Pojazd pomocniczy”,
- 6) „Telefoniczne zapowiadanie”,
- 7) „Telefoniczne 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.

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

10. Odpowiednie tabliczki ostrzegawcze należy stosować:

- 1) w przypadkach, w których wymagane jest stosowanie zamknięć pomocniczych, a nie ma urządzenia srk, na którym wymagane jest założenie zamknięcia pomocniczego, tabliczkę ostrzegawczą należy zawiesić na aparacie odpowiedniego łącza telefonicznego, a mianowicie:
 - a) gdy napis na tabliczce ma dotyczyć toru szlakowego – na aparacie łącza zapowiadawczego, a na posterunku nastawczym, na którym nie ma łącza zapowiadawczego, na aparacie łącza stacyjno-ruchowego,
 - b) gdy napis na tabliczce ma dotyczyć torów lub urządzeń stacyjnych – na aparacie łącza stacyjno-ruchowego,
- 2) w przypadkach, w których ruch pociągów prowadzi się wyjątkowo na podstawie telefonicznego zapowiadania, a mianowicie:
 - a) gdy stosownie do postanowień § 28 ust. 16 pkt 2 obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów – tabliczkę należy zawiesić na aparacie łącza zapowiadawczego na obu sąsiednich posterunkach zapowiadawczych i na pośrednich posterunkach następczych oraz na bloku początkowym na posterunku zapowiadawczym i na pośrednich posterunkach następczych,
 - b) gdy obowiązuje telefoniczne 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 zawieszana 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 zawiadomić kierownika robót na szlaku – dyżurni ruchu, którzy mają obowiązek wykonać to zawiadomienie, powinni zawiesić odpowiednią tabliczkę na łączu strażnicowym.
11. Jeżeli nie ma możliwości zawieszenia tabliczki na aparacie odpowiedniego łącza telefonicznego (centralka), należy zawiesić ją w innym widocznym miejscu, o ile jest to możliwe, w pobliżu urządzenia łączności, w sposób umożliwiający orientację co do miejsca, którego tabliczka dotyczy.

Miejsca i sposób zawieszania tabliczek należy ustalić w regulaminach technicznych.

12. Gdy okoliczności wymagające zastosowania środków pomocniczych mogą nie być wiadome pracownikom, którzy powinni je zastosować, to dyżurny ruchu powinien ich o tym zawiadomić i polecić im zastosowanie odpowiednich zamknięć pomocniczych i tabliczek ostrzegawczych.
13. Zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze należy natychmiast usunąć, gdy ustała przyczyna, która wymagała ich zastosowania.
Jeżeli ustanie tej przyczyny może nie być wiadome pracownikom, którzy powinni byli zastosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze, dyżurny ruchu powinien ich o tym zawiadomić i polecić usunięcie tych środków pomocniczych.
14. Wzór kontrolki zajętości torów wjazdowych zawiera załącznik 7.

§ 50

Zasady regulowania ruchu pociągów

1. Przy regulowaniu ruchu pociągów obowiązują następujące zasady:
 - 1) pociągi należy przyjmować i wyprawiać zgodnie z rozkładem jazdy,
 - 2) pociąg pasażerski nie może odjechać ze stacji lub z przystanku osobowego wcześniej niż to jest wskazane w rozkładzie jazdy,
 - 3) pociąg pasażerski nie mający postoju na stacji może zostać przepuszczony przed czasem rozkładowym, jeżeli nie opóźni to ruchu innych pociągów przewidzianych rozkładem jazdy,
 - 4) pociągi towarowe powinny być wyprawiane w czasie wskazanym w rozkładzie jazdy; wcześniejsze wyprawienie pociągu towarowego może odbyć się tylko wyjątkowo za zgodą dyspozytora liniowego,
 - 5) 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,
 - 6) 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 – w innych przypadkach pierwszeństwo dla pociągów ratunkowych określa dyspozytor liniowy.
2. W regulowaniu ruchu pociągów uczestniczą:

- 1) dyżurny ruchu – na przyległych szlakach,
 - 2) dyspozytor liniowy – na przydzielonym odcinku (obszarze),
 - 3) prowadzący pojazd kolejowy z napędem – w zakresie stosowania skróconego czasu jazdy.
3. (uchylony).¹⁾
4. O odchyleniach od rozkładu jazdy dyżurni ruchu zobowiązani są informować się wzajemnie, zasięgając w razie potrzeby informacji od dyspozytora liniowego. Na tych samych zasadach następuje wymiana informacji pomiędzy dyspozytorami liniowymi i dyspozytorami przewoźników.
 5. Dyspozytor liniowy powinien z odpowiednim wyprzedzeniem zawiadomić zainteresowanych dyżurnych ruchu swojego odcinka o zmianach w kolejności przyjmowania i wyprawiania pociągów w przypadku zakłóceń w ich kursowaniu. W przypadku zaistnienia dodatkowych okoliczności uniemożliwiających realizację planu dyżurni ruchu powinni powiadomić dyspozytora liniowego.
 6. Dyspozytorowi liniowemu należy zgłaszać o:
 - 1) przewidywanych odchyleniach od rozkładu jazdy i o zmianach w tych odchyleniach – zgłoszenia dokonują dyżurni ruchu stacji początkowej,
 - 2) rzeczywistych odchyleniach od rozkładu jazdy – zgłoszenia dokonują wszystkie stacje odcinka, na których zaistniało odchylenie.
 7. O opóźnieniach pociągu, zmianie toru, na który przyjedzie pociąg oraz innych zmianach w ruchu pociągów dyżurny ruchu powinien powiadomić zainteresowanych w sposób określony w regulaminie technicznym.
 8. Ruch pociągów opóźnionych reguluje dyspozytor 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.
 9. Szczegółowe zasady regulowania i prowadzenia ruchu pociągów na szlakach z posterunkami odgałęzycznymi należy określić w regulaminach technicznych posterunków ruchu.

10. W celu regulowania ruchu pociągów na szlakach dwutorowych przyległych do posterunku odgałęźnego lub stacji węzłowej, zakład linii kolejowych 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 VI
ZAMKNIĘCIA TORÓW.
PROWADZENIE RUCHU JEDNOTOROWEGO
DWUKIERUNKOWEGO

§ 51

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,¹⁾
 - 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.

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 prze-

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

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

5. Tor szlakowy zamykać należy między posterunkami zapowiadawczymi. Jeżeli ma być zamknięty tor szlakowy pomiędzy stacją, a posterunkiem odgałęźnym, wspólny dla ruchu pociągów jadących przez posterunek odgałęźny na wprost i na odgałęzienie, wówczas:
 - 1) na odcinku jednotorowym – zamknąć należy również pozostałe tory szlakowe przyległe do posterunku odgałęźnego,
 - 2) na odcinku dwutorowym – gdy nie ma odpowiednich połączeń torów i nie można przejechać na posterunku odgałęźnym z toru prawego na tor lewy lub odwrotnie – zamknąć należy również odpowiednie tory szlakowe na pozostałych szlakach, przyległych do posterunku odgałęźnego; posterunek odgałęźny czynny jest nadal jako posterunek zapowiadawczy.
6. Z chwilą zamknięcia toru należy go osygnalizować zgodnie z instrukcją sygnalizacji oraz zastosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze według postanowień § 49.
7. Otwarcie toru szlakowego może nastąpić, gdy ustała przyczyna, dla której tor został zamknięty i gdy tor ten jest wolny od przeszkód do ruchu.

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

„Roboty na torze 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 ruchowi jednego z posterunków zapowiadawczych, przyległych do zamkniętego szlaku. Jeżeli zawiadomienie to otrzymał dyżurny ruchu, który tego toru nie zamykał, to powinien on natych-

miast treść zawiadomienia przekazać dyżurnemu ruchu, który zamknał tor.

Telefonogramy i pisemne zawiadomienia dotyczące zamknięcia toru oraz ukończenia robót i zgłoszenia gotowości toru do podjęcia ruchu należy wpisywać (wkładać) do dziennika ruchu na odpowiedniej stronie.

8. Tor otwiera dyżurny ruchu tego posterunku zapowiadawczego, który zamknał 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”
nazwa posterunku nazwa posterunku godz. min.

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

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

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

§ 52

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
nr
odjechał o” .
godz. min.

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

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

4. Po wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym, zapowiada się pociągi telefonicznie według zasad ustalonych dla szlaków jednotorowych z ruchem dwukierunkowym.

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.

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

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

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

6. Dla pociągów jadących po torze prawym, patrząc w kierunku jazdy, obsługuje się semaforów oraz dodatkowo urządzenia blokady liniowej, a dla pociągów jadących po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego oraz po torze prawym w kierunku zasadniczym, przy którym otwarto prowizoryczne posterunki następcze,

urządzeń tych nie obsługuje się, chyba że zostały do tego przystosowane.

7. Wyjazd pociągu na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego, ze stacji lub z posterunku odgałęźnego, mającego 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 nie przystosowanym do sygnalizowania wyjazdu na tor lewy podano w porze dziennej sygnał zastępczy „Sz” uzupełniony przenośną nieoświetloną tablicą ze wskaźnikiem W 24,
 - 3) jeśli nie można podać sygnału i wskaźnika, o których mowa w pkt 1 i 2 – gdy dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawiający pociąg na tor lewy przekazał drużynie pociągowej rozkaz pisemny „N”, zezwalający przejechać obok semafora wyjazdowego wskazującego sygnał „Stój” (względnie wyjechać z toru stacyjnego nie posiadającego semafora wyjazdowego) i wyjechać na tor lewy,
 - 4) w przypadkach wymienionych w pkt 1, 2 i 3 – gdy ponadto dano sygnał Rd 1 „Nakaz jazdy” lub polecenie dyżurnego ruchu, jeżeli wymagają tego postanowienia § 60 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 (§ 57 ust. 5 pkt 4 oraz ust. 21).¹⁾
8. Przejazd przez posterunek zapowiadawczy pociągu wyprawianego na tor szlakowy lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego, może się odbyć:
 - 1) gdy semafor wyjazdowy na posterunku zapowiadawczym względnie wjazdowy na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy został przystosowany do takich jazd (tj. umożliwia przygotowanie zorganizowanych pociągowych dróg przebiegu na dany tor lewy i posiada wyświetlany wskaźnik W 24, a urządzenia blokady liniowej umożliwiają prowadzenie ruchu dwukierunkowego po danym torze szlak-

- wym), na semaforze tym podano sygnał zezwalający na jazdę lub sygnał zastępczy „Sz” z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24, a na stacji ponadto podano sygnał Rd 1 „Nakaz jazdy”, jeżeli wymagają tego postanowienia § 60,
- 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” (§ 57 ust. 21),
 - 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.
9. Na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy przejazd pociągu przyjmowanego z toru lewego i wyprawianego na tor prawy, może się odbyć, gdy na semaforze wjazdowym znajdującym się przy torze lewym wyświetli się sygnał zezwalający lub zastępczy; w przypadku braku semafora – gdy drużynie pociągu zatrzymanego przed granicą szlaku i tego posterunku przekazano rozkaz pisemny „N” zezwalający na przejazd przez posterunek lub zezwolono na taki przejazd pociągu sygnałem zastępczym „Sz” na osobnym urządzeniu (§ 43 ust.1). Na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy, przejazd pociągu przyjmowanego z toru lewego i wyprawianego na tor lewy może się odbyć, gdy spełnione są warunki wymienione w ust. 8 pkt 1 i 2; natomiast dla przypadków, w których te warunki 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. Pociąg przyjmowany z toru lewego i wyprawiany na tor prawy lub przyjmowany z toru prawego i wyprawiany na tor lewy nie może być przepuszczony bez zatrzymania go na posterunku zapowiadawczym, jeżeli sygnał na czole pociągu nie został odpowiednio zmieniony.

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

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

Gdyby zbliżył się pociąg, dla którego przedni odstęp jest zajęty, to oprócz wymienionych sygnałów „Stój” dyżurny ruchu na posterunku odstępowym (bocznicowym) powinien podawać również ręczny i dźwiękowy sygnał „Stój”.¹⁾

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

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

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

- 1) na semaforze wjazdowym, odnoszącym się do toru lewego, podano sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy „Sz”,
- 2) na sygnalizatorze sygnału zastępczego odnoszącego się do toru lewego, podano sygnał zastępczy „Sz”,
- 3) jeżeli nie ma lub nie można podać sygnału wskazanego w pkt 1, 2 – gdy doręczono drużynie pociągowej rozkaz pisemny „N” zezwalający na wjazd pociągu lub przekazano jego treść za pomocą urządzeń łączności.

13. Drużyny pociągowe należy informować rozkazem pisemnym „N” lub „O” o zamknięciu toru szlakowego i wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego oraz o innych okolicznościach, stosownie do postanowień § 57 ust. 3 i 5 z wyjątkiem przypadków podanych w ust. 22 pkt 3 oraz ust. 23 pkt 2.
14. Drogi przebiegu pociągów jadących na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny, powinny być zabezpieczone w zależności od rodzaju stosowanych urządzeń srk, w sposób określony regulaminem technicznym.

Urządzenia te należy unieruchomić zamknięciem pomocniczym.

W razie niemożności zabezpieczenia drogi przebiegu drążkiem przebiegowym lub dźwignią przebiegowo-sygnałową, należy dźwignie (przyciski) zwrotnic przejeżdżanych na ostrze, zwrotnic ochronnych, wykolejnic, rygli i tarcz zaporowych unieruchomić zamknięciami pomocniczymi.

Jeżeli miejsce zatrzymania się czoła pociągu wjeżdżającego z toru lewego nie jest oznaczone (brak semafora wyjazdowego lub tarczy zaporowej), należy w miejscu tym ustawić tarczę zatrzymania D 1 „Stój”.

15. Obowiązują ograniczenia prędkości jazdy, zawarte w wykazie ostrzeżeń stałych.

O istniejących ostrzeżeniach doraźnych należy zawiadamiać rozkazem pisemnym drużyny również tych pociągów, które mają jechać po torze lewym.

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

16. Zakład linii kolejowych może zarządzić, aby w czasie zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego i prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego, posterunki odstępowe (bocznice) nie brały udziału w prowadzeniu ruchu. Sygnały na semaforach nieczynnych posterunków odstępowych są wówczas nieważne. Drużyny pociągowe należy o tym zawiadamiać rozkazem pisemnym.
17. Po przejeździe pociągu po torze lewym ze szlaku z blokadą samoczynną jednokierunkową należy obsłużyć przycisk chwilowego wy-

łączenia zasilania blokady przed wyprawieniem pierwszego pociągu po tym samym torze w kierunku zasadniczym.

W przypadku braku takiego przycisku należy pierwszemu pociągowi, wyprawionemu po torze prawym, przekazać rozkaz pisemny z zawiadomieniem o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych i o potrzebie ostrożnej jazdy od ostatniego semafora odstępowego (ze wskaźnikiem W 18).

18. Jeżeli wprowadzony był ruch jednotorowy dwukierunkowy, to po otwarciu zamkniętego toru i po przyjeździe ostatniego pociągu, dla którego dano pozwolenie na wyprawienie po torze lewym, ruch dwutorowy przywraca ten posterunek zapowiadawczy, który wprowadził ruch jednotorowy, tj. który zarządza torem czynnym.

Dyżurny ruchu tego posterunku nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według wzoru nr 25:

„Przywracam ruch dwutorowy od do o”
nazwa posterunku nazwa posterunku godz. min.

19. Jeżeli na linii wyposażonej w urządzenia radiołączności pociągowej, zgłoszenie o ustaniu przeszkody, dla której tor szlakowy był zamknięty, nastąpiło w czasie gdy tor czynny zajęty jest pociągami, w celu szybkiego przeprowadzenia nagromadzonych pociągów, dyżurny ruchu może dokonać otwarcia tego toru i wznowić po nim ruch pociągów, przestrzegając następujących zasad:

- 1) gdy tor dotychczas czynny zajęty jest pociągami jadącymi torem w kierunku zasadniczym – przywraca ruch dwutorowy,
 - 2) gdy tor dotychczas czynny zajęty jest pociągami jadącymi w kierunku przeciwnym do zasadniczego – anuluje wcześniej uzyskane pozwolenie na wyprawienie następnych pociągów po torze lewym (jeżeli pozwolenie takie było dane) i przywraca ruch dwutorowy, gdy przybędzie ostatni pociąg jadący torem z kierunku przeciwnego do zasadniczego,
 - 3) drużyny pociągów znajdujących się na torze dotychczas czynnym należy przez radiotelefon poinformować o otwarciu sąsiedniego toru i przywróceniu ruchu dwutorowego.
20. O wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego i przywróceniu ruchu dwutorowego należy zawiadomić dróżników przejazdowych.

21. Na szlaku z blokadą samoczynną jednokierunkową, po zamknięciu jednego z torów szlaku dwutorowego i po wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego, ruch pociągów po torze czynnym należy prowadzić w następujący sposób:
- 1) obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów pomiędzy obsługiwanyimi posterunkami, jak na szlaku jednotorowym bez urządzeń blokady liniowej,
 - 2) ruch pociągów prowadzi się jak na szlaku jednotorowym – przy czym pociągi tego samego kierunku jazdy:
 - a) po torze prawym w kierunku zasadniczym – jadą w odstępach samoczynnych semaforów odstępowych,
 - b) po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego – jadą w odstępach posterunków zapowiadawczych, a w razie otwarcia prowizorycznych posterunków następczych – w odstępach posterunków następczych.

Jeżeli po przyjeździe pociągu z kierunku przeciwnego do zasadniczego ma być wyprawiony pociąg po torze w kierunku zasadniczym, należy postąpić według postanowień ust. 17.

22. Jeżeli na szlaku dwutorowym z blokadą samoczynną dla ruchu jednokierunkowego po każdym torze zainstalowana została blokada liniowa półsamoczynna dla jazd w kierunku przeciwnym do zasadniczego, wówczas dla ruchu pociągów po torze czynnym w kierunku przeciwnym do zasadniczego w czasie zamknięcia jednego z torów szlakowych obowiązują następujące postanowienia:
- 1) dla wszystkich pociągów obu kierunków jazdy po torze czynnym przed wyprawieniem wymagane jest telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu,
 - 2) następstwo pociągów jadących w kierunku zasadniczym reguluje blokada samoczynna, a jadącym w kierunku przeciwnym do zasadniczego blokada półsamoczynna,
 - 3) pociągom obu kierunków jazdy po torze czynnym nie przekazuje się rozkazów pisemnych, o których mowa w § 57 ust. 21.

Szlaki, na których urządzona została taka blokada, należy wskazać w zeszytach wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.¹⁾

23. Gdy blokada samoczynna lub półsamoczynna przystosowana jest do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego, w razie zamknięcia jednego toru obowiązują następujące postanowienia:

- 1) dla wszystkich pociągów obu kierunków jazdy po torze czynnym, przed wyprawieniem wymagane jest telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu,
- 2) pociągom obu kierunków jazdy po torze czynnym nie przekazuje się rozkazów pisemnych, o których mowa w § 57 ust. 21.

Szlaki, na których zostały zainstalowane takie blokady, należy wskazać w zeszytach wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.¹⁾

24. Jeżeli na szlaku dwutorowym znajduje się posterunek ostonny, a zachodzi potrzeba prowadzenia ruchu po torze lewym, w którym znajduje się miejsce niebezpieczne, miejsce to należy ostonić 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 ostonnego.

25. Szczegółowe wskazówki prowadzenia ruchu w czasie zamknięcia jednego z torów szlakowych należy podać w regulaminach technicznych.
26. 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 PKP PLK S.A. może postanowić aby szlak ten czasowo przekwalifikować na jednotorowy.

§ 53

Prowadzenie ruchu po torze zamkniętym

1. Pociągi i pojazdy pomocnicze wyprawiane po torze zamkniętym, należy zapowiadac 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”.

2. We wszystkich telefonogramach zapowiadawczych po numerze pociągu dodaje się słowa: „po zamkniętym torze numer”.
3. Jeżeli pociąg ma być wyprawiony po zamkniętym torze i zatrzymany na szlaku, w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia oraz oznajmienie odjazdu, w razie potrzeby po słowach „po zamkniętym torze numer” dodaje się słowa: „z postojem na kilometrze”, albo „do kilometra i z powrotem”, albo gdy kierunek dalszej jazdy jest nieokreślony „do kilometra”. Dla jazdy ze szlaku w wymienionych telefonogramach zapowiadawczych dodaje się słowa: „z kilometra do”.
4. Pociągi i pojazdy pomocnicze, wyprawione po torze zamkniętym, przez cały czas znajdowania się na tym torze zachowują swe określenia i numer, bez względu na kierunek jazdy (§ 34 ust. 2, § 35 ust. 3, § 81 ust. 6).

Jeżeli połączono kilka pociągów lub pojazdów pomocniczych razem, które bądź oddzielnie wyjechały na szlak, bądź oddzielnie przyjadą do jednej z sąsiednich stacji – należy każdemu z nich nadać oddzielny numer, wystawić oddzielny rozkaz pisemny „S”, a w telefonogramach zapowiadawczych, dotyczących połączonych pociągów lub pojazdów pomocniczych, podawać wszystkie numery połączonych pociągów lub pojazdów pomocniczych, np. „Połączone pociągi robocze numer 1, 3” itd. (§ 34 ust. 9).

5. Dla pociągu, który dojeżdża do następnej stacji:
 - 1) po szlaku jednotorowym lub po torze prawym na szlaku dwutorowym – obsługuje się semaforami oraz dodatkowo blokadą 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 wyjazdowy,
 - 3) na szlaku z dwukierunkową blokadą półsamoczynną dla każdego toru i dla każdego kierunku obowiązują postanowienia pkt 1.
6. Dla pociągu, który nie dojeżdża do następnego posterunku zapowiadawczego, w przypadku jazdy na szlaku jednotorowym lub po torze prawym w kierunku zasadniczym szlaku dwutorowego, semafor obsługuje się wówczas, gdy nie ma blokady liniowej. Gdy jest blokada liniowa, lecz urządzenia srk przystosowane są do tego, aby

pociąg powracający ze szlaku nie oddziaływał na urządzenia blokady liniowej, wówczas wjazd pociągu powracającego ze szlaku jednotorowego lub powracającego po torze 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. 5.

7. Jeżeli semaforów nie obsługuje się, wyjazd pociągów na zamknięty tor szlakowy odbywa się na rozkaz pisemny „S”, zaś wjazd pociągów z zamkniętego toru na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny „S”.
8. Na zamknięty tor szlakowy można 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.
9. Prędkość jazdy pociągu na zamkniętym i zajętym torze szlakowym, lub na którym znajduje się przeszkoda do jazdy, nie może przekraczać 30 km/h.

Prędkość jazdy należy regulować tak, aby pociąg mógł zatrzymać się w odległości ok. 500 m przed innymi pojazdami kolejowymi znajdującymi się na tym torze.

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

Na zamkniętym torze szlakowym nie zajętym 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.¹⁾

10. Dla pociągu jadącego na zajęty tor szlakowy nie nastawia się sygnałów na semaforach i nie obsługuje się urządzeń blokowych.
11. Drużynę pociągową względnie kierowcę pojazdu pomocniczego należy zawiadomić rozkazem pisemnym „S” o jeździe po zamkniętym torze z podaniem numeru zamkniętego toru, nazwy stacji w kierunku której ma odbyć się jazda, określonego miejsca zatrzymania na szlaku i pozwolenia na dalszą jazdę lub powrót do stacji wyprawienia albo na jazdę tylko do określonego 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 zawarte w wykazie ostrzeżeń stałych, obowiązują w obu kierunkach jazdy po danym torze, jeżeli wymagają zmniejszenia prędkości jazdy poniżej dozwolonej dla danego pociągu,
 - 2) o znajdujących się na zamkniętym torze innych pociągach i pojazdach pomocniczych i kierunku ich jazdy lub miejscu postoju,
 - 3) o jeździe w odstępie czasu co najmniej 2 minut innego pociągu roboczego lub pojazdu pomocniczego,
 - 4) o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd pociągu, jeżeli nie będzie podany sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym,
 - 5) o unieważnieniu sygnałów na semaforach wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu (§ 57 ust. 4 pkt 28),¹⁾
 - 6) o wszelkich innych okolicznościach, wymagających zachowanie szczególnej ostrożności.¹⁾
12. Jeżeli wyprawiono pociąg, który ma dojechać do następnej stacji, nie wolno wyprawiać pociągu przeciwnego kierunku, dopóki pociąg ten nie przyjedzie do tej stacji.

Jeżeli wyprawiono pociąg do określonego kilometra i hektometra, pociąg przeciwnego kierunku wolno wyprawić do miejsca znajdującego się, co najmniej 500 m przed tym kilometrem i hektometrem.

W rozkazie pisemnym należy wskazać miejsce, do którego wolno dojechać. Zbliżenie się obu pociągów może nastąpić po porozumieniu się kierowników pociągów.

