Załącznik do Uchwały Nr 62/2023
Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
z dnia 09.03.2023 r.

Tekst ujednolicony
obowiązuje od 14.12.2025 do 30.06.2026 r.

SKM r-1
INSTRUKCJA
o prowadzeniu ruchu pociągów

Tekst ujednolicony uwzględniający:

1) zmianę nr 1 wprowadzoną uchwałą Nr 103/2024 Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z dnia 18.04.2024 r.
2) zmianę nr 2 wprowadzoną uchwałą Nr 319/2024 Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z dnia 17.12.2024 r.
3) zmiana nr 3 wprowadzoną uchwałą Nr 116/2025 Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z dnia 20.05.2025 r.
4) zmianę nr 4 wprowadzoną uchwałami Nr 252/2025 i 268/2025 Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z dnia 27.11.2025 r. i 10.12.2025 r.
(zmiana § 21 ust. 4 wraz z Dodatkiem 1 od 14.12.2025 r.)

Gdynia 2025 r.

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Właściciel: PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.

Wszelkie prawa zastrzeżone.
Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja,
kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych, całości
lub części instrukcji bez uprzedniej zgody
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. – są zabronione.

Uchwała nr 62 / 2023

Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z. o.o.

z dnia 09 marca 2023 r.

w sprawie przyjęcia „SKM r-1 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów"

Na podstawie § 11 ust. 1 i 2 Umowy Spółki oraz § 5 ust. 3 i ust. 4 pkt 8 Regulaminu Zarządu Spółki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gdyni (j.t. Załącznik do Uchwały nr 147 / 2018 Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z dnia 3 września 2018 r.), Zarząd postanawia co następuje:

§ 1

1. Zatwierdza i przyjmuje do stosowania w PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. „SKM r-1 Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów", zwanej dalej: ***„Instrukcją SKM r-1"***.
2. ***Instrukcja SKM r-1*** stanowi załącznik nr 1 do niniejszej Uchwały.
3. ***Instrukcja SKM r-1*** wchodzi w życie z dniem 01 kwietnia 2023 r..

§ 2

1. Uchwała obowiązuje od dnia powzięcia.
2. Z dniem wejścia w życie niniejszej Uchwały traci moc „SKM r-1 Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów", przyjęta do stosowania w Spółce Uchwałą nr 228 / 2021 Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z dnia 25 października 2021 r..

§ 3

Uchwałę podjęto jednogłośnie.

CZŁONEK ZARZĄDU
DYREKTOR DS. FINANSOWYCH
mgr Jarosław Kożyczkowski

CZŁONEK ZARZĄDU
DYREKTOR DS. PRZEWOZÓW
mgr Bartłomiej Błaszek

PREZES ZARZĄDU
mgr Maciej Lignowski

Spis treści

ROZDZIAŁ 1. POSTANOWIENIA OGÓLNE 1

§ 1. Podstawa, zakres i obowiązywanie instrukcji 1
§ 2. Podział sieci kolejowej pod względem technicznym 1
§ 3. Punkty eksploatacyjne 2
§ 4. Posterunki techniczne 3
§ 5. Budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego 4
§ 6. Ogólne obowiązki pracowników związanych z prowadzeniem ruchu 6
§ 7. Pracownicy posterunków technicznych i ich zadania oraz prowadzona dokumentacja 7
§ 8. Pojazdy kolejowe 8
§ 9. Określenie i podział pociągów 9
§ 10. Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów 10

ROZDZIAŁ 2. MANEWRY 11

§ 11. Ogólne zasady 11
§ 12. Manewry na torach głównych 11
§ 13. Manewrowanie przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia 13

ROZDZIAŁ 3. PRZYGOTOWANIE POCIĄGÓW DO JAZDY 14

§ 14. Przygotowanie i zgłoszenie pociągu do jazdy 14
§ 15. Obsada pociągu 15
§ 16. Znajomość linii kolejowych przez drużynę pociągową 16
§ 17. Hamowanie pociągów 17
§ 18. Próba hamulców 18
§ 19. Masa ogólna i długość pociągu 19
§ 20. Rzeczywista masa hamująca 20
§ 21. Wymagana masa hamująca 20

ROZDZIAŁ 4. PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU 23

§ 22. Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku 23
§ 23. Zasady zapowiadania pociągów 25
§ 24. Telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu. Wstrzymanie wyprawiania pociągów 28
§ 25. Telefoniczne oznajmienie odjazdu pociągu 31
§ 26. Telefoniczne potwierdzenie przyjazdu pociągu 32
§ 27. Prowadzenie ruchu pociągów z wykorzystaniem urządzeń radiołączności 33
§ 28. Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową 35
§ 29. Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową 40
§ 30. Prowadzenie ruchu dwukierunkowego po torze na szlaku dwutorowym przy czynnych obu torach 44
§ 31. Zdalne prowadzenie ruchu 46
§ 31a. Przyjmowanie, wyprawianie i przepuszczanie pociągów na posterunkach odcinka zdalnego prowadzenia ruchu w sytuacjach awaryjnych [1)] 49
§ 32. Jazda na widoczność 50
§ 33. Prowadzenie ruchu pociągów na szlaku bez zapowiadania 50

§ 34. Prowadzenie ruchu pociągu pociągów do obsługi bocznic 51
§ 35. Prowadzenie ruchu pociągów utrzymaniowo-naprawczych i roboczych 51
§ 36. Prowadzenie ruchu pociągów ratunkowych 53
§ 37. Prowadzenie dziennika ruchu 54

ROZDZIAŁ 5. PRZYJMOWANIE, WYPRAWIANIE I PRZEPUSZCZANIE POCIĄGÓW NA POSTERUNKACH RUCHU 59

§ 38. Wyznaczanie torów na stacji dla wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pociągów 59
§ 39. Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu 61
§ 40. Przygotowanie drogi przebiegu pociągu 64
§ 41. Sprawdzanie i zgłaszanie gotowości drogi przebiegu pociągu 66
§ 42. Podawanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu 67
§ 43. Zależność semaforów, zwrotnic, wykolejnic i tarcz manewrowych 69
§ 44. Zezwolenie na wjazd, wyjazd lub przejazd pociągu bez podania sygnału zezwalającego 70
§ 45. Obserwacja przejeżdżającego pociągu 71
§ 47. Nieprawidłowości przy podawaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora 73
§ 48. Zatrzymanie lub przepuszczanie pociągu nieprzewidziane w wewnętrznym rozkładzie jazdy 76
§ 49. Prowadzenie książki przebiegów 77
§ 50. Stosowanie środków pomocniczych (zabezpieczających lub ostrzegających) .. 80
§ 51. Zasady regulowania ruchu pociągów 84
§ 52. Skomunikowanie pociągów pasażerskich 85

ROZDZIAŁ 6. ZAMKNIĘCIA TORÓW. PROWADZENIE RUCHU JEDNOTOROWEGO DWUKIERUNKOWEGO 87

§ 53. Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego 87
§ 54. Prowadzenie ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym w czasie zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego 89
§ 55. Prowadzenie ruchu po torze zamkniętym 94
§ 56. Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego 98

ROZDZIAŁ 7. ZAMYKANIE I OTWIERANIE POSTERUNKÓW RUCHU 100

§ 57. Postępowanie w razie otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu 100

ROZDZIAŁ 8. POWIADAMIANIE DRUŻYN POCIĄGOWYCH I MANEWROWYCH 108

§ 58. Rozkazy pisemne 108
§ 59. Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego „O” 117
§ 60. Ostrzeżenia 120

ROZDZIAŁ 9. JAZDA POCIĄGÓW 128

§ 61. Zezwolenie na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu 128
§ 62. Podawanie sygnałów przez drużynę pociągową przed odjazdem pociągu 129
§ 63. Prędkość jazdy pociągów 130
§ 64. Postępowanie drużyny pociągowej w czasie jazdy pociągu 138
§ 65. Postępowanie przy pociągu z podwójną trakcją 144
§ 66. Postępowanie przy pociągu popychanym 145
§ 67. Postępowanie przy pociągu pchanym 145
§ 68. Jazda w kabinie maszynisty 146

ROZDZIAŁ 10. POSTĘPOWANIE W RAZIE ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU I ZDARZEŃ KOLEJOWYCH 147
§ 69. OGÓLNE ZASADY 147
§ 70. COFANIE, DZIELENIE I ZABIERANIE CZĘŚCIAMI SKŁADU POCIĄGU ZE SZLAKU 149
§ 71. ROZERWANIE POCIĄGU NA SZLAKU I ZBIEGNIĘCIE WAGONÓW 151
§ 72. POŻAR W POCIĄGU 153
§ 73. ZASPY ŚNIEŻNE 153
§ 74. GWAŁTOWNA ULEWA LUB PRZYBÓR WÓD 154
§ 75. PĘKNIĘCIE SZYNY LUB DEFORMACJA TORU 154
§ 76. USZKODZENIE WAGONÓW W POCIĄGU 155
§ 77. BRAK SYGNAŁÓW NA POCIĄGU LUB NIEWŁAŚCIWE JEGO OSYGNALIZOWANIE 157
§ 78. USZKODZENIE SIECI TRAKCYJNEJ 159
§ 79. ZASŁABNIECIE, ZRANIENIE I ŚMIERĆ OSÓB 160
ROZDZIAŁ 11. RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH 162
§ 80. OGÓLNE ZASADY 162
§ 81. WYPOSAŻENIE POJAZDÓW POMOCNICZYCH I OBOWIĄZKI MASZYNISTY LUB PROWADZĄCEGO POJAZD KOLEJOWY 163
§ 82. PROWADZENIE RUCHU POJAZDÓW POMOCNICZYCH 164
§ 83. POSTĘPOWANIE Z POJAZDAMI POMOCNICZYMI Z PRZYCZEPAMI 167
ROZDZIAŁ 12. ZABEZPIECZENIE RUCHU NA PRZEJAZDACH KOLEJOWO-DROGOWYCH I PRZEJŚCIACH PRZEZ DRÓŻNIKÓW PRZEJAZDOWYCH 169
§ 84. ZAWIADAMIANIE DRÓŻNIKÓW PRZEJAZDOWYCH O ODJEŹDZIE POCIĄGU I INNYCH OKOLICZNOŚCIACH 169
ZAŁĄCZNIKI DO INSTRUKCJI SKM R-1 177
ZAŁĄCZNIK NR 1A. DZIENNIK RUCHU POSTERUNKU ZAPOWIADAWCZEGO (R-146) 179
ZAŁĄCZNIK NR 1B. DZIENNIK RUCHU POSTERUNKU ODSTĘPOWEGO (R-147) 181
ZAŁĄCZNIK NR 2. KSIĄŻKA PRZEBIEGÓW (R-142) 183
ZAŁĄCZNIK NR 3. ROZKAZ PISEMNY „O” 186
ZAŁĄCZNIK NR 3A. ROZKAZ PISEMNY „O” (WYDRUK KOMPUTEROWY) 187
ZAŁĄCZNIK NR 3B. ROZKAZ PISEMNY „O” 188
ZAŁĄCZNIK NR 4. ROZKAZ PISEMNY „S” 189
ZAŁĄCZNIK NR 4A. ROZKAZ PISEMNY „S” 190
ZAŁĄCZNIK NR 4B. ROZKAZ PISEMNY „S” 191
ZAŁĄCZNIK NR 5. ROZKAZ PISEMNY „N” [2)] 192
ZAŁĄCZNIK NR 5A. ROZKAZ PISEMNY „NROB” 193
ZAŁĄCZNIK NR 6. KSIĄŻKA OSTRZEŻEŃ DORAŹNYCH 194
ZAŁĄCZNIK NR 7. KONTROLKA ZAJĘTOŚCI TORÓW WJAZDOWYCH 196
ZAŁĄCZNIK NR 8. DZIENNIK TELEFONICZNY 198
DODATKI 201
DODATEK 1. TABLICE HAMOWANIA POCIĄGÓW[4)] 202
DODATEK II. WYKAZ WZORÓW TELEFONOGRAMÓW ZAPOWIADAWCZYCH 219
DODATEK III. SYGNAŁY DZWONKOWE I ZNAKI WYWOŁAWCZE W TELEFONICZNEJ ŁĄCZNOŚCI RUCHOWEJ 221
TABELA ZMIAN 223

Rozdział 1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1. Podstawa, zakres i obowiązywanie instrukcji

1. Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów opracowano na podstawie przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów określa zasady i sposoby prowadzenia ruchu pociągów na linii kolejowej nr 250 Gdańsk Główny – Rumia zarządzanej przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o. o. – zwana dalej PKP SKM.
2. Zasady współpracy w zakresie połączenia linii kolejowej nr 250 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 oraz dodatkach do tych rozkładów.
5. Postanowienia niniejszej instrukcji obowiązują pracowników PKP SKM i pracowników innych podmiotów gospodarczych korzystających z infrastruktury zarządzanej przez PKP SKM - odpowiednio do rodzaju i zakresu wykonywanych czynności opisanych w tej instrukcji.

§ 2. Podział sieci kolejowej pod względem technicznym

1. Sieć kolejową stanowi układ połączonych ze sobą linii kolejowych zarządzanych przez zarządcę infrastruktury.
2. Linia kolejowa jest to wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów.
3. Linia kolejowa dzieli się na odcinki, szlaki i odstępy.
4. Odcinek jest to część linii kolejowej zawarta między 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 lub semaforem odstępowym blokady wieloodstępowej (samoczynnej),
   2) dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi lub bocznicowymi,
   3) dwoma kolejnymi semaforami odstępowymi blokady wieloodstępowej (samoczynnej) dla tego samego kierunku jazdy przy danym torze.

§ 3. Punkty eksploatacyjne

1. Na linii kolejowej znajdują się wyznaczone miejsca służące do eksploatacji kolei, zwane punktami eksploatacyjnymi, które dzielą się na posterunki ruchu i punkty ekspedycyjne.
2. Posterunek ruchu to punkt eksploatacyjny służący do bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego. Posterunki ruchu dzielą się na następcze i pomocnicze.
3. Posterunek następczy służy do regulacji następstwa jazdy pociągów w ten sposób, że pozwala na przejazd lub odjazd pociągu tylko wówczas, gdy tor przyległego odstępu lub szlaku do tego posterunku jest wolny. Posterunki następcze dzielą się na posterunki: zapowiadawcze, bocznicowe i odstępowe[1)].
4. Posterunek zapowiadawczy jest to posterunek ruchu mający możliwość zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy przyległy do tego posterunku.
5. Do posterunków zapowiadawczych należą stacje i posterunki odgałęźne.
6. Stacja jest to posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się co najmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać skład lub kierunek jazdy. Duże stacje mogą być podzielone na okręgi stanowiące osobne posterunki zapowiadawcze.

   Stacja, na której układ torów umożliwia jedynie krzyżowanie i wyprzedzanie pociągów, nazywa się mijanką.[2)]
7. Pod względem ruchu pociągów rozróżnia się stacje:
   1) krańcowe, tj. początkowe i końcowe dla danej relacji pociągu,
   2) pośrednie, które znajdują się między stacjami krańcowymi.
8. Stacje, na których łączą się szlaki z trzech lub więcej kierunków, nazywamy stacjami węzłowymi. Zespół stacji i posterunków ruchu sąsiadujących ze sobą nazywa się węzłem kolejowym.
9. Posterunek odgałęźny urządzony jest poza stacją:
   1) w miejscu odgałęzienia linii kolejowej,
   2) przy przejściu ze szlaku jednotorowego w dwutorowy i odwrotnie,
   3) w miejscu połączenia torów na szlaku.

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

11. 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.
12. Posterunek odstępowy jest posterunkiem ruchu urządzanym 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. Na liniach z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową funkcje posterunków odstępowych spełniają samoczynne semafory blokady.
13. Posterunek pomocniczy jest to posterunek urządzony na szlaku przy odgałęzieniu bocznicy, tylko w celu umożliwienia wjazdu pociągu na bocznicę i zgłoszenia, że szlak jest wolny, względnie wyjazdu pociągu z bocznicy. Posterunek pomocniczy nie jest wyposażony w semafory i bierze udział w zapowiadaniu tylko pociągów obsługujących bocznicę.
14. Na linii kolejowej oprócz posterunków ruchu mogą występować również punkty ekspedycyjne, do których zalicza się przystanki osobowe i bocznice kolejowe.
15. Przystanek osobowy to miejsce położone na szlaku lub w granicach posterunku ruchu, urządzone do wsiadania i wysiadania podróżnych, w którym rozkładowo zatrzymują się pociągi pasażerskie.
16. Bocznica kolejowa to wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.

§ 4. Posterunki techniczne

1. Posterunek techniczny przeznaczony jest do wykonywania, organizowania i nadzorowania czynności związanych z ruchem kolejowym.[2)]
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 można rozróżnić nastawnie: dysponujące, zdalnego sterowania, miejscowe, wykonawcze i manewrowe.

4. Obszar stacji lub innego posterunku ruchu, na którym urządzenia sterowania ruchem kolejowym obsługiwane są z jednej nastawnicy, nazywa się okręgiem nastawczym.

5. Nastawnia dysponująca jest to posterunek nastawczy, wyposażony w urządzenia dysponowania semaforami w obrębie całej stacji lub w przydzielonym okręgu.

6. Jeżeli nastawnia dysponująca wyposażona jest w urządzenia zdalnego sterowania ruchem, a jej urządzenia umożliwiają obsługę urządzeń nastawczych i podawanie sygnałów na semaforach posterunków jej podporządkowanych, nazywana jest nastawnią zdalnego sterowania. Posterunki jej podlegle 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. W przypadku gdy na posterunku nastawczym nastawia się wyłącznie zwrotnice i sygnały dla manewrów, taki posterunek nazywa się wówczas nastawnią manewrową.

8. Posterunek techniczny, którego zadaniem jest potwierdzenie prawidłowości wjazdu pociągu nazywamy posterunkiem stwierdzenia końca pociągu.

9. uchylony[1]

10. Posterunek techniczny, którego zadaniem jest kierowanie ruchem na przejeździe kolejowo-drogowym przy pomocy sygnałów ręcznych albo systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w rogatki zamykające całą szerokość jezdni nazywamy posterunkiem dróżnika przejazdowego (strażnicą).