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.

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.

13. O wszelkich jazdach po zamkniętym torze i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu należy zawiadomić posterunki ruchu położone przy tym szlaku, dróżników przejazdowych i zainteresowanych pracowników.
14. Na aparacie łącza zapowiadawczego dla danego szlaku należy wywieszać tyle tabliczek ostrzegawczych, ile pociągów i pojazdów pomocniczych znajduje się na zamkniętym torze szlakowym.
15. Zapewnienie bezpieczeństwa pracowników zatrudnionych na torze zamkniętym, jak również zabezpieczenia osób i taboru od najeżdżania przez inne pociągi, należy do obowiązków kierującego robotami stosownie do postanowień przepisów jednostki organizacyjnej wykonującej roboty na szlaku.
16. W razie potrzeby, w miejscu na szlaku, do którego wyprawia się pociągi po zamkniętym torze, może być urządzony prowizoryczny posterunek ruchu na prawach posterunku zapowiadawczego, który bierze udział w regulowaniu ruchu na zamkniętym torze. Dla tak urządzonego posterunku należy opracować odrębny regulamin techniczny.

§ 54

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 wyłączenia innych przebiegów niesprzecznych – oraz zastosować zamknięcia pomocnicze,
 - 4) zewrzeć oba toki szyn zamkniętego toru, który jest izolowany.

3. Jeżeli zamknięty tor jest torem wjazdowym, należy ponadto zastosować środki pomocnicze, stosownie do postanowień § 49.
4. Jeżeli część zamkniętego toru ma być użytkowana, należy ją prowizorycznie zakończyć za pomocą podkładów lub w inny sposób i miejsce, do którego wolno dojechać, osygnalizować tarczą zatrzymania D 1 „Stój”.
5. Dyżurny ruchu powinien upewnić się o wykonaniu postanowień ust. 2 pkt 2 i 3 oraz ust. 3 i 4.
6. Otwarcie toru zamkniętego do ruchu może nastąpić na polecenie dyżurnego ruchu, po otrzymaniu od uprawnionego pracownika zawiadomienia o usunięciu przeszkód do ruchu na tym torze.
7. Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego należy zanotować w książce przebiegów. Zamknięcie toru wjazdowego dyżurny ruchu 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.

§ 55

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

1. Po torach szlaku dwutorowego, wyposażonych w blokadę liniową przystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze przy czynnych obu torach, jak również po torach szlaku dwutorowego, na których blokada liniowa nie jest dostosowana do ruchu dwukierunkowego – ruch pociągów może być prowadzony:
 - 1) dwukierunkowo po jednym torze i jednokierunkowo po drugim torze,
 - 2) dwukierunkowo po każdym torze.
2. W przypadkach wymienionych w ust. 1 obowiązują postanowienia:
 - 1) gdy blokada samoczynna i półsamoczynna jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego po każdym torze przy czynnych obu torach szlakowych, kierunek ruchu po danym torze może być zmieniony tylko wtedy, gdy ten tor szlakowy jest wolny i otrzymano pozwolenie na włączenie żądanego kierunku. Żądanie dania tego pozwolenia odbywa się telefonicznie lub za pomocą specjalnego urządzenia.

Czas otrzymania pozwolenia na wyprawienie pociągu przeciwnego kierunku należy wpisać w rubryce 4 dziennika ruchu posterunku zapowiadawczego bez konieczności zapisu telefonogramu wprowadzającego i odwołującego taki ruch,

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

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

3. Pociągom wyprawionym po torze posiadającym blokadę liniową przystosowaną do ruchu dwukierunkowego nie jest wymagane przekazywanie informacji o prowadzeniu ruchu dwukierunkowego.
4. Szlaki, na których blokada samoczynna i półsamoczynna jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego po każdym torze, należy wskazać w dodatku 1 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów i w zeszytach wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.
5. Na szlakach z blokadą liniową nie przystosowaną 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.
6. Dla zwrócenia uwagi na prowadzenie ruchu dwukierunkowego posterunek zapowiadawczy, który go wprowadził, stosuje środki pomocnicze według postanowień § 49.
7. Jeżeli drogi przebiegu obu równocześnie zbliżających się do posterunku zapowiadawczego pociągów byłyby sprzeczne, należy zatrzymać przed semaforem wjazdowym pociąg jadący po torze prawym patrząc w kierunku jazdy. Dopuszcza się w razie konieczności

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

8. Po 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.

9. O wprowadzeniu i odwołaniu ruchu dwukierunkowego po jednym torze przy obu torach czynnych należy zawiadomić zainteresowanych pracowników i dróżników przejazdowych.
10. W sprawie ograniczenia prędkości jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego obowiązują postanowienia § 52 ust. 15.

Rozdział VII

Zamykanie i otwieranie posterunków ruchu

§ 56

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, stałe zamkniętego dla czynności technicznych.
 - B. Stałe zamknięcie czynnego posterunku ruchu.
 - C. Zamykanie okresowe posterunku następczego.
 - D. Zamykanie okresowe wszystkich posterunków następczych na wyznaczonym odcinku.
 - E. Otwarcie i zamknięcie prowizorycznego posterunku odstępowego lub odgałęźnego.
 - F. Otwarcie i zamknięcie posterunku pomocniczego.
 - G. Czasowe zamknięcie i wyłączenie posterunku następczego z udziału w prowadzeniu ruchu pociągów.
 - H. Czasowe wyłączenie z udziału w prowadzeniu ruchu nastawni wykonawczej.
 - I. 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, stałe zamkniętego dla czynności technicznych, dokonuje się w celu zwiększenia przepustowości szlaku.
3. Stałe zamknięcie posterunku ruchu następuje wówczas, gdy uszała przyczyna, dla której posterunek ten został otwarty.
4. Otwarcie dla czynności technicznych posterunku ruchu, nowego lub istniejącego, lecz stałe zamkniętego dla czynności technicznych, jak również stałe zamknięcie czynnego posterunku ruchu zarządza zakład linii kolejowych po uzgodnieniu z Biurem Eksploatacji Centrali

PKP PLK S.A. Odpowiednią zmianę należy wprowadzić do rozkładu jazdy pociągów.

5. Semafor i tarcze ostrzegawcze posterunku ruchu stale zamkniętego unieważnia się w sposób przewidziany postanowieniami instrukcji sygnalizacji.
6. W przypadku pilnej konieczności czasowego otwarcia dla czynności technicznych (np. na czas przewozów jesiennych) posterunku ruchu stale zamkniętego, otwarcie jego zarządza właściwy zakład linii kolejowych.
7. 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” (§ 57 ust. 4, pkt 19 i 21).

Przypadek C

8. Okresowe zamykanie posterunku następczego dokonuje się na zarządzenie zakładu linii kolejowych po uzgodnieniu z Biurem Eksploatacji Centrali PKP PLK S.A.
9. 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.
10. Drużyny pociągowe należy zawiadamiać rozkazem pisemnym „S” stosownie do postanowień § 57 ust. 4 pkt 19. 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.
11. Przed okresowym zamknięciem posterunku zapowiadawczego zwrotnice należy nastawić na przejazd po torach głównych zasadniczych na linii dwutorowej, a na linii jednotorowej po torze głównym zasadniczym lub po jednym z nich, jeżeli są dwa tory główne zasadnicze. W tym położeniu należy zwrotnice zamknąć na zamki zwrotnicowe lub spony iglicowe.

Dźwignie semaforów należy pozostawić w położeniu zasadniczym.

W czasie okresowego zamknięcia posterunku nie należy unieważniać semaforów i tarcz ostrzegawczych ani oświetlać ich sygnałów, z wyjątkiem oświetlanych gazem propan.

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. Zamykanie okresowo wszystkich posterunków następczych na wyznaczonym odcinku i równoczesne wstrzymanie ruchu pociągów w tym czasie na tym odcinku następuje na zarządzenie zainteresowanego zakładu (zakładów) linii kolejowych po uzgodnieniu z Biurem Eksploatacji Centrali PKP PLK S.A. Odcinki, na których wstrzymano ruch pociągów należy wskazać w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
18. Posterunki następcze, położone na tym odcinku powinny być czynne w czasie wyznaczonym zarządzeniem, o którym mowa w ust. 17.
Zamknięcie posterunku powinno nastąpić nie wcześniej, niż po otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnej stacji ostatniego pociągu kursującego przed przerwą w ruchu.
Otwarcie posterunku powinno nastąpić nie później, niż 10 minut przed czasem odjazdu z sąsiedniej stacji pierwszego pociągu po przerwie w ruchu.
19. W czasie zamknięcia posterunku ruchu, zwrotnice i semafony powinny znajdować się w stanie, jak wskazano w ust. 11.

20. Dyżurny ruchu stacji, do której przyjechał ostatni pociąg przed zamknięciem posterunku ruchu, poleca dróżnikom przejazdowym znajdującym się na szlaku, z którego przyjechał ten pociąg, zamknąć ich posterunki.

W czasie zamknięcia posterunku i wstrzymania ruchu pociągów rogatki przejazdowe powinny pozostać otwarte i w tym położeniu powinny być zabezpieczone.

21. Przed przywróceniem ruchu dróżnicy przejazdowi powinni otwarcie swego posterunku zgłosić dyżurnemu ruchu obu sąsiednich stacji.
22. Przed otwarciem posterunków ruchu i posterunków dróżników przejazdowych pracownicy obejmujący dyżur powinni stwierdzić stan i działanie urządzeń łączności i sterowania ruchem.
23. W czasie zamknięcia posterunków i wstrzymania ruchu pociągów na danym odcinku linii kolejowej, wolno uruchomić na tym odcinku za zgodą dyspozytora liniowego tylko pociąg ratunkowy, roboczy lub pług odśnieżny po porozumieniu się obu czynnych stacji krańcowych tego odcinka i innych posterunków następczych, gdyby zgodnie z regulaminem technicznym niektóre z nich były jeszcze czynne w tym czasie.

Prędkość jazdy pociągu ratunkowego, roboczego lub pługa odśnieżnego na takim odcinku nie powinna przekraczać 30 km/h, a przez przejazdy i przejścia do 20 km/h.¹⁾

24. Szczegółowe postanowienia o zamknięciu i otwarciu okresowo wszystkich posterunków następczych na wyznaczonym odcinku powinien zawierać regulamin techniczny każdego z posterunków następczych.

Przypadek E

25. Otwarcie prowizorycznego 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 działaniu lub w zasilaniu samoczynnej blokady liniowej na szlaku jednotorowym lub na jednym albo na obydwu torach szlaku dwutorowego,

- 4) dłuższej przeszkody w zasilaniu sieci trakcyjnej na jednym torze szlaku dwutorowego i prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze z czynną siecią trakcyjną,
 - 5) innych okoliczności wymagających zwiększenia przepustowości szlaku.
26. W przypadkach planowanych robót otwarcie prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznicowego) (ust. 25 pkt 1) lub prowizorycznego posterunku odgałęźnego (ust. 25 pkt 2) zarządza zakład linii kolejowych po uzgodnieniu z Biurem Eksploatacji Centrali PKP PLK S.A.

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

W przypadkach wskazanych w ust. 25 pkt 3 i 4 otwarcie prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznicowego) zarządza zainteresowany zakład linii kolejowych.

Szczegółowe postanowienia dotyczące otwarcia, pracy i zamknięcia prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznicowego) powinien zawierać osobny regulamin, dołączony do regulaminu technicznego zainteresowanych posterunków następczych.

W przypadku konieczności zwiększenia przepustowości szlaku, otwarcie prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznicowego) lub posterunku odgałęźnego następuje na zarządzenie zakładu linii kolejowych.

27. Prowizoryczne posterunki odstępowe (bocznicowe) i odgałęźne mogą mieścić się w pomieszczeniach stałych lub przewoźnych.

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.

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

W wyjątkowych przypadkach, jeżeli miejscowe warunki na to zezwalają dopuszcza się stosowanie semaforów i tarcz ostrzegawczych kształtowych.

Na prowizorycznych posterunkach odgałęźnych, a w czasie wykonywania planowanych robót również na prowizorycznych posterunkach odstępowych mogą być stosowane zamiast sygnalizatorów kształtowych tarcze zatrzymania D 1 „Stój” i przenośne tarcze ostrzegawcze DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania” według zasad określonych w instrukcji sygnalizacji.

29. Prowizoryczne semafony lub tarczę zatrzymania D 1 „Stój” ustawia się:
- 1) na prowizorycznym posterunku odstępowym (bocznicy) naprzeciw pomieszczenia dyżurnego ruchu po jednym urządzeniu sygnałowym dla każdego kierunku ruchu, dla którego czynny jest ten posterunek,
 - 2) na prowizorycznym posterunku odgałęźnym po jednym urządzeniu sygnałowym dla każdego kierunku ruchu w odległości przewidzianej dla ustawienia semaforów wjazdowych na posterunku odgałęźnym.
30. Na prowizorycznym posterunku odgałęźnym zwrotnice powinny być zamykane zamkami zwrotnicowymi lub sponami iglicowymi.
31. Prowizoryczny posterunek odstępowy (bocznicy) 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.
- Prowizoryczny posterunek odgałęźny bierze udział w regulowaniu ruchu wszystkich pociągów na wszystkich przyległych szlakach.
32. Przejazd pociągu przez prowizoryczny 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.
33. Po przejeździe każdego pociągu należy bezzwłocznie z powrotem ustawić sygnał „Stój”.
34. Pociągi przejeżdżające przez rozjazd w kierunku zwrotnym lub z kierunku zwrotnego powinny zmniejszyć prędkość jazdy pociągu do 40 km/h.
35. Drużyny wszystkich pociągów wyprawianych na szlak, na którym czynny jest prowizoryczny posterunek odstępowy (bocznicy) lub

odgałęźny, należy powiadomić rozkazem pisemnym „S” (§ 57 ust. 4 pkt 22).

Przypadek F

36. Postanowienia dotyczące otwarcia i zamknięcia posterunku pomocniczego zawiera § 33 ust. 14, 15, 17 i 21.

Przypadek G

37. Czasowe zamknięcie i wyłączenie z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku następczego zarządza zakład linii kolejowych po uzgodnieniu z Biurem Eksploatacji Centrali PKP PLK S.A.

W razie potrzeby mogą być zamknięte i wyłączone z udziału w prowadzeniu ruchu również dwa lub więcej kolejne posterunki następcze.

W przypadku potrzeby czasowego zamknięcia i wyłączenia z udziału w prowadzeniu ruchu stacji węzłowej lub posterunku odgałęźnego, Biuro Eksploatacji Centrali PKP PLK S.A. ustala drogi objazdowe, po których będzie prowadzony ruch.

Jeżeli zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu podlega posterunek zapowiadawczy, a pomiędzy tym posterunkiem i sąsiednim czynnym posterunkiem zapowiadawczym znajduje się posterunek odstępowy (bocznicy), to posterunek ten należy również wyłączyć z udziału w prowadzeniu ruchu.

38. 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.
39. 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 sponiglicowych. 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.

40. Semaforów 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.

41. Urządzenia zewnętrzne i wewnętrzne na posterunkach nastawczych należy zabezpieczyć przed niedozwolonym ich obsługiwaniem i wykorzystaniem w czasie trwania zamknięcia i wyłączenia posterunku następczego.

42. 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 protokóle.

43. Zamknięcie posterunku może nastąpić, gdy szlaki przyległe do tego posterunku są wolne.

44. 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. 39.

W telefonogramie należy podać kilometry przejazdów kolejowych, które nie będą zawiadamiane o jeździe pociągu.

45. 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 § 22-27. Do zapowiadania pociągów należy wcześniej odpowiednio przystosować łączność telefoniczną.

46. 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.¹⁾

47. Dyżurni ruchu sąsiednich czynnych posterunków zapowiadawczych (§ 57 ust. 20 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) unieważnieniu sygnałów na semaforach samoczynnej blokady liniowej,
 - 4) ograniczeniach prędkości wskazanych w ust. 46.¹⁾
48. 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. 59.
49. Po otwarciu posterunku następczego należy usunąć zastosowane dodatkowe zamknięcia zwrotnic, unieważnienie sygnalizatorów oraz sprawdzić działanie urządzeń srk, odnotowując ten fakt w dokumentacji techniczno-ruchowej.
50. 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 H

51. Czasowe wyłączenie z udziału w prowadzeniu ruchu nastawni wykonawczej może być dokonane na zarządzenie zakładu linii kolejowych.
52. Przed wyłączeniem nastawni wykonawczej z udziału w prowadzeniu ruchu, zwrotnice rozjazdów obsługiwanych z tej nastawni, należy ustawić i zabezpieczyć zgodnie z postanowieniami ust. 39.
53. 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 dy-

-
- 2) dyżurny ruchu posterunku odstępowego (bocznicowego) – do sąsiednich posterunków zapowiadawczych i do sąsiednich posterunków odstępowych (bocznicowych).
58. Przed nadaniem telefonogramu o otwarciu posterunku dyżurny ruchu posterunku, który ma być otwarty, powinien uzyskać informację od adresatów tego telefonogramu i dyspozytora liniowego o sytuacji ruchowej na sąsiednich szlakach i odstępach oraz o wszelkich okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego (odchyleniach od rozkładu jazdy i od normalnego ruchu, o ostrzeżeniach itp.).
59. Przed nadaniem telefonogramu o zamknięciu posterunku dyżurny ruchu posterunku, który ma być zamknięty, powinien poinformować adresatów tego telefonogramu i dyspozytora liniowego o sytuacji ruchowej na sąsiednich szlakach, odstępach i o wszelkich okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu.

Rozdział VIII POWIADAMIANIE DRUŻYN POCIĄGOWYCH I MANEWROWYCH

§ 57

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.¹⁾
2. O okolicznościach wymienionych w ust. 1 drużyny pociągowe zawiadamia się za pomocą rozkazów pisemnych: „O” (zał. 3 i 3a), „S” (zał. 4), „N” (zał. 5), „Nrob” (zał. 5a).¹⁾
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) znajdowania się w pociągu wagonów z przesyłkami nadzwyczajnymi lub z towarami niebezpiecznym wysokiego ryzyka (TWR),
 - 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 z blokadą samoczynną, 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 (§ 16 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 § 37 ust. 3,
 - b) wjazdu pociągu na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony kozłem oporowym (§ 37 ust. 9 i 10), albo na tor, na którym istnieje ograniczenie prędkości niższe niż wynika to ze wskazań semafora (§ 41 ust. 16 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 roгатki lub samoczynnej sygnalizacji na przejeździe, do czasu usunięcia uszkodzenia lub do czasu wprowadzenia tymczasowego strzeżenia przejazdu, za wyjątkiem § 83 ust. 21,
- 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).¹⁾

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” (§ 60) oraz informację, czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału Rd 1 „Nakaz jazdy”, czy też bez otrzymania tego sygnału, z zastrzeżeniem o którym mowa w § 63 ust. 9, a także zezwolenie na przejechanie obok semafora wyjazdowego w okręgu nastawczym nastawni wyłączzonej z udziału w prowadzeniu ruchu (§ 56 ust. 53),
- 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,

- 3) zezwolenie na przejechanie obok semafora wjazdowego, drogowaskazowego 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 (§ 56 ust. 53),
- 4) jeżeli nie ma możliwości chwilowego wyłączenia zasilania samoczynnej blokady liniowej jednokierunkowej – zezwolenie pierwszemu pociągowi, wyprawionemu po otwarciu zamkniętego toru szlakowego, na zasadach określonych w § 52 ust. 17,¹⁾
- 5) zezwolenie na jazdę manewrową taboru w kierunku szlaku, poza ustaloną granicę przetaczania lub poza ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów) dla przypadków określonych w § 12 ust. 4,¹⁾
- 6) zezwolenie na wjazd z zamkniętego toru szlakowego, przy którym nie ma semafora wjazdowego,
- 7) zezwolenie na jazdę w przypadku, gdy pojazd trakcyjny znajduje się poza semaforem wskazującym sygnał zezwalający, którego maszynista nie widzi,
- 8) zezwolenie na przejechanie obok tarczy zatrzymania D 1 „Stój” (§ 46 ust. 8 pkt 5 i § 63 ust. 9),
- 9) 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 § 46 ust. 6,
- 10) zezwolenie na wstawienie i jazdę samochodu przystosowanego do jazdy po szosie i po szynach (§ 81 ust. 13),
- 11) polecenie jazdy pociągu do określonego kilometra na szlaku jednotorowym, zatrzymania się i powrotu najpóźniej w nakazastan na dzień 1 czerwca 2011 r.

nym czasie – o ile jazda tego pociągu nie jest przewidziana rozkładem jazdy,

- 12) polecenie popychania pociągu (od do) przez lokomotywę sprzęgniętą z pociągiem lub przez lokomotywę nie sprzęgniętą z pociągiem, która dojeżdża za pociągiem do następnej stacji, ze wskazaniem miejsca zatrzymania się popychacza na tej stacji, lub która ze szlaku jednotorowego wraca do stacji wyprawy – o ile popychanie nie jest przewidziane w rozkładzie jazdy,
- 13) polecenie jazdy po zamkniętym torze szlakowym i o okolicznościach wskazanych w § 53 ust. 11,
- 14) polecenie zatrzymania pociągu, nie mającego rozkładowego postoju, na stacji w okolicznościach wskazanych w § 47 ust. 3 i 4 i na szlaku w okolicznościach wskazanych w § 67 ust. 1 pkt 2,
- 15) polecenie nieprzewidzianego rozkładem jazdy zatrzymania na szlaku pociągu, z określeniem celu i czasu postoju,
- 16) polecenie rozłączenia lokomotyw przed miejscami (mostami), na których niedozwolona jest podwójna trakcja, przejazdu pojedynczo przez to miejsce i ponownego połączenia lokomotyw za tym miejscem, o ile rozłączania lokomotyw nie przewiduje rozkład jazdy,
- 17) polecenie zatrzymania pociągu przed uszkodzonym obsługiwany semaforem (§ 46 ust. 9 pkt 1 lit. d),
- 18) 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 bocznicowego, jeżeli jest to uregulowane regulaminem obsługi bocznic i drużyna ta jest z nim zapoznana,
- 19) informację o zmianach w rozkładzie jazdy polegająca 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 za-

- wiadamiac drużyny pociągowe rozkazem pisemnym przez 14 dni od chwili wejścia w życie tych zmian,
- 20) 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 zawiadamiac drużyny pociągowe rozkazem pisemnym przez 14 dni od chwili zaistnienia tych zmian,
 - 21) informację o czasowym otwarciu (np. na czas przewozów je-siennych) posterunku ruchu stale zamkniętego; drużyny pociągowe należy zawiadamiac w ciągu całego okresu otwarcia posterunku lub przez 14 dni, jeżeli wprowadzono poprawkę w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,
 - 22) informację o otwarciu prowizorycznego posterunku odstępowego (boczniczowego) lub odgałęźnego i miejscu jego usytuowania (szlak ... km ...), przy czym należy podać na jaki sygnał dozwolony jest przejazd pociągu przez posterunek; drużyny pociągowe należy zawiadamiac w ciągu całego okresu otwarcia posterunku,
 - 23) informację o tym, że w czasie prowadzenia ruchu pociągów w odstępach posterunków następczych (§ 29 ust. 4) sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne,
 - 24) informację o uszkodzeniu torowych urządzeń kontroli prowadzenia pociągów (SHP, KHP itp.),
 - 25) informację o jeździe pociągu w innym kierunku, niż przewidziany w rozkładzie jazdy; jeżeli rozkazu tego nie wydała jedna z poprzednich stacji, stacja wyprawiająca pociąg w innym kierunku powinna zawiadomić o tym maszynistę i kierownika pociągu,
 - 26) 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),
 - 27) informacje i polecenia dla pociągów roboczych wyprawianych i znajdujących się na szlakowym torze zamkniętym (§ 53 ust. 12),

-
- 28) informację o zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku(ów) następczego(ych), unieważnieniu sygnałów na semaforach wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych, unieważnieniu sygnałów i semaforów samoczynnej blokady liniowej, ograniczeniach prędkości w obrębie zamkniętych i wyłączonych z prowadzenia ruchu posterunków następczych (§ 56 ust. 47),
 - 29) informację o unieważnieniu wskazań tarcz ostrzegawczych przejazdowych odnoszących się do przejazdu kolejowego, strzeżonego przez uprawnionego pracownika w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu,
 - 30) 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” oraz informację, czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału Rd 1 „Nakaz jazdy”, czy też bez otrzymania tego sygnału,
 - 2) zezwolenie na wjazd pociągu z toru szlakowego lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego), przy którym nie ma semafora wjazdowego lub innego urządzenia sygnałowego albo gdy nie można na nich podać odpowiedniego sygnału,
 - 3) zezwolenie na wyjazd pociągu ze stacji posiadającej semafony wyjazdowe z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego, na tor szlakowy lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) oraz informację, czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału Rd 1 „Nakaz jazdy”, czy też bez otrzymania tego sygnału,
 - 4) informację o zamknięciu toru szlakowego i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze szlakowym czynnym (patrz jednak ust. 21),
 - 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 bocznicowego, jeżeli jest to uregulowane regulaminem obsługi bocznicy,
- 6) informacje o tym, że przejazd pociągu po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) obok posterunków odstępowych (bocznicowych) 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,¹⁾
 - 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. W czasie planowych zamknięć torów w celu wykonania robót, drużynie pociągowej potrzebne zezwolenia, polecenia i informacje można wydać (§ 52 ust. 13 i 16 oraz § 57 ust. 5 i 21) za pomocą rozkazu pisemnego „Nrob” zamiast rozkazu pisemnego „N” lub zamiast rozkazu „S” (§ 56 ust. 35), wypełniając odpowiednie rubryki. Jeden rozkaz „N” lub „Nrob” może zawierać dane wynikające z zamknięcia tylko jednego toru szlakowego.
 7. Jeżeli zachodzi potrzeba wydania rozkazu pisemnego „S” lub „N” i równocześnie rozkazu pisemnego „O” można w rozkazu pisemnym „S” lub „N” dopisać dodatkowo treść polecenia, które zasadniczo wpisuje się w rozkazu pisemnym „O”, pod warunkiem, że wszystkie zapisy dokonane w rozkazu pisemnym „S” lub „N” będą dobrze czytelne.
 8. 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.¹⁾

9. Rozkaz pisemny wypełnia, podpisuje i doręcza lub w przypadkach określonych w niniejszej instrukcji przekazuje jego treść za pomocą urzędzeń łączności drużynie pociągowej dyżurny ruchu.

Na stacjach, na których są również dyżurni ruchu peronowi lub dyżurni ruchu manewrowi, mogą oni stale wydawać rozkazy pisemne, zawierające ostrzeżenia (§ 59 ust. 1). Niezależnie od tego dyżurny ruchu dysponujący może polecić doraźnie dyżurnemu ruchu peronowemu lub dyżurnemu ruchu manewrowemu wypełnienie i doręczenie rozkazu pisemnego.

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.¹⁾

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

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

Rozkaz pisemny nakazujący nieprzewidziane popychanie pociągów, zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości jazdy – powinien otrzymać również maszynista popychacza za pokwitowaniem na egzemplarzu doręczającego. Rozkaz pisemny „S”, zezwalający na jazdę manewrującego taboru w kierunku szlaku poza ustaloną granicę przetaczania lub poza granicę stacji, powinien otrzymać kierownik

manewrów i maszynista. Kwitowanie otrzymanych egzemplarzy rozkazu pisemnego odbywa się według wyżej podanej zasady.

11. 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.
12. W razie podwójnej trakcji maszynistę drugiej czynnej lokomotywy o treści rozkazu pisemnego powinien powiadomić ustnie pracownik doręczający rozkaz pisemny maszyniście pierwszej lokomotywy.
13. Pomocnika maszynisty lub kierownika pociągu znajdującego się w kabinie maszynisty lub w przyległym przedziale połączonym przejściem z kabiną, o treści rozkazu pisemnego powiadamia ustnie maszynista.
14. 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.).
15. (uchylony).¹⁾
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.¹⁾
17. Sposób postępowania z wykorzystanymi rozkazami pisemnymi określa wewnętrzne uregulowania zainteresowanych podmiotów korzystających z infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A.
18. Jeżeli dyżurny ruchu dysponujący doraźnie poleci dyżurnemu ruchu peronowemu lub dyżurnemu ruchu manewrowemu, 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.

Pracownik ten po wypisaniu potrzebnej liczby egzemplarzy rozkazu pisemnego, po podpisaniu ich nazwiskiem dyżurnego ruchu dysponującego oraz własnym, powinien napisać treść powtórzyc

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.

19. 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.

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.

20. Wyjątek od postanowień ust. 19 stanowią rozkazy pisemne z zawiadomieniami wymienionymi:

- 1) w ust. 4 pkt 1, 3, 7 i 9; 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, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 18, 23 i 27; 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 28 – które mogą wydać sąsiednie czynne posterunki zapowiadawcze.¹⁾

21. Posterunek zapowiadawczy wyprawiający w czasie zamknięcia toru na szlaku dwutorowym pociągi na tor szlakowy czynny, powinien zawiadomić je o zamknięciu toru i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym:

- 1) rozkazem pisemnym „N” – pociągi wyprawiane po torze czynnym lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego dla danego kierunku jazdy),
- 2) rozkazem pisemnym „O” – pociągi wyprawiane po torze czynnym prawym (w kierunku zasadniczym).

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

Dla pociągu jadącego po torze szlakowym lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) zawiadomienie rozkazem pisemnym „N” może wydać stacja ostatniego postoju pociągu lub stacja wyznaczona, gdy semafor wyjazdowy na stacji wyprawiającej pociąg na tor lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) lub wyjazdowy 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” (§ 52 ust. 7 i 8).

Zawiadomienie rozkazem pisemnym jest zbędne, gdy urządzenia blokady stacyjnej i liniowej są przystosowane do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze czynnym (§ 52 ust. 22 i 23).

22. 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.

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.

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.

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 lub kierownik pociągu 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.

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

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

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

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

24. W każdym bloczku rozkazów pisemnych, niezależnie od wydrukowanej numeracji poszczególnych kart, należy oznaczać kolejnym numerem każdorazowe wydanie rozkazu pisemnego. Numeracja ta jest miesięczna lub roczna, co ustala regulamin techniczny.

Rozkaz pisemny napisany według treści podyktowanej przez dyżurnego ruchu otrzymuje numer w formie ułamka.

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

$$\frac{3}{15} , \frac{15}{3} .$$

25. Działki zawierające treść obowiązującą należy na rozkazie pisemnym „S”, „N” i „N rob.” obramować linią pionową na obu marginesach.

W obramowanych działkach treść niepotrzebną należy skreślić linią falistą poziomą. Treść odręczną napisać należy czytelnie.

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

26. 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.

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.

27. Bloczki rozkazów pisemnych „O”, „S”, „N”, „Nrob” przed wydaniem do użytku należy ostemplować nazwą posterunku lub jednostki macierzystej pojazdu kolejowego z napędem, przesnurować, opieczę-

tować, a liczbę kart w bloczku powinien poświadczyć przełożony właściwej jednostki organizacyjnej dla danego posterunku lub tego pojazdu. Bloczki rozkazów pisemnych należy objąć ścisłą ewidencją.

§ 58

Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego „O”

1. Na posterunkach ruchu wyposażonych w urządzenia elektronicznej rejestracji i wydawania ostrzeżeń doraźnych, rozkazy pisemne „O” wydawane są w formie wydruku komputerowego wg wzoru przedstawionego w załączniku 3a.
2. Na stacjach, przy sprawnie działających urządzeniach o których mowa w ust. 1, na podstawie zapisów wprowadzanych do pamięci komputera tworzona jest automatycznie elektroniczna książka ostrzeżeń. W tym przypadku nie stosuje się postanowień zawartych w § 59 ust. 29, 31, 32, 33 i wzoru książki ostrzeżeń wg zał. 6. Pozostałe postanowienia § 59 mają zastosowanie analogiczne jak dla prowadzenia jednej książki ostrzeżeń.
3. Stacje wyznaczone do wydawania ostrzeżeń, na których prowadzone są elektroniczne książki ostrzeżeń, są odpowiednio oznaczone w dodatku 1 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.
4. Na stacjach, o których mowa w ust. 3 rejestruje się ostrzeżenia doraźne obowiązujące dla jazdy po wszystkich torach szlakowych w kierunku zasadniczym i przeciwnym do zasadniczego, a także po torach głównych na stacjach.
5. Komputer, na którym tworzona jest elektroniczna książka ostrzeżeń obsługuje dyżurny ruchu.
6. Po każdej wprowadzonej zmianie w ostrzeżeniach, należy sporządzić wydruk książki ostrzeżeń.
7. W przypadku usterki urządzeń elektronicznej rejestracji i wydawania ostrzeżeń doraźnych, rejestrację ostrzeżeń należy kontynuować w książce ostrzeżeń doraźnych według wzoru określonego w zał. 6 z wykorzystaniem posiadanego wydruku, o którym mowa w ust. 6, a rozkazy pisemne wydawać na druku według wzoru przedstawionego w zał. 3 tylko do najbliższej stacji wyznaczonej, rejestrującej ostrzeżenia w kierunku zgodnym z dalszą jazdą pociągu.

O powyższym należy poinformować kierującego pojazdem kolejowym oraz dyżurnego ruchu stacji, do której wydano ostrzeżenia.

8. Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego „O” sporządza się na stanowisku obsługującym elektroniczną książkę ostrzeżeń lub na połączonych z nim terminalach komputerowych. Terminale obsługują pracownicy posiadający niezbędną wiedzę wynikającą z postanowień § 6 ust. 1 i 2 wskazani w regulaminie technicznym.
9. Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego sporządza się w niezbędnej ilości egzemplarzy (§ 57 ust. 10) i doręcza kierującemu pojazdem kolejowym lub kierownikowi pociągu za pokwitowaniem w książce doręczeń, ze wskazaniem: numeru rozkazu, numeru pociągu i godziny doręczenia. Nie sporządza się kopii rozkazu dla potrzeb własnych.

Zasady przekazywania treści komputerowego wydruku rozkazu pisemnego między maszynistą a kierownikiem pociągu regulują instrukcje przewoźnika.

10. W komputerowym wydruku rozkazu pisemnego „O” mogą być zamieszczane informacje wydawane za pomocą rozkazu pisemnego „S”, o których mowa w § 57 ust. 4 pkt 19, 20, 21, 22, 24, 25 i 26 oraz „N rob” zawarte w działkach nr 1, 2, 3, 4 i 6. Informacje te ujęte są w wyodrębnionych rubrykach, osobno dla każdego przypadku wymagającego wydania takiego rozkazu.
11. Stanowiska obsługujące elektroniczną książkę ostrzeżeń raz w miesiącu powinny być skontrolowane przez właściwych naczelników sekcji (lub upoważnionych pracowników) w zakresie zgodności zarejestrowanych ostrzeżeń ze stanem faktycznym i prawidłowej eksploatacji urządzeń.
12. Jeżeli ze względów eksploatacyjnych, na danym posterunku ruchu zostanie ustalona konieczność wydawania komputerowego wydruku rozkazu pisemnego „O” bez względu na stan ostrzeżeń (również wtedy gdy na wydruku podana jest informacja o braku ostrzeżeń na wskazanym odcinku), to posterunki te powinny być odpowiednio oznaczone w zeszytach wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów. Kierujący pojazdem kolejowym z napędem nie może wyjechać z danego posterunku bez otrzymania wydruku rozkazu pisemnego „O” chyba, że otrzymał już rozkaz odnoszący się do odcinka lub szlaku stycznego (przyległego) do tego posterunku ruchu.
13. Szczegółowe zasady obsługi i eksploatacji urządzeń do komputerowego wydruku rozkazu pisemnego „O” zawiera instrukcja użytkownika systemu elektronicznej rejestracji i wydawania ostrzeżeń doraźnych.¹⁾

§ 59**Ostrzeżenia**

1. Ostrzeżeniami nazywają się pisemne zawiadomienia wydawane drużynom pociągowym, a dotyczące ograniczenia prędkości jazdy lub zachowania innych ostrożności – z wyjątkiem zawiadomień wymienionych w § 57 ust. 20.

2. Ostrzeżenia dzielą się na stałe i doraźne.

Za ostrzeżenia stałe uważa się ostrzeżenia, które ujęte są w dodatku 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów o nazwie Wykaz Ostrzeżeń Stałych (WOS), bez względu na to, czy ostrzeżenie obowiązuje stale czy tylko w ustalonym okresie czasu.

Ostrzeżeniami doraźnymi są ostrzeżenia nie ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych, które wprowadzone zostały doraźnymi zarządzeniami.

Ostrzeżenia doraźne mogą być jednorazowe, tj. odnoszące się do określonego pociągu lub okresowe, tj. odnoszące się do wszystkich pociągów w okresie ważności tego ostrzeżenia.

3. W wykazie ostrzeżeń stałych należy wskazać wszystkie ostrzeżenia, które trwać będą dłużej niż 90 dni.¹⁾
4. W wykazie ostrzeżeń stałych wymagane ograniczenia prędkości jazdy należy wskazać osobno dla każdego toru szlakowego i dla każdego kierunku jazdy po każdym z tych torów oraz dla torów głównych na stacji, na których obowiązują ograniczenia prędkości niższe niż wynika to ze wskazań semafora zezwalającego na wjazd.

W żądaniach wprowadzenia ograniczeń należy wskazać, jakiego ruchu pociągów dane ograniczenie dotyczy.

5. Wykaz ostrzeżeń stałych powinien być wydawany okresowo i zawsze z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy. Termin ważności tego wykazu powinien być wskazany na wierzchniej stronie okładki.

Szczegółowe zasady sporządzania, wydawania i prowadzenia wykazu ostrzeżeń stałych zawierają oddzielne wytyczne, wydane przez Centralę PKP PLK S.A.

6. Zainteresowani pracownicy posterunków technicznych oraz prowadzący pojazdy kolejowe z napędem powinni posiadać właściwe i aktualne wykazy ostrzeżeń stałych.

W razie nie otrzymania w porę wykazu ostrzeżeń stałych pracownik, który wykazu tego nie otrzymał, obowiązany jest odpowiednio wcześniej żądać go od swego przełożonego.

Przed 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.

7. **Nie wolno** dokonywać w wykazie ostrzeżeń stałych następujących zmian:

- 1) wnoszenia ostrzeżeń, których w wykazie tym nie wydrukowano,
- 2) zmiany czasu obowiązywania ostrzeżenia, z wyjątkiem jego skrócenia,
- 3) zmiany miejsca (i toru), na którym obowiązuje ostrzeżenie, z wyjątkiem skrócenia odcinka objętego ostrzeżeniem stałym (ust. 8 pkt 2),
- 4) zmniejszenia prędkości jazdy pociągów,
- 5) przedłużać okresu obowiązywania wykazu ostrzeżeń stałych umieszczonego na stronie wierzchniej okładki.¹⁾

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

8. Wyznaczone zakłady linii kolejowych 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.

Zmiany te pisemnie należy przekazać niezwłocznie zainteresowanym jednostkom organizacyjnym według ustalonego rozdzielnika. Jednostki te dowodnie powiadają zainteresowanych pracowników. W treści zarządzenia wprowadzającego zmiany, wszelkie liczby należy podawać słownie, z wyjątkiem numeru linii i strony wykazu.¹⁾

9. Jeżeli stan elementów infrastruktury kolejowej lub organizacja prowadzenia robót wymagają wydawania drużynom pociągowym ostrzeżeń nie ujętych 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.

Pracownik (naczelnik sekcji, mistrz, toromistrz, diagnosta itp.) lub właściwa jednostka organizacyjna, żądający wydawania ostrzeżeń doraźnych, w zawiadomieniu tym powinni dokładnie określić:

- 1) miejsce, w którym konieczne jest zmniejszenie prędkości jazdy lub zachowanie ostrożności (numer linii, nazwa posterunku zapowiadawczego lub szlaku, na szlaku dwutorowym określenie toru szlakowego lub obu i czy obowiązuje w obu kierunkach jazdy po tym torze, czy tylko w jednym oraz określenie, od którego miejsca do którego miejsca obowiązuje ostrzeżenie),
- 2) dopuszczalną prędkość jazdy pociągów,
- 3) powód ograniczenia prędkości lub potrzeby zachowania ostrożności,
- 4) termin rozpoczęcia i zakończenia obowiązywania obostrzenia.

Telefoniczne żądanie wydawania ostrzeżeń należy potwierdzić pisemnie.¹⁾

10. Jeżeli regulaminem tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót wymagane jest ograniczenie prędkości, to należy postępować zgodnie z ust. 13 po otrzymaniu zarządzenia w sprawie rozpoczęcia robót.¹⁾
11. W nagłych przypadkach zawiadomienie o przeszkodzie do ruchu pociągów może być dokonane telefonicznie lub ustnie przez każdego pracownika kolejowego oraz przez osobę postronną. Niezwłocznie po otrzymaniu tego zawiadomienia dyżurny ruchu powinien zawiadomić o nim naczelnika (zastępcę) właściwej sekcji, który po zbadaniu zagrożonego miejsca powinien niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu o wyniku badania.

Do czasu otrzymania tego zgłoszenia dyżurny ruchu powinien, w zależności od treści otrzymanego zawiadomienia, albo wstrzymać ruch pociągów, albo za pomocą rozkazu pisemnego polecić

drużynie pociągowej zatrzymanie pociągu przed miejscem zagrożonym, zbadanie przeszkody przez maszynistę i kierownika pociągu (jeżeli jest) oraz zgłoszenie o wyniku badania, celem ustalenia dalszego postępowania.

12. W razie niepodania terminu wejścia w życie ostrzeżenia, należy termin ten wyjaśnić telefonicznie, a jeżeli nie można tego wykonać natychmiast, należy przyjąć, że obowiązuje ono od chwili otrzymania zawiadomienia.
13. 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).¹⁾
14. Stacje sąsiednie i wyznaczone, wymienione w ust. 13, 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.¹⁾

15. Wszystkim pociągom, którym stacje wyznaczone ostrzeżenia nie wydały, powinna ostrzeżenie to wydać ostatnia stacja przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie. Pociągi nie mające na tej stacji przewidzianego postoju, należy zawiadomić o ostrzeżeniu, o ile jest to możliwe, za pośrednictwem ostatniej stacji postoju, a jeżeli jest to niemożliwe, należy pociąg zatrzymać i doręczyć ostrzeżenie na ostatniej stacji przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, albo przekazać treść rozkazu pisemnego prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem za pomocą urządzeń łączności zgodnie z postanowieniami § 57 ust. 22.
16. 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.
17. 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.
18. (uchylony).¹⁾
19. 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.
20. Jeżeli zachodzi potrzeba jednorazowego wydania ostrzeżenia, stacja na której zaistniały okoliczności wymagające tego ostrzeżenia, powinna zażądać wydania ostrzeżenia przez stację wyznaczoną lub przez stację ostatniego postoju albo przez stację sąsiednią, z której ma przyjechać ten pociąg lub wydać je sama, jeżeli ostrzeżenie dotyczy wyjazdu pociągu. Jeżeli jednorazowe ostrzeżenie dotyczy szlaku, a stacja wyznaczona ani stacja ostatniego postoju pociągu nie może już zawiadomić pociągu o ostrzeżeniu, zawiadomienie to powinna wykonać ostatnia stacja znajdująca się przed tym szlakiem.
Stacja żądająca wydania jednorazowego ostrzeżenia może uważać, że pociąg został zawiadomiony o ostrzeżeniu, gdy otrzymała zgłoszenie o dokonany zawiadomieniu pociągu.

21. 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.
22. 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.
23. 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.¹⁾
24. 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.
25. Jeżeli zawiadomienie o konieczności ostrzeżenia pociągów otrzyma posterunek odgałęźny lub odstępowy (bocznicowy), 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.
26. 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, obowiązana do wydawania ostrzeżeń temu pociągowi i o otrzymanych ostrzeżeniach zawiadomić drużynę pociągową.
27. Pociąg jadący bez rozkładu jazdy powinien być zatrzymany na stacji wyznaczonej do wydawania ostrzeżeń w kierunku jazdy pociągu, celem doręczenia drużynie pociągowej ostrzeżeń.

28. Stacje, które otrzymały żądanie, zarządzenie lub zawiadomienie o ostrzeżeniu powinny niezwłocznie wpisać go do właściwej książki ostrzeżeń doraźnych (zał. 6). Jednorazowych ostrzeżeń nie wpisuje się do książki ostrzeżeń.
29. 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.

Jeżeli ilość ostrzeżeń jest mała, można prowadzić jedną książkę ostrzeżeń z odpowiednim podziałem stron dla każdego kierunku i z odpowiednim ich oznaczeniem.

Numerację ostrzeżeń prowadzi się miesięcznie w formie ułamka. Liczba 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.

30. 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:

- a) 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. 13), natomiast dotyczących torów szlakowych kierunku przeciwnego do zasadniczego tylko w razie otrzymania zawiadomienia o jeździe pociągów po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego,
- b) ostatnie stacje, znajdujące się przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, wpisują do książek ostrzeżeń ostrzeżenia dotyczące każdego przyległego toru szlakowego w obu kierunkach jazdy.

31. Książki ostrzeżeń prowadzą na bieżąco dyżurni ruchu. Jeżeli ostrzeżenia wydawane są drużynom pociągowym przez dyżurnych ruchu peronowych lub dyżurnych ruchu manewrowych, mogą oni prowadzić książkę ostrzeżeń dla kierunków, w których wydają te ostrzeżenia.

Jeżeli na stacji prowadzonych jest kilka książek ostrzeżeń to należy wyznaczyć regulaminem technicznym stanowisko dyżurnego ruchu, na którym będzie prowadzony stacyjny komplet książek ostrzeżeń.¹⁾

32. Każde ostrzeżenie należy oddzielić od następnego poziomą kreską. Po odwołaniu ostrzeżenia we wszystkich książkach ostrzeżeń, w których wpisane było to ostrzeżenie, należy wypełnić rubryki dotyczące odwołania, a rubryki dotyczące wprowadzenia przekreślić.

Pierwszego dnia każdego miesiąca należy wszystkie obowiązujące ostrzeżenia przenieść (przepisać) z poprzedniego miesiąca. Należy przy tym poprzednie zapisy w rubrykach dotyczących wprowadzenia przekreślić, a w rubrykach dotyczących odwołania zanotować: „przeniesiono pod Lp.”.¹⁾

33. 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.

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

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 sekcji lub upoważniony przez niego pracownik.

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.¹⁾

34. Dla każdej książki ostrzeżeń ze stacyjnego kompletu – a gdy jest jedna książka ostrzeżeń dla każdego kierunku jazdy należy założyć

oddzielną teczkę, w której należy przechowywać wszystkie pisma, telegramy i telefonogramy zawierające: żądanie wprowadzenia ostrzeżenia, zawiadomienie właściwych stacji o ostrzeżeniu, potwierdzenie odebrania zawiadomienia o ostrzeżeniu, żądanie odwołania ostrzeżenia i odwołanie ostrzeżenia. 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.

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.

Dopuszcza się przechowywanie w pamięci komputera wszystkich pism i telegramów związanych z żądaniem, wprowadzeniem, potwierdzeniem i odwołaniem ostrzeżeń otrzymanych drogą elektroniczną.¹⁾

35. W regulaminie technicznym należy ustalić, na których posterunkach, ile książek ostrzeżeń i w których kierunkach należy je prowadzić.¹⁾
36. 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.¹⁾
37. Jeżeli ostrzeżenie ma trwać powyżej 90 dni, naczelnik właściwej sekcji powinien odpowiednio wcześniej zwrócić się do zakładu linii kolejowych o umieszczenie tego ostrzeżenia w wykazie ostrzeżeń stałych.¹⁾

nie można lub nie wolno podać – wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego.

5. Zezwoleniem na przejazd pociągu jest:

- 1) na stacjach i na posterunkach odgałęźnych z semaforami wyjazdowymi wyposażonych w semafony świetlne albo semafony kształtowe z tarczą ostrzegawczą odnoszącą się do semaforów wyjazdowych – podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym i wjazdowym oraz drogowskazowym (jeśli jest), a na posterunkach ruchu wskazanych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów – podanie ponadto sygnału Rd 1 „Nakaz jazdy”,
- 2) na stacjach i posterunkach odgałęźnych z semaforami wyjazdowymi, wyposażonych w semafony kształtowe bez tarcz ostrzegawczych odnoszących się do semaforów wyjazdowych – podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym i wjazdowym oraz sygnału Rd 1 „Nakaz jazdy” z pierwszej nastawni na drodze przejazdu pociągu,
- 3) na posterunkach odgałęźnych bez semaforów wyjazdowych oraz na posterunkach bocznicy i osłonnych – podanie sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym,
- 4) na posterunkach odstępowych – podanie sygnału zezwalającego na semaforze odstępowym.

6. Jeżeli na semaforze wyjazdowym przy spełnieniu wymaganych warunków nie może być podany lub nie wolno podać sygnału zezwalającego lub semafor ten wskazuje sygnał wątpliwy, zezwoleniem na przejazd pociągu – oprócz podania sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym i drogowskazowym jest:

- 1) podanie na tym semaforze sygnału zastępczego, a ponadto na posterunkach ruchu wyznaczonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów – podanie sygnału Rd 1 „Nakaz jazdy”,
- 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”, a ponadto na posterunkach ruchu wyznaczonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów – podanie sygnału Rd 1 „Nakaz jazdy”.