§ 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 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 do jazd pociągowych 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, 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 zasad:
   1) tory szlakowe i stacyjne – liczbami, które w mowie wyraża się:
      a) odnośnie torów szlakowych – liczebnikami głównymi (jeden, dwa, pięćset jeden, pięćset dwa itd.),
      b) odnośnie torów stacyjnych – liczebnikami porządkowymi (pierwszy, drugi, pięćset pierwszy, pięćset drugi itd.),
   2) na szlaku dwutorowym tor prawy, patrząc od początku linii ku jej końcowi, jest torem nr 1 (jeden) lub nr 501 (dla linii kolejowej nr 250), a tor lewy – torem nr 2 (dwa) lub nr 502 (dla linii kolejowej nr 250),
   3) torem nr 1 (pierwszym) lub nr 501 (pięćset pierwszym) na stacji jest tor główny zasadniczy będący przedłużeniem:
      a) na liniach jednotorowych – toru szlakowego, położonego bliżej początku linii zgodnie z jej kilometrażem,
      b) na liniach dwutorowych – toru szlakowego nr 1 (jeden) lub nr 501 (pięćset jeden).
   4) 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,
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 przestawienia 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 instrukcji o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu 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, zwrotniczy, 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.

   W pierwszej kolejności należy zapewnić bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a następnie punktualność. Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu i punktualności ruchu jest nadrzędne w stosunku do innych powierzonych czynności.
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 po raz pierwszy powinien podać nazwę posterunku oraz nazwisko. Kolejne zgłoszenia pracownika wywołanego środkami łączności mogą zawierać tylko nazwę posterunku. W tej samej kolejności informacje powinien podać pracownik wywołujący. Dający i otrzymujący środkami łączności polecenie, zawiadomienie, zgłoszenie lub pozwolenie powinni upewnić się, czy rozmawiają z właściwą osobą. Rozmowy powinny być możliwie krótkie, a treść ich nie może nasuwać żadnych wątpliwości.
8. Nadawanie telefonogramów wymienionych w Dodatku 2 instrukcji SKM r-1 (Wykaz telefonogramów zapowiadawczych) odbywa się ściśle wg zasad § 23 ust. 9.";

§ 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, zwrotniczy i dróżnik przejazdowy. Natomiast organizowanie i kierowanie ruchem pociągów należy do dyspozytora liniowego.
3. Zadania i obowiązki dyspozytora określają oddzielne instrukcje i regulaminy.
4. Dyżurnych ruchu dzielimy na: dyżurnych ruchu dysponujących, odcinkowych, pomocniczych i miejscowych. 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, a na nastawni zdalnego sterowania z dyżurnym ruchu odcinkowym, oraz obsługuje urządzenia srk w zakresie określonym regulaminem technicznym,
   4) dyżurny ruchu miejscowy – prowadzi ruch z nastawni miejscowej na posterunku odcinka zdalnego prowadzenia ruchu, w zakresie odpowiadającym czynnościom dyżurnego ruchu dysponującego.[1)]
5. Zwrotniczy na polecenie dyżurnego ruchu, obsługuje zwrotnice i wykolejnice w przydzielonym okręgu oraz wykonuje inne czynności określone regulaminem technicznym.

6. Dróżnik przejazdowy obsługuje i utrzymuje przejazd kolejowo-drogowy lub przejście zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji i instrukcji obsługi przejazdów kolejowych.
7. 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 nastawczych przy prowadzeniu ruchu kolejowego w tym: obejmowanie, przekazywanie i pełnienie dyżuru oraz zachowanie się w czasie dyżuru określa instrukcja ”SKM r-2 Instrukcja dla pracowników posterunków nastawczych”.
8. 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.
9. Treść rozmów i poleceń telefonicznych mających bezpośredni związek z bezpieczeństwem prowadzenia ruchu pociągów, które obligatoryjnie nie są notowane w dokumentacji techniczno - ruchowej lub nie są rejestrowane automatycznie, należy zapisywać w dzienniku telefonicznym.
10. Zapisów w dziennikach, książkach i innych dokumentach, o ile nie są one prowadzone w sposób automatyczny, należy dokonywać w sposób właściwy, czytelny i trwały. Nie wolno zapisów poprawiać, wycierać, wywabiać ani zaklejać. W razie pomyłki należy zapis przekreślić tak, aby możliwe było jego odczytanie, a obok należy zrobić nowy zapis i potwierdzić go podpisem.
11. Wskazane w niniejszej instrukcji dzienniki, książki, itp. powinny być przesznurowane i opieczętowane, a ilość stron po sprawdzeniu powinien poświadczyć Naczelnik Sekcji Inżynierii Ruchu 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.
12. W razie potrzeby zabrania z posterunku niezakończonej dokumentacji (dziennika, książki, bloczku rozkazu pisemnego itp.), przełożony powinien przed zabraniem druku niezakończonego dostarczyć na ten posterunek nowy druk.
13. Całkowicie wykorzystane druki należy przechowywać zgodnie z obowiązującymi przepisami. Druki rozpoczęte w starym roku kalendarzowym, a zakończone w nowym roku kalendarzowym należy przechowywać z drukami wypełnionymi w całości w nowym roku kalendarzowym.

§ 8. Pojazdy kolejowe

1. Pojazdy kolejowe są to pojazdy dostosowane do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzane w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu. 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 robot 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. Pojazdy szynowo-drogowe (PSD) są pojazdami pomocniczymi zabudowanymi na bazie pojazdów samochodowych. Maksymalna prędkość jazdy PSD wynika z konstrukcji tego pojazdu, o ile nie jest ograniczona postanowieniami niniejszej instrukcji.[3)]

§ 9. Określenie i podział pociągów

1. Pociąg jest to skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym albo pojazd trakcyjny – osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze.
2. Pociągi, którymi wykonywana jest praca przewozowa przez przewoźników kolejowych dzielimy na pociągi: pasażerskie i towarowe. PKP SKM jest przewoźnikiem dla uruchamianych pociągów pasażerskich i pociągów dla potrzeb wewnętrznych.
3. Dla potrzeb wewnętrznych PKP SKM mogą być uruchamiane:
   1) pociągi utrzymaniowo-naprawcze (ratunkowe, inspekcyjne, diagnostyczne, inne utrzymaniowe) – przeznaczone do usuwania skutków wypadków kolejowych, diagnostyki, inspekcji linii oraz utrzymania infrastruktury kolejowej,
   2) pociągi robocze – wykonujące pracę na szlaku lub szlakach na zamkniętym torze.
4. Na zasadach ustalonych dla pociągów kursują:
   1) tabor specjalny,
   2) pojazdy pomocnicze oddziaływujące na urządzenia sterowania ruchem kolejowym.
5. Szczegółowego podziału pociągów, o których mowa w ust. 2 dokonuje przewoźnik kolejowy.

§ 10. Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów

1. Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów jest planem, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na sieci kolejowej lub jej części, w czasie w którym on obowiązuje. Sposób opracowania wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów oraz zasady numerowania pociągów określa Instrukcja o rozkładzie jazdy pociągów Ir-11 (PKP PLK).
2. Do wewnętrznego rozkładu jazdy wydawane są dodatki:
   1) warunki techniczno-ruchowe linii - dodatek 1,
   2) wykaz ostrzeżeń stałych - dodatek 2.
3. Pracownicy, których czynności związane są z prowadzeniem ruchu kolejowego, powinni posiadać w czasie wykonywania pracy aktualny wewnętrzny rozkład jazdy lub wyciąg z wewnętrznego rozkładu jazdy oraz zarządzenia o uruchamianych pociągach, albo mieć możliwość korzystania z tych rozkładów i zarządzeń w wersji papierowej lub elektronicznej w postaci Elektronicznego Dziennika Ruchu (EDR) połączonego z System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE2).
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 nieujętych w wewnętrznym rozkładzie jazdy oraz o zmianach w obowiązującym wewnętrznym rozkładzie jazdy należy powiadomić zainteresowane komórki i pracowników w terminie umożliwiającym ich sprawne wprowadzenie.
6. Wewnętrzne rozkłady jazdy pociągów i wyciągi z nich powinny być stale aktualne.

Rozdział 2. MANEWRY

§ 11. Ogólne zasady

1. Manewry są to wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na torach, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.
2. Manewry mogą być wykonywane pojazdami kolejowymi z napędem, z wykorzystaniem ciągników szynowych lub drogowych lub specjalnych urządzeń mechanicznych.
3. Manewry powinny być wykonywane pod kierownictwem uprawnionego pracownika (kierownika manewrów).
4. Szczegółowe zasady i sposób wykonywania manewrów na linii kolejowej nr 250 określa instrukcja „SKM r-9 Instrukcja o technice pracy manewrowej”, jak również regulaminy techniczne dla danych posterunków ruchu.

§ 12. Manewry na torach głównych

1. Manewry na torach głównych mogą odbywać się tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu dysponującego (odcinkowego).
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 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,
- w kierunku przeciwnym do zasadniczego szlaku wielotorowego,
- w kierunku zasadniczym, po którym prowadzony jest ruch dwukierunkowy szlaku wielotorowego,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. Jazda manewrowa za wyprawionym pociągiem może odbywać się tylko na ściśle określonej drodze niezbędnej do wykonania manewru, przy dobrej widoczności w odległości nie mniejszej niż 500 m od pociągu, jeżeli pochylenie na szlaku jest mniejsze niż 10‰ prędkość jazdy manewrowej za wyprawionym pociągiem 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 wieloodstępowej (samoczynnej).
9. Polecenie przerwania manewrów i zwolnienia torów wydane przez dyżurnego ruchu dysponującego lub w jego zastępstwie przez zwrotniczego lub dróżnika przejazdowego powinno być niezwłocznie wykonane.

§ 13. Manewrowanie przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia

1. Manewry przez przejazd kolejowo - drogowy lub przejście mogą odbywać się tylko po zamknięciu rogatek. Jeżeli przejazd kolejowo - drogowy lub przejście nie są chronione rogatkami, manewry mogą odbywać się tylko przy zachowaniu następujących warunków:
   1) prędkość jazdy nie powinna przekraczać 20 km/h,
   2) zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego, maszynista obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy (sygnał Rp 1 „Baczność"),
   3) w przypadku pchania pojazdów kolejowych, manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe kolejowym lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.
2. W razie dłuższego manewrowania przez przejazd kolejowo - drogowy lub przejście należy cyklicznie umożliwiać przejazd pojazdom drogowym lub ruch pieszy, przerywając manewry w odstępach nie dłuższych niż 10 minut. Manewry należy przerwać natychmiast dla umożliwienia przejazdu uprzywilejowanych pojazdów drogowych będących w akcji.
3. Odrzucanie wagonów przez przejazd kolejowo-drogowy (przejście) jest zabronione.
4. Dodatkowe warunki i środki ostrożności w czasie manewrowania przez przejazdy i przejścia należy określić w regulaminie technicznym.

Rozdział 3. PRZYGOTOWANIE POCIĄGÓW DO JAZDY

§ 14. Przygotowanie i zgłoszenie pociągu do jazdy

1. Przed wyprawieniem pociągu w drogę, pociąg należy przygotować do jazdy. Czynności przygotowania pociągu do jazdy należy wykonać na stacji początkowej oraz na stacjach pośrednich, na których zachodzi taka potrzeba (ust. 3) lub przy zmianie drużyny trakcyjnej.
2. Przygotowanie pociągu do jazdy należy do obowiązków przewoźnika kolejowego.
3. Zakres przygotowania pociągu do jazdy obejmuje:
   1) zestawienie zgodne z parametrami określonymi w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,
   2) wykonanie oględzin technicznych, o ile są wymagane,
   3) wykonanie wymaganej próby hamulca,
   4) przepisowe osygnalizowanie pociągu,
   5) sprawdzenie, czy nie ma przeszkód pod kołami pociągu i czy jego hamulce ręczne oraz postojowe są odhamowane,
   6) inne czynności niezbędne do zachowania bezpieczeństwa i sprawności ruchu kolejowego,
   7) posiadanie dokumentów określonych odrębnymi przepisami, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym.
4. Oględzin technicznych dokonują uprawnieni pracownicy, sprawdzając stan taboru kolejowego, prawidłowość zestawienia i sprzęgnięcia, prawidłowość załadowania wagonów i umocowania ładunków; oględziny techniczne obejmują także wagony włączone do pociągów na stacjach pośrednich. Szczegółowe warunki dokonywania oględzin technicznych określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.
5. Pociąg, w którym nie stwierdzono nieprawidłowości i w którym próba hamulców potwierdziła prawidłowość ich działania, należy osygnalizować zgodnie z instrukcją sygnalizacji.
6. Gotowość pociągu do odjazdu zgodnie z ust. 3 zgłasza dyżurnemu ruchu wyprawiającemu ten pociąg uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego (wyznaczony w regulaminie technicznym) w czasie poprzedzającym planowy jego odjazd według zasad określonych w regulaminie technicznym, podając:
   1) numer pociągu,
   2) numer i serię pojazdu trakcyjnego,
   3) długość pociągu w metrach,
   4) masę ogólną pociągu,
   5) godzinę zgłoszenia,
   6) własne nazwisko.

   W przypadku pociągu zestawionego z elektrycznych lub spalinowych zespołów trakcyjnych, pracownik przewoźnika zgłasza dyżurnemu ruchu numer i serię wszystkich zespołów trakcyjnych znajdujących się w składzie pociągu. W takim przypadku nie jest wymagane podanie

informacji określonych w pkt. 3 i 4.

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

1) własne nazwisko,
2) godzinę przyjęcia zgłoszenia,
3) numer, jeżeli zgłoszenie zostało zarejestrowane w dzienniku telefonicznym.

O wszelkich odchyleniach od parametrów określonych w rozkładzie jazdy pociągów uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego powinien poinformować dyżurnego ruchu o rodzaju i przyczynie powstałych przeszkód do jazdy i określić przewidywane z tego tytułu opóźnienie pociągu. Zasady regulowania ruchu pociągów w przypadku zaistnienia odchyleń od parametrów określonych w rozkładzie jazdy pociągów określają postanowienia § 51.

7. Przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu powinien przekazać obsadzie pociągu informacje, polecenia i zezwolenia, o których mowa w § 58.
8. Zestawienie pociągu powinno odpowiadać warunkom określonym odrębnymi przepisami i instrukcjami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego.
9. 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.

2a. W skład dwuosobowej drużyny trakcyjnej wchodzi dwóch maszynistów albo maszynista i pracownik posiadający licencję maszynisty będący w trakcie szkolenia w celu uzyskania świadectwa maszynisty po odbyciu stażu stanowiskowego przy naprawie i utrzymaniu taboru, czynnościach rewidenta taboru i maszynisty oraz odbyciu szkolenia praktycznego, posiadający udokumentowaną znajomość linii kolejowych na trasie danego pociągu oraz umiejętność zatrzymania pociągu, w tym wykonania hamowania nagłego, z zastrzeżeniem ust. 2b i 2c.

2b. Dwuosobowa drużyna trakcyjna pociągów prowadzonych pojazdami trakcyjnymi jednokabinowymi charakteryzującymi się ograniczoną widocznością szlaku z kabiny maszynisty i nieposiadającymi urządzeń technicznych umożliwiających obserwację szlaku może być ustalona zgodnie z ust. 2a albo składać się z maszynisty i pracownika zatrudnionego na stanowisku, o którym mowa w art. 22d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Pracownik ten powinien posiadać udokumentowaną znajomość przepisów prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz umiejętność zatrzymania pociągu, w tym wykonania hamowania nagłego.

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

3. Jednoosobową obsługę trakcyjną stosuje się:

1) w pociągach kursujących na liniach kolejowych z prędkością nieprzekraczającą 160 km/h i z pojazdami trakcyjnymi wyposażonymi przynajmniej w jeden rodzaj czynnych i sprawnych urządzeń kontrolujących czujność maszynisty oraz urządzenia radiołączności pociągowej.[1)]

2) w pojazdach pomocniczych, które są eksploatowane i były dopuszczone do eksploatacji w kraju przed dniem 14 listopada 1997 r. oraz spełniają wymogi oddziaływania na urządzenia sterowania ruchem kolejowym, pod warunkami że prędkość nie przekracza 60 km/h oraz:

a) pojazd jedzie do usuwania awarii, uszkodzeń lub naprawy infrastruktury kolejowej; wówczas obsada tego pojazdu może być jednoosobowa, o ile maszynista posiada znajomość odcinka linii kolejowej, po którym odbywa się przejazd, albo

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

4. Pociągi pasażerskie przewożące pasażerów powinny mieć obsadę konduktorska składającą się co najmniej z kierownika pociągu, o ile jego zadania ruchowe nie są wykonywane przez innego pracownika lub przez urządzenia wyposażenia technicznego. Pociągi pasażerskie mogą jeździć bez kierownika pociągu, jeżeli zamykanie drzwi pojazdu kolejowego przy wymianie podróżnych jest zapewnione, a zamknięcie drzwi jest sygnalizowane maszyniście za pomocą urządzeń technicznych.

5. W przypadkach szczególnych, takich jak uszkodzenie urządzeń kontrolujących czujność maszynisty 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 dyspozytor linowy.

6. Szczegółowe warunki dotyczące obsady pociągu określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.

7. W pociągach technologicznych uruchamianych dla potrzeb PKP SKM czynności kierownika pociągu może wykonywać inny pracownik spełniający wymagania kwalifikacyjne i zdrowotne określone w odrębnych przepisach i nie będący jednocześnie maszynistą.

8. Ilekroć w instrukcji jest mowa o maszyniście, oznacza to również prowadzącego pojazdy kolejowe, z wyłączeniem przepisów § 15 ust. 2–2c.

§ 16. Znajomość linii kolejowych przez drużynę pociągową

1. Maszynista i kierownik pociągu powinni znać obsługiwaną linię kolejową, na której prowadzą pociąg.

2. W wyjątkowych przypadkach:
   - zakłócenia ruchu kolejowego powodującego konieczność prowadzenia pociągów objazdem, w szczególności w przypadku sytuacji awaryjnych lub robót na torach, zgodnie z ustaleniami zarządcy infrastruktury kolejowej,
   - jednorazowych przewozów pociągami zabytkowymi,
   - jednorazowych przewozów towarowych, za zgodą zarządcy infrastruktury kolejowej,
   - dostawy lub prezentacji nowego pociągu lub pojazdu kolejowego,
   - szkolenia lub egzaminowania maszynistów albo kandydatów na maszynistów,
   - gdy maszynista albo kandydat na maszynistę ubiegający się o świadectwo maszynisty nie posiadają znajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowych, mogą oni prowadzić pociąg lub pojazd kolejowy, pod warunkiem, że podczas jazdy na tych odcinkach obok nich znajduje się inny maszynista lub osoba posiadająca udokumentowaną znajomość tych odcinków linii kolejowej, w celu informowania w czasie jazdy o warunkach miejscowych występujących na szlakach, stacjach i posterunkach technicznych.