7. W przypadku jazdy pociągu po torze lewym, obowiązują postanowienia § 52 ust. 7–12.
8. Sygnał Rd 1 „Nakaz jazdy” podaje dyżurny ruchu. Jeżeli jednak sygnał Rd 1 „Nakaz jazdy” ma być podany z nastawni wykonawczej (ust. 5 pkt 2), wówczas sygnał ten może podać nastawniczy na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu dysponującego.
9. Gdy pociąg wyprawia się za pomocą sygnału zastępczego „Sz” lub rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności) i wymagane jest podanie sygnału Rd 1 „Nakaz jazdy”, a sygnał ten ma podać dyżurny ruchu peronowy lub dyżurny ruchu manewrowy, to sygnał Rd 1 „Nakaz jazdy” wolno podać tylko na polecenie dyżurnego ruchu dysponującego.
10. Jeżeli podanie sygnału Rd 1 „Nakaz jazdy” dla pociągu oczekującego na wyjazd ze stacji posiadającej semafor wyjazdowy jest wymagane, lecz doraźnie jest niemożliwe, sygnał ten może być zastąpiony poleceniem dyżurnego ruchu dysponującego, wydanym kierownikowi pociągu (maszyniście) za pomocą urządzeń łączności w formie:
„Pociąg z toru odjazd”
nr nr
lub za pomocą rozkazu pisemnego, w którym skreślono wyrazy „sygnału Nakaz jazdy”.
11. Dyżurny ruchu może zezwolić na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu, gdy zostały spełnione wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy.
12. Zezwolenie na przejazd pociągu obok sygnału „Stój” na obsługiwanej semaforze może wydać tylko dyżurny ruchu zarządzający tym semaforem.

§ 61

Podawanie sygnałów przez drużynę pociągową przed odjazdem pociągu

1. Przed odjazdem pociągu drużyna konduktorska podaje następujące sygnały:
 - 1) Rp 11 „Wsiadać”,
 - 2) Rp 12 „Gotów do odjazdu”,
 - 3) Rp 14 „Odjazd pociągu pasażerskiego”.

Sygnał Rp 12 stosuje się przed odjazdem pociągów z wieloosobową drużyną konduktorską.

W przypadku, gdy pociąg jest zestawiony z zespołów trakcyjnych lub wagonów silnikowych, a urządzenie do sterowania drzwiami i sygnałem dźwiękowym ostrzegającym podróżnych znajduje się na pulpicie w kabinie maszynisty, kierownik pociągu zamiast sygnалу Rp 14 podaje słownie lub za pomocą urządzeń łączności do maszynisty sygnał Rp 13 „Pociąg nr ... gotów do odjazdu”.

2. Sygnały wymienione w ust. 1 drużyna konduktorska podaje:
 - 1) na stacjach, na których nie jest wymagane podanie sygnалу Rd 1 „Nakaz jazdy” – po udzieleniu zezwolenia na wyjazd przez dyżurnego ruchu na semaforze wyjazdowym, przed przewidywanym czasem odjazdu pociągu,
 - 2) na stacjach, na których jest wymagane podanie sygnалу Rd 1 „Nakaz jazdy” – po udzieleniu zezwolenia na wyjazd i podaniu sygnалу Rd 1 „Nakaz jazdy” przez dyżurnego ruchu, przed przewidywanym czasem odjazdu pociągu,
 - 3) na stacjach przy wyjeździe z toru nie posiadającego semafora wyjazdowego – po udzieleniu zezwolenia na wyjazd przez dyżurnego ruchu, przed przewidywanym czasem odjazdu pociągu,
 - 4) na przystankach osobowych – przed przewidywanym czasem odjazdu pociągu.
3. Przy pociągach bez obsady konduktorskiej, odjazd pociągu następuje po otrzymaniu zezwolenia na wyjazd pociągu (§ 60).
4. Jeżeli z miejsca odjazdu pociągu nie widać wskazań semafora wyjazdowego (drogowskazowego) i dyżurny ruchu nie poinformował drużyny pociągowej o wyświetleniu się sygnалу zezwalającego na semaforze wyjazdowym (§ 60 ust. 2), albo widoczny jest sygnał „Stój” na semaforze wyjazdowym (drogowskazowym), kierownik pociągu po stwierdzeniu gotowości pociągu do odjazdu, zamiast podania sygnалу Rp 14 „Odjazd pociągu pasażerskiego”, informuje ustnie maszynistę, że jazda pociągu dozwolona jest do miejsca ustawienia semafora z zachowaniem szczególnej ostrożności. Maszynista po otrzymaniu od kierownika pociągu takiej informacji, uruchamia pociąg i tak reguluje jego prędkość jazdy, aby w każdej chwili mógł go zatrzymać, przy czym prędkość ta nie może przekraczać 20 km/h. Po ustaleniu, jaki sygnał wskazuje odnośny semafor,

dalsze postępowanie powinno odbywać się według wskazań tego semafora.

5. Przed uruchomieniem pociągu, który ma odjechać przy sygnale zezwalającym na semaforze, maszynista powinien sprawdzić wzrokiem, czy dotyczący semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę lub sygnał zastępczy oraz czy w zasięgu jego wzroku nie ma przeszkód do jazdy uwzględniając postanowienia § 60 ust. 3.

Gdy pojazd trakcyjny znajduje się wyjątkowo poza semaforem i maszynista nie może rozpoznać sygnału, informację o tym sygnale przekazuje kierownik pociągu lub pomocnik maszynisty.

W przypadku jednoosobowej obsady pojazdu trakcyjnego pociągu bez obsady drużyny konduktorskiej, maszynista powinien otrzymać rozkaz pisemny „S” (doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności).

6. Szczegółowe postępowanie drużyny pociągowej przed odjazdem pociągu określają przepisy wewnętrzne przewoźnika kolejowego.

§ 62

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. (uchylony).¹⁾
5. Prędkość jazdy pociągu z podwójną trakcją nie może przekraczać prędkości konstrukcyjnej żadnej z obu lokomotyw.

6. Ograniczenia prędkości jazdy określone są w postanowieniach niniejszej instrukcji i instrukcji sygnalizacji. Najczęściej stosowane ograniczenia prędkości jazdy oraz inne ograniczenia nie ujęte w treści instrukcji, zawiera poniższa tabela:¹⁾

Pkt	Prędkość w km/h nie może być większa niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § ... ust. ...
1)	5	tyczasowe zabezpieczenie pękniętej szyny; podczas przejazdu pociągu miejsce uszkodzone powinien obserwować uprawniony pracownik	§ 74 ust. 3
2)	5	cofanie pociągu ze szlaku bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu	§ 69 ust. 4
3)	5 – 10	wjazd pociągu na stację z zagrzany czopem osi zestawu kołowego; jazdę wagonu z zagrzany czopem osi powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej	§ 75 ust. 4
4)	10	wymagających ustawienia sygnału D1 „Stój”	le-1 (E-1) § 10 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)	le-1 (E-1) § 10 ust. 15, §16 ust. 15 pkt 9
6)	20	gdy prowadzący pojazd kolejowy z napędem po usłyszeniu sygnału „ALARM” otrzymanego środkami radiolączności nie otrzymał wyjaśnienia przyczyny jego nadania – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, pociąg jedzie dalej do najbliższego posterunku ruchu	§ 31 ust. 2 oraz Ir-5 (R-12) § 12 ust. 12
7)	20	pchanie pociągu na szlaku z przejazdami, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób (obowiązuje czoło pociągu)	§ 66 ust. 7
8)	20	przez przejazdy i przejścia na odcinku z zamkniętymi posterunkami ruchu dla przejazdu pociągu ratunkowego, roboczego lub pługa odśnieżnego (obowiązuje czoło pociągu)	§ 56 ust. 23

Pkt	Prędkość w km/h nie może być większa niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § ... ust. ...
9)	20	przez przejazdy i przejścia, których nie można zawiadomić o jeździe pociągu w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych (obowiązuje czoło pociągu)	§ 56 ust. 46
10)	20	przez przejazdy 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)	§ 83 ust. 18
11)	20	przez przejazdy i przejścia z uszkodzonymi urządzeniami zabezpieczenia ruchu, do czasu usunięcia uszkodzenia lub rozpoczęcia strzeżenia na miejscu przejazdu lub przejścia (obowiązuje czoło pociągu)	§ 83 ust. 20 pkt 6
12)	20	wyjazd pociągu na szlak z blokadą samoczynną na podstawie sygnału zastępczego „Sz” lub rozkazu pisemnego do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, o ile maszynista nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacją, że samoczynne semafony odstępowe są nieważne	§ 63 ust. 10 oraz le-1 (E-1) § 3 ust. 13
13)	20	ciężki pociąg towarowy może przejechać bez zatrzymania obok semafora odstepowego blokady samoczynnej nie wskazującego sygnału zezwalającego na jazdę, gdy na tym semaforze jest usytuowany wskaźnik W 22	§ 31 ust. 2 oraz le-1 (E-1) § 16 ust. 15
14)	20	przyjęcie pociągu na tor boczny lub wyprowadzenie pociągu towarowego z toru bocznego	§ 37 ust. 1
15)	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 kozłem oporowym	§ 37 ust. 9 i 10

Pkt	Prędkość w km/h nie może być większa niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § ... ust. ...
16)	20	z miejsca odjazdu pociągu nie widać wskazań semafora wyjazdowego (drogowskazowego) albo widoczny jest na nim sygnał „Stój”, a maszynista dostał od kierownika pociągu informację, że jazda pociągu dozwolona jest do miejsca ustawienia tego semafora	§ 61 ust. 4
17)	20	gdy samoczynny semafor odstępowy wskazuje sygnał „Stój”, bądź białe światło lub sygnał wątpliwy, albo gdy semafor ten jest nieoświetlony, a z kabiny pojazdu kolejowego z napędem nie widać przeszkody, na przednim odstępie, po zatrzymaniu można kontynuować jazdę tak, aby w każdej chwili można zatrzymać pociąg w razie zauważenia przeszkody; jazda z taką prędkością obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę	§ 63 ust. 10 oraz le-1 (E-1) § 3 ust. 16
18)	20	gdy powtarzacz izolacji toru szlakowego półsamoczynnej blokady liniowej z blokiem pozwolenia i izolowanym torem szlakowym wskazuje zajętość pomimo przybycia wcześniej wyprawionego pociągu do jednej ze stacji przyległych do szlaku, pierwszy wyprawiony pociąg	§ 22 ust. 6 pkt 1 lit. c
19)	20	gdy pociąg jest pchany lub cofany za wiedzą dyżurnego ruchu – na szlaku z przejazdami, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób	§ 66 ust. 7 § 69 ust. 2
20)	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	§ 63 ust. 28
21)	20	jazda do najbliższej stacji z płaskimi miejscami lub nalepami na obręczach zestawów kołowych	§ 75 ust. 6

Pkt	Prędkość w km/h nie może być większa niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § ... ust. ...
22)	20	jazda pociągu do najbliższej stacji w stanie odhamowanym, a wagon hamuje tak silnie, że jego koła ślizgają się po szynie	§ 75 ust. 8
23)	20	polecenie ograniczenia prędkości w razie zauważenia braku zderzaka przy wagonie w pociągu poprzedzającym	§ 75 ust. 11
24)	20	wyjazd na tor sąsiadujący z torem, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu	§ 76 ust. 2
25)	20	podczas przejeżdżania przez przejazd lub przejście zabezpieczone rogatkami, w przypadku gdy prowadzący pojazd kolejowy z napędem zauważył nie zamknięcie rogatki lub półrogatki i brak pracownika strzegącego przejazdu, o czym nie był zawiadomiony rozkazem pisemnym (obowiązuje czoło pociągu)	§ 83 ust. 22
26)	20	przez przejazdy i przejścia w przypadku gdy tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje sygnał „Osp 1”, sygnał wątpliwy lub jest ciemna (obowiązuje czoło pociągu)	§ 83 ust. 22 oraz Ie-1 (E-1) § 6 ust. 5
27)	30	gdy pociąg jedzie po torze zamkniętym zajęтым przez inne pojazdy kolejowe lub na którym znajduje się przeszkoda do jazdy	§ 53 ust. 9
28)	30	gdy pociąg jest pchany lub cofany za wiedzą dyżurnego ruchu na szlaku z przejazdami, które są obsługiwane lub są zabezpieczone w inny sposób	§ 66 ust. 7 § 69 ust. 2
29)	30	w czasie zamknięcia posterunków i wstrzymania ruchu pociągów na danym odcinku linii kolejowej, prędkość jazdy pociągu ratunkowego, roboczego lub pługą odśnieżnego	§ 56 ust. 23

Pkt	Prędkość w km/h nie może być większa niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § ... ust. ...
30)	30	jazda do najbliższej stacji po wstawieniu wagonów po wykolejeniu, dostosowując prędkość do wskazówek rewidenta	§ 75 ust. 2
31)	40	przez rozjazdy na szlaku lub na posterunkach prowizorycznym, gdy jazda odbywa się w kierunku zwrotnym	Id-1 (D-1) § 15 ust. 2, oraz Ir-1 (R-1) § 56 ust. 34
32)	40	jazda bez znajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowej	§ 16 ust. 3
33)	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 bez blokady samoczynnej jazda z prędkością do 40 km/h obowiązuje w granicach posterunku ruchu	Ie-1 (E-1) § 3 ust. 13
34)	40	wjazd, przejazd lub wyjazd pojazdu kolejowego na lub z mijanek bez obsady po porozumieniu się prowadzącego pojazd kolejowy z dyżurnym ruchu odcinkowym	§ 30 ust. 27
35)	40	przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, dla którego nie ma semafora	Id-1 (D-1) § 15 ust. 2
36)	40	przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, osłanianym semaforem, który nie jest uzależniony od zwrotnic lub nie ma zamknięcia przebiegu	§ 56 ust. 28 do 30
37)	40	jazda pociągów w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych	§ 56 ust. 46
38)	50	przez zwrotnice ryglowane, przejeżdżane na ostrze w kierunku prostym podczas nieprawidłowego działania bloku przebiegowego-utwierdzającego	Ie-8 (E-16) § 27 ust. 15

Pkt	Prędkość w km/h nie może być większa niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § ... ust. ...
39)	50	przez zwrotnice scentralizowane w urządzeniach mechanicznych i uzależnione w przebiegu, przejeżdżane na ostrze w kierunku prostym, w przypadku wyłączenia rygla ze scentralizowanego nastawiania	le-8 (E-16) § 26 ust. 13
40)	60	gdy pociąg z czynna lokomotywą ciągnącą jest popychany	§ 65 ust. 3
41)	60	po minięciu wskaźnika We 1 (przygotować się do opuszczenia pantografów)	le-1 (E-1) § 16 ust. 20
42)	130	przy jednoosobowej obsadzie pojazdu trakcyjnego	§ 15 ust. 3

7. 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.
8. Prędkość jazdy należy zmniejszyć również wtedy, gdy drużyna pociągowa zauważy przeszkodę uniemożliwiającą stosowanie nakazanej prędkości.

Maszynista obowiązany jest zmniejszyć odpowiednio prędkość jazdy, gdy z powodu złej widoczności nie może w dostatecznym stopniu orientować się w terenie dla ustalenia miejsca znajdowania się urządzeń sygnałowych, bądź w rozpoznaniu sygnałów albo gdy z powodu gwałtownych zaburzeń atmosferycznych istnieje możliwość powstania przeszkody do jazdy.¹⁾

§ 63

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 drużyna konduktorska lub pracownicy stacyjni nie podają sygnału „Stój”,

- 3) podczas jazdy pociągu – obserwować:
 - a) sygnały i wskaźniki, informować się z pomocnikiem maszynisty (kierownikiem pociągu) wzajemnie o ich wskazaniach, powtórzyć każdą otrzymaną informację oraz zastosować się do tych wskazań,
 - b) czy na torze, po którym pociąg ma przejechać, nie ma przeszkód do jazdy,
 - c) czy na przejazdach z rogatkami lub półrogatkami są one zamknięte lub czy przejazd taki jest strzeżony przez pracownika,
 - d) czy sieć trakcyjna nie ma uszkodzenia zagrażającego bezpieczeństwu ruchu,
 - e) czy na pociągu własnym i mijanych nie ma niebezpiecznych usterek, jak: przesunięcie się ładunku, grzania się czopa osi itp.,
 - f) o ile jest to możliwe, czy pociąg jedzie cały i czy posiada sygnał końca pociągu – zwłaszcza po ruszeniu pociągu towarowego i w czasie jazdy po łukach,
- 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 o 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.

W czasie, gdy kierownik pociągu znajduje się w kabynie sterowniczej, powinien on brać udział w obserwacji sygnałów i informować się wzajemnie z maszynistą o wskazaniach sygnalizatorów.

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.¹⁾

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 użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej.

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 drogowskazowego wskazuje, że na dotyczącym semaforze podano sygnał zezwalający na jazdę, do czasu zaobserwowania sygnału na tym semaforze maszynista powinien postępować tak, jak gdyby semafor wskazywał sygnał „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością”.
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.

W razie otrzymania pisemnego zawiadomienia o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych, należy od miejsca znajdowania się ostatniego semafora odstępowego (ze wskaźnikiem W18) spodziewać się, że semafor wjazdowy może wskazywać sygnał „Stój” i należy zachować ostrożność jazdy.

Przód pociągu powinien zatrzymać się możliwie blisko sygnału „Stój”, a przy semaforach świetlnych – nie bliżej, niż to jest potrzebne do niewątpliwego rozpoznania sygnału.

8. Maszynista pojazdu trakcyjnego podczas zbliżania się pociągu do tarczy ostrzegawczej lub do ostatniego semafora blokady samoczynnej, informujących, że semafor wjazdowy wskazuje sygnał „Stój”, obowiązany jest radiotelefonem nawiązać łączność z dyżurnym ruchu, celem wyjaśnienia przyczyny niepodania sygnału zezwalającego.

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 „Bacność”.

9. 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”.

Obok tarczy zaporowej wskazującej sygnał Z 1 „Stój” pociąg może jechać dalej na rozkaz pisemny, doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności drużynie pociągowej.

Przejazd pociągu obok sygnału D 1 „Stój” może odbyć się po usunięciu tego sygnału lub po obróceniu go o 90° albo po otrzymaniu rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności).

Pociąg zatrzymany sygnałem „Stój”, podanym ręcznie lub dźwiękiem, może jechać dalej, gdy ustała przeszkoda do jazdy.

10. Maszynista pociągu zatrzymanego na szlaku przed samoczynnym semaforem odstępowym, wskazującym sygnał „Stój” bądź białe światło lub sygnał wątpliwy, albo gdy semafor ten jest nieoświetlony, powinien uruchomić pociąg, jeżeli z pojazdu trakcyjnego nie widać pociągu lub innej przeszkody do jazdy na przednim odstępie i powinien jechać na widoczność z prędkością nieprzekraczającą 20 km/h i tak ją regulować, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody. W tym przypadku jazda pociągu na widoczność obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę.

Wyjazd pociągu na szlak z blokadą samoczynną na podstawie sygnału zastępczego, rozkazu pisemnego doręczonego drużynie pociągowej lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności powinien odbywać się ze szczególną ostrożnością, tak aby maszynista mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody, przy czym prędkość jazdy nie może przekraczać 20 km/h; jazda pociągu z ostrożnością obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, o ile maszynista nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacją, że samoczynne semafory odstępowe są nieważne.¹⁾

11. 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.¹⁾
12. Jeżeli pociąg przejechał poza ukres w sposób zagrażający jazdom pociągowym lub manewrowym, maszynista tego pociągu powinien podawać sygnał „Alarm”. Kierownik pociągu, a gdy go nie ma lub znajduje się w końcu pociągu – maszynista (pomocnik maszynisty)

powiadamia o tym niezwłocznie dyżurnego ruchu lub nastawniczego (zwrotniczego). Bez zezwolenia dyżurnego ruchu cofanie pociągu jest niedozwolone, z wyjątkiem nagle grożącego niebezpieczeństwa.

13. O każdym nieprzewidzianym zatrzymaniu pociągu na szlaku z samoczynną blokadą liniową, wskazywaniu przez samoczynny semafor odstępowy sygnału „Stój” lub sygnału wątpliwego, nie działaniu urządzeń kontroli prowadzenia pociągów (SHP, KHP itp.) i o innych spostrzeżeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu, maszynista powinien zawiadomić za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej dyżurnego ruchu tylnego posterunku, a jeżeli to jest niemożliwe – dyżurnego ruchu przedniego posterunku ruchu. Dyżurny ruchu – o ile istnieje taka potrzeba – otrzymane zawiadomienie powinien przekazać maszynistom pociągów jadących na danym szlaku za pociągiem, od którego otrzymał informacje, jak również pociągów jadących sąsiednim torem, udzielając niezbędnych wskazówek dotyczących koniecznego postępowania. Maszynistom pociągów wyprawianych na taki szlak – jeżeli nie ma przeciwwskazań do wyprawienia – informacje należy przekazać radiotelefonem lub rozkazem pisemnym – jeżeli jest to wymagane.
14. Drużyna trakcyjna pociągu wyprawionego na szlak z blokadą liniową za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego, powinna zachować szczególną ostrożność i pilnie obserwować szlak.¹⁾
15. Jeżeli pociąg ma przewidziany postój, należy go zatrzymać w przewidzianym miejscu.¹⁾
16. 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 użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej.¹⁾
17. 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”.

17a. Zasady osłony pociągu lub przeszkody na szlaku określa instrukcja sygnalizacji.

18. (uchylony).¹⁾

19. (uchylony).¹⁾

20. Po otrzymaniu informacji o przyczynie nieplanowego zatrzymania pociągu na szlaku należy wstrzymać wyprawianie pociągów do czasu zwolnienia toru, względnie usunięcia przeszkody do jazdy.¹⁾

21. Jeżeli pociąg zatrzymał się z powodu zauważenia w pociągu lub na torze przeszkody do dalszej jazdy lub jeżeli zatrzymanie pociągu jest konieczne dla udzielenia pomocy innemu pociągowi lub dla usunięcia przeszkody do ruchu na torze, po którym pociąg jedzie, albo na torze sąsiednim, to drużyna trakcyjna powinna natychmiast podawać sygnał „Alarm”.

W przypadku zauważenia przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu ruchu, należy ją usunąć, a jeśli nie jest to możliwe, zagrożone miejsce osłonić sygnałami, a w razie potrzeby podawać sygnały „Stój” oraz wezwać pomoc.

Zakres i sposób osłony sygnałami miejsca zagrożonego drużyna pociągowa ustala z dyżurnym ruchu.

21a. W przypadku zauważenia przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu ruchu na torze izolowanym, należy ją usunąć, a jeśli usunięcie tej przeszkody nie jest możliwe, zewrzeć toki szyn.

22. (uchylony).¹⁾

23. (uchylony).¹⁾

24. Kierownik pociągu powinien:

- 1) przed odjazdem pociągu ze stacji:
 - a) doręczyć za pokwitowaniem maszyniście otrzymane rozkazy pisemne,
 - b) stwierdzić, czy dano zezwolenie na wyjazd pociągu ze stacji,
 - c) stwierdzić gotowość pociągu do odjazdu,
 - d) dać sygnał Rp 14 „Odjazd pociągów pasażerskich” lub Rp 13 „Pociąg nr ... gotów do odjazdu”,
- 2) przed odjazdem pociągu z przystanku osobowego lub z miejsca nieplanowego zatrzymania pociągu, jeżeli zatrzymanie to nie było spowodowane sygnałem „Stój” na semaforze wjazdowym lub odstępowym:
 - a) stwierdzić gotowość pociągu do odjazdu,
 - b) dać sygnał Rp 14 „Odjazd pociągów pasażerskich” lub Rp 13 „Pociąg nr ... gotów do odjazdu”.

Przed ruszeniem pociągu zatrzymanego przed semaforem wjazdowym lub odstępowym, wskazującym sygnał „Stój”, nie podaje się sygnału Rp 14 „Odjazd pociągów pasażerskich” lub Rp 13 „Pociąg nr ... gotów do odjazdu”.

- 3) zatrzymać pociąg, jeżeli zauważy, że:
 - a) maszynista nie zatrzymuje pociągu przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, gdzie pociąg miał się zatrzymać; nie należy jednak zatrzymywać pociągu:
 - gdy podano sygnał „Sz”,
 - gdy pociąg mający przejazd nie zatrzymuje się przed sygnałem „Stój” na semaforze wjazdowym, lecz był zatrzymany przed semaforem wjazdowym tego postępu i kierownik pociągu otrzymał zezwolenie na minięcie sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym,
 - gdy pociąg nie zatrzymuje się przed sygnałem „Stój” na samoczynnym semaforze odstępowym, a kierownik pociągu został powiadomiony, że sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne,

-
- b) pociąg skierowano na tor lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) i nie ukazał się wskaźnik W24, a kierownika pociągu o tym nie powiadomiono,
 - c) pociąg skierowano w innym kierunku, niż przewiduje rozkład jazdy, a kierownika pociągu nie powiadomiono o tym w jakikolwiek sposób,
 - d) dla pociągu przeciwnego kierunku jazdy podano sygnał zezwalający na jazdę po tym samym torze,
 - e) maszynista przekracza dozwoloną prędkość jazdy lub nie przestrzega obowiązujących ostrzeżeń,
- 4) zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższej stacji, jeżeli zauważy niezamknięcie roгатki (półrogatki) i równoczesny brak na przejeździe dróznika przejazdowego,
 - 5) w razie potrzeby, a także w razie zatrzymania pociągu na torze szlakowym, obserwować tor szlakowy znajdujący się przed pociągiem i gdyby po tym torze zbliżał się inny pociąg, biec naprzeciw niego i podawać sygnały „Stój”,
 - 6) zawiadomić dyżurnego ruchu dostępnymi środkami łączności o nieplanowym zatrzymaniu pociągu na szlaku oraz przyczynie jego zatrzymania.
25. Każdy pracownik wchodzący w skład drużyny pociągowej powinien zatrzymać pociąg, jeżeli zauważy, że:
- 1) z pociągu, z posterunku ruchu lub ze szlaku podawane są sygnały „Stój”,
 - 2) w pociągu lub na torze jest przeszkoda do dalszej jazdy,
 - 3) na sąsiednim torze jest nieosygnalizowana przeszkoda do jazdy.

Szczegółowe zasady postępowania drużyny konduktorskiej w czasie odjazdu pociągu z toru przyperonowego określi przewoźnik w instrukcjach wewnętrznych.

- 25a. W przypadku gdy drużyna pociągowa jest niezdolna do pracy, należy to zgłosić dyżurnemu ruchu.

Jeżeli kierownik pociągu stanie się niezdolny do pracy w czasie jazdy, zadanie kierownika pociągu przejmuje uprawniony konduktor lub maszynista. Pociąg może jechać dalej do następnej stacji.

Jeżeli prowadzący pojazd kolejowy z napędem stanie się niezdolny do pracy, należy pociąg zatrzymać i dalsze postępowanie uzgodnić z dyżurnym ruchu.

26. 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.
27. Zauważone nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu, drużyna pociągowa powinna zgłosić niezwłocznie dyżurnemu ruchu.
28. 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.
29. 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.
30. Po zakończeniu jazdy pociągu sposób zabezpieczenia składu tego pociągu w zależności od warunków miejscowych określa regulamin techniczny. Do czasu zabezpieczenia składu pociągu nie wolno odcepić pojazdu trakcyjnego nawet na torach położonych w poziomie. Przed odcepieniem lokomotywy od składu pociągu maszynista powinien wykonać hamowanie pełne.

§ 64**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.

Jeżeli podwójną trakcję stanowią lokomotywy różnych trakcji, to o kolejności ustawiania decydują potrzeby i warunki ruchowe, przy czym podczas jazdy nie wolno przekroczyć prędkości konstrukcyjnej żadnej z tych lokomotyw.

3. Pierwsza lokomotywa jest lokomotywą prowadzącą pociąg. Maszynista drugiej lokomotywy powinien stosować się do sygnałów podawanych przez maszynistę pierwszej lokomotywy. Gdy jednak maszynista drugiej lokomotywy spostrzeże grożące niebezpieczeństwo, powinien zastosować środki zmierzające do zapobiegnięcia wypadkowi, nie oczekując na hamowanie i podanie sygnału przez maszynistę pierwszej lokomotywy.

Odpowiedzialność za dotrzymanie rozkładowego czasu jazdy ponoszą maszyniści obu lokomotyw. Gdy połączone pojazdy trakcyjne sterowane są z pierwszego pojazdu, regulowanie jazdy należy wyłącznie do maszynisty tego pojazdu.

Gdy obie lokomotywy wyposażone są w sprawne radiotelefony to zamiast podawania sygnałów dźwiękowych, maszyniści tych lokomotyw mogą porozumiewać się za pomocą radiotelefonu, zgodnie z postanowieniami instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej.

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

§ 65**Postępowanie przy pociągu popychanym**

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 nie przewidzianych rozkładem jazdy, popychacz może być użyty na odcinkach linii (szlakach), na których popychanie pociągów nie zostało zakazane.
3. Wykaz odcinków (szlaków), na których obowiązuje zakaz używania popychaczy zawiera dodatek 1 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów określający warunki techniczno-ruchowe linii.

Prędkość pociągów popychanych nie może przekraczać 60 km/h.

Odpowiednie postanowienia dotyczące prowadzenia ruchu na szlaku przy użyciu popychaczy należy wnieść do regulaminów technicznych.¹⁾

4. Wagony spalinowe nie mogą być używane do popychania pociągu.
5. Nie może być popychany pociąg, w którego składzie znajdują się:
 - 1) wagony z ławami pokrętnymi, połączone samym ładunkiem lub 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.
6. Lokomotywę popychającą należy sprzęgać z pociągiem i włączyć w przewód hamulca zespolonego, jeżeli pociąg ma być popychany do stacji, na której ma postój. Jeżeli pociąg ma być popychany tylko na części szlaku lub do stacji, na której nie zatrzymuje się, wówczas od stacji ostatniego postoju nie należy sprzęgać z nim lokomotywy popychającej.

W razie użycia dwóch lokomotyw do popychania pociągu, powinny one być ze sobą sprzęgnięte i połączone przewodem hamulca zespolonego.

7. W czasie jazdy popychanego pociągu drużyna pociągowa obowiązana jest zwracać baczną uwagę na skład pociągu oraz na sygnały podawane z pociągu, ze stacji lub ze szlaku.

Maszynista lokomotywy popychającej powinien stosować się do sygnałów i informacji podawanych przez maszynistę lokomotywy ciągnącej i zwracać uwagę na skład pociągu, szczególnie w czasie jazdy na łukach.

8. Rozpoczęcie względnie zaprzestanie popychania powinno nastąpić w miejscach:
 - 1) oznaczonych odpowiednimi wskaźnikami – na szlakach, na których popychanie pociągów jest przewidziane rozkładem jazdy,
 - 2) wskazanych w rozkazy pisemnym „S” na szlakach, na których popychanie pociągu nie jest przewidziane w rozkładzie jazdy.
9. Jeżeli lokomotywa popychająca, nie sprzęgnięta z pociągiem, po ukończeniu popychania ma dojechać za pociągiem do sąsiedniej stacji, maszynista powinien odłączyć się od składu i jechać za nim w odległości około 100 m. Na stacji lokomotywa popychająca powinna zatrzymać się w miejscu wyznaczonym w regulaminie technicznym lub w miejscu wskazanym w rozkazy pisemnym.
10. 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.

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”.

Jeżeli lokomotywy ciągnąca i popychająca są wyposażone w sprawne radiotelefony, to zamiast podawania sygnałów dźwiękowych, maszyniści tych lokomotyw mogą porozumiewać się za pomocą radiotelefonu.

11. 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.
12. O popychaniu pociągu należy zawiadomić drużynę popychacza według postanowień § 57 ust. 4 pkt 12 i 18, ust. 5 pkt 8 i ust. 14.

13. 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 sprzęgnięty” lub „z popychaczem niesprzęgnięty”.

Jeżeli popychanie pociągu ma odbywać się tylko do określonego kilometra na szlaku, po czym popychacz ma powrócić na stację wyprawienia, wówczas w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu oraz oznajmienie odjazdu pociągu, należy po numerze pociągu dodać słowa „Z popychaczem do kilometra”.

W telefonogramie zawierającym potwierdzenie przyjazdu popychacza na stację wyprawienia, popychacz ten określa się według § 23 ust. 8.

14. Powrót popychacza ze szlaku odbywa się stosownie do postanowień § 33 ust. 11 pkt 2. Szczegółowe wskazówki dotyczące pozwolenia na wjazd popychacza powinny być ujęte w regulaminie technicznym.
15. 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.
16. Na szlaku z blokadą samoczynną powrót ze szlaku lokomotywy popychającej jest zabroniony.
17. Dla zaznaczenia zajęcia szlaku (odstępu) przez lokomotywę popychającą, która powraca ze szlaku, należy od chwili wyprawienia pociągu z lokomotywą popychającą do czasu powrotu względnie otrzymania potwierdzenia powrotu lokomotywy popychającej, zastosować na posterunkach następczych pomocnicze zamknięcia i tabliczki ostrzegawcze.
18. Szczegółowy sposób postępowania w warunkach miejscowych w przypadku popychania pociągów należy podać w regulaminie technicznym.

§ 66

Postępowanie przy pociągu pchanym

1. Pociągi, które na czole nie mają czynnej lokomotywy lub kabiny sterowniczej, są pociągami pchanymi.

Pociągi z czynnym pługiem odśnieżnym na własnych kołach, znajdującym się przed lokomotywą, nie są uważane pod względem ruchowym za pociągi pchane.

2. Lokomotywa pociągu pchanego powinna być sprzęgnięta ze składem pociągu.
3. 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 „Baczość” w miejscach, w których wymagane jest podanie tego sygnału przez maszynistę.
4. 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.
5. Jeżeli pierwszy przedni wagon nie posiada urządzeń wymienionych w ust. 4, to pracownik ten powinien znajdować się na jednym z następujących 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.

6. 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.
7. 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.
 8. 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.
 9. Odnośnie cofania pociągu obowiązują postanowienia § 69.

§ 67

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 PKP PLK S.A.,¹⁾
 - 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.).¹⁾

Rozdział X

POSTĘPOWANIE W RAZIE SZCZEGÓLNYCH WYDARZEŃ, ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU I WYPADKÓW KOLEJOWYCH

§ 68

Ogólne zasady

1. W razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu należy stosować wszelkie dostępne środki w celu niedopuszczenia do wypadku, a gdy to jest niemożliwe - zmniejszenia skutków wypadku.
2. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o przeszkodzie dla ruchu, zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub o wypadku kolejowym, powinien o tym zgłosić dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu.

Dyżurny ruchu posterunku, który otrzymał to zgłoszenie, powinien o treści zgłoszenia zawiadomić obie sąsiednie stacje (przyległe do szlaku, którego dotyczy zgłoszenie), pośrednie posterunki ruchu (znajdujące się między tymi stacjami) i dróżników przejazdowych.

3. Jeśli usunięcie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub zmniejszenie następstw zagrożenia względnie wypadku zależy również od innych pracowników, należy ich niezwłocznie o tym powiadomić, w celu ewentualnego wstrzymania wyprawiania lub zatrzymania pociągu, względnie wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej.
4. Jeżeli dyżurny ruchu stwierdzi lub otrzyma powiadomienie albo nasunie mu się przypuszczenie o powstaniu potrzeby wzmocnienia ostrożności lub zmniejszenia prędkości powinien to zarządzić i drużyny pociągowe powiadamiać o tym rozkazami pisemnymi „O”.
5. Jeżeli drużyna pociągowa stwierdzi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, któremu można zapobiec lub zmniejszyć jego skutki poprzez zatrzymanie pociągu, w szczególności gdy zauważy, że po tym samym torze na szlaku zbliża się inny pociąg jadący w przeciwnym kierunku, powinna:
 - 1) stosować radiotelefoniczny system alarmowy – jeżeli jest to możliwe,
 - 2) wykonać hamowanie nagłe.

W przypadku zauważenia nieosłoniętej sygnałami przeszkody, mogącej zagrażać bezpieczeństwu ruchu, należy przedsięwziąć sto-

sowne środki w celu usunięcia jej, a jeśli tego natychmiast wykonać nie można, należy zagrożone miejsce osłonić sygnałami, a w razie potrzeby podawać sygnały „Stój”, wezwać pomoc i o przeszkodzie zgłosić dyżurnemu ruchu. Jeżeli tor jest izolowany, należy najpierw zewrzeć jego toki szyn.

6. W razie wypadku z pociągiem na szlaku należy niezwłocznie osłonić sygnałami „Stój” przede wszystkim sąsiednie tory, jeżeli wskutek wypadku powstała przeszkoda do jazdy po tych torach, a następnie osłonić tor, na którym powstał wypadek i zgłosić to dyżurnemu ruchowi.
7. Pracownik, który zauważył zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, może dopiero wtedy opuścić miejsce, z którego można zapobiec powstaniu wypadku albo zmniejszyć jego skutki, gdy wykonał wszystkie czynności, zmierzające do uniknięcia wypadku lub zmniejszenia jego skutków.
8. Po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku lub przeszkodzie, które wymagają wstrzymania ruchu pociągów, dyżurny ruchu zamyka dany tor lub szlak, powiadamia zainteresowanych pracowników oraz właściwe jednostki zgodnie z postanowieniami instrukcji o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych, innymi obowiązującymi w tym zakresie przepisami i regulaminem technicznym.
W razie niezatrzymania się pociągu w miejscu, w którym miał się zatrzymać, należy zbadać stan i działanie urządzeń hamulcowych.
9. Do czasu przybycia na miejsce wypadku naczelnika sekcji eksploatacji lub wyznaczonego przez niego pracownika, kierownik pociągu, a gdy go nie ma maszynista, powinien przedsięwziąć odpowiednie środki zapobiegające dalszym szkodliwym następstwom wypadku, w szczególności osłonić sygnałami miejsce wypadku, zgłosić wypadek dyżurnemu ruchowi oraz zapewnić w miarę możliwości pomoc ofiarom wypadku. Należy również zabezpieczyć ślady, które mogłyby ułatwić ustalenie przyczyn wypadku oraz zabezpieczyć mienie kolejowe, ładunek i bagaże podróźnych.
10. W razie stwierdzenia, że pociąg bez pozwolenia wyjechał na szlak lub następny odstęp albo, że jazda pociągu znajdującego się na szlaku lub odstępie bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu ruchu pociągów, należy postępować w następujący sposób:

- 1) dyżurny ruchu powinien natychmiast nadać sygnał „Alarm” za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej i podjąć działania zapobiegające wypadkowi lub zmniejszające jego skutki; na liniach nie wyposażonych w radiołączność pociągową należy nadać sygnał „Alarm” z wykorzystaniem dostępnych środków łączności, a następnie polecić dróżnikom przejazdowym i odpowiednim posterunkom następczym zatrzymanie tego pociągu.

Dyżurny ruchu wydając dróżnikom przejazdowym polecenie zatrzymania pociągu na szlaku:

 - a) dwutorowym – powinien podać również numer toru szlakowego, po którym jedzie pociąg wymagający zatrzymania,
 - b) podzielonym na odstępy 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 sygnały „Stój”,
 - 3) dróżnik przejazdowy, który zatrzymał pociąg, powinien niezwłocznie zgłosić o tym dyżurnemu ruchowi, od którego otrzymał polecenie zatrzymania pociągu,
 - 4) po otrzymaniu od dróżnika przejazdowego zgłoszenia o zatrzymaniu pociągu, dyżurny ruchu powinien polecić usunięcie tarczy zatrzymania, a dróżnicy przejazdowi powinni polecenie to wykonać,
 - 5) posterunki następcze, wezwane sposobem alarmowym do zatrzymania pociągu, powinny oprócz wskazania temu pociągowi sygnału „Stój” na odpowiednim semaforze, w razie potrzeby podawać również sygnały wzrokowe i dźwiękowe „Stój”, aby zapewnić możliwie najwcześniejsze zatrzymanie pociągu.
11. Przybory sygnałowe, stanowiące wyposażenie posterunków, powinny być przechowywane w miejscach łatwo dostępnych, umożliwiających natychmiastowe ich użycie.

§ 69**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 ruchem 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. 5.¹⁾

3. W razie nieplanowego zatrzymania pociągu na szlaku kierownik pociągu wspólnie z maszynistą lub maszynista, jeżeli nie ma kierownika pociągu, powinien ustalić przyczynę zatrzymania i jeżeli okaże się, że pociąg nie może jechać dalej, powinien zażądać potrzebnej pomocy od dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego.

Do czasu przybycia tej pomocy nie wolno jechać dalej lub cofać pociągu bez zgody dyżurnego ruchu tego posterunku, od którego zażądano pomocy.

4. Cofanie pociągu ze szlaku bez uzgodnienia z dyżurnym ruchem 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) jeżeli pociąg jedzie bez obsady konduktorskiej,

- 3) na szlaku z blokadą samoczynną, jeżeli na cofanie pociągu nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu,
 - 4) w czasie, gdy widoczność jest mniejsza niż 100 m, a cofanie nie zostało uzgodnione z dyżurnym ruchu,
 - 5) jeżeli pociąg jedzie na jednotorowym odcinku linii kolejowej bez obsady stacji oraz mijanek i bez urządzeń sterowania zdalnego, jeśli nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu odcinkowego.
5. Cofany pociąg należy zatrzymać:
- 1) przed obsługiwanym posterunkiem odstępowym – 100 m przed semaforem odstępowym, odnoszącym się do toru i kierunku jazdy pociągu przed cofaniem, jeżeli:
 - a) na cofanie pociągu nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu stacji, do której pociąg ma się cofać,
 - b) pozwolenie takie otrzymano, lecz dyżurny ruchu z posterunku blokowego nie podaje sygnału Rm 1 „Do mnie”,
 - 2) przed posterunkiem zapowiadawczym:
 - a) przed urządzeniem sygnałowym, ważnym dla cofanego pociągu,
 - b) gdy urządzenia takiego nie ma – obok semafora wjazdowego, znajdującego się przy sąsiednim torze z prawej strony w kierunku cofania,
 - c) gdy semafora przy sąsiednim torze nie widać – w odległości 100 m przed pierwszym rozjazdem (skrzyżowaniem) na drodze cofanego pociągu.
6. Jeżeli po zatrzymaniu pociągu okaże się, że część pociągu może jechać dalej, to oprócz wykonania zawiadomienia według § 63 ust. 19 należy (o ile jest to możliwe) porozumieć się również z dyżurnym ruchu najbliższego przedniego posterunku zapowiadawczego i postąpić według jego polecenia.
7. Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który otrzymał zawiadomienie o podzieleniu lub rozerwaniu pociągu i pozostawieniu jego części na szlaku, zamyka tor szlakowy (§ 51 ust. 1). Zainteresowane posterunki ruchu i posterunki nastawcze powinny założyć na odpowiednich urządzeniach pomocnicze zamknięcia i tabliczki ostrzegawcze (§ 49).

8. Pozostającą na szlaku część pociągu należy przepisowo zahamować, osłonić sygnałami i o ile jest to możliwe, strzec.
9. Przed odjazdem części pociągu ze szlaku należy dokonać wymaganej próby hamulców i odhamować wagony w tej części pociągu. Na odjeżdżającej części pociągu nie można umieszczać sygnału końca pociągu; maszynista powinien zanotować numer ostatniego wagonu tej części pociągu, aby upewnić się na stacji, że część ta przyjechała w całości; nie dotyczy to ostatniej części pociągu.
10. Jadącą część pociągu – z wyjątkiem ostatniej części – należy zatrzymać przed semaforem najbliższego posterunku ruchu, nawet jeżeli semafor ten wskazuje sygnał zezwalający na jazdę i należy zawiadomić dyżurnego ruchu względnie nastawniczego o pozostawieniu części pociągu na szlaku i o miejscu (według 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 ruchowi.

Dalsza jazda odbywa się według poleceń dyżurnego ruchu.

11. O zbliżaniu się tylko części pociągu dyżurny ruchu powinien uprzedzić zainteresowanych nastawniczych (zwrotniczych), przede wszystkim zaś posterunek nastawniczego obsługującego semafor wjazdowy od strony tego szlaku, z którego zbliża się część pociągu.

Wjazd na stację poszczególnych części pociągu następuje na zasadach podanych dla ruchu po torze zamkniętym.

12. Po 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.

13. Po opróżnieniu toru szlakowego należy potwierdzić przyjazd całego pociągu na jedną stację lub przyjazd poszczególnych części pociągu na różne stacje przyległe do tego szlaku, otworzyć zamknięty tor, powiadomić o tym zainteresowane posterunki oraz zarządzić zdjęcie zamknięć pomocniczych i tabliczek ostrzegawczych.

§ 70**Rozerwanie pociągu na szlaku i zbiegnięcie wagonów**

1. W razie zauważenia rozerwania pociągu pracownicy którzy to zauważyli, powinni podawać w kierunku maszynisty sygnał:
 - 1) Rr „Uwaga – nastąpiło rozerwanie pociągu”, gdy oderwana część toczy się w kierunku jazdy pociągu,
 - 2) „Stój” – gdy oderwana część pociągu zatrzymała się lub toczy się w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy pociągu.

Po spostrzeżeniu, że pociąg został rozerwany, maszynista powinien kilkakrotnie podać sygnał Rr „Uwaga – nastąpiło rozerwanie pociągu”, i jeżeli jest to możliwe, powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku.

Jeżeli oderwana część pociągu toczy się za przednią, maszynista powinien jechać dalej i w czasie jazdy często dawać sygnał Rr „Uwaga – nastąpiło rozerwanie pociągu”.

Jeżeli natomiast oderwana część pociągu zatrzymała się lub toczy się w odwrotnym kierunku, wówczas przednią część pociągu należy niezwłocznie zatrzymać.

2. Po zatrzymaniu rozerwanego pociągu należy w oderwanej części zahamować wagony mające hamulec ręczny, stosownie do postanowień instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego, następnie do tej części pociągu dojechać przednią częścią, obie części połączyć, stosując w razie potrzeby zastępcze łączniki lub pomocnicze sprzęgnięcie wagonów oraz zapasowy sprzęg hamulcowy, wykonać uproszczoną próbę hamulca, wagony odhamować i jechać dalej.

Powyższe czynności wykonują pracownicy drużyny pociągowej.

Przy pociągu z jednoosobową obsadą konduktorską w końcu pociągu pomocnik maszynisty może powrócić na lokomotywę dopiero po upewnieniu się, że zahamowane ręcznie wagony zostały odhamowane i że kierownik pociągu powrócił do wagonu, w którym jedzie – o czym powinien on zawiadomić maszynistę sygnałem Rp 13 „Pociąg nr ... gotów do odjazdu”.

3. Gdy połączenia obu części pociągu nie można wykonać, należy o rozerwaniu pociągu zawiadomić dyżurnego ruchu, o ile jest to możliwe, najbliższego tylnego posterunku ruchu (§ 63 ust. 19) i porozumieć się z nim co do sposobu zwolnienia toru szlakowego.

Dalsze postępowanie odbywa się według postanowień § 69 ust. 5-12.

Wagon z uszkodzonymi urządzeniami sprzęgowymi należy, o ile to jest możliwe, zabrać z pierwszą częścią pociągu, łącząc go z tą częścią nawet w sposób prowizoryczny.

4. Jeżeli okoliczności będą tego wymagały, dyżurny ruchu może zarządzić wysłanie lokomotywy z tylnej stacji i pchanie tylnej części pociągu, jeśli przednia część pociągu wjechała już na przednią stację albo zarządzić ściągnięcie tylnej części pociągu na tylną stację.
5. Na stacjach, na których może zachodzić niebezpieczeństwo zbiegnięcia wagonów ze stacji na szlak lub odwrotnie, należy przewidzieć w regulaminie technicznym środki zapobiegające zbiegnięciu wagonów i skutkom w razie zbiegnięcia.
6. W razie zbiegania wagonów ze stacji w kierunku szlaku, należy je wszelkimi sposobami zatrzymać, a gdy to jest niemożliwe, skierować na tor żeberkowy lub inny tor stacyjny, a gdy i to nie jest możliwe – wykoleić na wykolejnicę 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 roгатki i zatrzymać pociąg jadący naprzeciw zbiegłych wagonów. Na szlakach wielotorowych pociągi jadące po torach sąsiadujących z torem, po którym toczą się wagony, należy zatrzymać do czasu ustalenia, że zbiegłe wagony nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu tych pociągów.

Drużyny zatrzymanych pociągów należy zawiadomić o zbiegnięciu wagonów, podając przy tym, na który tor i w którym kierunku zbiegły wagony.

Pociąg znajdujący się na torze, na który zbiegły wagony, należy w razie potrzeby cofać.

Na szlaku z blokadą samoczynną nie należy cofać pociągu jadącego naprzeciw zbiegłych wagonów, lecz pociąg zatrzymać.

9. Na stacji, w kierunku której toczą się wagony, należy przygotować się na ich zatrzymanie względnie przepuszczenie przez stację.