3. W przypadku, gdy nie ma możliwości przydzielenia pracownika znającego obsługiwaną linię, o których mowa w ust. 2, maszynista powinien jechać ostrożnie, nie przekraczając prędkości jazdy 40 km/h. W tym przypadku maszyniście należy wydać rozkaz pisemny „O" informujący o okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy pociągu, których znajomość jest konieczna do prowadzenia pociągu na tym odcinku.

3a. W sytuacji nadzwyczajnej, zdefiniowanej w regulaminie sieci, prędkość jazdy pociągu pasażerskiego w przypadku, o którym mowa w ust. 3, nie może być większa niż 60 km/h.[3)]

4. Jeżeli kierownik pociągu otrzyma polecenie jazdy na linii, której 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 nieznający obsługiwaną linię kolejową w wyjątkowych przypadkach może obsługiwać pociąg kursujący na tej linii, o ile zapozna się dokładnie z dotyczącymi danymi, zawartymi w wewnętrznym rozkładzie jazdy i dodatkach do niego. O nieznajomości obsługiwanej linii kolejowej przez kierownika pociągu należy ustnie 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 do-prowadzenia pociągu do najbliższej stacji lub sprowadzenia składu pociągu w częściach, określa maszynista.
   Jeżeli maszynista stwierdzi uszkodzenie hamulca zespolonego powinien zatrzymać pociąg, a następnie drużyna pociągowa powinna zabezpieczyć zatrzymany pociąg przed zbiegnięciem, poprzez zahamowanie wymaganej liczby wagonów hamulcem ręcznym lub postojowym.
   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 przepisy przewoźnika kolejowego

§ 18. Próba hamulców

1. Działanie hamulca zespolonego oraz hamulca ręcznego pociągu powinno być sprawdzone przez rewidentów taboru kolejowego, a gdy ich nie ma - przez kierownika pociągu lub przez innych pracowników przewoźnika kolejowego, przy współdziałaniu drużyny trakcyjnej lub samego maszynisty, według przepisów wewnętrznych przewoźnika kolejowego oraz dla pojazdów kolejowych specjalnych przez ich obsługę. Sprawdzenie działania hamulców polega na wykonaniu szczegółowej lub uproszczonej próby hamulca zespolonego.
2. Szczegółową próbę hamulca należy wykonać:
   1) przed wyprawieniem pociągu ze stacji początkowej; odstępstwo od tej zasady może być stosowane dla pociągu, który po przybyciu na stację jest wyprawiony w dalszą drogę bez przeformowania lub bez naprawy urządzeń hamulcowych pod warunkiem, że przy tym składzie co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca, wtedy należy przeprowadzić uproszczoną próbę hamulca,
   2) na stacjach wyznaczonych w rozkładzie jazdy pociągów,
   3) gdy urządzenia hamulcowe w składzie pociągu lub w pociągu nie były zasilane sprężonym powietrzem dłużej niż 24 godziny,[3)]
   4) po zmianie składu pociągu, jeżeli doczepione pojazdy kolejowe stanowią więcej niż 50% składu pociągu; nie jest wymagana szczegółowa próba hamulca pod warunkiem, że włączane pojazdy kolejowe znajdowały się w pociągach, w których co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca,
   5) jeżeli uproszczona próba hamulców dała wynik negatywny[3),]
   6) jeżeli maszynista stwierdzi niedziałanie lub nie jest pewny prawidłowego działania hamulców,

7) po przeładowaniu głównego przewodu hamulcowego pociągu i opróżnieniu komór i zbiorników sterujących za pomocą odluźniaczy.

3. Uproszczoną próbę hamulca należy wykonać w pociągu, w którym po dokonaniu próby szczegółowej:
   1) nastąpiło zamknięcie lub otwarcie, nawet częściowe lub chwilowe, przewodu głównego hamulca, w którymkolwiek miejscu pociągu, z wyjątkiem zaworu maszynisty w czynnej kabinie sterującej i innych urządzeń na pojeździe trakcyjnym powodujących samoczynne hamowanie; w przypadku dołączenia pojazdów kolejowych do pociągu wykonuje się próbę uproszczoną hamulców pociągu, a pojazdy kolejowe dołączone poddaje się takim badaniom, jak podczas próby szczegółowej hamulca; badania te nie są wymagane w przypadku dołączenia pojazdów kolejowych na początku lub końcu pociągu i gdy włączane pojazdy kolejowe były używane w pociągach, w których co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca, a okres braku zasilania sprężonym powietrzem hamulców tych wagonów lub innych pojazdów kolejowych nie przekracza 24 godzin,[3)]
   2) nastąpiła zmiana kabiny sterowniczej,
   3) wyłączenie zasilania sprężonym powietrzem urządzeń hamulcowych w pociągu trwało do 24 godzin,[3)]
   4) szczegółowa próba hamulców była wykonana przy użyciu sieci stałej sprężonego powietrza lub innego pojazdu trakcyjnego, nie-przeznaczonego do prowadzenia tego pociągu,
   5) nastąpiło zamknięcie lub otwarcie, nawet częściowe lub chwilowe, przewodu zasilającego, w którymkolwiek miejscu pociągu, którego hamulce są nastawione na przebieg hamowania ,,R + Mg",
   6) wyłączono co najmniej jeden pojazd kolejowy ze składu pociągu.
4. Uproszczoną próbę hamulców należy również przeprowadzić na stacji, od której czas jazdy, wraz z postojami, do szlaku z większym spadkiem wynosi więcej niż 2 godziny; stacje te wyszczególnione są w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów. Za większy spadek uważa się spadek miarodajny większy od 15 ‰ na długości co najmniej 1000 m lub spadek większy od 10 ‰ na długości większej niż 5 km.
5. Po dokonaniu napraw urządzeń hamulcowych pojazdów w składzie pociągu i włączeniu hamulca – w pojazdach poddanych naprawie hamulec tych pojazdów poddaje się takim badaniom, jak podczas próby szczegółowej hamulca.
6. Szczegółowe postanowienia w sprawie wykonywania prób hamulców określają przepisy przewoźników kolejowych.

§ 19. Masa ogólna i długość pociągu

1. Masa ogólna pociągu (Mo) jest to suma mas pojazdów kolejowych wraz z ładunkiem, przy czym:

1) dla pociągu kursującego z prędkością do 120 km/h jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych bez czynnego pojazdu z napędem;

2) dla pociągu kursującego z prędkością większą niż 120 km/h, dla pociągu o masie składu pociągu mniejszej od 200 t oraz dla pociągu wykonującego międzynarodowe przewozy kolejowe – jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych wraz z czynnym pojazdem kolejowym z napędem.[1)]

2. W przypadku zespołów trakcyjnych masa ogólna składu pociągu równa się masie ogólnej pociągu.

3. Długość pociągu jest to suma długości wszystkich pojazdów kolejowych znajdujących się w pociągu. Długość pociągu określa się w metrach. [3)]

4. Długość pociągu nie może być większa od długości użytecznej torów głównych na stacjach Długość pociągu pasażerskiego nie może być większa od długości peronów, przy których pociąg ma postój handlowy zgodnie z rozkładem jazdy pociągów.[3)]

5. Dopuszczalne długości pociągów powinny być w dodatkach do rozkładu jazdy pociągów. [3)]

6. Zgody na odstępstwa od warunków określonych zgodnie z ust. 4 i 5 może udzielić dyspozytor liniowy.[3)]

§ 20. Rzeczywista masa hamująca

1. Rzeczywista masa hamująca jest sumą mas hamujących wszystkich pojazdów kolejowych pociągu z czynnymi hamulcami.[3)]
2. Masa hamująca pojazdu kolejowego wskazana jest na pojeździe kolejowym lub na tablicy przestawczej dla odpowiedniego położenia uchwytu.
3. Pierwszy i ostatni pojazd kolejowy pociągu mają czynny hamulec zespolony. W przypadku pociągów prowadzonych zespołami trakcyjnymi, gdy ich człony są połączone wspólnymi wózkami, pociąg z częściowo uszkodzonym hamulcem zespolonym może pozostawać w eksploatacji do czasu zakończenia danego obiegu, przy czym pociąg należy prowadzić z prędkością nie większą, niż pozwala na to rzeczywista masa hamująca.[3)]
4. Przez pojazd kolejowy z czynnym hamulcem należy rozumieć pojazd kolejowy z hamulcem sprawnym i włączonym do przewodu głównego hamulca pociągu. W przypadku gdy pociąg jest prowadzony na hamulcach ręcznych, przez pojazd kolejowy z hamulcem czynnym należy rozumieć pojazd kolejowy z obsługiwanym hamulcem ręcznym.[3)]

§ 21. Wymagana masa hamująca

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

$$\mathrm{Mhw} = \frac{\mathrm{Mo} \times \mathrm{Pw}}{100}$$

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 (Pw) pociągu, który określony jest w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągu, ustala się w zależności od:
   1) drogi hamowania na odcinkach, po których kursuje ten pociąg,
   2) sposobu hamowania pociągu:
      a) I - hamulcami zespolonymi szybko działającymi (P, R, R+ Mg),
      b) II - hamulcami zespolonymi wolno działającymi (G),
   3) prędkości jazdy pociągu,
   4) pochyleń miarodajnych na drodze jazdy pociągu.
4. Procenty wymaganej masy hamującej pociągu, w zależności od sposobu hamowania, prędkości jazdy i miarodajnych pochyleń, określają tablice hamowania pociągu zamieszczone w Dodatku 1 niniejszej instrukcji.
   1) tablica A - dla drogi hamowania 400 m,
   2) tablica B - dla drogi hamowania 700 m,
   3) tablica C - dla drogi hamowania 1000 m,
   4) tablica D - dla drogi hamowania 1300 m.[4)]
5. Uchylony[3)]
6. Do obliczenia procentu wymaganej masy hamującej pociągu jako miarodajne pochylenie przyjmuje się pochylenie na odcinku o długości drogi hamowania, którego punkt początkowy i końcowy dają największą różnicę poziomów. Jeżeli droga hamowania jest dłuższa niż 1000 m, to jako miarodajne pochylenie przyjmuje się pochylenie na odcinku o długości 1000 m[3)]
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 pociągu jest mniejsza od wymaganej masy hamującej i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną masę pociągu odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamującej. Masę ogólną (Mo), jaką może zabrać pociąg przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (Mhr) i wymaganym procencie masy hamującej (Pw), oblicza się według wzoru:

$$\mathrm{Mo} = \frac{\mathrm{Mhr} \times 100}{\mathrm{Pw}}$$

10. Jeżeli rzeczywista masa hamująca pociągu jest mniejsza od wymaganej masy hamującej, a włączenie wagonów z czynnymi hamulcami nie jest możliwe i zmniejszenie masy ogólnej nie jest pożądane, właściwy dyspozytor liniowy może zezwolić na zmniejszenie prędkości pociągu, o ile sytuacja ruchowa na to pozwoli. Dla określenia największej dozwolonej prędkości jazdy pociągu pracownik przewoźnika kolejowego oblicza posiadany procent rzeczywistej masy hamującej pociągu (Pr) według wzoru:

$$\mathrm{Pr} = \frac{\mathrm{Mhr} \times 100}{\mathrm{Mo}}$$

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

11. Dyżurny ruchu wyprawiający pociąg, którego prędkość jazdy wskazana w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów została zmniejszona, wydaje drużynie pociągowej rozkaz pisemny „O" ze wskazaniem największej dozwolonej prędkości, określonej przez uprawnionego pracownika przewoźnika kolejowego. Rozkaz ten może być wydany na całą trasę lub jej część według wskazania drużyny pociągowej. O zmianie prędkości jazdy pociągu dyspozytor liniowy powinien zawiadomić wszystkich dyżurnych ruchu posterunków zapowiadawczych na jego odcinku oraz innych zainteresowanych dyspozytorów.[3)]

Rozdział 4. PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU

§ 22. Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku

1. Na szlaku dwutorowym pociągi powinny kursować po torze prawym, patrząc w kierunku jazdy pociągu (kierunek zasadniczy). Odstępstwa od tej zasady dopuszczalne są:
   1) w razie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym,
   2) jeżeli urządzenia srk przystosowane są do prowadzenia ruchu w obu kierunkach po każdym torze,
   3) w razie wprowadzenia ruchu dwukierunkowego po jednym torze szlaku dwutorowego przy obu torach czynnych,
   4) w razie konieczności cofnięcia pociągu,
   5) dla powrotu pociągu lub pojazdu pomocniczego, wyprawionego do określonego miejsca na szlaku i z powrotem,
   6) dla jazdy po torze zamkniętym,
2. Dyżurny ruchu w przypadkach, o których mowa w § 54 ust. 7, 8 i 9 oraz § 30 ust. 5, informuje maszynistę, ustnie lub za pomocą urządzeń łączności, o zamiarze wyprawienia pociągu na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego.
3. Na szlakach wielotorowych kierunek ruchu po każdym torze, ustala w regulaminach technicznych zarządca infrastruktury.
4. Na szlaku wielotorowym pociąg może być przepuszczony po torze innym, niż wyznaczony dla tego pociągu, pod warunkiem, że kierunek jazdy po torze innym jest taki sam jak po torze, po którym pociąg ten powinien jechać oraz pod warunkiem, że:
   1) dyspozytor liniowy wyraził na to zgodę,
   2) drużyna pociągowa została o tym powiadomiona odpowiednim wskaźnikiem, rozkazem pisemnym, ustnie lub za pomocą urządzeń łączności przez dyżurnego ruchu.
5. Pociągi tego samego kierunku jazdy powinny kursować po torze szlakowym w odstępach posterunków następczych, tzn. że na każdym torze danego szlaku względnie odstępie (jeżeli szlak jest podzielony na odstępy) może równocześnie znajdować się tylko jeden pociąg. Wyjątek od tej zasady dopuszczalny jest w przypadkach jazdy na widoczność (§ 32) lub jazdy po torze zamkniętym.

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

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

6. W zależności od rodzaju istniejących urządzeń sterowania ruchem kolejowym ustalenie, że dla jazdy pociągu tor szlakowy lub odstęp jest wolny, następuje na podstawie:
   1) wskazań prawidłowo działającej blokady liniowej albo
   2) porozumienia między dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków następczych względnie zapowiadawczych za pomocą urządzeń łączności, zwanego zapowiadaniem pociągów lub
7. Dyżurny ruchu może zezwolić na wyjazd lub przejazd pociągu po upewnieniu się, że:
   1) otrzymał potwierdzenie przyjazdu poprzednio wyprawionego pociągu od przedniego posterunku następczego, tj.:
      a) przy prawidłowo działającej blokadzie wieloodstępowej (samoczynnej) – właściwe urządzenie powtarzające nie wskazuje zajętości pierwszego odcinka oddalania,[3)]
      b) przy prawidłowo działającej jednoodstępowej (półsamoczynnej) automatycznej blokadzie liniowej - gdy blokada ta przejdzie do stanu neutralnego,
      c) przy prawidłowo działającej jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokadzie liniowej z blokiem pozwolenia i torem szlakowym wyposażonym w urządzenia kontroli niezajętości - blok pozwolenia jest odblokowany i powtarzacz odnoszący się do tego toru wskazuje, że tor jest wolny,
      d) przy prawidłowo działającej jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokadzie liniowej z izolowanym torem szlakowym - blok początkowy jest odblokowany i powtarzacz izolowanego toru szlakowego wskazuje, że tor jest wolny,
      e) przy prawidłowo działającej jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokadzie liniowej z blokiem początkowym i końcowym - odblokował się blok początkowy,[3)]
      f) przy zapowiadaniu za pomocą urządzeń łączności - w dzienniku ruchu jest odpowiedni zapis,[3)]
      g) spełnione są dodatkowe warunki jeżeli zostały przewidziane w regulaminie technicznym.[3)]
   2) od przedniego posterunku zapowiadawczego otrzymał pozwolenie na wyprawienie pociągu na tor szlakowy z ruchem dwukierunkowym po tym torze,
   3) ostatni pociąg przeciwnego kierunku przyjechał w całości z sygnałem końca pociągu po torze, po którym prowadzi się ruch jednotorowy dwukierunkowy,
   4) lokomotywa popychająca pociąg na części szlaku powróciła z toru szlakowego i pociąg przybył w całości do przedniego posterunku ruchu,
   5) powrócił pociąg wyprawiony do określonego kilometra na szlaku,
   6) otrzymano potwierdzenie przyjazdu całego pociągu na bocznicę szlakową,
   7) otrzymano potwierdzenie o zakończeniu manewrów kolidujących z jazdą danego pociągu,
   8) zwrotnice odgałęziające na bocznice są nastawione i zamknięte dla jazdy pociągu po torze szlakowym, a klucze do nich znajdują się na miejscu przewidzianym regulaminem technicznym,
   9) nie ma zgłoszenia o przeszkodzie do jazdy na szlaku.
8. W razie potrzeby wyprawienia pociągu na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny dyżurny ruchu

powinien upewnić się, czy spełnione są warunki, o których mowa w ust. 7 pkt 1 lit. f oraz w pkt. 2-8. Upewnienie się przed zezwoleniem na wyjazd lub przejazd pociągu na tor szlakowy, w sposób określony regulaminem technicznym, obowiązuje również dyżurnego ruchu odcinkowego w przypadkach zdalnego prowadzenia ruchu (§ 31).

9. Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku obowiązują również pojazdy specjalne i pojazdy pomocnicze współpracujące z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym.
10. Ruch pociągów na szlakach położonych między sąsiednimi zarządcami infrastruktury należy prowadzić w sposób ustalony w umowach zawartych pomiędzy zarządcami infrastruktury, z uwzględnieniem zasad określonych w niniejszej instrukcji.
11. Ruch pociągów po torach głównych zasadniczych stacji może być prowadzony według zasad obowiązujących jak na szlaku.
12. Ruch pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS na linii kolejowej nr 250 (niewyposażonej w system ERTMS/ETCS), powinien odbywać się z wykorzystaniem urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS w poziomie STM, tryb pracy „STM Krajowy" (SN) albo w poziomie 0, tryb pracy „Linia Niewyposażona" (UN). Pociągi należy prowadzić w oparciu o wskazania istniejących sygnalizatorów przytorowych, zgodnie z zasadami i przepisami ruchu obowiązującymi na linii kolejowej nr 250.[1)]

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

   W razie potrzeby na szlaku dwutorowym można przewidzieć w regulaminie technicznym

obowiązek żądania i dania pozwolenia na wyprawienie pociągu.

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

   W telefonogramach o odjeździe, przyjeździe lub przejeździe powracającego ze szlaku popychacza, należy określić go „popychacz od pociągu nr …". Jeżeli dla powracającego popychacza wyznaczono osobny numer pociągu, to numer ten powinien poprzedzać wymienione określenie.[1)]

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

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

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

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

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

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

   Postępowanie to i jego kolejność przedstawiają następujące przykłady:

Przykład I:	
Stacja Gdynia Główna – dyżurny ruchu	**Stacja Gdynia Chylonia – dyżurny ruchu**
Wydzwania	
	Zgłasza się - Gdynia Chylonia
„Gdynia Główna. Pociąg 59812 przyjechał o 20 $\frac{43}{}$"	
	„Pociąg 59812 przyjechał o 20 $\frac{43}{}$. Czy droga dla pociągu 59780 jest wolna?”
„Dla pociągu 59780 droga jest wolna"	
	„Dla pociągu 59780 droga jest wolna. "
Przykład II:	
Stacja Gdańsk Główny – dyżurny ruchu	**Stacja Gdynia Główna – dyżurny ruchu**
Wydzwania	
	Zgłasza się - Gdynia Główna
„Gdańsk Główny. Czy droga dla pociągu 95711 jest wolna?”	
	Informuje
	Wydzwania
Zgłasza się - Gdańsk Główny	
	„Gdynia Główna. Dla pociągu 95711 droga jest wolna"
„Dla pociągu 95711 droga jest wolna. "	

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

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

   Telefonogramy zapowiadawcze z żądaniem i daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu na szlak jednotorowy należy podawać do wiadomości wszystkim dyżurnym ruchu czynnych posterunków odstępowych (bocznicowych). Jeżeli łączność nie jest przystosowana do tego celu, telefonogramy te należy podawać do wiadomości tylko dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków odstępowych (bocznicowych).[3)]
3. Telefonogram z żądaniem oraz daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu wolno nadać, gdy zaistnieją warunki wymienione w § 22 ust. 7, pkt 1 i 3-8.
4. Żądanie pozwolenia na wyprawienie (przepuszczenie) pociągu powinno być nadane zasadniczo nie wcześniej, niż 5 minut przed zamierzonym wyprawieniem pociągu. W zależności od warunków miejscowych czas ten może być odpowiednio zwiększony, co powinno być ujęte w regulaminach technicznych zainteresowanych posterunków ruchu.
5. Żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 1a:

   „Czy droga dla pociągu *nr* jest wolna?”.
6. Jeżeli w czasie prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlaku z posterunkiem odstępowym po przejeździe pociągu ma być wyprawiony pociąg przeciwnego kierunku, żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 2a:

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

   Telefonogramem tym potwierdza się przyjazd ostatniego pociągu do posterunku żądającego pozwolenia, niezależnie od tego, że przyjazd tego pociągu potwierdza się również dyżurnemu ruchu posterunku odstępowego i bez względu na to, ile czasu upłynęło od jego przyjazdu.
7. Jeżeli w czasie prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlaku z posterunkiem

odstępowym lub posterunkami odstępowymi dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawił pociąg i otrzymał od sąsiedniego posterunku odstępowego potwierdzenie przejazdu tego pociągu, a ma do wyprawienia następny pociąg w tym samym kierunku, wówczas żądanie pozwolenia na wyprawienie tego pociągu dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 3a:

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

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

   „Czy droga dla *ilość* pociągów numer *nr* i numer *nr* jest wolna?",
   w przypadku wymienionym w ust. 6 - telefonogramem według wzoru nr 2b:
   „Pociąg *nr* przyjechał o *godz. min.* Czy droga dla *ilość* pociągów numer *nr* i numer *nr* jest wolna?",
   zaś w przypadku wymienionym w ust. 7 - telefonogramem według wzoru nr 3b:
   „Pociąg *nr* przejechał przez *nazwa posterunku odstępowego (bocznicowego)* o *godz. min.* Czy droga dla *ilość* pociągów numer *nr* i numer *nr* jest wolna?"

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

   „Dla pociągu *nr* droga jest wolna".
   Jeżeli żądano pozwolenia na wyprawienie kilku kolejnych pociągów w odstępach posterunków następczych, to w pozwoleniu na wyprawienie należy podać ilość pociągów i ich numery, w kolejności zawartej w żądaniu pozwolenia telefonogramem według wzoru nr 4b:
   „Dla *ilość* pociągów numer *nr* i numer *nr* droga jest wolna"

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

    „Stój pociąg *nr*",
    albo telefonogramem według wzoru nr 5b:
    „Stój *ilość* pociągi(ów) numer *nr* i numer *nr* ".
    Oprócz tego należy podać krótko przyczynę odmowy przyjęcia. Po usunięciu przyczyny odmowy przyjęcia pociągu(ów) pozwolenie na wyprawienie pociągu(ów) daje się telefonogramem według wzoru nr 6a:
    „Teraz dla pociągu *nr* droga jest wolna ",
    albo telefonogramem według wzoru nr 6b:
    „Teraz dla *ilość* pociągów numer *nr* i numer *nr* droga jest wolna ".

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

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

12. Jeżeli pociąg ma zatrzymać się na szlaku i wrócić na stację wyprawienia, wówczas w telefonogramach zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu należy po numerze pociągu dodać słowa: „do kilometra km z postojem minut min. i z powrotem ".

13. Jeżeli w pociągu znajdują się przesyłki na które należy zwrócić szczególną uwagę, wówczas w telefonogramach zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu należy po numerze pociągu dodać stosowną treść informacyjną.

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

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 *ilość* pociągi(ów) numer *nr* i numer *nr* ".
    Po otrzymaniu telefonogramu według wzoru nr 7a lub 7b, należy pociąg(i) zatrzymać i powiadomić o tym zainteresowane posterunki ruchu telefonogramem według wzoru nr8a:
    „Pociąg *nr* jest zatrzymany ",
    lub telefonogramem według wzoru nr 8b:
    „*ilość* pociągi(ów) numer *nr* i numer *nr* są zatrzymane".
    Telefonogram zawiadamiający o zatrzymaniu pociągu(ów) nadaje się również wtedy, gdy zatrzymanie pociągu nastąpiło bez otrzymania żądania zatrzymania pociągu(ów), na który(e) otrzymano pozwolenie na wyprawienie. Nadanie zawiadomienia o zatrzymaniu pociągu(ów) telefonogramem wzór 8a lub nr 8b unieważnia otrzymane pozwolenie na wyprawienie tego pociągu (pociągów), wskutek czego wyprawienie jakiegokolwiek pociągu na ten tor szlakowy wymaga nadania żądania i otrzymania nowego pozwolenia na wyprawienie.

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

17. Jeżeli do posterunku przylegają dwa lub więcej szlaków jednotorowych, dyżurny ruchu tego posterunku pozwolenie na wyprawienie pociągu może dać dyżurny ruchu tylnemu posterunkowi zapowiadawczemu dopiero po telefonicznym uzgodnieniu tego pozwolenia z dyżurnym ruchu przedniego posterunku zapowiadawczego, przyległego do szlaku jednotorowego.
    Uzgadnianie to powinno odbywać się w następującej formie:
    Pytanie: „Czy zgoda na danie pozwolenia dla pociągu *nr*?"
    Odpowiedź: „Tak zgoda na danie pozwolenia dla pociągu *nr*"
    lub
    „Nie zgadzam się na danie pozwolenia dla pociągu *nr*".
    Uzgodnienie nie jest daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu.
18. Jeżeli z jakichkolwiek powodów dyżurny ruchu stacji nie może przyjmować pociągów ze szlaku dwutorowego, powinna zawiadomić o tym tylną stację telefonogramem według wzoru nr 9:
    „Nie wyprawiać pociągów od *godz. min.* aż do odwołania ".
    Po ustaniu przyczyny nadania tego telefonogramu, wstrzymanie wyprawienia pociągów należy natychmiast odwołać telefonogramem według wzoru nr 10:
    „Wstrzymanie wyprawienia pociągów odwołuję o *godz. min.*".
    Jeżeli dyżurny ruchu stacji z powodu zajęcia torów nie może przyjąć ze szlaku dwutorowego pociągu(ów), który(e) ma (mają być wyprzedzony(e) przez oczekiwany pociąg z pierwszeństwem przejazdu, powinna zawiadomić o tym tylną stację telefonogramem według wzoru nr 11:
    „Nie wyprawiać pociągu *nr* do czasu przejazdu pociągu *nr* ",
    lub telefonogramem według wzoru nr 12:
    „Nie wyprawiać żadnego pociągu do czasu przejazdu pociągu *nr*".
    Telefonogramy według wzoru nr 11 i nr 12 nie wymagają odwołania po przejeździe pociągu wyższego stopnia pierwszeństwa, wskazanego w tym telefonogramie.

§ 25. Telefoniczne oznajmienie odjazdu pociągu

1. Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu dyżurny ruchu posterunku następczego podaje dyżurnemu ruchu najbliższego przedniego posterunku następczego. W razie potrzeby może być zarządzone regulaminem technicznym, aby oznajmienie odjazdu pociągów podawane było również drugiemu z kolei posterunkowi następczemu w kierunku jazdy tych pociągów.
2. Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu podaje się telefonogramem według wzoru nr 13:
    „Pociąg *nr* odjechał o *godz. min.*".
3. Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu, daje się niezwłocznie po odjeździe (przejeździe) pociągu. Na szlakach (odstępach) krótkich oznajmienie odjazdu pociągu należy dawać odpowiednio wcześnie do 5 minut, co powinno być określone w regulaminie technicznym. Wówczas w telefonogramie wzór nr 13 słowo „odjechał" zastępuje się słowem „odjedzie", a czas odjazdu podaje się przypuszczalny.
4. Dyżurny ruchu posterunku odstępowego (bocznicowego) może nadać oznajmienie odjazdu

pociągu telefonogramem według wzoru nr 15, z wyjątkiem przypadków wyprawienia pociągu do określonego kilometra na szlaku i powrotu pociągu na stację wyprawienia oraz wyprawienia pociągu z popychaczem do kilometra i powrotu popychacza ze szlaku na stację wyprawienia, w których to przypadkach oznajmienie odjazdu pociągu posterunek odstępowy powinien nadać telefonogramem według wzoru nr 13.

5. Telefonogram zawierający oznajmienie odjazdu pociągu „do kilometra *km* z postojem minut *min.* i z powrotem" i pociągu „z popychaczem do kilometra *km*" dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, wyprawiający ten pociąg, powinien nadać do dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do dyżurnych ruchu pośrednich posterunków następczych.
6. Uzupełnienia telefonogramów zapowiadawczych, przewidziane w § 24 ust. 11, 12 i 13, mają zastosowanie również w telefonogramach zawierających oznajmienie odjazdu pociągu. Poza tym obowiązują uzupełnienia przewidziane w § 34 ust. 2, § 55 ust. 3 i 4, § 82 ust. 6 pkt 3, oraz ust.12 pkt. 6.
7. Gdy zbliża się pociąg, dla którego nie otrzymano wymaganego oznajmienia odjazdu, należy niezwłocznie zażądać tego oznajmienia.

§ 26. Telefoniczne potwierdzenie przyjazdu pociągu

1. Przyjazd (przejazd) pociągu każdy dyżurny ruchu posterunku następczego potwierdza najbliższemu tylnemu posterunkowi następczemu, a na szlaku z ruchem jednotorowym dwukierunkowym, podzielonym na odstępy, posterunek zapowiadawczy potwierdza również przyjazd pociągu tylnemu posterunkowi zapowiadawczemu przed zmianą kierunku ruchu po tym torze.
2. Potwierdzenie przyjazdu pociągu jest stwierdzeniem, że ostatni odstęp lub tor szlakowy, z którego przyjechał pociąg, jest wolny.
3. Potwierdzenie przyjazdu pociągu należy dawać telefonogramem według wzoru nr 14:
   „Pociąg *nr* przyjechał o *godz. min.*".
4. Jeżeli pociąg przejechał przez posterunek odstępowy i istnieje możliwość równoczesnego nadania telefonogramu do dyżurnego ruchu tylnego i przedniego posterunku następczego, wówczas zamiast osobnych telefonogramów według wzorów nr 13 i nr 14 nadaje się telefonogram według wzoru nr 15:
   „Pociąg *nr* przejechał o *godz. min.”*
   co dla dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego jest potwierdzeniem przyjazdu pociągu, a dla dyżurnego ruchu przedniego posterunku następczego jest oznajmieniem odjazdu pociągu.
5. Z potwierdzeniem przyjazdu (przejazdu) pociągu może być połączone żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu przy użyciu telefonogramów wzór nr 2a, 2b, 3a, 3b, stosownie do postanowień § 24 ust. 6, 7 i 8.
6. Przyjazd (przejazd) każdego pociągu należy potwierdzić niezwłocznie, gdy spełnione zostaną następujące warunki:

1) pociąg przyjechał (przejechał) i minął sygnałowe miejsce końca pociągu,
2) na pociągu znajduje się sygnał końca pociągu, albo w inny sposób stwierdzono, że pociąg przyjechał w całości,
3) na semaforze wjazdowym lub odstępowym sygnał zezwalający, zmieniony został na sygnał „Stój" lub wygasło światło sygnału zastępczego na semaforze wjazdowym,
4) wygasło światło sygnału zastępczego, gdy pociąg przyjęto z toru z kierunku przeciwnego do zasadniczego na ten sygnał, podany uprzednio na sygnalizatorze sygnału zastępczego (umieszczonego na osobnej podstawie) odnoszącego się do tego toru.

7. Jeżeli wskutek nieprawidłowego działania urządzeń nie można nastawić na semaforze sygnału „Stój" lub wygasić światło sygnału zastępczego, potwierdzenie przyjazdu pociągu wolno dać dopiero po zastosowaniu się do postanowień § 47 ust. 6 i gdy jest wolny odstęp do następnego semafora i za nim odcinek toru do sygnałowego miejsca końca pociągu.
8. Gdy po upływie 5 minut po rozkładowym czasie jazdy nie otrzymano potwierdzenia przyjazdu pociągu, należy dowiedzieć się o przyczynie braku tego potwierdzenia.
   Po otrzymaniu powiadomienia, że pociąg jeszcze nie przyjechał lub z innych powodów nie można potwierdzić jego przyjazdu, należy zastosować środki pomocnicze zgodnie z postanowieniami § 50.
9. Przyjazd pociągu z popychaczem dojeżdżającym wraz z popychanym pociągiem lub za nim do sąsiedniej stacji wolno potwierdzić dopiero po wjeździe pociągu i popychacza.
10. Przyjazd pociągu wyprawionego z popychaczem popychającym pociąg tylko na części szlaku (do kilometra), a następnie powracającym do stacji wyprawienia, wolno potwierdzić po przyjeździe tego pociągu, dopiero wtedy, gdy otrzymano od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego potwierdzenie przyjazdu popychacza po jego powrocie ze szlaku.
    Telefonogram zawierający potwierdzenie przyjazdu popychacza po jego powrocie na posterunek zapowiadawczy, posterunek ten powinien nadać do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków następczych.
11. Jeżeli na szlak z posterunkiem odstępowym wyprawiono pociąg do określonego kilometra na szlaku z postojem i z powrotem, a jazda pociągu sięga poza posterunek odstępowy, 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 telefonogram zawierający potwierdzenie przyjazdu tego pociągu.
12. Obowiązują uzupełnienia telefonogramów zapowiadawczych, przewidziane w § 34 ust. 2, § 37 ust. 7 pkt 6 lit. a, § 54 ust. 4, § 55 ust. 3 i 4.

§ 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.

   W przypadku uszkodzenia powyższych urządzeń, do doraźnego radiotelefonicznego zapowiadania pociągów można wykorzystać urządzenia łączności ogólnoeksploatacyjnej lub telefonii komórkowej na zasadach radiotelefonicznego zapowiadania pociągów.[3)]

3. Pociągi wyprawiane na szlak, na który 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.

4. Celem zapobieżenia ewentualnemu włączeniu się w radiową sieć zapowiadawczą lub łączność komórkową 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.

5. Tablice tożsamości należy opracować według zasad określonych w instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych oddzielnie dla każdego szlaku lub odstępu.

6. Będąc w posiadaniu tablicy tożsamości, dyżurni ruchu, po wymianie obowiązujących zgłoszeń, powinni podać sobie przed nadaniem radiotelefonogramu zapowiadawczego, numer rozpoznawczy. W tym celu jeden z dyżurnych ruchu podaje dowolnie wybrane z tablicy przeznaczonej dla tego szlaku dwie sąsiednie cyfry z rzędu I, a w odpowiedzi na to zgłaszający się podaje z wiersza II dwie cyfry znajdujące się pod cyframi wymienionymi z wiersza I.

Przykład stosowania tablic tożsamości:

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

„Stacja A, stacja A, tu stacja B zgłosić się - odbiór"

„Tu stacja A dyżurny ruchu *nazwisko* zgłaszam się – odbiór"

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

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

„Tu stacja B dyżurny ruchu *nazwisko*. Powtarzam. Dla pociągu *nr* droga jest wolna - bez odbioru"

7. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy wprowadzić telefonogramem według wzoru nr 16, zastępując słowo „telefoniczne" słowem „radiotelefoniczne".
8. Po ustaniu przyczyn powodujących radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy je odwołać telefonogramem według wzoru nr 17, zastępując słowo „telefoniczne" słowem „radiotelefoniczne".
9. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy prowadzić na zasadach i według wzorów przewidzianych w § 24, § 25 i § 26.
10. W przypadku pogorszenia się słyszalności lub innych zakłóceń, gdy odbierający nie rozumie poszczególnych wyrazów należy je przeliterować używając znanych imion, nazw itp.
11. Każdy radiotelefonogram zapowiadawczy powinien być na dowód zrozumienia powtórzony, z wyjątkiem radiotelefonogramu zawierającego żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu oraz zakończony słowem „Odbiór" lub „Bez odbioru".
12. Dyżurny ruchu przekazujący dyżur w czasie trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów, odnotowuje to w dzienniku ruchu zaznajamiając jednocześnie przyjmującego dyżur ze stanem radiołączności i wszystkimi uwagami, jakie nasunęły mu się w czasie dotychczasowego trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów.