Jeżeli za stacją tor szlakowy aż do sąsiedniej stacji jest wolny i porozumiano się z dyżurnym ruchu tej stacji, należy zbiegłe wagony skierować na tor wolny i starać się je zatrzymać przy użyciu płozów hamulcowych albo wagony te przepuścić na tor szlakowy, jeżeli jego profil sprzyja zatrzymaniu się wagonów. Jeżeli tor szlakowy aż do sąsiedniej stacji jest zajęty lub jest wolny, lecz dyżurny ruchu tej stacji nie wyraził zgody na przepuszczenie wagonów, należy zbiegłe wagony wpuścić na odpowiedni tor żeberkowy lub inny, zajęty wagonami albo wykoleić na wykolejnicy lub w inny sposób. Nie wolno wpuścić zbiegniętych wagonów na tor, na którym znajdują się wagony z ludźmi lub załadowane towarami niebezpiecznymi.

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

10. Tory szlaku, na który zbiegły wagony, należy uważać za zamknięte do czasu upewnienia się, że wagony nie pozostały na szlaku i że sąsiedni tor szlaku dwutorowego również jest wolny od przeszkody do jazdy.

§ 71

Pożar w pociągu

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

3. W razie pożaru pociągu znajdującego się na szlaku należy zamknąć tor szlakowy oraz, jeżeli przejazd obok płonącego wagonu byłby niebezpieczny, również sąsiedni tor szlakowy.
4. Jeżeli na sąsiednim torze znajduje się pociąg, należy zatrzymać go przed miejscem pożaru, jeżeli przejazd obok tego miejsca byłby niebezpieczny.
5. Po ugaszeniu pożaru uprawniony pracownik powinien dokonać oględzin uszkodzonego wagonu i zdecydować, czy wagon jest zdolny do ruchu.

§ 72

Zaspy śnieżne

1. W czasie zamieci lub wzmożonych opadów śnieżnych drużyna trakcyjna powinna podczas jazdy pociągu zwracać uwagę, czy nie tworzą się zaspy, które mogą stanowić przeszkodę do ruchu. O tworzeniu się zasp śnieżnych na szlaku, które mogą stanowić przeszkodę do ruchu, drużyna trakcyjna powinna zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższej stacji.
2. W czasie zamieci lub dużego opadu śniegu dyżurny ruchu powinien u pracowników utrzymania infrastruktury kolejowej zasięgnąć informacji o stanie szlaku, zwłaszcza przed wyprawieniem pociągu, któremu może zagrażać utknięcie w zaspie śnieżnej (po otrzymaniu meldunku o tworzeniu się zasp śnieżnych, po dłuższej przerwie w ruchu pociągów itp.).
3. W czasie zamieci śnieżnej i dużego opadu śniegu należy starać się nie dopuszczać do zbędnych zatrzymań pociągów.
4. O powstaniu zaspy śnieżnej, która stanowi przeszkodę do ruchu pociągów, należy zawiadomić dyżurnego ruchu.
Tor szlakowy, na którym powstała zaspą śnieżną, stanowiąca przeszkodę do ruchu pociągów, należy zamknąć i żądać usunięcia zaspy.
5. Jeżeli pociąg zatrzyma się na torze szlakowym, z powodu zasp śnieżnych, uniemożliwiających dalszą jazdę, należy powiadomić dyżurnego ruchu i zastosować się do otrzymanej dyspozycji. Jeżeli pociąg zatrzymał się w miejscu, w którym grozi zawianie pociągu, należy go możliwie jak najprędzej cofnąć przynajmniej poza zagrożone miejsce, stosując się przy tym do postanowień § 69 ust. 2-4.
6. Jeżeli nie ma możliwości ściągnięcia lub cofnięcia na stację pociągu pasażerskiego, który utknął w zaspie na szlaku, należy użyć wszel-

kich dostępnych środków w celu dowiezienia do stacji podróżnych i ich bagażu ręcznego z pociągu znajdującego się na szlaku.

7. W razie potrzeby należy uruchomić pług odśnieżny. Pociąg z pługiem odśnieżnym, wyprawiony do akcji usuwania zasp śnieżnych, kursuje na zasadach ustalonych dla pociągów ratunkowych.
8. Jeżeli w czasie pracy pługa odśnieżnego na jednym torze szlaku wielotorowego warunki miejscowe (szerokość międzytorza) i rodzaj pługa wymagają tego, to sąsiedni tor szlakowy należy zamknąć.
9. Szczegółowe postanowienia dotyczące pracy pługów odśnieżnych zawiera instrukcja użytkowania oraz utrzymania pługów i zespołów odśnieżnych.

§ 73

Gwałtowna ulewa lub przybór wód

1. Jeżeli ulewny deszcz lub przybór wód osiągnie takie rozmiary, przy których stan toru może zagrażać bezpieczeństwu ruchu, dyżurny ruchu powinien porozumieć się z uprawnionym pracownikiem utrzymania infrastruktury kolejowej w celu ustalenia potrzeby wstrzymania ruchu lub ograniczenia prędkości jazdy pociągów.
2. Drużyny trakcyjne pociągów jadących podczas gwałtownej ulewy powinny:
 - 1) dostosować prędkość pociągu do panujących warunków tak, aby można było zatrzymać pociąg przed przeszkodą,
 - 2) zwracać uwagę 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 § 68 ust. 6.
3. Postanowienia dotyczące drużyn pociągów jadących podczas gwałtownej ulewy (ust. 2) obowiązują również drużynę pociągu wyprawionego bezpośrednio po gwałtownej ulewie, o czym drużynę tę należy zawiadomić rozkazem pisemnym.

§ 74**Pęknięcie szyny lub deformacja toru**

1. W razie stwierdzenia pęknięcia szyny lub deformacji toru zagrażających bezpieczeństwu ruchu należy:
 - 1) jeżeli jest to możliwe, zatrzymać zbliżające się pociągi przed miejscem uszkodzonym, za pomocą dostępnych środków, łącznie z podaniem sygnału „Alarm”,
 - 2) miejsce to osłonić sygnałami „Stój” z obu kierunków, przy czym najpierw z tej strony, z której spodziewany jest pociąg,
 - 3) jeżeli tor jest izolowany, zewrzeć toki szynowe,
 - 4) zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor i zawiadomić o tym uprawnionego pracownika utrzymania nawierzchni kolejowej,
 - 5) przeszkodę dozorować, a w razie zbliżania się pociągu należy go zatrzymać.
2. Pociągi znajdujące się przed przeszkodą należy zatrzymać do czasu otrzymania zawiadomienia od uprawnionego pracownika o dokonaniu naprawy toru lub zabezpieczeniu pękniętej szyny oraz podania, z jaką prędkością mogą przejeżdżać pociągi przez uszkodzone miejsce tymczasowo zabezpieczone.
3. Tymczasowe zabezpieczenie pękniętej szyny może wykonać i zgłosić dyżurnemu ruchu dróżnik przejazdowy lub dróżnik obchodowy.

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.
4. Wykonanie naprawy toru uprawniony pracownik zgłasza dyżurnemu ruchu na piśmie lub telefonogramem określając z jaką prędkością pociągi mogą przejeżdżać przez miejsce naprawione.

§ 75**Uszkodzenie wagonów w pociągu**

1. W przypadku stwierdzenia uszkodzenia wagonu w pociągu, które mogłoby zagrażać bezpieczeństwu ruchu, należy uszkodzenie usunąć bez wyłączenia wagonu, a jeżeli jest to niemożliwe, należy wagon wyłączyć z pociągu.

W razie wątpliwości, czy dane uszkodzenie może ujemnie wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu, decyduje właściwy pracownik przewoźnika, a gdy go nie ma – maszynista.

2. Wagony wykolejone, nawet nie uszkodzone, powinny być zbadane przez rewidenta taboru kolejowego przed dopuszczeniem ich do dalszej jazdy w pociągu.

W razie niemożności dokładnego zbadania wagonów wykolejonych na szlaku, po wstawieniu ich na tor, należy dowieźć je do najbliższej stacji, dostosowując prędkość jazdy do wskazówek rewidenta taboru kolejowego, przy czym prędkość ta nie może być większa niż 30 km/h.

3. Pracownik, który zauważy nieprawidłowość zagrażającą bezpiecznej jeździe pociągu, powinien pociąg zatrzymać, a jeżeli tego nie może zrobić, powinien wezwać do zatrzymania pociągu pracownika następnego posterunku ruchu lub dróżnika przejazdowego, powiadamiając go o zauważonej nieprawidłowości.

O przyczynie zatrzymania pociągu należy powiadomić drużynę pociągową.

Po zbadaniu nieprawidłowości maszynista decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może jechać dalej.

4. W razie zauważenia zagrzaną się czopa osi zestawu kołowego, należy pociąg natychmiast zatrzymać.

Grzanie się czopa osi zestawu kołowego rozpoznaje się po ciągłym gwizdzie lub pisku, po zapachu spalenizny, czarnym dymie lub płomieniu wydobywającym się z łożyska osiowego, a w porze ciemnej również po rozgrzaniu do czerwoności.

Wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego należy na stacji wyłączyć z pociągu. Jeżeli wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego ujawniono na szlaku, maszynista decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może dojechać do najbliższej stacji i zawiadamia o tym dyżurnego ruchu przedniej stacji.

Jeżeli pociąg może jechać, to w czasie jazdy do stacji drużyna pociągowa powinna zwracać uwagę na wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego, a wjazd pociągu na stację powinien odbyć się z zachowaniem następujących środków ostrożności:

- 1) pociąg należy przyjąć po drodze przebiegu bez łuków (o ile jest to możliwe, na tor główny zasadniczy lub na najbliższy tor główny dodatkowy),

- 2) prędkość wjazdu pociągu powinna wynosić 5-10 km/h,
- 3) jazdę wagonu z zagrzanym czopem osi powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej i gdyby wagon ten wykolejał się, natychmiast pociąg zatrzymać,
- 4) po sąsiednich torach nie powinny przejeżdżać żadne pojazdy kolejowe.

Jeżeli pociąg nie może jechać, gdy istnieje niebezpieczeństwo złamania osi oraz w przypadku jednoosobowej obsady drużyny pociągowej, należy zażądać pomocy.

5. W razie zaobserwowania złamania osi należy pociąg natychmiast zatrzymać i żądać pomocy. Oznaką złamanej osi jest nierówna i niespokojna jazda wagonu oraz pochylenie się wagonu na jedną stronę. Jeżeli przyczyną złamania się osi było zagrzenie się czopa osi zestawu kołowego, może ponadto wydobywać się z łożyska woń spalenizny lub dym.
6. Rytmiczne stuki w czasie jazdy pociągu wskazują na to, że w pociągu znajduje się wagon mający koła z płaskimi miejscami lub nalepami.

Uderzenia takich kół o szyny mogą powodować zagrzenie się czopów osi zestawów kołowych, złamania osi, uszkodzenia urządzeń resorowych, pęknięcia szyn itp.

W razie usłyszenia podczas przejazdu pociągu silnych, rytmicznych uderzeń kół o szyny, należy powiadomić o tym najbliższy posterunek ruchu, celem zatrzymania pociągu i powiadomienia drużyny pociągowej. Prędkość jazdy pociągu do najbliższej stacji nie powinna być większa niż 20 km/h. Stację tę należy zawiadomić, na którym miejscu od końca pociągu znajduje się wagon z płaskimi miejscami na obręczach zestawów kołowych i o ile możliwości podać rodzaj i numer wagonu.

Jeżeli stacja nie otrzymała tych szczegółowych informacji, powinna pociąg zatrzymać przed semaforem wjazdowym, a następnie w czasie wjazdu pociągu ustalić, który wagon posiada płaskie miejsce na obręczach kół.

Jeżeli starcie obręczy koła lub wysokość nalepów przekracza dopuszczalną granicę, określoną w instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego, wagon należy wyłączyć z pociągu.

7. Jeżeli w pociągu jadącym w stanie odhamowanym hamuje wagon, lecz koła jego nie ślizgają się po szynie – hamowanie takie można poznać po szumie, pisku oraz po iskrzeniu i dymieniu powstającym między klockami hamulcowymi a obręczami kół – wówczas należy zawiadomić o tym najbliższą stację. Stacja ta powinna zatrzymać pociąg i spowodować odhamowanie wagonu lub wyłączenie jego hamulca.
8. Jeżeli w jadącym pociągu w stanie odhamowanym wagon hamuje tak silnie, że jego koła ślizgają się po szynie – hamowanie to można poznać po iskrzeniu pomiędzy kołem a szyną – wówczas należy natychmiast zatrzymać pociąg, hamulce wyłączyć i wyluzować, a następnie ze względu na powstałe wytarcie obręczy kół jechać z prędkością najwyżej 20 km/h do najbliższej stacji, gdzie należy wagon zbadać, czy wytarcie obręczy nie przekracza dopuszczalnej granicy (ust. 6).
9. Wagony wyłączone z pociągu z powodu grzania się czopów osi zestawów kołowych, złamania osi, płaskich miejsc lub innych uszkodzeń, mogą być ponownie włączone do pociągu po zbadaniu przez pracownika posiadającego uprawnienia rewidenta taboru kolejowego i po stwierdzeniu, że wagon jest zdatny do ruchu.
10. W razie konieczności nieprzewidzianego wyłączenia wagonu osobowego, bagażowego lub pocztowego, kierownik pociągu powinien jak najwcześniej powiadomić o tym zainteresowanych podróżnych względnie obsługę, a gdy to jest możliwe i stację, na której ma być wyłączony wagon.

Elektryczną lokomotywą pociągową dopuszcza się awaryjne wyłączenie wagonów ze składów pociągów na stacjach, gdzie brak jest lokomotywy manewrowej lub wykonuje ona w tym czasie inne zadania.

11. W razie zauważenia braku zderzaka przy wagonie w pociągu należy bezzwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu dysponującego, który powinien najbliższy pociąg, wyjeżdżający na zagrożony szlak zatrzymać i drużynę zawiadomić rozkazem pisemnym „O”, polecając zmniejszenie prędkości jazdy do 20 km/h, zachowanie ostrożności, odszukanie zderzaka i usunięcie go z torowiska oraz zawiadomienie sąsiedniej stacji o wyniku poszukiwania zderzaka. W przypadku stwierdzenia przez drużynę pociągową, że zderzaka nie ma lub zderzak został usunięty, dyżurny ruchu dla następnych pociągów nie wprowadza ograniczeń.

12. Dyżurny ruchu stacji włączającej na koniec pociągu wagon bez zderzaka zobowiązany jest powiadomić o tym pośrednie posterunki następcze i dróżników przejazdowych na szlaku, na który pociąg ma być wyprawiony oraz dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego. Dyżurni ruchu następnych posterunków zapowiadawczych zobowiązani są dokonywać analogicznych powiadomień na kolejnych szlakach przebiegu takiego pociągu.
13. Informacje o usterkach wykrytych w taborze kolejowym przez urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych w jadącym taborze kolejowym, w szczególności grzejące się łożyska osiowe, deformacje powierzchni tocznych kół, niesprawności w działaniu hamulców, powinny być przekazywane w systemie automatycznej transmisji danych z tych urządzeń do dyżurnego ruchu.

Po otrzymaniu komunikatu z urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych taboru, dyżurny ruchu postępuje zgodnie z postanowieniami regulaminu obsługi terminala, opracowanego na podstawie wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych taboru i przekazuje prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem własnym odpowiednie informacje lub polecenia.

Prowadzący pojazd kolejowy z napędem, któremu dyżurny ruchu polecił zatrzymanie pociągu z powodu wykrycia stanu ostrzegawczego, granicznego lub alarmowego przez urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych taboru kolejowego, po zatrzymaniu pociągu powinien dokonać oględzin technicznych wskazanego pojazdu kolejowego. Po przeprowadzeniu oględzin technicznych, prowadzący pojazd kolejowy z napędem informuje dyżurnego ruchu o podjętej decyzji.

§ 76

Brak sygnałów na pociągu lub niewłaściwe jego osygnalizowanie

1. Jeżeli osygnalizowanie pociągu jest niekompletne lub niewłaściwe należy o tym powiadomić maszynistę w celu usunięcia nieprawidłowości w jego osygnalizowaniu. Osygnalizowanie to powinno nastąpić nie później niż na stacji rozkładowego lub planowanego postoju.

W przypadku stwierdzenia niekompletnego lub niewłaściwego osygnalizowania czoła lub końca pociągu jadącego na szlakach wyposażonych w blokadę samoczynną w porze ciemnej, prawidłowego jego osygnalizowania należy dokonać na najbliższej stacji.

O niewłaściwym osygnalizowaniu pociągu pracownicy posterunków ruchu i dróżnicy przejazdowi powinni się kolejno powiadamiać.

2. Gdy pracownik obsługujący semafor nie stwierdził z całą pewnością lub nie upewnił się, że pociąg ma sygnał końca pociągu, należy uważać, że mogło nastąpić rozerwanie pociągu i wówczas nie wolno uczynić niczego, co umożliwiłoby wyprawienie innego pociągu na tor, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu. Tory sąsiadujące z torem, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu należy uważać za zagrożone i przed wyprawieniem na nie pociągu należy drużynę pociągową zawiadomić rozkazem pisemnym „O”, polecając zmniejszanie prędkości jazdy do 20 km/h i zachowanie ostrożności.
3. Po przejechaniu pociągu bez sygnału końca pociągu obok semafora wyjazdowego, na semaforze tym powinien być nastawiony sygnał „Stój”.

O wyjeździe pociągu bez sygnału końca pociągu należy zawiadomić dyżurnego ruchu w formie:

„Pociąg 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 stacją, pośrednie posterunki następcze i dróżników przejazdowych. Stacja, która otrzymała to zawiadomienie, powinna zatrzymać pociąg i po sprawdzeniu, że wjechał on w całości, powiadomić o tym tylną stacją, pośrednie posterunki następcze 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.

4. Jeżeli pociąg bez sygnału końca pociągu przejechał obok obsługiwanego semafora wjazdowego lub odstępowego – wówczas nie wolno nastawiać sygnału „Stój” na tym semaforze ani obsłużyć bloku liniowego lub w inny sposób potwierdzić przyjazdu względnie przejazdu tego pociągu.

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

§ 77

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 ... nie-
nazwa posterunku nazwa posterunku
przejezdny 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.
nazwa posterunku nazwa posterunku
min. przywracam ruch trakcją elektryczną”

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

§ 78

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 razie zgonu człowieka w wagonie należy usunąć z przedziału pozostałe osoby, zamknąć przedział ze zwłokami, a następnie uzgodnić stację, na której wezwany będzie lekarz i Policja. Po przyjeździe pociągu do tej stacji oraz ustaleniu potrzebnych danych, zwłoki należy usunąć, wagon z zamkniętym przedziałem przewieźć do stacji końcowej pociągu albo postąpić stosownie do wskazań lekarza i Policji.
4. W przypadku najechania człowieka przez pociąg lub pojazd kolejowy znajdujący się w ruchu, pociąg ten lub pojazd należy zatrzymać i zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku. Dyżurny ruchu osobiście lub za pośrednictwem dyspozytora zakładu linii kolejowych obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o wypadku pogotowie ratunkowe oraz najbliższą jednostkę Policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu czynności śledczych. Dalejszy tok postępowania uzależnia się od decyzji organów ścigania.¹⁾

5. W przypadku zauważenia na torze zwłok ludzkich, pociąg lub pojazd kolejowy należy zatrzymać i postępować zgodnie z przepisami ust. 4.
6. Każdy przypadek zaśląbnięcia, zranienia lub śmierci człowieka w pociągu należy bezzwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu.
7. Szczegółowe zasady powiadamiania o wypadkach i incydentach kolejowych określa instrukcja o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych.

Rozdział XI

RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH

§ 79

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 oddziaływające i nie oddziaływające 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. (uchylony).¹⁾
8. Największa dozwolona prędkość jazdy pojazdu pomocniczego nie powinna przekraczać dopuszczalnej prędkości konstrukcyjnej tego pojazdu oraz 50% tej prędkości podczas jazdy po zwrotnicach i skrzyżowaniach torów.

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

Przy zbliżaniu się pojazdu pomocniczego do przejazdu kierowca pojazdu pomocniczego ma obowiązek reagowania i zastosowania środków gwarantujących bezpieczeństwo w przypadku zauważenia otwartych rogatek, wykonywania robót na torze lub słabej widoczności.¹⁾

9. Pojazdu pomocniczego nie wolno łączyć z taborem kolejowym. Wyjątkowo w przypadkach konieczności ściągnięcia ze szlaku do najbliższej stacji uszkodzonego pojazdu pomocniczego można pojazd ten z taborem połączyć pod warunkiem zastosowania potrzebnych środków ostrożności i odpowiedniej prędkości jazdy.
10. Ruch pojazdów pomocniczych na liniach nieczynnych lub na liniach nie oddanych do eksploatacji odbywa się na zasadach podanych w osobnych regulaminach lub instrukcjach prowadzenia ruchu na takich liniach.
11. Postanowienia odnoszące się do pojazdów pomocniczych nie dotyczą pojazdów dwukołowych prowadzonych po jednej szynie, zwanych maderonami i defektoskopami, niezależnie od sposobu ich prowadzenia.

Posługiwanie się maderonem dozwolone jest pod warunkiem, że ukształtowanie terenu i rodzaj przewożonych przedmiotów zezwalają na usunięcie maderonu na zewnętrzną stronę toru natychmiast i w każdym miejscu.

Na liniach dwutorowych maderony należy prowadzić tylko po zewnętrznych tokach szyn.

Gdy zbliża się pociąg, należy pojazd usunąć z toru. O zbliżaniu się pociągu pracownik kierujący pracą maderonu lub defektoskopu powinien być ostrzegany przez osobnego pracownika, który z odpowiedniej odległości powinien obserwować tor szlakowy.

Na szlaku dwutorowym pracownik ostrzegający powinien znajdować się z tej strony maderonu lub defektoskopu, z której spodziewany jest pociąg, a na linii jednotorowej powinno być dwóch pracowników ostrzegających, po jednym z każdej strony defektoskopu lub maderonu.

§ 80

**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 § 15 ust. 3) oraz dwa płozy hamulcowe.
2. Pojazdy pomocnicze motorowe powinny być wyposażone w urządzenia do podawania sygnałów dźwiękowych.
3. Pojazdy pomocnicze, spełniające wymóg oddziaływania na urządzenia srk, powinny być oznaczone literą „E”.
4. 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. Pojazdy pomocnicze należy osygnalizować zgodnie z instrukcją o sygnalizacji. W porze dziennej przy złej widoczności i w tunelach, jeżeli jest to przewidziane w dodatku do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów i w zeszytach wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów należy stosować sygnały nocne.
6. 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,
 - 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.

§ 81**Prowadzenie ruchu pojazdów pomocniczych**

1. Ruch pojazdów pomocniczych może się odbywać pod warunkiem, że nie wpłynie ujemnie na ruch pociągów.
2. Każdy wjazd pojazdu pomocniczego na tor i jazda po tym torze dozwolone są tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu.
3. Ruch manewrowy pojazdów pomocniczych w obrębie stacji odbywa się według zasad ustalonych dla jazd manewrowych niepilotowanych pojazdów trakcyjnych w obrębie stacji.
4. Wyprawianie pojazdów pomocniczych na szlak odbywa się po porozumieniu z sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym i z właściwym dyspozytorem.
5. O jeździe pojazdu pomocniczego poza sąsiednią stację dyspozytor liniowy powinien zawiadomić dyżurnych ruchu pośrednich stacji i stacji końcowej jazdy pojazdu pomocniczego.
6. Pojazdy pomocnicze określa się ich rodzajem, np. „drezyna”, „wózek motorowy” itp. i numeruje według zasad ich kursowania:
 - 1) między stacjami – o ile nie opracowano rozkładu jazdy dla tych pojazdów (§ 10 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 (§ 34 ust. 2, § 35 ust. 3),
 - 3) z przyczepą(ami) – po numerze dodaje się wyrazy: „z przyczepą” lub „z przyczepami”.¹⁾
ilość
7. Jazda pojazdów pomocniczych na szlakach dwutorowych z ruchem jednokierunkowym po każdym torze powinna odbywać się po torze prawym (w kierunku zasadniczym) dla danego kierunku jazdy, z wyjątkiem powrotu pojazdu pomocniczego, który wyprawiony był do określonego miejsca na szlaku i z powrotem.