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

1. Na szlakach dwutorowych z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową ruch pociągów prowadzi się na podstawie obsługi urządzeń blokady liniowej.
2. Na szlaku dwutorowym obowiązuje ponadto podawanie telefonicznej informacji o numerze pociągu. Informację tę podaje dyżurny ruchu w następującej formie: „pociąg nr odjechał” przy czym, w razie potrzeby, po numerze pociągu dodaje się słowa: „z postojem na kilometrze km

minut min.", 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.

3. Na szlakach jednotorowych z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową ruch pociągów prowadzi się na podstawie obsługi tej blokady zgodnie z jej przeznaczeniem i instrukcją obsługi, a ponadto telefonicznego żądania i dania pozwolenia na wyprawienie pociągu.

   Niezależnie od stanu blokady liniowej 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 obsłużyć blokadę liniową.
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. 7, pkt 1 i 3-8 oraz telefonicznego potwierdzenia przyjazdu pociągu zawarte w § 26 ust. 6 mają zastosowanie również przy prowadzeniu ruchu za pomocą jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokady liniowej.
7. Jeżeli blok liniowy znajduje się na innej nastawni, a na nastawni dysponującej wyjątkowo nie ma powtarzacza tego bloku lub powtarzacz ten jest uszkodzony, to o każdej zmianie stanu bloku liniowego obsługujący powinien niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu.
8. Gdy po nastawieniu na semaforze wyjazdowym sygnału zezwalającego na jazdę na szlak jednotorowy zajdzie potrzeba odwołania wyjazdu pociągu i wyprawienia na ten szlak pociągu przeciwnego kierunku przez sąsiedni posterunek zapowiadawczy, należy na semaforze wyjazdowym nastawić sygnał „Stój" i wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów.
9. Jeżeli po nastawieniu na semaforze wyjazdowym sygnału zezwalającego na jazdę nastąpi zmiana tego sygnału na sygnał „Stój" lub pociąg nie zostanie wyprawiony - należy na semaforze tym nastawić sygnał „Stój", a pierwszy pociąg tego samego kierunku jazdy na ten szlak (odstęp) należy wyprawić na sygnał zezwalający (o ile urządzenia na to pozwalają), bądź na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny. Po wyjeździe pociągu urządzenia blokady liniowej należy obsłużyć

bez wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów.[1)]

10. Gdy zbliża się pociąg lub należy oczekiwać pociągu, dla którego nie odblokował się blok końcowy, należy od tylnego posterunku następczego zażądać wyjaśnienia przyczyny niezablokowania bloku początkowego i stosownie do otrzymanej informacji nastawić na semaforze wjazdowym względnie odstępowym sygnał zezwalający, o ile nie ma przeszkody do jazdy pociągu.
11. Jeżeli po wyprawieniu pociągu blok początkowy nie odblokował się mimo, że według rozkładowego czasu jazdy pociągu powinno to już nastąpić, należy niezwłocznie dowiedzieć się o przyczynie nie obsłużenia bloku liniowego przez przedni posterunek następczy.
    Po stwierdzeniu, że pociąg nie zwolnił toru szlakowego względnie odstępu, należy zastosować środki pomocnicze (urządzenia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze), zgodnie z postanowieniami § 50.
12. Gdy nie można zablokować bloku końcowego mimo, że spełnione zostały wszystkie wymagane warunki, potwierdzenie przyjazdu (przejazdu) pociągu powinno być dane telefonicznie po ustaleniu, że pociąg z sygnałem końca pociągu przyjechał (przejechał), a semafor wjazdowy wskazuje sygnał „Stój".
13. Jeżeli blok początkowy odblokuje się przed upływem skróconego czasu jazdy pociągu do sąsiedniego posterunku następczego, należy upewnić się telefonicznie o przyjeździe pociągu do tego posterunku. Gdyby okazało się, że blok początkowy odblokował się przed zablokowaniem bloku końcowego lub przed przyjazdem pociągu do sąsiedniego posterunku następczego, należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów i zastosować środki pomocnicze, a blokadę liniową obsługiwać dodatkowo (pomocniczo).
14. Jeżeli odblokował się blok końcowy, a nie otrzymano telefonicznej informacji o numerze pociągu, należy wyjaśnić przyczynę odblokowania się tego bloku.
    Jeżeli okaże się, że na sąsiednim posterunku następczym bloku początkowego nie zablokowano, należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów i zastosować środki pomocnicze.
15. Dla jazdy pociągu do określonego kilometra na szlaku z postojem i z powrotem, nie obsługuje się urządzeń blokady liniowej, lecz stosuje się telefoniczne zapowiadanie pociągów.
    Przed wyprawieniem pociągu do kilometra na szlak z postojem i z powrotem, stacja wyprawiająca taki pociąg powinna mieć blok pozwolenia w stanie odblokowanym, o ile blok taki istnieje.
    Po wyprawieniu pociągu do kilometra na szlaku i z powrotem należy zastosować środki pomocnicze zgodnie z postanowieniami § 50.
16. Na szlaku z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową po jednym lub po obu torach szlakowych, albo dla jednego z kierunków jazdy po danym torze przy blokadzie dwukierunkowej należy:
    1) stosować telefoniczne zapowiadanie pociągów bez osobnego wprowadzania telefonogramem:
        a) w razie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym - gdy blokada liniowa nie jest

przystosowana do prowadzenia takiego ruchu,

b) w razie wyprawienia pociągu po torze zamkniętym,

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

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

e) w razie wyprawienia pociągu z postojem na kilometrze celem obsługi bocznicy,

f) w razie wyprawienia pociągu z lokomotywą popychają pociąg z lokomotywą popychającą pociąg do sąsiedniej stacji, gdy lokomotywa ta nie jest sprzęgnięta z pociągiem,

g) w razie wyprawienia pojazdu pomocniczego nieoddziaływującego na urządzenia srk - zapowiadać należy tylko pojazd pomocniczy,

2) wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów telefonogramem według wzoru nr 16: „O *godz. min.* wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer *nr* od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* z powodu …", w następujących przypadkach:

a) gdy na semaforze wyjazdowym, odstępowym lub wjazdowym na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego, nie można nastawić sygnału zezwalającego, 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 robot 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 niewyświetlenia się sygnału zezwalającego na świetlnym semaforze wyjazdowym po obsłużeniu odnośnego przycisku tego semafora,

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

j) w przypadku, gdy urządzenia kontroli niezajętości wskazują na zajętość toru szlakowego pomimo przybycia wcześniej wyprawionego pociągu do jednego z posterunków zapowiadawczych przyległych do szlaku (§ 63 ust. 5 pkt. 27).

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

18. W czasie, w którym obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów, podstawą do prowadzenia ruchu pociągów jest telefoniczne zapowiadanie pociągów, a urządzenia blokady liniowej należy obsługiwać pomocniczo, jeżeli jest to możliwe.
    Telefonogramy zapowiadawcze należy nadawać przed obsłużeniem blokady liniowej. Urządzeń blokady liniowej nie należy obsługiwać, gdy istnieje zakaz obsługi.
19. Jeżeli blok liniowy obsługuje dyżurny ruchu pomocniczy, to w czasie telefonicznego zapowiadania pociągów ten dyżurny ruchu może zablokować blok końcowy lub początkowy tylko na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu dysponującego (odcinkowego). W tym przypadku dyżurny ruchu pomocniczy zgłasza dyżurnemu ruchu dysponującemu (odcinkowemu) wjazd pociągu według postanowień § 46 ust. 6.
    Po otrzymaniu tego zgłoszenia dyżurny ruchu dysponujący potwierdza telefonicznie przyjazd pociągu, a następnie daje polecenie zablokowania bloku końcowego. Polecenie to powinno brzmieć „Zablokować blok końcowy/początkowy *oznaczenie bloku*".
20. Zapowiadanie telefoniczne wprowadza dyżurny ruchu tego posterunku zapowiadawczego, na którym zaistniała przyczyna wymagająca wprowadzenia takiego zapowiadania. Jeżeli przyczyna ta zaistniała na posterunku odstępowym, zapowiadanie to na całym torze szlakowym wprowadza na szlaku dwutorowym dyżurny ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego, a na szlaku jednotorowym dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, z którego został wyprawiony pociąg i podczas jego przejazdu zaistniała przyczyna wymagająca wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów.
21. Jeżeli powstała potrzeba telefonicznego zapowiadania pociągów (ust.16 pkt 2), należy telefonicznie potwierdzić przyjazd ostatniego pociągu, który był wyprawiony przed rozpoczęciem telefonicznego zapowiadania pociągów.
22. Podczas telefonicznego zapowiadania pociągów na szlaku z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową, dyżurny ruchu informuje dyżurnego ruchu nastawni wykonawczej położonej od strony szlaku o przybyciu pociągu lub pojazdu pomocniczego do sąsiedniego posterunku ruchu.
23. W czasie obowiązywania telefonicznego zapowiadania pociągów należy stosować środki pomocnicze według postanowień § 50.
24. Jeżeli ustała przyczyna wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów (ust. 16 pkt 2), należy odwołać telefoniczne zapowiadanie pociągów dopiero wtedy, gdy:
    1) na szlaku jednotorowym z ruchem dwukierunkowym - przejedzie po jednym pociągu w każdym kierunku przy prawidłowo działającej blokadzie,
    2) na szlaku dwutorowym:
        a) przy ruchu dwutorowym jednokierunkowym po każdym torze - po torze, na którym obowiązywało czasowe telefoniczne zapowiadanie, przejedzie pociąg w kierunku ustalonym dla tego toru, przy prawidłowo działającej blokadzie,
        b) przy czasowym ruchu jednotorowym dwukierunkowym bez urządzeń srk przystosowanych do prowadzenia takiego ruchu - po przywróceniu ruchu dwutorowego jednokierunkowego po każdym torze, przejedzie przy prawidłowo działającej blokadzie jeden

pociąg w kierunku ustalonym dla toru, po którym był prowadzony ruch jednotorowy dwukierunkowy,

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

25. Po ustaniu przyczyny wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów (ust. 16 pkt 2) dyżurny ruchu, który je wprowadził, odwołuje je telefonogramem według wzoru nr 17:
„O *godz. min.* odwołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer *nr* od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* ".
Telefonogram ten nadaje się, gdy spełnione zostały warunki wymienione w ust. 24.
26. W razie prowadzenia robot, nieprawidłowego działania lub wyłączenia z działania urządzeń blokady liniowej, odnoszących się tylko do jednego toru szlakowego lub kierunku przy blokadzie dwukierunkowej – ruch pociągów na innych torach lub kierunkach tego szlaku należy prowadzić za pomocą urządzeń blokady liniowej, jako podstawy prowadzenia ruchu.
27. W razie przerwy w łączności telefonicznej przy prawidłowym działaniu jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokady liniowej, blokada ta jest nadal podstawą prowadzenia ruchu, a informację o numerze pociągu do sąsiedniego posterunku ruchu należy przekazać radiotelefonem z zastosowaniem tablicy tożsamości.
W czasie przerwy w łączności telefonicznej i radiotelefonicznej przy prawidłowo działającej jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokadzie liniowej, podstawą prowadzenia ruchu jest blokada liniowa. W takich warunkach, dla ustalenia numerów kursujących pociągów, należy posługiwać się rozkładem jazdy, obserwacją pociągów, a w przypadkach, gdy to jest niezbędne – zatrzymywać je w celu wymiany informacji z drużyną pociągową.
28. O uszkodzeniu, nieprawidłowym działaniu lub nieprzepisowym stanie urządzeń blokady liniowej należy zawiadomić uprawnionego pracownika.
29. Szczegółowe postanowienia o obsłudze urządzeń srk, o sposobie postępowania w razie przeszkód w działaniu tych urządzeń oraz podczas prowadzenia w nich robót, zawierają instrukcje obsługi poszczególnych rodzajów urządzeń oraz instrukcja o zasadach eksploatacji i prowadzenia robot w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym.

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

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

   W wieloodstępowej (samoczynnej) blokadzie liniowej trzystawnej odstęp nie może być krótszy

od przyjętej dla danej linii drogi hamowania, a światło zielone ciągłe oznacza, że co najmniej dwa odstępy blokowe za semaforem (patrząc w kierunku jazdy pociągu) nie są zajęte.

Odstęp pomiędzy ostatnim semaforem odstępowym i semaforem wjazdowym nie może być krótszy od przyjętej dla danej linii drogi hamowania, a sygnał zezwalający na ostatnim semaforze wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej trzystawnej, spełniającej funkcję tarczy ostrzegawczej, może ukazać się wówczas, gdy wjeżdżający pociąg wjedzie poza miejsce niebezpieczne za semaforem wjazdowym, na semaforze wjazdowym wyświetli się sygnał „Stój" i odstęp chroniony tym semaforem samoczynnym nie będzie zajęty.

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 nie jest włączona funkcja samoczynności semaforów, pociągi należy wyprawiać ze stacji wówczas, gdy zasadniczo co najmniej dwa odcinki oddalania na planie świetlnym (ekranie monitora) nie wykazują zajętości i nie ma przeszkód do jazdy. Jeżeli jednak prędkość jazdy ostatniego wyprawionego pociągu jest równa lub większa niż prędkość następnego pociągu, który ma być wyprawiony, to pociąg ten można wyprawić ze stacji, gdy co najmniej pierwszy odcinek oddalenia na ekranie monitora 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 wieloodstępowej (samoczynnej), nie uważa się za odstęp, jeżeli długość tego odcinka jest mniejsza od obowiązującej drogi hamowania.

3. Na szlakach wyposażonych w wieloodstępową (samoczynną) blokadę liniową w wersji jednoodstępowej, ruch pociągów prowadzony jest w sposób analogiczny do prowadzenia ruchu pociągów na szlakach wyposażonych w jednoodstępową (półsamoczynną) blokadę liniową.

4. Po wyprawieniu każdego pociągu obowiązuje podawanie do sąsiedniego obsługiwanego posterunku zapowiadawczego telefonicznej informacji o numerze (awizacja maksymalnie trzech numerów) 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.[1)]

5. W razie nie działania lub nieprawidłowego działania urządzeń srk, należy postępować w następujący sposób:
   1) gdy na semaforze wyjazdowym nie można podać sygnału zezwalającego, pociąg należy wyprawić za pomocą sygnału zastępczego „Sz", albo rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności), przy czym należy przestrzegać następujących postanowień:
      a) jeżeli pierwszy odcinek oddalania na planie świetlnym (ekranie monitora) działa należycie - pociąg należy wyprawić, gdy odcinek ten nie wykazuje zajętości,
      b) jeżeli pierwszy odcinek oddalania na planie świetlnym (ekranie monitora) stale wykazuje zajętość, lecz drugi odcinek działa należycie - pierwszy pociąg wolno wyprawić po zażądaniu i otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnego posterunku zapowiadawczego ostatniego wyprawionego pociągu, następne zaś pociągi wolno wyprawiać w odstępach 10-cio minutowych albo na podstawie wprowadzonego telefonicznego zapowiadania, w odstępach posterunków następczych, w zależności od postanowień w regulaminie technicznym,
      c) jeżeli dwa pierwsze odcinki oddalania na planie świetlnym (ekranie monitora) stale wykazują zajętość - należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów jadących po torze objętym uszkodzeniem; pierwszy pociąg wolno wyprawić po otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnego posterunku zapowiadawczego ostatniego wyprawionego pociągu, następne zaś pociągi należy wyprawiać w odstępach posterunków następczych,
   2) gdy trzy lub więcej samoczynnych semaforów odstępowych dla jednego kierunku jazdy stale wskazują czerwone światło, są nieoświetlone lub wskazują sygnał wątpliwy – należy postępować w sposób ustalony w pkt 1 lit. c.
      W razie potrzeby można postępowanie takie (pkt 1 lit. c) przewidzieć w regulaminie technicznym dla mniejszej liczby semaforów odstępowych,
   3) gdy pociąg wyprawiony jest w odstępie posterunków następczych maszynistę należy zawiadomić rozkazem pisemnym „S” lub „N”:
      a) o jeździe pociągu w odstępie obsługiwanych posterunków następczych,
      b) o unieważnieniu 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.
6. W razie stwierdzenia lub otrzymania zawiadomienia, że blokada działa nieprawidłowo, należy niezwłocznie wnieść odpowiedni zapis do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem, zawiadomić o tym uprawnionego pracownika i zainteresowanych pracowników biorących udział w prowadzeniu ruchu pociągów oraz zastosować odpowiednie środki pomocnicze (§ 50). W przypadku zaniku a następnie przywrócenia zasilania blokady wieloodstępowej (samoczynnej) bez

udziału uprawnionego pracownika do odwołania telefonicznego zapowiadania pociągów zapis tego pracownika nie jest wymagany. Usunięcie nieprawidłowego działania wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej, jeżeli naprawa odbywa się na szlaku, może być zgłoszone przez uprawnionego pracownika za pomocą urządzeń łączności; uprawniony pracownik usuwający usterkę dyktuje dyżurnemu ruchu treść zapisu dokonanego w książce kontroli urządzeń sterowania ruchem znajdującej się w szafie (kontenerze) sbl, a dyżurny ruchu podyktowaną treść wpisuje do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem znajdującej się na nastawni.

7. Na szlaku z blokadą wieloodstępową (samoczynną) nie wolno wyprawiać pociągu z lokomotywą popychającą pociąg do kilometra i powracają ze szlaku na stację wyprawienia.
8. Pociąg roboczy, który po wykonaniu pracy na szlaku ma dojechać do następnej stacji, wyprawia się na sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym.
9. Jeżeli pociąg ma być wyprawiony na część szlaku (do kilometra) lub na bocznicę, przy której nie ma urządzonego posterunku ruchu, a następnie ma powrócić do stacji wyprawienia, to pociąg taki należy wyprawiać po zamkniętym torze na podstawie telefonicznego zapowiadania.