Jazda pojazdów pomocniczych po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) może się odbyć:

- 1) do określonego kilometra na szlaku po zamknięciu tego toru dla ruchu pociągów,
 - 2) do sąsiedniej stacji tylko po wprowadzeniu po tym torze ruchu jednotorowego dwukierunkowego.
8. Pojazd pomocniczy należy wyprawić z takim wyliczeniem, aby nie zatrzymać i nie opóźnić pociągu. W razie konieczności wyprawienia pojazdu pomocniczego, który może spowodować opóźnienie pociągu, wyprawienie to może nastąpić po uzyskaniu zezwolenia dyspozytora liniowego.
9. 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 (§ 34 ust. 3, 4 i 8).
11. Ruch pojazdów pomocniczych oddziaływujących na urządzenia srk pomiędzy posterunkami ruchu odbywa się według zasad ustalonych dla pociągów.
12. Podczas prowadzenia na szlaku ruchu pojazdów pomocniczych nie przystosowanych do oddziaływania na urządzenia srk należy stosować następujące postanowienia:
- 1) jazda w okręgu każdego posterunku nastawczego odbywa się na podstawie ręcznego sygnału Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”,
 - 2) na szlakach z blokadą liniową obowiązuje stosowanie telefonicznego zapowiadania pojazdów pomocniczych,
 - 3) zezwolenie na wyjazd pojazdu pomocniczego może być udzielone przez dyżurnego ruchu lub z jego polecenia przez nastawniczego (zwrotniczego) okręgu graniczącego ze szlakiem, również ustnie lub za pomocą urządzeń łączności,
 - 4) przejazd pojazdu pomocniczego obok semafora wskazującego sygnał „Stój” – z wyjątkiem samoczynnego semafora odstępowego – odbywa się na sygnał zastępczy lub na ręczny sygnał Rm 1 „Do mnie”, podany przez dyżurnego ruchu lub z jego polecenia przez pracownika obsługującego ten semafor,
 - 5) kierowca pojazdu pomocniczego, zatrzymanego przed semaforem wjazdowym wskazującym sygnał „Stój”, powinien podać

sygnał Rp 1 „Baczność”, a jeżeli nie otrzyma ani zezwolenia na wyjazd, ani ręcznego sygnału „Stój”, powinien porozumieć się z dyżurnym ruchu za pomocą urządzeń łączności lub przez posłańca z najbliższym posterunkiem nastawczym i ustalić warunki dalszej jazdy,

- 6) za pociągiem lub pojazdem pomocniczym, którego przyjazdu przedni posterunek ruchu nie potwierdził, pojazd pomocniczy bez przyczep może być wyprawiony w odstępie czasu 5 minut i w odległości nie mniejszej niż 1000 m tylko wówczas, gdy:
 - a) jest pora dzienna i dobra widoczność,
 - b) szlak jest dłuższy niż 5 km i nie jest podzielony na odstępy,
 - c) pochylenie szlaku jest mniejsze niż 10 ‰,
 - d) na szlaku nie ma urządzeń sygnalizacji samoczynnej na przejazdach,
 - e) poprzedzający pociąg lub pojazd pomocniczy nie ma przewidzianego postoju na szlaku.

W telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie oraz oznajmienie odjazdu pojazdu pomocniczego, po numerze tego pojazdu dodaje się słowa:

„za pociągiem” lub „za”.

nr

określenie pojazdu pomocniczego

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

- 7) w czasie znajdowania się pojazdu pomocniczego na torze głównym na stacji lub na torze szlakowym należy stosować środki pomocnicze,
- 8) o jeździe pojazdu pomocniczego dyżurny ruchu powinien zawiadomić, oprócz posterunków następczych i dróżników przejazdowych, zainteresowane posterunki techniczne,
- 9) w czasie jazdy pojazdu pomocniczego rogatki przejazdu powinny być zamknięte,
- 10) o konieczności zachowania szczególnej ostrożności przez kierowcę pojazdu pomocniczego, z powodu jazdy za pociągiem lub pojazdem pomocniczym, nie zawiadomienia dróżnika przejaz-

dowego o jeździe pojazdu pomocniczego, robót na torze szlakowym i o wszelkich innych okolicznościach, wymagających zachowania ostrożności, należy zawiadomić kierowcę pojazdu pomocniczego rozkazem pisemnym,

- 11) jeżeli nastąpi uszkodzenie pojazdu pomocniczego lub przekroczony zostanie ustalony czas jazdy na szlaku o więcej niż 10 min. albo nieprzewidziany postój na szlaku wyniesie więcej niż 10 min., należy niezwłocznie zawiadomić o tym dyżurnego ruchu i zastosować się do jego polecenia,
 - 12) w czasie postoju na torze stacyjnym lub szlakowym, pojazd pomocniczy należy dozorować obserwując tor, a w razie zbliżania się pociągu lub pojazdu kolejowego, należy biec naprzeciw i podawać sygnały „Stój”. Dozorowanie należy do pracownika jednostki organizacyjnej będącej użytkownikiem tego pojazdu. W razie konieczności oddalenia się 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.

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

Pozwolenie to dyżurny ruchu może dać, jeżeli:

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

§ 82**Postępowanie z pojazdami pomocniczymi z przyczepami**

1. Sprzęganie pojazdów pomocniczych ze sobą lub z wózkami doczepnymi, zwanymi w dalszych postanowieniach „przyczepami” dozwolone jest, jeżeli pojazdy te są dostosowane do tego celu.

Za należyte ich sprzęgnięcie odpowiedzialny jest kierowca pojazdu pomocniczego.

2. U 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

dze 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 § 80 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 XII
ZABEZPIECZENIE RUCHU NA PRZEJAZDACH
I PRZEJŚCIACH KOLEJOWYCH,
STRZEŻONYCH PRZEZ DRÓŻNIKÓW
PRZEJAZDOWYCH

§ 83

**Powiadamianie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu
i innych okolicznościach**

1. Na przejazdach, na których nie ma urządzeń sterowania ruchem uruchamianych samoczynnie przez pociąg oraz na przejściach, w razie potrzeby urządza się posterunek dróżnika przejazdowego, celem zapewnienia bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniu drogi kołowej lub przejścia z torami kolejowymi na szlaku lub na posterunku ruchu.
2. Posterunek dróżnika, przejazdu 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 znajdujące się w obrębie posterunku ruchu należy zawiadamiać pracowników obsługujących rogatki w sposób ustalony w regulaminie technicznym tego posterunku ruchu.
5. Sygnały dzwonekowe i znaki wywoławcze w telefonicznej łączności ruchowej ustalone są w dodatku III.
6. W razie stwierdzenia lub dowiedzenia się o powstaniu na szlaku wypadku kolejowego lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, osób lub mienia kolejowego dyżurny ruchu lub dróżnik przejazdowy powinien zawiadomić o tym wszystkie posterunki 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 rogatki. Zawiadomienie to należy wykonać bezpośrednio przed odjazdem pociągu, a jeżeli przejazd znajduje się blisko posterunku nadającego zawiadomienie, należy je wykonać co najmniej na 3 minuty przed odjazdem pociągu do tego przejazdu.

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.

9. Dróżnik przejazdowy powinien stale czuwać nad bezpieczeństwem ruchu i być gotowy do zamknięcia rogatki w razie zbliżania się pociągu lub pojazdu pomocniczego do przejazdu.

Rogatki 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 lub przejścia.

Jeżeli zakład linii kolejowych uzna, że zachodzi potrzeba skrócenia lub wydłużenia czasu zamknięcia rogatek przed dojechaniem czoła pociągu do przejazdu, może tego dokonać w oparciu o szczegółowe postanowienia określone w instrukcji obsługi przejazdów kolejowych, co powinno być ujęte w regulaminie obsługi przejazdu i regulaminie technicznym posterunku zapowiadawczego nadającego zawiadomienia.¹⁾

10. Zawiadomienia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu dokonuje się za pomocą aparatu telefonicznego lub centralki 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 dzwonek o odjeździe pociągu,
 - b) po tym sygnale dróżnicy przejazdowi bezzwłocznie zgłaszają się do telefonu, wymieniając numer lub nazwę swego posterunku, co oznacza potwierdzenie otrzymania sygnału dzwonek o odjeździe pociągu; równocześnie dyżurny

ruchu rejestruje te zgłoszenia ukośną kreską w odpowiedniej rubryce dziennika ruchu,

- c) po zgłoszeniu się dróżników przejazdowych dyżurny ruchu wymienia numer wyprawianego pociągu, który to numer dróżnik przejazdowy winien zapisać w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego.

Dróżnika przejazdowego, który nie zgłosił się na sygnał dzwonekowi 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, zakład linii kolejowych może zarządzić na pewnych odcinkach, by informacja ta, zamiast całego numeru pociągu, zawierała tylko dwie ostatnie cyfry tego numeru,

- 2) na odcinkach dwu i więcej torowych:

- a) jeżeli od odjazdu ostatniego pociągu upłynął czas nie większy niż 60 minut, dyżurny ruchu zawiadamia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu tylko przez nadanie sygnału dzwonekowi 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 dróżników przejazdowych w sposób wskazany w pkt 1 z tą różnicą, że po nadaniu sygnału dzwonekowi należy wywołać wszystkich dróżników przejazdowych znakiem ustalonym w dodatku III ust. 9,

- 3) w uzasadnionych przypadkach zakład linii kolejowych może zarządzić na niektórych odcinkach dwu i więcej torowych zawiadomienie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu według zasad jakie obowiązują na odcinkach jednotorowych, co powinno być ściśle określone w regulaminie technicznym i regulaminie obsługi przejazdu.

- 11. Jeżeli są specjalne urządzenia łączności strażnicowej do zawiadomienia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu, wówczas zawiadomienie to w formie sygnału dzwonekowi o odjeździe po-

ciągu nadaje się za pomocą tego urządzenia. Czas nadania tego sygnału dyżurny ruchu notuje w rubryce 10 dziennika ruchu.

Otrzymanie sygnału dzwonekowego dróżnicy przejazdowi potwierdzają za pomocą osobnego urządzenia.

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

Nieotrzymanie potwierdzenia za pomocą urządzenia dyżurny ruchu powinien zanotować w rubr. 9 dziennika ruchu (w skrócie: „- dr. 14”).

W razie nieprawidłowego działania specjalnych urządzeń łączności strażnicowej, przeznaczonych do zawiadamiania dróżników przejazdowych o odjeździe pociągów – o odjeździe pociągów należy zawiadamiać dróżników przejazdowych w sposób ustalony w ust. 10.

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

12. Jeżeli przejazd wyposażony jest w system elektronicznej wymiany informacji lub system powiadamiania dróżników rejestrujący w pamięci systemu dokonywane operacje związane z powiadomieniem, dróżnik przejazdowy nie jest obowiązany do prowadzenia dziennika pracy dróżnika przejazdowego. Sposób użytkowania tego systemu określa właściwa instrukcja obsługi, stanowiąca integralną część regulaminu technicznego i regulaminu obsługi przejazdu.

Niezależnie od funkcjonowania takiego systemu, musi być zachowana sprawna łączność strażnicowa.

W razie nieprawidłowego działania tego systemu o odjeździe pociągów należy powiadamiać dróżników przejazdowych w sposób ustalony w ust. 10.

13. Jeżeli pociąg nie odjedzie po zawiadomieniu dróżników 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”.
14. Dróżnicy przejazdowi nie notują otrzymania zawiadomienia o odjeździe pociągu (sygnałów dzwonekowych o odjeździe pociągu, numeru pociągu) ani odwołania odjazdu pociągu. Zakład linii kolejowych może zarządzić, aby zawiadomienie telefoniczne o odjeździe pociągu w przypadkach wskazanych w ust. 10 pkt 1c, 2b oraz 3 dróżnicy

przejazdowi notowali w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego wypełniając rubryki zgodnie z ich przeznaczeniem.

15. W razie potrzeby zakład linii kolejowych może zarządzić dla poszczególnych szlaków, aby dróżnicy przejazdowi, niezależnie od innych zawiadomień, informowali się wzajemnie telefonicznie o przejeździe pociągu.
16. W razie nienależytego działania łączności, sygnalizacji lub urządzeń na przejeździe dróżnik przejazdowy powinien natychmiast zgłosić o tym dyżurnym ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.
17. 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 dzwinkowymi (ust. 10 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.

18. Jeżeli dróżnika przejazdowego nie można zawiadomić o odjeździe pociągu (nawet za pośrednictwem sąsiedniego posterunku zapowiadawczego) lub jeżeli dyżurny ruchu nie otrzymał potwierdzenia wskazanego w ust. 10 pkt 1 lub w ust. 11, powinien uprzedzić drużynę pociągową rozkazem pisemnym o nie zawiadomieniu dróżnika przejazdowego o mającym nastąpić odjeździe pociągu oraz o potrzebie zmniejszenia prędkości jazdy przed przejazdem do 20 km/h.

Maszynista powinien przed tym przejazdem dawać 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.¹⁾

19. Dróżnik przejazdowy, który nie otrzymał zawiadomienia o odjeździe zbliżającego się pociągu, powinien zamknąć rogatki, 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 rogatki zamknięte, a pojazdy drogowe przepuszczać po upewnieniu się, że nie zbliża się pociąg.
20. Strzeżenie przejazdów i przejść powinno być stosowane jako środek tymczasowy w razie:
 - 1) uszkodzenia rogatek,
 - 2) uszkodzenia lub niedziałania samoczynnej sygnalizacji świetlnej z półrogatkami i bez półrogatek,
 - 3) niedziałania sygnału dźwiękowego lub półsamoczynnej sygnalizacji świetlnej na rogatek obsługiwanych z odległości,
 - 4) potrzeby zmiany sposobu zabezpieczenia na skutek zmienionych warunków ruchu lub warunków miejscowych,
 - 5) wprowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze szlakowym lub zmiany kierunku jazdy na łącznicy jednotorowej o jednokierunkowym ruchu, jeżeli:
 - a) urządzenia samoczynnej sygnalizacji świetlnej przystosowane są dla jazdy jednokierunkowej po każdym torze,
 - b) 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,
 - 6) przejściowego wzmożenia lub utrudnienia ruchu drogowego lub kolejowego albo pogorszenia warunków widzialności.

Jeżeli uszkodzenie lub nie działanie samoczynnej sygnalizacji świetlnej na przejeździe z półrogatkami lub bez półrogatek dyżurny ruchu stwierdził za pomocą urządzenia zdalnej kontroli (powtarzacza) – jeżeli jest – lub dowiedział się w inny sposób o uszkodzeniu lub nie działaniu urządzeń ssp, powinien natychmiast zawiadomić o tym dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego na sąsiedniej stacji wyprawiającej pociągi na

ten szlak, jak również właściwego pracownika utrzymania. Do czasu usunięcia uszkodzenia urządzenia sterowania ruchem na przejeździe (przejściu) lub do czasu rozpoczęcia strzeżenia przejazdu (przejścia) przez wyznaczonego uprawnionego pracownika (pracowników) należy rozkazem pisemnym powiadamiać drużyny pociągowe o tym i o potrzebie zmniejszenia prędkości jazdy pociągu przez przejazd (przejście) do 20 km/h oraz przejazd należy niezwłocznie oznakować znakiem zakazu „Stop” (B-20) wraz z umieszczoną pod nim tabliczką z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona” zgodnie z postanowieniami regulaminu obsługi przejazdu (przejścia). Wówczas maszynista powinien postępować w sposób ustalony w ust. 18.

0Pracownik wyznaczony do tymczasowego strzeżenia przejazdu z uszkodzonymi urządzeniami zabezpieczającymi przejazd powinien z obu stron przejazdu po prawej stronie drogi ustawić odpowiedni drogowy znak zakazu.¹⁾

21. Jeżeli przed przejazdem ustawiona jest tarcza ostrzegawcza przejazdowa poprzedzona wskaźnikiem W 11p, powiadomienie przez dyżurnego ruchu maszynisty rozkazem pisemnym o usterce urządzeń przejazdowych (rogatkowych, dodatkowych, przekazu informacji itp.) i o potrzebie zmniejszenia z tych powodów prędkości jazdy przed przejazdem do 20 km/h nie jest wymagane.
22. Maszynista, który podczas zbliżania się pociągu do przejazdu zauważył nie zamknięcie rogatki lub półrogatki i brak pracownika strzegącego przejazd, o czym nie był zawiadomiony rozkazem pisemnym, powinien dawać sygnał Rp 1 „Baczność” i zmniejszyć prędkość jazdy, o ile jest to możliwe, do 20 km/h, zaś w razie zauważenia przeszkody do jazdy zatrzymać pociąg przed przeszkodą. Maszynista powinien zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższej stacji o niezamknięciu rogatki lub półrogatki i równoczesnym braku dróżnika na przejeździe. Tak samo maszynista powinien postąpić w przypadku, gdy tarcza ostrzegawcza przejazdowa wskazuje sygnał „Osp 1”, sygnał wątpliwy lub jest ciemna.
23. Dyżurni ruchu powinni zawiadomić telefonicznie dróżników przejazdowych o:
 - 1) wypadku na szlaku,
 - 2) zamknięciu i o otwarciu toru szlakowego,

- 3) wprowadzeniu na szlaku dwutorowym ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym i o przywróceniu ruchu dwutorowego,
- 4) wprowadzeniu na torze szlaku dwutorowego ruchu dwukierunkowego (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.),¹⁾
- 13) zamknięciu lub otwarciu posterunku ruchu (§ 56).

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 kierującą pojazdu pomocniczego.

25. Wyprawienie pociągu lub pojazdu pomocniczego wykonującego pracę w rejonie oddziaływania na urządzenia samoczynnej sygnalizacji na przejeździe, dozwolone jest pod warunkiem, że wprowadzono tymczasowe strzeżenie tego przejazdu przez uprawnionego pracownika jednostki organizacyjnej użytkującej pociąg roboczy lub pojazd pomocniczy. Strzeżenie przejazdu w tym przypadku wolno zaprzestać po ukończeniu prac i przejeździe pierwszego pociągu bez pracy w tym rejonie.

26. Gdy regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót przewiduje założenie telefonu w miejscu robót i powiadamianie kierownika robót o odjeździe pociągów, dyżurni ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych powinni zawiadomienia te wykonywać w sposób ustalony w ust. 10 pkt 1.

W razie niemożności wykonania tego zawiadomienia dyżurny ruchu powinien postąpić w sposób ustalony w ust. 18.

27. Zakład linii kolejowych może zarządzić, aby na określonym przejeździe (przejściu) rogatka była w położeniu zasadniczym zamknięta w ciągu całej doby lub w porze nocnej i otwierana tylko dla przepuszczenia użytkownika drogi.

Na przejazdach, 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 dyżurnego ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, że do spodziewanego przejazdu pociągów pozostaje tyle czasu, że rogatki będą mogły być zamknięte na 2 minuty przed przejazdem pociągu.

28. Zamykanie okresowe w ciągu każdej doby wszystkich posterunków dróżników przejazdowych na danym szlaku, wskutek zamknięcia ruchu pociągów w tym czasie, odbywa się w sposób wskazany w § 56 Przypadek D.

29. Dla każdego obsługiwanego przejazdu, należy opracować regulamin obsługi przejazdu, w oparciu o postanowienie instrukcji obsługi przejazdów kolejowych.

Regulamin ten powinien znajdować się na posterunku dróżnika przejazdowego i sąsiednich posterunkach zapowiadawczych jako część regulaminu technicznego.

Dodatki do instrukcji Ir-1 (R-1)

Tablica A procentów wymaganej masy hamującej

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						
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

dla drogi hamowania 400 m lub 500 m

Przy prędkości w kilometrach na godzinę								
50	55	60	65	70	75	80	85	90
Procent wymaganej masy hamującej:								
28	36	46	56	67	80	93	110	131
35	47	61	80	—	—	—	—	—
29	37	47	58	69	82	96	112	—
37	49	63	83	—	—	—	—	—
31	39	48	59	71	84	98	114	—
38	51	66	85	—	—	—	—	—
32	40	50	61	72	85	100	117	—
40	52	68	87	—	—	—	—	—
33	42	51	62	74	87	102	119	—
42	54	70	90	—	—	—	—	—
35	43	53	69	76	89	104	121	—
43	56	72	92	—	—	—	—	—
36	45	55	66	78	91	106	124	—
45	58	74	95	—	—	—	—	—
37	46	56	67	79	93	109	126	—
47	60	76	97	—	—	—	—	—
39	48	58	69	81	95	111	129	—
48	62	78	100	—	—	—	—	—
42	51	61	72	84	99	115	—	—
52	65	82	—	—	—	—	—	—
45	54	64	76	88	103	120	—	—
55	69	87	—	—	—	—	—	—
48	57	67	79	92	107	125	—	—
59	73	91	—	—	—	—	—	—
51	60	71	83	96	111	129	—	—
62	77	96	—	—	—	—	—	—
54	63	74	86	99	115	—	—	—
66	81	100	—	—	—	—	—	—
57	66	77	90	103	120	—	—	—
70	85	—	—	—	—	—	—	—
60	69	81	93	107	—	—	—	—
73	89	—	—	—	—	—	—	—
64	74	86	99	—	—	—	—	—
79	95	—	—	—	—	—	—	—
72	82	94	—	—	—	—	—	—
88	—	—	—	—	—	—	—	—
80	91	—	—	—	—	—	—	—
97	—	—	—	—	—	—	—	—
88	99	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—

Tablica B procentów wymaganej masy hamującej

I – Hamulce zespolone szybko działające

II – Hamulce zespolone wolno działające

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

dla drogi hamowania 700 m

Przy prędkości w kilometrach na godzinę											
65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120
Procent wymaganej masy hamującej wynosi:											
28	34	41	48	57	66	71	88	95	104	114	125
33	41	51	62	76	93	—	—	—	—	—	—
29	35	42	50	58	68	78	90	96	105	116	128
34	42	53	64	78	95	—	—	—	—	—	—
31	37	44	51	60	69	80	91	98	107	118	130
36	49	54	66	80	97	—	—	—	—	—	—
32	38	45	53	62	71	82	93	100	109	120	133
37	46	56	68	82	99	—	—	—	—	—	—
34	40	47	54	63	73	83	94	101	111	121	—
39	48	58	70	85	—	—	—	—	—	—	—
35	41	48	56	65	74	85	96	103	112	123	—
41	50	60	72	87	—	—	—	—	—	—	—
36	43	50	58	67	76	87	97	105	114	125	—
42	51	62	74	89	—	—	—	—	—	—	—
38	44	52	59	68	78	89	99	106	116	127	—
44	53	64	76	91	—	—	—	—	—	—	—
39	46	53	61	70	80	91	100	108	118	129	—
46	55	66	78	93	—	—	—	—	—	—	—
43	49	56	67	74	83	94	103	111	121	133	—
49	59	70	83	98	—	—	—	—	—	—	—
45	52	60	68	77	87	97	107	—	—	—	—
53	63	74	87	—	—	—	—	—	—	—	—
49	55	63	71	80	91	100	—	—	—	—	—
56	66	78	91	—	—	—	—	—	—	—	—
52	58	76	75	84	94	103	—	—	—	—	—
60	70	82	95	—	—	—	—	—	—	—	—
55	62	69	78	87	97	107	—	—	—	—	—
64	74	86	99	—	—	—	—	—	—	—	—
58	65	73	81	91	100	—	—	—	—	—	—
67	78	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	68	78	85	94	104	—	—	—	—	—	—
71	82	94	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	73	81	90	99	—	—	—	—	—	—	—
76	87	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Tablica C procentów wymaganej masy hamującej

I – Hamulce zespolone szybko działające

II – Hamulce zespolone wolno działające

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Przy prędkości w kilometrach na godzinę											
		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75
		Procent wymaganej masy hamującej:											
0	I	6	6	6	6	6	7	10	13	17	21	25	29
	II	6	6	6	6	6	8	11	14	18	22	27	33
1	I	6	6	6	6	6	8	11	14	18	22	26	31
	II	6	6	6	6	6	9	12	15	19	23	28	34
2	I	6	6	6	6	7	10	12	16	19	23	27	32
	II	6	6	6	6	7	10	13	16	20	25	30	36
3	I	6	6	6	6	8	11	14	17	21	24	29	34
	II	6	6	6	7	9	11	14	18	22	26	31	37
4	I	6	6	6	7	9	12	15	18	22	26	30	35
	II	6	6	6	8	10	12	15	19	23	28	33	39
5	I	6	6	7	8	11	13	16	19	23	27	31	36
	II	6	6	7	9	11	14	17	20	25	28	34	40
6	I	6	7	8	10	12	14	17	21	24	28	33	38
	II	6	7	8	10	12	15	18	22	26	31	36	42
7	I	6	8	9	11	13	15	18	22	26	30	34	39
	II	7	8	9	11	13	16	19	23	27	32	37	43
8	I	7	9	10	12	14	17	20	23	27	31	35	40
	II	8	9	10	12	14	17	20	24	29	34	39	45
10	I	10	11	12	14	16	19	22	25	29	33	36	43
	II	10	11	13	15	17	20	23	27	32	37	42	48
12	I	12	13	14	16	18	21	24	28	32	36	41	46
	II	12	13	15	17	19	22	26	30	34	40	45	52
14	I	14	15	17	18	21	24	27	30	34	39	43	49
	II	14	15	17	19	22	25	28	32	37	43	48	55
16	I	16	17	19	21	23	26	29	33	37	41	46	51
	II	16	17	19	22	29	27	31	35	40	46	52	58
18	I	18	19	21	23	25	28	32	35	39	44	49	54
	II	18	20	22	24	27	30	34	36	43	49	55	62
20	I	20	21	23	25	28	30	34	38	42	46	51	57
	II	20	22	24	26	29	33	36	41	46	52	58	65
22	I	22	24	25	27	30	33	36	40	44	49	54	60
	II	22	24	26	29	32	35	39	44	49	55	62	69
25	I	25	27	28	31	33	36	40	44	48	53	58	64
	II	25	27	30	33	36	40	44	48	54	60	67	74

dla drogi hamowania 1000 m

Przy prędkości w kilometrach na godzinę																	
80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	
Procent wymaganej masy hamującej:																	
35	40	46	52	59	66	74	83	92	100	110	123	135	150	164	180	195	
39	46	54	63	74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
36	41	47	54	60	68	76	85	94	102	112	126	137	152	166	182	197	
40	47	55	65	76	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
37	43	49	55	62	70	78	87	96	104	114	129	140	155	169	185	200	
42	49	57	67	78	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
39	44	50	57	64	72	80	89	98	105	116	132	143	158	172	188	202	
43	51	59	69	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
40	46	52	58	65	73	82	91	100	107	119	133	145	160	175	190	205	
45	52	61	71	82	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
42	47	54	60	67	75	83	93	101	109	121	136	148	163	178	193	208	
47	54	63	73	84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
43	49	55	62	69	77	85	95	102	111	123	138	151	166	181	196	211	
48	56	64	74	86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
44	50	57	63	70	78	87	97	104	112	126	141	154	170	185	199	214	
50	57	66	76	88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
46	52	58	65	72	80	89	99	105	114	128	144	157	173	188	202	217	
52	59	68	78	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
49	55	61	68	75	83	93	101	108	118	132	150	164	180	195	208	222	
55	63	72	82	94	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
52	58	64	71	79	87	96	102	111	121	—	—	—	—	—	—	—	
59	66	75	86	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
54	61	67	74	82	90	99	104	114	—	—	—	—	—	—	—	—	
62	70	79	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
57	64	70	78	86	94	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
66	74	83	95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
60	67	74	81	89	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
69	78	88	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
63	70	77	84	92	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
73	82	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
66	73	80	87	96	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
77	86	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
70	77	84	92	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
83	93	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Tablica D procentów wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 1300 m