   Wyjazd tego pociągu na zamknięty tor szlakowy następuje na rozkaz pisemny.
10. W razie przerwy w łączności telefonicznej przy prawidłowym działaniu wieloodstępowej (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 wieloodstępowej (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.
11. Na szlaku z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową należy po jednym lub po obu torach szlakowych:
    1) stosować telefoniczne zapowiadanie pociągów bez osobnego wprowadzenia telefonogramem:
       a) w razie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym, gdy blokada nie jest przystosowana do takiego ruchu (jednokierunkowa),
       b) w razie wyprawienia pociągu po torze zamkniętym,
       c) w razie wyprawienia po torze lewym, gdy oba tory są czynne, a blokada nie jest przystosowana do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze,
       d) w razie wyprawienia pociągu do określonego kilometra na szlaku i z powrotem do stacji wyprawienia,
       e) w razie wyprawienia pociągu z postojem na szlaku w celu obsługi bocznicy,

f) w razie wyprawienia pojazdu pomocniczego nieoddziałującego 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 bocznicę, przy której nie ma posterunku ruchu i z powrotem na stację wyprawienia,

2) wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów telefonogramem według wzoru nr 16:
a) w razie wykonywania robot w urządzeniach srk, gdy pracownik prowadzący roboty wpisze do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem potrzebę wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów,
b) gdy dwa pierwsze odcinki oddalania stale wykazują zajętość (§ 29 ust. 5 pkt. 1 lit. c) a także, gdy trzy lub więcej samoczynnych semaforów odstępowych dla jednego kierunku jazdy stale wskazują czerwone światło, są nieoświetlone lub wskazują sygnał wątpliwy (§ 29 ust. 5 pkt. 2),
c) w razie nienastawienia się sygnału „Stój" na semaforze posterunku zapowiadawczego,
d) w razie nie działania lub nieprawidłowego działania wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej.

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Pociągom wyprawionym po torze posiadającym blokadę liniową przystosowaną do ruchu dwukierunkowego nie jest wymagane przekazywanie informacji o prowadzeniu ruchu dwukierunkowego.
4. Szlaki, na których blokada liniowa jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego po jednym lub obu torach należy odpowiednio oznaczyć w wewnętrznym rozkład jazdy pociągów.
5. Na szlakach z blokadą liniową przystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze, jak również na szlakach z blokadą liniową nieprzystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego, sposób prowadzenia ruchu pociągów po torze w kierunku zasadniczym nie ulega zmianie, natomiast prowadzenie ruchu pociągów po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego odbywa się tak, jak w czasie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego.

5a. W przypadku torów szlakowych wyposażonych w urządzenia zdalnego prowadzenia ruchu, ruch pociągów może być prowadzony dwukierunkowo przez obsługę urządzeń zdalnego prowadzenia ruchu. [1)]

6. Dla zwrócenia uwagi na prowadzenie ruchu dwukierunkowego, personel obsługi posterunku zapowiadawczego stosuje środki pomocnicze według postanowień § 50.
7. Jeżeli drogi przebiegu obu równocześnie zbliżających się do posterunku zapowiadawczego pociągów jednego szlaku byłyby sprzeczne, należy zatrzymać przed semaforem wjazdowym pociąg jadący po torze prawym patrząc w kierunku jazdy. Dopuszcza się w razie konieczności przyjęcie w pierwszej kolejności pociągu jadącego po torze prawym patrząc w kierunku jazdy, jeżeli w torze dla pociągu jadącego po torze lewym patrząc w kierunku jazdy zwrotnice ustawione są ochronnie.
8. Po przejeździe ostatniego pociągu, dla którego dano pozwolenie na wyprawienie po określonym torze i po potwierdzeniu przyjazdu tego pociągu, ruch jednokierunkowy po tym torze przywraca ten posterunek zapowiadawczy, który wprowadził ruch dwukierunkowy, tj. ten który zarządza tym torem; dyżurny ruchu tego posterunku nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do posterunków ruchu telefonogram według wzoru nr 27:
9. „Przywracam ruch jednokierunkowy po torze numer nr od nazwa posterunku do nazwa posterunku o godz. min"

10. O wprowadzeniu i odwołaniu ruchu dwukierunkowego po jednym torze przy obu torach czynnych należy zawiadomić zainteresowanych pracowników i dróżników przejazdowych.
11. W sprawie ograniczenia prędkości jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego obowiązują postanowienia § 54 ust. 15.

§ 31. 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, wykolejnic, 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 zwrotniczowskie dla wykonywania następujących zadań:
   1) sprawdzenia położenia, zajętości lub przełożenia w wymagane położenie i zamknięcia zwrotnic rozjazdów,
   2) sprawdzenia zajętości toru stacji,
   3) sprawdzenia przejazdu pociągu z sygnałem końca pociągu przez sygnałowe lub przebiegowe miejsce końca pociągu.
5. Odcinki zdalnego prowadzenia ruchu (zpr) wyposażone w urządzenia zdalnego sterowania (uzs).
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.
9. Na odcinkach zpr i szlakach stycznych:
   1) każdy pojazd kolejowy z napędem musi być wyposażony w sprawne urządzenia radiołączności, w przeciwnym wypadku zabrania się wjazdu pojazdu na odcinek zpr,
   2) zabrania się stosowania lokomotyw popychających niesprzęgniętych z pociągiem,
   3) 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,

4) zabrania się kursowania pojazdów pomocniczych, które nie oddziaływają 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 kolejowo-drogowych 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 kolejowo - drogowych.
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 przypadku jazd 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 § 58 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 zdalnego sterowania dla odcinka zpr i szlaków stycznych.[1)]
17. W razie nie działania lub nieprawidłowego działania urządzeń srk - do czasu usunięcia usterki urządzeń lub wprowadzenia miejscowej obsługi sterowanych posterunków ruchu - należy postępować na szlakach z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową w sposób określony w § 29 ust. 5, a na szlakach z jednoodstępową (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 odstępie 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.

18. Ruch jednotorowy dwukierunkowy na szlaku:
    1) stycznym – należy prowadzić według zasad ogólnych określonych w § 54 i § 30, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi,
    2) wewnętrznym – należy prowadzić według zasad ogólnych określonych w § 54 i § 30, bez nadawania telefonogramów o zamknięciu i otwarciu toru szlaku wewnętrznego i telefonogramów zapowiadawczych, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi.
19. Zamknięcie toru szlakowego i prowadzenie ruchu po torze zamkniętym na szlaku:
    1) stycznym należy prowadzić według ogólnych zasad określonych w § 53 i § 55, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi,
    2) wewnętrznym należy prowadzić według zasad ogólnych określonych w § 53 i § 55, bez nadawania telefonogramów o zamknięciu i otwarciu toru szlaku wewnętrznego i telefonogramów zapowiadawczych, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi.
20. W przypadku wprowadzenia miejscowej obsługi posterunków sterowanych dyżurnymi ruchu miejscowymi albo przejęcia sterowania fragmentem odcinka zpr przez inną nastawnię, dyżurny ruchu odcinkowy o tym fakcie ma obowiązek poinformować za pośrednictwem łączności zapowiadawczej dyżurnych ruchu stycznych posterunków, a następnie drużyny pociągowe pociągów wjeżdżających na odcinek zpr rozkazem pisemnym „S” (§ 58 ust. 4 pkt 33) lub w przypadkach doraźnych – z wykorzystaniem urządzeń radiołączności (w formie komunikatu).[1)]
21. 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.

§ 31a. Przyjmowanie, wyprawianie i przepuszczanie pociągów na posterunkach odcinka zdalnego prowadzenia ruchu w sytuacjach awaryjnych [1)]

1. Przez sytuację awaryjną na posterunkach odcinka zdalnego prowadzenia ruchu rozumie się wystąpienie nagłego i niespodziewanego stanu niesprawności technicznej systemów, elementów i podzespołów prowadzenia ruchu, skutkujących wstrzymaniem ruchu lub ograniczeniami przepustowości odcinka i opóźnieniami pociągów. Sytuacja awaryjna dotyczy niesprawności na odcinku zdalnego prowadzenia ruchu polegającej na całkowitej utracie możliwości:
   1) sterowania posterunkami odcinka zdalnego prowadzenia ruchu,
   2) przestawiania zwrotnic lub braku kontroli położenia zwrotnic na posterunkach odcinka zdalnego prowadzenia ruchu.
2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, w obrębie posterunku odcinka zdalnego prowadzenia ruchu bez miejscowej obsady w celu kontynuowania prowadzenia ruchu kolejowego można wprowadzić awaryjny tryb prowadzenia ruchu.
3. W granicach posterunku odcinka zdalnego prowadzenia ruchu bez miejscowej obsady można powierzyć, w ramach awaryjnego trybu prowadzenia ruchu, czynności związane z przygotowaniem drogi przebiegu pociągu, obserwacją pociągu i potwierdzeniem jego przejazdu pracownikowi zatrudnionemu na stanowisku automatyka lub toromistrza, przy spełnieniu warunków określonych w odrębnych przepisach.
4. Dla awaryjnego trybu prowadzenia ruchu w regulaminach technicznych należy określić zasady prowadzenia ruchu dla pierwszego przebiegu pociągowego i kolejnych przebiegów pociągowych, co najmniej w zakresie:
   1) określenia miejsca i potwierdzenia wjazdu lub wyjazdu z sygnałem końca pociągu,
   2) sposobu dokumentowania wykonywanych czynności z wykorzystaniem dostępnych środków zapobiegawczych,
   3) roli pracownika uczestniczącego w przygotowaniu drogi przebiegu pociągu, obserwacji pociągu i potwierdzenia jego przejazdu.
5. Pracownikowi zatrudnionemu na stanowisku automatyka lub toromistrza w czasie wykonywania czynności, o których mowa w ust. 3, nie powierza się innych czynności.
6. W granicach posterunku odcinka zdalnego prowadzenia ruchu, na którym wprowadzono awaryjny tryb prowadzenia ruchu, prędkość wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pojazdu kolejowego nie może przekroczyć 40 km/h.
7. Awaryjny tryb prowadzenia ruchu zostaje zakończony w przypadku ustania przyczyny jego wprowadzenia albo zapewnienia miejscowej obsługi lub doraźnego posterunku zwrotniczowskiego. Informacja o zakończeniu trybu awaryjnego przekazywana jest do wiadomości pracowników biorących udział w tym trybie.
8. Szczegółowe warunki przyjmowania, wyprawiania i przepuszczania pociągów na posterunkach

odcinka zdalnego prowadzenia ruchu w ramach awaryjnego trybu prowadzenia ruchu oraz rodzaje używanych w tym celu środków zapobiegawczych należy określić w regulaminie technicznym.

§ 32. Jazda na widoczność

1. Jazda na widoczność oznacza, że:
   1) nie obowiązuje zasada, zgodnie z którą na jednym torze szlaku lub odstępie może znajdować się równocześnie tylko jeden pociąg oraz, że nie ma innych przeszkód w kontynuowaniu jazdy, a bezpieczeństwo ruchu pociągów zależy wyłącznie od obserwacji toru, jak również od odpowiedniego regulowania prędkości jazdy pociągów i zatrzymania ich w porę przed przeszkodą,
   2) maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby w przypadku zauważenia przeszkody do kontynuowania jazdy mógł zatrzymać pociąg przed przeszkodą lub przed sygnałem „Stój”,
   3) prędkość jazdy nie może przekraczać 40 km/h.[3)]
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,
   2) gdy maszynista po usłyszeniu sygnału „Alarm” otrzymanego środkami radiołączności nie otrzymał wyjaśnienia przyczyny jego nadania – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, pociąg może jechać dalej do najbliższego posterunku ruchu,
   3) przy wyjeździe pociągu na szlak z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową na podstawie sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego; prędkość jazdy na widoczność obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, o ile maszynista nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacją, że sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne.[3)]

§ 33. Prowadzenie ruchu pociągów na szlaku bez zapowiadania

1. Na szlaku, na którym jeden pojazd trakcyjny obsługuje wszystkie pociągi, a urządzeń blokady liniowej nie ma lub są, lecz ich się nie obsługuje – ruch pociągów może odbywać się bez zapowiadania.
2. Prowadzenie ruchu na szlaku bez zapowiadania pociągów, może obywać się na podstawie opracowanego i zatwierdzonego przez PKP SKM regulaminu prowadzenia ruchu dla tego szlaku, przy dostosowaniu zasad prowadzenia ruchu do warunków miejscowych.

§ 34. Prowadzenie ruchu pociągu pociągów do obsługi bocznic

1. Obsługa bocznic odgałęziających się od torów szlakowych, odbywa się pociągami bocznicowymi, przez wyznaczone stacje obsługujące.
2. Ruch pociągów bocznicowych odbywa się na podstawie telefonicznego zapowiadania, jak przy ruchu jednotorowym dwukierunkowym, a blokadę liniową jeżeli jest, obsługuje się dodatkowo. W żądaniu i daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu na bocznice lub z bocznicy i w oznajmieniu odjazdu takiego pociągu należy po numerze pociągu dodać słowa: „na bocznicę *nazwa*", względnie „z bocznicy *nazwa* do *nazwa* posterunku zapowiadawczego".
3. Drogi przebiegu nastawia się według tablicy zależności. Jeżeli zwrotnice są niescentralizowane, klucze zwrotnicowe przechowywane są na posterunku nastawczym, obsługującym posterunek bocznicowy.
4. Szczegółowe postanowienia w sprawie obsługi bocznicy, należy określić w regulaminie technicznym oraz w regulaminie pracy bocznicy kolejowej.

§ 35. Prowadzenie ruchu pociągów utrzymaniowo-naprawczych i roboczych

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

   Numer pociągu utrzymaniowo-naprawczego zostaje zmieniony na numer pociągu roboczego na posterunku zapowiadawczym przed wyjazdem tego pociągu na zamknięty tor szlakowy. Natomiast zmiana numeru pociągu roboczego na numer pociągu utrzymaniowo-naprawczego następuje na posterunku zapowiadawczym przed wyjazdem na tor czynny.

   Obsadę pociągu utrzymaniowo-naprawczego należy powiadomić rozkazem pisemnym o obowiązujących prędkościach jazdy na poszczególnych odcinkach linii kolejowych (w przypadku pociągów kursujących bez wewnętrznego rozkładu jazdy, gdy maszynista nie posiada znajomości odcinków linii) oraz obowiązujących ograniczeniach prędkości.

   Jeżeli pociąg utrzymaniowo-naprawczy jedzie do usunięcia przerwy w ruchu pociągów, lub zdarzenie spowodowało ofiary w ludziach, należy wyznaczyć mu stopień pierwszeństwa, przewidziany dla pociągu ratunkowego.
2. Pociągi robocze określa się wyrazem „roboczy" oraz kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym - poczynając od 1 względnie 2 - zależnie od kierunku, w którym dany pociąg roboczy zostanie wyprawiony pierwszy raz na dany szlak (szlaki).

   Pociąg ten nie zmienia swego numeru:

   1) w razie późniejszej jazdy w kierunku przeciwnym,
   2) jeżeli pracuje nadal po północy; wówczas jego numeru nie wolno nadać żadnemu innemu pociągowi roboczemu, który po północy ma być wyprawiony na ten sam szlak (szlaki).[1)]
3. Dla jazdy pociągu roboczego należy zamknąć tor szlakowy (§ 53 ust. 1 pkt 8).

4. Pociąg roboczy, zatrzymujący się na szlaku, nie powinien znajdować się na nim dłużej, niż to przewidziano w rozkazie pisemnym „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 pochyleniu większym niż 2,5‰, pojazd kolejowy z napędem powinien być umieszczony od strony spadku, aby zapobiec zbiegnięciu odczepionych pojazdów kolejowych. W przypadku rozłączenia pociągu roboczego na szlaku, każda grupa odczepionych pojazdów kolejowych powinna być zabezpieczona przed zbiegnięciem przez zahamowanie (hamulcem ręcznym, lub postojowym, płozami hamulcowymi) i dozorowana przez kierownika pociągu lub wyznaczonego przez niego pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje. Płozy hamulcowe (kliny) 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.).

   Odłączenie 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 § 50.

§ 36. Prowadzenie ruchu pociągów ratunkowych

1. Po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku, którego skutki wymagają wysłania pociągu ratunkowego, właściwy dyspozytor liniowy po wykonaniu niezbędnych czynności przygotowawczych żąda wyjazdu pociągu ratunkowego z miejsca postoju do miejsca wypadku.
2. Pociągi ratunkowe jadące do miejsca wypadku mają pierwszeństwo przed innymi pociągami. O kursowaniu pociągu ratunkowego dyspozytor liniowy powinien zawiadomić telefonicznie 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 dyspozytor liniowy powinien zawiadomić również dyspozytora sąsiedniego odcinka , jeżeli pociąg ratunkowy ma jechać na ten odcinek.
3. Pociągi ratunkowe jadące po torze zamkniętym, kursują według zasad ruchu jak dla pociągów roboczych; określa się ich kolejnym numerem pociągu roboczego zaczynającym się od 1 lub 2 w ciągu doby, w zależności od kierunku jazdy (nieparzysty, parzysty).[1)]
4. Wyprawiony pociąg ratunkowy po torze zamkniętym jako pociąg roboczy, o którym mowa w ust. 3 nie zmienia swojego numeru w razie późniejszej jazdy w kierunku przeciwnym oraz jeżeli pracuje nadal po północy; wówczas jego numeru nie wolno nadać żadnemu innemu pociągowi ratunkowemu, który ma być wyprawiony na ten sam szlak.[1)]
5. Jazda pociągu ratunkowego do posterunku zapowiadawczego lub do posterunku ruchu przyległego do szlaku, na którym zdarzył się wypadek, odbywa się na podstawie wewnętrznego rozkładu jazdy, w oparciu o wytyczne dyspozytora liniowego, na podstawie porozumienia właściwych posterunków następczych.

   Pociąg ratunkowy, w tym pociąg do usuwania skutków awarii, uszkodzeń lub do naprawy infrastruktury kolejowej, może być wyprawiony bez wewnętrznego rozkładu jazdy pociągu. Kursowanie tego pociągu zarządza dyspozytor liniowy PKP PLK na żądanie dyspozytora liniowego PKP SKM, nadając mu numer i określając relację i stopień pierwszeństwa. Dyspozytor liniowy PKP SKM powiadamia z kolei telefonicznie wszystkich dyżurnych ruchu posterunków zapowiadawczych znajdujących się w granicach swojego odcinka o kursowaniu pociągu ratunkowego.

   W takim przypadku obsadę pociągu ratunkowego należy powiadomić rozkazem pisemnym o obowiązujących w rozkładzie jazdy prędkościach na poszczególnych odcinkach linii kolejowych oraz obowiązujących ograniczeniach prędkości.
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.

§ 37. 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 wpierw 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 7 o jeździe pociągu po torze lewym w przypadku jego wyprawienia po torze, którym dyżurny ruchu nie zarządza (ust. 7 pkt 6 lit. a),
   2) dla szlaków wyposażonych w blokadę liniową nieprzystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego, po każdym torze szlaku dwutorowego, przeznaczyć dla każdego toru tego szlaku osobną stronę dziennika ruchu, a w razie potrzeby osobny dziennik dla jednego z torów tego szlaku.

   Ilość dzienników ruchu i przeznaczenie każdego z nich dla poszczególnych szlaków należy dla każdego posterunku zapowiadawczego, a w razie potrzeby i dla posterunku odstępowego, ustalić w regulaminie technicznym.
3. Dzienniki ruchu powinny znajdować się w miejscu najdogodniejszym dla dyżurnego ruchu, przy czym, w miarę możliwości, lewą stronę dziennika ruchu należy przeznaczyć dla szlaku (odstępu) znajdującego się z lewej strony biurka dyżurnego ruchu, a stronę prawą dziennika - dla szlaku (odstępu) znajdującego się z prawej strony.
4. Dzienniki ruchu prowadzi dyżurny ruchu.
5. Dziennik ruchu należy prowadzić na bieżąco. Telefonogramy należy zapisywać niezwłocznie po ich odebraniu i bezpośrednio przed ich nadaniem. Zawiadomienia dróżników przejazdowych o jeździe pociągów należy notować bezpośrednio po nadaniu tego zawiadomienia.
6. Czasu żądania pozwolenia na wyprawienie pociągu nie notuje się w dzienniku ruchu.
7. Telefonogramy zapowiadawcze, dla których przewidziane są osobne rubryki, należy w dziennikach ruchu dla posterunków zapowiadawczych zapisywać w następujący sposób:
   1) w rubryce 1 i 2 - numery pociągów lub wyraz „manewry", zajmując oddzielny wiersz dla każdego pociągu (manewru) i dla każdego pojazdu pomocniczego, a dla każdego powrotu ze szlaku pociągu, lub pojazdu pomocniczego oraz potwierdzenia przybycia ze szlaku

pociągu, pojazdu pomocniczego lub zakończenia manewrów należy zająć następny wiersz, przy czym oba wiersze należy z lewej strony zakreślić klamrą; rubryki: 1 względnie 2 należy wypełnić przed nadaniem lub po odebraniu telefonogramu zawierającego:

a) na szlaku dwutorowym - oznajmienie odjazdu pociągu lub informację o numerze pociągu,
b) na szlaku jednotorowym - żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu,
c) zgodę na wykonanie manewrów, dla których jest zgoda taka wymagana od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego,

jeżeli żądano pozwolenia na wyprawienie pociągu, lecz nie dano tego pozwolenia i następnie żądano pozwolenia na wyprawienie innego pociągu, należy przekreślić na krzyż numer pociągu, dla którego żądanie pozwolenia stało się nieaktualne, a pozostałe rubryki tego wiersza należy zakreskować, natomiast numer pociągu zanotować w rubr. 1 względnie 2 w następnym wolnym wierszu 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 zakreskować; na stacjach węzłowych w razie potrzeby można w regulaminie technicznym postanowić, że zapisy dotyczące tego samego pociągu na każdej z obu stronic mogą być dokonywane w różnych wierszach,
3) w rubryce 3 - notuje się numer toru stacyjnego, na który przyjmuje się lub z którego wyprawia się pociąg,
4) w rubryce 4 - notuje się czas nadania względnie czas odebrania telefonogramu zawierającego danie pozwolenia na wyprawienie pociągu, wykonania manewrów, wjazd (wstawienie) na tor szlakowy PSD; jeżeli czas ten różni się co najmniej o dwie minuty od czasu blokowania bloku pozwolenia, to czas ten należy zanotować w formie ułamka, podając w liczniku czas nadania względnie odebrania telefonogramu, a w mianowniku czas blokowania,
5) w rubryce 5 - notuje się czas podany w telefonogramie zawierającym oznajmienie odjazdu pociągu, wjazdu (wstawienie) na tor szlakowy PSD, a w rubryce 6 - czas podany w telefonogramie zawierającym potwierdzenie przyjazdu pociągu lub czas zakończenia manewrów lub czas zjazdu PSD ze szlaku na drogę kołową względnie jeden z przyległych do szlaku posterunków zapowiadawczych, gdy pojazd ten wjechał (został wstawiony) na tym szlaku; jeżeli czasy te różnią się co najmniej o dwie minuty od czasu nadania względnie odebrania telefonogramu, to czasy te należy zanotować w formie ułamka, podając w liczniku czas wskazany w telefonogramie, a w mianowniku rzeczywisty czas nadania względnie odebrania telefonogramu, jeżeli podstawą prowadzenia ruchu jest:

a) obsługa urządzeń jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokady liniowej - wówczas w rubrykach 5 i 6 notuje się czas blokowania odpowiednich bloków liniowych; jeżeli czas blokowania bloku liniowego różni się co najmniej o jedną minutę od

rzeczywistego czasu przyjazdu względnie odjazdu pociągu, wówczas czasy te należy zanotować w formie ułamka, podając w liczniku czas rzeczywisty, a w mianowniku czas blokowania,

b) jednoodstępowa (półsamoczynna) dwukierunkowa blokada liniowa z blokiem pozwolenia i izolowanym torem szlakowym, jednoodstępowa (półsamoczynna) automatyczna blokada liniowa lub wieloodstępowa (samoczynna) blokada liniowa - wówczas w rubryce 5 notuje się czas odjazdu pociągu wyprawionego z własnego posterunku zapowiadawczego, a w rubryce 6, czas przyjazdu pociągu przyjętego na własny posterunek zapowiadawczy,

6) w rubryce 7 notuje się:

a) uzupełnienie informacji o numerze pociągu oraz treści telefonogramów zapowiadawczych zanotowanych w rubrykach 4 - 6 („z postoj. na km ... min. ...", „do km ... z postoj. min. ... i z powrotem", „do ...", „z pop. sprzęg.", „z pop. niesprzęg.", „z pop. do km ...", „po torze lewym", „na bocznicę ...", „z bocznicy ... do ...", „po zamkn. torze nr ...", „z przesył. nadzwycz.", „z towar. niebezp.", „TWR", „bez zderzaka" itp.); odnośnie pojazdów pomocniczych (w tym PSD), jak również pociągów wyprawianych po zamkniętym torze („do stacji ...", „do podg ...", „wjazd w km …", „zjazd w km …", „z postoj. na km ...", „do km ... i z powrotem", „do km ...", „z km ... do ..."); odnośnie manewrów („po torze nr … na min. …", „manewry na torze … zakończone, tor … wolny")

b) wyraz „Stój" i czas nadania względnie odebrania telefonogramu zapowiadawczego według wzoru nr 5a lub 5b,

c) wyraz „Teraz" w razie nadania względnie odebrania telefonogramu zapowiadawczego według wzoru nr 6a lub 6b i po zapisaniu tego telefonogramu w rubryce 4,

d) wyraz „Zatrzymać" oraz czas nadania względnie odebrania telefonogramu według wzoru nr 7a lub 7b,

e) wyraz „Zatrzymany" oraz czas nadania względnie odebrania telefonogramu według wzoru nr 8a lub 8b,

f) wyrazy „przyjechał do *nazwa posterunku zapowiadawczego* o *godz. min.* "odnośnie telefonicznego potwierdzenia przyjazdu ostatniego pociągu, wyprawionego przed rozpoczęciem telefonicznego zapowiadania pociągów (§ 28 ust. 21, § 29 ust. 5),

g) 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 „S" ,„N" lub „Nrob" dotyczących zezwoleń, wyświetlenie sygnału zastępczego z nazwą semafora), [3)]

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

8. Jeżeli dyżurny ruchu żąda pozwolenia na wyprawienie kilku pociągów bezpośrednio po sobie

następujących lub połączonych pociągów roboczych, to przed nadaniem tego telefonogramu wpisuje on w rubr. 1 względnie 2 numer każdego z tych pociągów w oddzielnym wierszu, zachowując kolejność zamierzonego wyprawienia tych pociągów.

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

Przy wszystkich tych pociągach wpisuje się ten sam czas dania pozwolenia na ich wyprawienie. Pozostałe rubryki wypełnia się wg czasu rzeczywistego dla każdego pociągu.

W razie odmowy przyjęcia żądanej liczby pociągów lub w żądanej kolejności, a następnie żądania pozwolenia na wyprawienie uzgodnionej wstępnie innej liczby pociągów lub innej kolejności, należy numery pociągów podanych w poprzednim żądaniu przekreślić na krzyż, a pozostałe rubryki zakreskować, zaś ostatnie żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu zanotować, wpisując numery pociągów w następnych wolnych wierszach w rubryce 1 względnie 2.

9. W czasie prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlaku z posterunkiem odstępowym względnie z posterunkami odstępowymi należy stosować również następujące postanowienia:
   1) gdy po przyjeździe pociągu do posterunku zapowiadawczego posterunek ten zażądał pozwolenia na wyprawienie pociągu przeciwnego kierunku, telefonogramem według wzoru nr 2a lub 2b, wówczas posterunek ten powinien w wierszu dotyczącym pociągu, dla którego żądano pozwolenia w rubr. 7 zanotować numer pociągu, który przyjechał, skrót nazwy swego posterunku i czas przyjazdu pociągu; natomiast posterunek dający pozwolenie powinien w wolnym wierszu, bezpośrednio pod wierszem zajętym dla ostatniego wyprawionego pociągu, wpisać w rubr. 6 otrzymane potwierdzenie przyjazdu tego pociągu do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego, w rubr. 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 7, w wierszu dotyczącym pociągu, dla którego żądano pozwolenia na wyprawienie.
10. Telefonogramy zapowiadawcze według wzorów 9-12, 16, 17 i 21-32 wraz z nazwiskiem nadającego należy zapisywać przez całą szerokość strony.

    Pod tym zapisem nadający notuje się:

    „Nadał *nazwisko nadającego* i *nazwa posterunku następczego*..",

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

    a jeżeli telefonogram taki nadano do kilku posterunków następczych, nadający notuje

wszystkich, którzy telefonogram ten odebrali oraz czas odebrania.[3)]

11. Również przez całą szerokość odpowiedniej strony zapisuje się inne telefonogramy i okoliczności mające wpływ na sposób prowadzenia ruchu.[1)]
12. Przyjęcie i przekazanie dyżuru przez dyżurnego ruchu oraz początek doby należy notować:
    1) przez obie stronice dziennika ruchu przeznaczonego dla dwóch szlaków (odstępów),
    2) przez szerokość stronicy dziennika ruchu przeznaczonego dla jednego szlaku (odstępu).
13. Otrzymane zawiadomienia pisemne będące podstawą zamknięcia lub otwarcia toru szlakowego, (§ 53 ust. 7), wyłączenia i załączenia napięcia w sieci trakcyjnej dyżurny ruchu wkleja na odpowiedniej stronicy dziennika ruchu.
14. W przypadku otwarcia prowizorycznego posterunku odstępowego, dyżurny ruchu prowadzi dziennik ruchu posterunku odstępowego. Dziennik ruchu dla posterunków odstępowych (zał. nr 1b) prowadzi się analogicznie jak dziennik ruchu dla posterunków zapowiadawczych z tym, że:
    1) porozumienie w sprawie ruchu pociągów na obu przyległych odstępach rejestruje się na jednej stronicy dziennika ruchu dla posterunków ostępowych,
    2) dziennik ten zawiera osobną rubrykę 7 dla zapisywania telefonogramów nadanych według wzoru nr 15 oraz dla równoczesnej obsługi bloku końcowego i bloku początkowego wspólnym klawiszem, natomiast nie zawiera rubryk: 3 i 8 dziennika ruchu dla posterunków zapowiadawczych.
15. Jeżeli wyprawiony został pociąg (pojazd pomocniczy) do kilometra na szlaku, skąd ma powrócić na stację wyprawienia, dyżurny ruchu na posterunku odstępowym nie powinien potwierdzić jego przyjazdu, lecz powinien zakreskować rubryki 6, 7 i 9, a po powrocie pociągu na posterunek zapowiadawczy, który go wyprawił, otrzymane potwierdzenie przyjazdu tego pociągu powinien zanotować w drugim wierszu. 16. Zasady prowadzania dziennika ruchu na odcinkach zpr, w zależności od warunków miejscowych, mogą zostać szczegółowo dookreślone w regulaminie technicznym, z uwzględnieniem ogólnych zasad opisanych w niniejszej instrukcji.

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

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

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

   W razie zakłóceń w ruchu, dyżurny ruchu może prowadzić ruch pociągów po torach głównych, nieposiadających zorganizowanych przebiegów dla danego kierunku jazdy, przy czym powinien stosować się do postanowień § 44 i regulaminu technicznego.

   Przyjęcie pociągu na tor boczny lub wyprawienie go z tego toru może nastąpić tylko w razie wypadku lub uszkodzenia torów głównych. W szczególnych przypadkach podczas zakłóceń w prowadzeniu ruchu wynikających z czasowego ograniczenia przepustowości stacji (roboty nawierzchniowe, przebudowa urządzeń srk, modernizacja układu torowego itp.) można wyprawić z toru bocznego pociąg towarowy lub lokomotywę, jeżeli zasady takich jazd zostały określone w 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 wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów (stacyjnym rozkładzie jazdy pociągów).

   Dla pociągów, dla których nie wyznaczono toru na stacji ani w wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów (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 zasadniczy niebędący przedłużeniem toru szlakowego, po którym dany pociąg jedzie, lub na główny dodatkowy i związanej z tym konieczności zmniejszenia prędkości wjazdu pociągu pasażerskiego poniżej dozwolonej prędkości jego jazdy lub pociągu towarowego, którego prędkość wynosi powyżej 50 km/h, dyżurny ruchu powinien zatrzymać pociąg przed semaforem odpowiednio wjazdowym lub drogowskazowym i po zatrzymaniu podać na tym semaforze sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością.

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

   1) sygnał podany na tarczy ostrzegawczej lub na poprzednim semaforze uprzedza o tym, z jaką prędkością należy przejechać w okręgu zwrotnicowym, osłanianym odnośnym semaforem wjazdowym (drogowskazowym),

2) drużyna pociągowa została wcześniej uprzedzona rozkazem pisemnym o wjeździe pociągu na tor główny dodatkowy i z jaką prędkością należy przejechać w okręgu zwrotnicowym osłanianym odnośnym semaforem wjazdowym (drogowskazowym),
3) ze względów miejscowych w obrębie wjazdowej drogi przebiegu obowiązuje zmniejszenie prędkości jazdy do 40 km/h lub poniżej tej prędkości.

4. Pociągi, które w wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów (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 nieposiadającego peronu, pod warunkiem zapewnienia podróżnym bezpieczeństwa przy wsiadaniu, wysiadaniu i przechodzeniu przez tory.
6. Ruch pociągów towarowych należy prowadzić – o ile jest to możliwe – po torach nie krótszych niż długość pociągów.
7. Przejazd pociągów przez stację powinien odbywać się po wyznaczonych torach głównych, po których istnieją przebiegi bez zatrzymana, ujęte w regulaminie technicznym. Jeżeli warunki te nie są spełnione, pociąg przyjmowany na tor główny dodatkowy, a mający rozkładowo przejazd, należy przyjąć na stację z zachowaniem warunków wymaganych w przypadkach:
   1) przyjęcia pociągu, który będzie miał nieprzewidziany postój na stacji,
   2) zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny dodatkowy.
8. Ruch pociągów technologicznych 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".

9a. Jeżeli zajdzie konieczność wyjątkowego przyjęcia pociągu na tor główny, w którym miejsce zatrzymania się czoła pociągu wjeżdżającego nie jest oznaczone (brak semafora), należy w tym miejscu ustawić tarczę zatrzymania D 1 „Stój".
10. Jeżeli w odstępstwie od wyciągu wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów zajdzie konieczność wyjątkowego przyjęcia pociągu na tor główny zakończony kozłem oporowym, należy postąpić tak samo, jak przy przyjęciu pociągu na tor częściowo zajęty (ust. 9).
11. O zmianie toru wyznaczonego w wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów należy

wcześniej zawiadomić zainteresowanych pracowników obsługi posterunków nastawczych i stacyjnych pracowników przewoźnika kolejowego (megafonista, kasjer, rewident taboru itp.), a także maszynistę, gdy długość peronu przy zmienionym torze jest krótsza od długości pociągu pasażerskiego z wyznaczonym postojem.

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

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

§ 39. Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu

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

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

   Drogi przebiegu pociągów wskazane są na każdym posterunku ruchu w tablicy zależności lub w kartach przebiegów.
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.

   Sprawdzanie niezajętości torów i rozjazdów może być dokonane:

   1) bezpośrednio w terenie,
   2) z okna nastawni,
   3) na planie świetlnym lub na pulpicie nastawczym (ekranie monitora) – dla torów i rozjazdów wyposażonych w urządzenia kontrolujące stan ich niezajętości, przy bezawaryjnym

działaniu tych urządzeń.

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 *nazwa tylnego posterunku zapowiadawczego* na tor *nr*",
   lub
   „pociąg *nr* do nazwa przedniego posterunku zapowiadawczego z toru *nr*".