Hamulce szybko działające: R

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Przy prędkości w kilometrach na godzinę														
		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
		Procent wymaganej masy hamującej:														
0	R	6	6	6	6	6	7	10	13	17	21	25	29	35	40	46
1	R	6	6	6	6	6	8	11	14	18	22	26	31	36	41	47
2	R	6	6	6	6	7	10	12	16	19	23	27	32	37	43	49
3	R	6	6	6	6	8	11	14	17	21	24	29	34	39	44	50
4	R	6	6	6	7	9	12	15	18	22	26	30	35	40	46	52
5	R	6	6	7	8	11	13	16	19	23	27	31	36	42	47	54
6	R	6	7	8	10	12	14	17	21	24	28	33	38	43	49	55
7	R	6	8	9	11	13	15	18	22	26	30	34	39	44	50	57
8	R	7	9	10	12	14	17	20	23	27	31	35	40	46	52	58
9	R	9	10	11	13	15	18	21	24	28	32	36	42	48	54	60
10	R	10	11	12	14	16	19	22	25	29	33	36	43	49	55	61
11	R	11	12	13	15	17	20	23	27	31	35	39	45	51	57	63
12	R	12	13	14	16	18	21	24	28	32	36	41	46	52	58	64

cd. Tablica D

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Przy prędkości w kilometrach na godzinę															
		95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160		
		Procent wymaganej masy hamującej:															
0	R	52	59	66	74	83	92	100	100	100	101	110	119	129	140		
1	R	54	60	68	76	85	94	100	100	100	102	111	121	131	142		
2	R	55	62	70	78	87	96	100	100	100	104	113	123	133	143		
3	R	57	64	72	80	89	98	100	100	100	106	115	124	134	145		
4	R	58	65	73	82	91	100	100	100	100	107	116	126	136	146		
5	R	60	67	75	83	93	100	100	100	100	109	118	127	137	148		
6	R	62	69	77	85	93	100	100	100	102	110	119	129	139	150		
7	R	63	70	78	86	93	100	100	100	103	112	121	131	141	151		
8	R	65	72	80	87	94	100	100	100	105	113	123	132	142	153		
9	R	67	74	81	87	94	100	100	100	106	115	124	134	144	155		
10	R	68	75	81	88	94	100	100	100	108	117	126	135	145	156		
11	R	69	76	82	88	94	100	100	102	111	120	129	139	149	160		
12	R	70	76	82	88	94	100	100	103	112	122	131	141	151	161		

W Y K A Z

wzorów telefonogramów zapowiadawczych

Wzór nr	Tekst	Ustalony w § ... ust. ...
1a	Czy droga dla pociągu nr jest wolna ?	§ 24 ust. 5
1b	Czy droga dla ilość pociągów numer i numer jest wolna ?	§ 24 ust. 8
2a	Pociąg przyjechał o nr godz. min. pociągu nr jest wolna ?	§ 24 ust. 6
2b	Pociąg przyjechał o nr godz. min. pociągów numer i numer ilość jest wolna ?	§ 24 ust. 8
3a	Pociąg przejechał przez nr nazwa posterunku odstępowego (bocznicyowego) o godz. min. Czy droga dla pociągu nr jest wolna ?	§ 24 ust. 7
3b	Pociąg przejechał przez nr nazwa posterunku odstępowego (bocznicyowego) o godz. min. Czy droga dla ilość pociągów numer i numer ilość jest wolna ?	§ 24 ust. 8
4a	Dla pociągu nr droga jest wolna	§ 24 ust. 9
4b	Dla ilość pociągów numer i numer droga jest wolna	§ 24 ust. 9
5a	Stój pociąg nr	§ 24 ust. 10
5b	Stój ilość pociągi(ów) numer i numer	§ 24 ust. 10
6a	Teraz dla pociągu nr droga jest wolna	§ 24 ust. 10
6b	Teraz dla ilość pociągów numer i numer droga jest wolna	§ 24 ust. 10
7a	Zatrzymać pociąg nr	§ 24 ust. 15
7b	Zatrzymać ilość pociągi(ów) numer i numer	§ 24 ust. 15
8a	Pociąg nr jest zatrzymany	§ 24 ust. 15

Wzór nr	Tekst	Ustalony w § ... ust. ...
8b pociągi(ów) numer i numer są zatrzymane ilość	§ 24 ust. 15
9	Nie wyprawiać pociągów od aż do odwołania godz. min.	§ 24 ust. 18
10	Wstrzymanie wyprawienia pociągów odwołuję o godz. min.	§ 24 ust. 18
11	Nie wyprawiać pociągu do czasu przejazdu pociągu nr nr	§ 24 ust. 18
12	Nie wyprawiać żadnego pociągu do czasu przejazdu pociągu nr	§ 24 ust. 18
13	Pociąg odjechał (odjedzie) o nr godz. min.	§ 25 ust. 2 i 3
14	Pociąg przyjechał o nr godz. min.	§ 26 ust. 3
15	Pociąg przejechał o nr godz. min.	§ 26 ust. 4
16	O wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów godz. min. po torze numer od do nazwa posterunku nazwa posterunku z powodu	§ 28 ust. 16 pkt 2
17	O odwołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów godz. min. po torze numer od do nazwa posterunku nazwa posterunku	§ 28 ust. 25
18	Czy droga dla manewrów z na tor szlakowy rodzaj i nazwa posterunku numer na minut jest wolna ?	§ 12 ust. 4
19	Dla manewrów z na tor szlakowy numer rodzaj i nazwa posterunku na minut droga jest wolna	§ 12 ust. 4
20	Manewry z na tor szlakowy numer rodzaj i nazwa posterunku są ukończone i tor ten jest wolny	§ 12 ust. 4
21	Tor numer od do zamknięty nazwa posterunku nazwa posterunku od z powodu (lub celem) godz. min.	§ 51 ust. 4
22	Tor numer od do otwarty o nazwa posterunku nazwa posterunku godz. min.	§ 51 ust. 8

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.	§ 52 ust. 2
24	Wprowadzić ruch jednotorowy dwukierunkowy od nazwa posterunku do po torze numer nazwa posterunku	§ 52 ust. 3
25	Przywracam ruch dwutorowy od do nazwa posterunku nazwa posterunku o godz. min.	§ 52 ust. 18
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.	§ 55 ust. 2 pkt 3
27	Przywracam ruch jednokierunkowy po torze numer od do o nazwa posterunku nazwa posterunku godz. min.	§ 55 ust. 8
28 otwarty(a) o rodzaj i nazwa posterunku godz. min.	§ 56 ust. 56
29 zamknięty(a) o rodzaj i nazwa posterunku godz. min.	§ 56 ust. 56
30	Zatrzymać pociągi, pociąg przyjechał (przejechał) bez nr sygnału końca pociągu	§ 76 ust. 4
31	Tor nr ... od do od godz. min. ... nazwa posterunku nazwa posterunku nieprzejezdny dla pociągów z trakcją elektryczną	§ 77 ust. 2
32	Po torze nr ... od do od godz. nazwa posterunku nazwa posterunku min. przywracam ruch trakcją elektryczną	§ 77 ust. 3

Sygnaly dzwonek i znaki wywoławcze w telefonicznej łączności ruchowej

1. Sygnaly dzwonek 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 sygnaly 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 łączy włączone są trzy posterunki lub więcej, każdy z tych posterunków powinien posiadać znak wywołania indywidualnego.
6. Na łączy, do którego włączone są tylko dwa posterunki, wywołanie 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 łączy, 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 dzwonek i znaki wywoławcze, mające zastosowanie na danym łączy.

Gdyby na jednym łączy 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 łączy (np. na łączy strażniczym – dyżurnych ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i wszystkich dróżników przejazdowych) dokonuje się:
 - 1) znakiem składającym się z trzech krótkich i jednego długiego dźwięku (•••—), po którym powinni zgłosić się bezzwłocznie do telefonu dyżurni ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i pozostałe posterunki włączone do danego łączy,
 - 2) w przypadkach pilnych – sygnałem dzwonek „Alarm”, na który powinni zgłosić się natychmiast do telefonu dyżurni ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i pozostałe posterunki włączone do danego łączy.
9. Wywołania tylko wszystkich dróżników przejazdowych włączonych do danego łączy, dokonuje się znakiem składającym się z jednego krótkiego i jednego długiego dźwięku, danych trzykrotnie (•—•—•—) z wyjątkiem przypadków, w których według § 83 ust. 10 dróżnicy przejazdowi zobowiązani są zgłosić się do telefonu po usłyszeniu sygnału dzwonek na jeździe pociągu.

10. W przypadku włączenia przenośnego aparatu telefonicznego do łącza strażnicowego, dyżurnego ruchu jednego z sąsiednich posterunków zapowiadawczych wywołuje się znakami według ust. 7, natomiast dyżurnych ruchu obu posterunków zapowiadawczych – znakami według ust. 8.
11. Na zewnątrz pomieszczeń obsługi rogatek przejazdowych i innych pomieszczeń z telefoniczną przewodową łącznością ruchową strażnicową należy instalować dodatkowe sygnalizatory akustyczne, np. dzwonki głośno brzmiące, zgodnie z postanowieniami instrukcji o telefonicznej przewodowej łączności ruchowej.
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.

Załączniki do instrukcji Ir-1 (R-1)

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

stan na dzień 1 czerwca 2011 r.

Zakład

Stacja

nastawnia

posterunek

szlak

odstęp

i

szlak

odstęp

DZIENNIK RUCHU

POSTERUNKU ZAPOWIADAWCZEGO

Zaczęty dnia 20 r.

Zakończony dnia 20 r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(słownie).....
(podpis naczelnika sekcji)

Zakład
Posterunek odstępowy
Odstęp
i
Odstęp

DZIENNIK RUCHU posterunku odstępowego

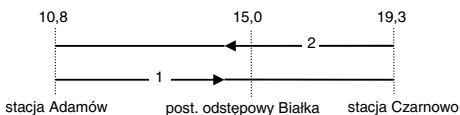
Zaczęty dnia 20 r.

Zakończony dnia 20 r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(słownie)

.....
(podpis naczelnika sekcji)



Przykład dla posterunków odstępowego Białka według sytuacji ruchowej podanej w załączniku 1a.

Nr pociągu		Droga wolna		Do Białka W Białka Z Białka										Uwagi		
nieparzysty	parzysty	g.	m.	z	Pociąg odjechał		Pociąg przyjechał		Pociąg przejechał		Pociąg odjechał		Pociąg przyjechał		do	
					g.	m.	g.	m.	g.	m.	g.	m.	g.			m.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11						
4417				Ad	2 03	2 09					2 09	2 15	Cz			
	4418			Cz	2 12	2 19					2 19	2 25	Ad			
<i>Tor nr 1 od st. Adamów do st. Czarnowo zamknięty o godz. 2³⁰ z powodu pęknięcia szyny na km. 12,100.</i>																
<i>Wprowadzić ruch jednotorowy dwukierunkowy od st. Czarnowo do st. Adamów po torze nr 2.</i>																
<i>nadał Kowalski st. Adamów godz. 2³⁰.</i>																
<hr/>																
<i>Od st. Czarnowo do st. Adamów wprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze nr 2, po którym ostatni pociąg nr 4418 odjechał o godz. 2¹⁴.</i>																
<i>nadał Jankowski st. Czarnowo godz. 2³⁵.</i>																
<hr/>																
1461		2 55	Ad	2 58			3 08			3 18	Cz			<i>po torze lewym</i>		
1463		2 55	Ad	3 10			3 21			3 31	Cz			<i>po torze lewym</i>		
	4422	3 32	Cz	3 36			3 42			3 51	Ad					
Rob. 1		3 35	Ad	3 40	-	-	-	-		-	-			<i>po torze zamk. nr 1 do km. 12,1 i z powrotem</i>		
				-	-	-	-	-		5 45	Ad					
4419		4 02	Ad	4 05			4 11			4 18	Cz			<i>po torze lewym</i>		
	7466	4 20	Cz	4 25			4 35			4 46	Ad					
	4426	4 20	Cz	5 12			5 18			5 25	Ad					
4421		5 47	Ad	5 50			5 56			6 02	Cz			<i>po torze lewym</i>		
<i>Tor nr 1 od st. Adamów do st. Czarnowo otwarty o godz. 5⁵⁵.</i>																
<i>nadał Kowalski st. Adamów godz. 5⁵².</i>																
<hr/>																
<i>Przywracam ruch dwutorowy od st. Czarnowo do st. Adamów o godz. 6⁰⁵.</i>																
<i>nadał Jankowski st. Czarnowo godz. 6⁰⁶.</i>																
<hr/>																
	7496		Cz	6 10	6 20					6 20	6 31	Ad				
4763			Ad	6 28	6 38					6 38	6 48	Cz				

Zakład

Nastawnia

Posterunek zwrotniczego

KSIĄŻKA PRZEBIEGÓW

Zaczęta dnia 20 r.

Zakończona dnia 20 r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(słownie)

.....
(podpis naczelnika sekcji)

Przykład dla nastawni wykonawczej „Ad1” stacji Adamów położonej od strony stacji Czarnowo

Przygotować wjazd			Wjazd przygotowany (tor wolny)			Dać sygn. zezwalający na semaforze wjazdowym		Pociąg wjechał		Uwagi
pociągu nr	z (skrót sąsiedn. poster. zapow.)	na tor	w okręgu	g.	m.	g.	m.	g.	m.	
1	2	3	4	5		6		7		8
4418	Cz	2						2	25	
<i>Tor nr 1 od st. Adamów do st. Czarnowo zamknięty od godz. 2³⁰</i>										
<i>Od st. Czarnowo do st. Adamów wprowadzono ruch</i>										
<i>O godz. 2⁴⁰ wprowadzam telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania szlakowym nr 2 oraz dla wjazdów i wyjazdów pociągów na i z toru zam-</i>										
<i>Nadał dyżurny ruchu Kowalski, odebrał nast. Malinowski, godz. 2⁴⁰.</i>										
4422	Cz	2						3	51	
7466	Cz	2						4	46	
4424	Cz	2						4	59	
4426	Cz	2						5	25	
Rob. 1	Cz	5		5	43			5	45	dr. przeb. h ²
<i>Tor nr 1 od st. Adamów do st. Czarnowo</i>										
<i>Przywrócono ruch dwutorowy od ST. Czarnowo</i>										
<i>O godz. 6¹⁵ odwołuję telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania szlakowym nr 2 oraz dla wjazdów i wyjazdów pociągów na i z toru zam-</i>										
<i>Nadał dyżurny ruchu Kowalski, odebrał nast. Malinowski, godz. 6¹⁵.</i>										
7496	Cz	4						6	31	

z urządzeniami blokady stacyjnej.

Przygotować wyjazd			Wyjazd przygotowany (tor wolny)			Dać sygn. zezwalający na semaforze wyjazdowym		Pociąg wyjechał		Uwagi
pociągu nr	do (skrót sąsiedn. poster. zapow.)	z toru	w okręgu	g.	m.	g.	m.	g.	m.	
1	2	3	4	5		6		7		8
4417	Cz	1						2	03	
<i>z powodu pęknięcia szyny na km 12,100.</i>										
<i>jednotorowy dwukierunkowy po torze nr 2.</i>										
<i>dróg przebiegu dla wjazdów i wyjazdów pociągów do st. Czarnowo po torze kniętego nr 1 z powodu jazdy pociągów na przebiegi niezorganizowane.</i>										
1461	Cz	3		2	55	-	-	2	58	<i>g. 2⁵⁶ dr. przeb. z 2/3</i>
1463	Cz	1		3	07	-	-	3	10	<i>g. 3⁰⁸ dr. przeb. z 2/1</i>
Rob.1	Cz	5		3	37	-	-	3	40	<i>g. 3³⁸, Pu k¹i²h², po torze zamk. nr 1 do km 12,100</i>
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<i>otwarty o godz. 5⁵⁵.</i>										
<i>do ST. Adamów o godz. 6⁰⁹.</i>										
<i>dróg przebiegu dla wjazdów wszystkich pociągów do st. Czarnowo po torze kniętego nr 1.</i>										
4763	Cz	3						6	28	

Rozkaz pisemny "O" nr 12dla pociągu nr **1811** dnia **2009-07-08** na odcinekod stacji: **POZNAŃ GŁÓWNY**do stacji: **SZCZECIN GŁÓWNY**przez: **WSTOWO**

1) zmniejszyć prędkość jazdy i zachować ostrożność (Vmax km/godz.) 2) jechać ostrożnie (skrót j.o.)					
Lp.	Na posterunku (na szlaku) Z powodu	tor nr	od km od godz.	do km do godz.	1) 2)
1 S	DRAWSKI MŁYN - KRZYŻ	2	79,950	79,950	
	Uszkodzone SHP do semafora SBL 802 N				
2	KRZYŻ Pęknięta krzyżownica w rozjeździe nr 179	2	84,490	84,500	40
3	SŁONICE Obok miejsca robót	1	127,250	127,550	50
Rozkaz wystawił: stacja: Poznań Główny stanowisko: Peron 2 ISDR Jan Kowalski			podpis wystawcy		

S - informacje z rozkazu pisemnego "S"

System SERWO, wersja 1.2

Rozkaz pisemny „S” nr 98			
dla pociągu <u>manewru</u> nr 5530 dnia <u>23.05.2007r.</u>			
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 <u>A</u> – drogowskazowego (odnoszącego się do wjazdu pociągu) – odstepowego (odnoszącego się do wjazdu pociągu) – wjechać z zamkniętego toru nr nie posiadającego semafora wjazdowego		
3	Od do po torze nr ruch pociągów prowadzony jest w odstepie posterunków następczych. Wskazania semaforów sbl są nieważne. Zachować ostrożność od ostatniego semafora ze wskaźnikiem „W 18”. Szlak wolny, ostatni pociąg nr przybył do o godzinie		
4	Inne:		
<i>Chodzież</i>		<i>Ch</i>	
stacja		posterunek	
		8	37
		godz. min.	
<i>Sadowski</i>			
dyżurny ruchu		z polecenia dyżurnego ruchu	
Rozkaz otrzymałem	<i>Ostrowski</i>		
	kierownik pociągu		maszynista
Dotyczące działki obramować, a niepotrzebną w nich treść skreślić.			
PKP S.A. (R-305)		*000001	

ROZKAZ PISEMNY „Nrob” nr 12

dla pociągu nr ...37561... dnia ...28.02... 20.07. r.

1	Odcinek od <i>Dobrocina</i> do <i>Zasiek</i> objęty robotami
2	Otwarto posterunki prowizoryczne: na szlaku: <i>Dobrocin</i> w km: <i>56,18</i> z sygnalizacją: <i>światlną</i> <i>Kozłówek Wielki</i>
3	Od <i>Dobrocina</i> do <i>Kozłówka Wielkiego</i> tor szlakowy nr <i>1</i> jest zamknięty, wprowadzono ruch jednotorowy, dwukierunkowy po torze nr <i>2</i>
4	WYJAZD z w kierunku na tor szlakowy lewy - prawy nr odbędzie się po otrzymaniu: - sygnału zastępczego „Sz” na semaforze wyjazdowym i wskaźnika W 24 na semaforze wyjazdowym ustawionego przed semaf. wyjazdowym - rozkazu pisemnego
5	ZEZWAŁAM po otrzymaniu sygnału „Nakaz jazdy” tylko tego rozkazu pisemnego - przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora: wyjazdowego drogowskazowego (odnoszącego się do wyjazdu) i wyjechać w kierunku na tor szlakowy nr - z toru nie posiadającego semafora wyjazdowego wyjechać w kierunku na tor szlakowy lewy - prawy nr
6	WJAZD z toru szlakowego nr <i>2</i> na stację - posterunek odgałęźny <i>Kozłówek Wielki</i> odbędzie się po otrzymaniu: - sygnału zastępczego „Sz” na osobnym urządzeniu ustawio- nym z prawej - lewej strony toru, - rozkazu pisemnego „N” (dorzeczonego lub przekazanego przez urządzenia łączności)
7	Inne:

<i>Dobrocin</i> stacja	<i>Dn</i> posterunek	<i>20</i> godz.	<i>38</i> min.
<i>Kolasinski</i> dyżurny ruchu		z polecenia dyżurnego ruchu	
Rozkaz otrzymałem kierownik pociągu	<i>Matecki</i> maszynista	

Dotyczące działości obramować,
a niepotrzebną w nich treść skreślić.

Zakład

Posterunek

KSIĄŻKA OSTRZEŻEŃ DORAŻNYCH

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

dla pociągów

Zaczęta dnia 20 r.

Zakończona dnia 20 r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(słownie).....
(podpis naczelnika sekcji)

Zakład

Posterunek

KONTROLKA ZAJĘTOŚCI TORÓW WJAZDOWYCH

Zacząty dnia 20 r.

Zakończony dnia 20 r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(słownie)

.....
(podpis naczelnika sekcji)

Tabela zmian

Lp. zmiany	Przepis wewnętrzny, którym zmiana została wprowadzona (rodzaj, nazwa i tytuł)	Jednostki redakcyjne w obrębie których wprowadzono zmiany	Data wejścia zmiany w życie	Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w którym zmiana została opublikowana		
				Nr	poz.	rok
1	Zarządzenie Nr 3/2011 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 24 stycznia 2011r.	Spisu treści; § 3 tytuł, ust. 13, 14; § 12 ust. 4, 5; § 14 ust. 1, 6, 9; § 17 ust 5; § 21 ust. 12; § 23 ust. 8; § 24 ust. 13; § 27 ust. 2, 3, 4, 15; § 28 ust. 2, 16 pkt 1), ust. 21, 27; § 29 ust. 4 pkt 2) i 3), ust. 7, 9, 10 pkt 1); § 30 ust. 20 pkt 1) i 2); § 31 ust. 1, 2, § 36 ust. 7 pkt 7) lit. a; § 43 ust. 6; § 46 ust. 6, 9; § 48 ust. 10 pkt 3) i 6); § 50 ust. 3; § 51 ust. 1 pkt 7); § 52 ust. 7, 10, 22, 23; § 53 ust. 9, 11 pkt 5) i 6); § 56 ust. 23, 46, 47; § 57 ust. 1 pkt 2), ust. 2, 3, 4 pkt 4) i 5), ust. 5 pkt 7), ust. 8, 9, 15, 16, 20; § 58; § 59 ust. 3, 7 pkt 5), ust. 8, 9, 10, 13, 14, 18, 23, 31-37; § 62 ust. 4, 6, 8; § 63 ust. 3, 10, 11, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 22, 23; § 65 ust. 3; § 67 ust. 1 pkt 1), ust. 3; § 69 ust. 2; § 78 ust. 4; § 79 ust. 7, 8; § 81 ust. 6; § 83 ust. 9, 18, 20 pkt 6), ust. 23 pkt 12), dodano Załącznik 3a.	01.06.2011r.	01	01	2011

Uwaga: Naniżone zmiany należy oddzielić linią poziomą przez całą szerokość tabeli.