6a. Jeżeli na posterunku ruchu są urządzenia do przełączania semaforów odnoszących się do torów głównych zasadniczych na działanie samoczynne dla przejazdu pociągów, to dyżurny ruchu może przełączyć je na samoczynność dla pociągów przejeżdżających po tych torach, jeżeli nie ma przeszkód do jazdy.
   Nastawienie urządzeń na samoczynność semaforów nie zwalnia dyżurnego ruchu od śledzenia i regulowania ruchu pociągów.
   Samoczynność semaforów wolno wyłączyć wówczas, gdy na żadnym odcinku drogi przebiegu, sygnalizowanej semaforami przełączonymi na samoczynność, nie znajduje się żaden pociąg i gdy co najmniej dwa odcinki zbliżania na planie świetlnym (ekranie monitora) nie wykazują zajętości.
   W razie grożącego niebezpieczeństwa, sygnał zezwalający na semaforze należy natychmiast zmienić na sygnał „Stój".

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

1) nie ma urządzeń blokady stacyjnej,
2) urządzenia blokady stacyjnej są lecz:
   a) blokada stacyjna działa nieprawidłowo,
   b) jazda pociągu ma odbyć się bez podania sygnału zezwalającego na semaforze,
   c) nastawianie sygnału zezwalającego na semaforach nie jest uzależnione od prawidłowego nastawienia drogi przebiegu,
   d) urządzenia nie wyłączają sprzecznych przebiegów,
   e) w urządzeniach są prowadzone roboty, które mogą naruszać przepisowe uzależnienie lub powodować nieprawidłowe działanie urządzeń srk,
   f) w nastawni wykonawczej brak jest plomb na urządzeniach, których nieprzepisowa obsługa mogłaby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu,
   g) urządzenia nie są wykorzystywane w zakresie ustalonym dla normalnego działania,
   h) 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 polecanie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegu telefonogramem wg wzoru:

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

Nadał dyżurny ruchu *nazwisko*, odebrał *stanowisko, nazwisko*.

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

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

Nadał dyżurny ruchu *nazwisko*, odebrał *stanowisko, nazwisko*.

Treść tych telefonogramów należy odnotować w książce przebiegów.

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

Dyżurnemu ruchu pomocniczemu, pełniącemu dyżur na nastawni dysponującej, polecenie przygotowania drogi przebiegu dyżurny ruchu dysponujący (odcinkowy) daje ustnie.

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

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

„Przygotować wjazd pociągu *nr* z *nazwa tylnego posterunku zapowiadawczego* na tor *nr*",

lub

„Przygotować wyjazd pociągu *nr* do nazwa przedniego 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 pracownikowi obsługującemu dany semafor, osobne polecenie (§ 42 ust. 5).

10. Jednoczesna jazda pociągów dozwolona jest wówczas, gdy ich drogi przebiegu nie są sprzeczne. Jeżeli zbliżający się pociąg musiałby być zatrzymany przed semaforem wjazdowym wskutek sprzeczności jego drogi przebiegu z drogą przebiegu pociągu wyjeżdżającego, należy dać pierwszeństwo wjazdowi pociągu, o ile nie stoi temu na przeszkodzie pilna potrzeba ruchowa.

§ 40. Przygotowanie drogi przebiegu pociągu

1. Przygotowanie drogi przebiegu należy do obowiązków pracowników wyznaczonych do tych czynności. Jeżeli na posterunku nastawczym pełni dyżur równocześnie dwóch lub więcej pracowników, należy w regulaminie technicznym dokonać ścisłego podziału ich czynności.
2. Po otrzymaniu polecenia przygotowania drogi przebiegu należy:
   1) usunąć tabor z drogi przebiegu pociągu i przerwać manewry oraz upewnić się, że manewry zostały przerwane na drodze przebiegu i na sąsiednich torach, jeżeli nie ma zwrotnic ochronnych, wykolejnic lub sygnałów stałych dla ochrony przygotowywanej drogi przebiegu,
   2) upewnić się w sposób wskazany w regulaminie technicznym, czy droga przebiegu jest wolna od przeszkód do jazdy, tj. czy tor jest wolny, czy tabor nie znajduje się poza ukresami rozjazdów znajdujących się w tym torze, czy nie pozostawiono na szynach płoza hamulcowego lub klina zabezpieczającego, czy skrajnia taboru nie jest przekroczona i czy nie ma

innych przeszkód,

3) upewnić się, czy na sąsiednich torach tabor został zabezpieczony przed przetoczeniem się w drogę przebiegu,
4) nastawić zwrotnice, wykolejnice ii tarcze 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 kolejowo – drogowych 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) niezcentralizowanej należy sprawdzić, czy nie jest ona uszkodzona i czy iglica dolega do opornicy, a przy przestawianiu zwrotnicy zcentralizowanej - czy nie ma oznak nieprawidłowego działania.

   W razie zauważenia uszkodzenia lub nieprawidłowego działania zwrotnicy należy zastosować się do postanowień instrukcji o oględzinach badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów.
5. W przypadku braku lub wyłączenia zależności semafora od zwrotnic albo braku semafora, po nastawieniu zwrotnic i wykolejnic wchodzących w drogę przebiegu pociągu, zabezpieczenie ich, zależnie od rodzaju i stanu urządzeń, powinno być następujące:
   1) jeżeli zwrotnice i wykolejnice niezcentralizowane są wyjątkowo niezamknięte na zamki, należy od czasu sprawdzenia ich nastawienia aż do czasu przejazdu pociągu strzec je przed przestawieniem; zwrotnice strzeżone są wtedy, gdy pracownik obsługujący widzi ich położenie z miejsca, w którym się znajduje i może zapobiec ich przestawieniu,
   2) jeśli zwrotnice i wykolejnice niezcentralizowane są zamykane na zamki, należy zamknąć je, a wszystkie właściwe klucze umieścić na tablicy kontrolnej u dyżurnego ruchu lub zwrotniczego, co powinno być ustalone w regulaminie technicznym; klucze od zwrotnic, przez które wyjeżdżający pociąg ma przejechać z ostrza, jeżeli przechowywane są na posterunku dyżurnego ruchu, mogą w czasie wyjazdu pociągu znajdować się na posterunku zwrotniczego,
   3) w urządzeniach przekaźnikowych i komputerowych po nastawieniu zwrotnic i wykolejnic, należy wyłączyć prąd nastawczy.

   Ponadto w przypadku wymienionym w pkt. 3 należy zastosować środki pomocnicze w sposób wskazany w § 50.
6. Jeśli zajdzie potrzeba przygotowania drogi przebiegu dla pociągu w czasie wyłączenia ze scentralizowanego nastawiania zwrotnicy 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.

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

§ 41. Sprawdzanie i zgłaszanie gotowości drogi przebiegu pociągu

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

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

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

   W regulaminie technicznym ustala się, kto i w jaki sposób sprawdza, czy droga przebiegu jest wolna od przeszkód, oraz granice okręgów, w których wyznaczeni pracownicy mają obowiązek sprawdzania dróg przebiegu pociągów.
3. Gdyby miejscowe warunki stwarzały trudności w sprawdzaniu dróg przebiegu, odpowiednie postanowienia należy ująć w regulaminie technicznym.
4. Drogę przebiegu pociągu (lub jej część), posiadającą kontrolę niezajętości odcinków torowych i rozjazdów, sprawdza się przez obserwację świateł kontrolnych na planie świetlnym lub zobrazowania ekranu monitora nastawnicy, gdy urządzenia te działają prawidłowo.

   W regulaminie technicznym należy podać granice odcinków torowych i zwrotnicowych oraz sposób sprawdzania drogi przebiegu w ich razie uszkodzenia, nieprawidłowego działania lub w razie prowadzenia robót, mogących mieć wpływ na ich prawidłowe funkcjonowanie.
5. Sprawdzenie prawidłowego nastawienia zwrotnic i wykolejnic odbywa się w sposób ustalony w instrukcjach obsługi dla poszczególnych rodzajów urządzeń srk. Sprawdzenie to powinni wykonać w przydzielonych okręgach pracownicy przygotowujący drogę przebiegu pociągu. Nastawienie zwrotnic i wykolejnic przestawianych ręcznie i wyjątkowo niezabezpieczonych 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 niezabezpieczonych

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 dyżurny ruchu pełniący dyżur na nastawni dysponującej - ustnie.

   Dyżurny ruchu, 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 *nrz nazwa tylnego posterunku zapowiadawczego* na tor *nr* przygotowany"

   lub

   „Wyjazd pociągu *nr* do *nazwa przedniego posterunku zapowiadawczego* z toru *nr* przygotowany".

   Przy zgłoszeniu o przygotowaniu drogi przebiegu należy podać dyżurnemu ruchu:

   1) położenie poszczególnych zwrotnic i wykolejnic - wchodzących w przebieg oraz ochronnych – jeżeli jazda pociągu ma odbywać się po drodze przebiegu nieuzależnionej od wskazań semafora (na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny) lub zastosowanie innych zabezpieczeń (§ 40 ust. 5),
   2) położenie zwrotnicy wyłączonej z scentralizowanego nastawiania i z zależności, lecz zamkniętej zamkiem zwrotnicowym lub sponą iglicową.

   Położenie zwrotnicy należy zgłosić również wtedy, gdy wyłączona zwrotnica wyjątkowo nie jest zamknięta, a sprawdzenie i dozorowanie jej dyżurny ruchu polecił innemu pracownikowi.

   Pracownik, którego udział w przygotowaniu drogi przebiegu pociągu polega tylko na sprawdzeniu, czy tor jest wolny, o wyniku tego sprawdzenia zgłasza za pomocą odpowiednich urządzeń, a gdy ich nie ma telefonicznie lub ustnie:

   „Dla pociągu *nr* tor *nr* jest wolny".

§ 42. Podawanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu

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

   Semafory obsługiwane przełączone na działanie samoczynne w położeniu zasadniczym

wskazują sygnał zezwalający.

2. Sygnał zezwalający na semaforze obsługiwanym podaje dyżurny ruchu dysponujący (odcinkowy) lub na każdorazowe jego polecenie pracownik wyznaczony regulaminem technicznym.
3. Polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu daje dyżurny ruchu dysponujący (odcinkowy) za pomocą urządzeń blokady stacyjnej lub telefonicznie.
4. Telefoniczne polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu daje dyżurny ruchu wówczas, gdy zachodzą okoliczności, w których obowiązuje telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegu pociągu (§ 39 ust. 7).
5. Telefoniczne polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu dyżurnemu ruchu pomocniczemu obsługującemu semafor, należy dawać w następującej formie:
   „Dla pociągu *nr* z *nazwa tylnego posterunku zapowiadawczego* na tor *nr* dać sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym”
   lub
   „Dla pociągu *nr* do nazwa przedniego posterunku zapowiadawczego z toru *nr* dać sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym".
6. Po otrzymaniu zgłoszeń o przygotowaniu drogi przebiegu, przewidzianych w § 41 ust. 6 i po sprawdzeniu tej drogi we własnym okręgu, dyżurny ruchu podaje na semaforze sygnał zezwalający na jazdę lub poleca pracownikowi wyznaczonemu regulaminem technicznym sygnał ten podać (lub zezwala w inny sposób na jazdę pociągu), jeżeli spełnione są wszystkie wymagane warunki i zbliża się pociąg lub czas jego odjazdu.
7. 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.
8. Dla pociągu mającego rozkładowy postój na stacji, sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym należy podawać dopiero po zatrzymaniu się pociągu. W razie potrzeby wcześniejsze podanie polecenia na nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym lub na nastawienie tego sygnału przed zatrzymaniem się pociągu może być dopuszczone regulaminem technicznym.
9. Dla pociągów przejeżdżających przez stację bez postoju wolno podać sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym i drogowskazowym, gdy wyjazd ze stacji jest wolny. Jeżeli posterunek zapowiadawczy jest wyposażony w semafor wyjazdowy to sygnał zezwalający na nim powinien być podany przed podaniem sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym i drogowskazowym.
   Kolejność ta nie obowiązuje, gdy przed semaforem wyjazdowym, w odległości drogi hamowania, znajduje się tarcza ostrzegawcza, odnosząca się do tego semafora albo gdy semafor wjazdowy lub drogowskazowy wskazuje, jaki sygnał jest na semaforze wyjazdowym.
10. O podaniu sygnału zezwalającego na semaforze dyżurny ruchu powinien upewnić się w sposób ustalony w regulaminie technicznym.

11. 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.
12. 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.
13. Dyżurnemu ruchu nie wolno dać sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym lub drogowskazowym, odnoszącym się do wjazdu pociągu, ani też polecić danie tego sygnału, w razie:
    1) sprzeczności dróg przebiegu,
    2) zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny dodatkowy i konieczności zmniejszenia z tego powodu prędkości wjazdu pociągów, z wyjątkiem przypadków wskazanych w § 38 ust. 3,
    3) konieczności zatrzymania na stacji pociągu nie mającego rozkładowego postoju na tej stacji, z wyjątkiem przypadków wskazanych w § 48 ust. 4,
    4) konieczności przyjęcia pociągu na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony kozłem oporowym - jeżeli nie spełniono warunków wymienionych w § 38 ust. 9 i 10,
    5) konieczności przyjęcia pociągu na tor, na którym występuje ograniczenie prędkości niższe niż wynika ze wskazań semafora, jeżeli drużyna pociągowa nie została o tym uprzedzona,
    6) wyłączenia zwrotnic z zależności od semafora lub zaistnienia innych okoliczności, wymagających zatrzymania pociągu i uprzedzenia o konieczności zmniejszenia prędkości jazdy, o czym drużyna pociągowa nie została powiadomiona,
    7) zaistnienia innych przeszkód do jazdy pociągu.

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

§ 43. Zależność semaforów, zwrotnic, wykolejnic i tarcz manewrowych

1. Między semaforem a zwrotnicami i wykolejnicami 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 i wykolejnic 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. W razie braku zależności wykluczającej podanie sygnałów zezwalających dla przebiegów sprzecznych, należy unieruchomić zamknięciami pomocniczymi elementy urządzeń nastawczych dla przebiegów sprzecznych z przygotowaną drogą przebiegu, co należy wskazać w regulaminie technicznym.

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

1. Gdy wyjątkowo zachodzi potrzeba użycia drogi przebiegu pociągu, dla której nie jest możliwe, nie jest przewidziane, albo nie wolno podać na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę, jeżeli nie ma przeszkód, należy zezwolić na jazdę pociągu za pomocą sygnału zastępczego albo rozkazu pisemnego. Gdy na stacji posiadającej semafory wyjazdowe zachodzi potrzeba użycia drogi przebiegu dla pociągu z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego - zezwoleniem na wyjazd jest rozkaz pisemny przekazany na zasadach określonych w § 58 ust. 4 pkt 2, ust. 5 pkt 3 i ust. 21. Na posterunkach odstępowych w przypadku niemożności podania na semaforze sygnału zezwalającego, jeżeli nie ma przeszkód do jazdy, zezwoleniem na przejazd pociągu jest rozkaz pisemny wydany na zasadach określonych w § 58 ust. 4 pkt 3 i ust. 21.

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

   W razie potrzeby wjazdu, przejazdu lub wyjazdu pociągu na sygnał zastępczy dyżurny ruchu informuje o tym maszynistę ustnie lub za pomocą urządzeń łączności oraz podaje przyczynę takiej jazdy i numer toru, którego dotyczy udzielone zezwolenie.
2. Jeżeli jazda pociągu ma odbyć się bez podania sygnału zezwalającego, dyżurny ruchu wydaje oddzielne polecenie na przygotowanie drogi przebiegu, a po przygotowaniu jej i po otrzymaniu zgłoszeń o tym, wjazd i wyjazd pociągu odbywa się na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny.
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 dyżurnego ruchu pomocniczego który zgłosił przygotowanie drogi przebiegu dla wyjazdu tego pociągu.

Zawiadomienie to brzmi: „Pociąg *nr* może wyjechać".

Jeżeli dyżurny ruchu pomocniczy nie otrzymał tego zawiadomienia, powinien zatrzymać wyjeżdżający pociąg.

4. Podanie sygnału zastępczego lub przekazanie rozkazu pisemnego może nastąpić dopiero wtedy, gdy droga przebiegu jest przygotowana, spełnione są wszystkie wymagane warunki i nie ma przeszkody do jazdy pociągu.
5. Zezwolenie na przejazd pociągu obok sygnału „Stój" na obsługiwanym semaforze może przekazać tylko ten dyżurny ruchu, który obsługuje ten semafor lub semafor ten obsługiwany jest na jego polecenie.
6. W razie zarządzenia jazdy pociągu bez podania sygnału zezwalającego na semaforze, nie może odbywać się inna jazda, która nie byłaby zabezpieczona przed możliwością starcia z tym pociągiem zwrotnicami ochronnymi lub wykolejnicami wchodzącymi w zależność.

   Jednoczesne jazdy pociągów mogą się odbywać, jeżeli drogi przebiegów nie mają ze sobą żadnych połączeń.
7. Gdy na posterunku zdalnie sterowanym nie można lub nie wolno podać sygnału zezwalającego na jazdę pociągu, należy po spełnieniu warunków niezbędnych do wyprawienia pociągu, użyć sygnału zastępczego lub udzielić zezwolenia na jazdę za pomocą rozkazu pisemnego według zasad określonych w § 31 ust. 15.

§ 45. Obserwacja przejeżdżającego pociągu

1. Pracownik posterunku wskazany w regulaminie technicznym po przygotowaniu drogi przebiegu pociągu powinien obserwować okręg nastawczy oraz przejeżdżający pociąg aż do całkowitego jego wjazdu, wyjazdu lub przejazdu, a w przypadku wystąpienia nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu - zatrzymać pociąg lub podjąć inne działania w celu usunięcia zagrożenia.
2. Obserwacja jadącego pociągu i okręgu nastawczego z miejsca i w sposób określony regulaminem technicznym lub regulaminem obsługi przejazdu kolejowo – drogowego należy do obowiązków dyżurnych ruchu, zwrotniczych i dróżników przejazdowych, jeżeli nie są oni zwolnieni z tego obowiązku postanowieniami regulaminu technicznego dotyczącego posterunku lub regulaminu obsługi przejazdu kolejowo-drogowego.

   Pracownik posterunku obserwuje przejeżdżające pociągi z odpowiednimi przyborami sygnałowymi; przybory sygnałowe powinny znajdować się w ręku lub miejscu zapewniającym ich natychmiastowe użycie.

   Do obserwacji mogą być wykorzystane urządzenia techniczne, określone w regulaminie technicznym lub regulaminie obsługi przejazdu kolejowo- drogowego.
3. Podczas obserwacji jadącego pociągu należy w szczególności zwrócić uwagę, czy:

1) pociąg jest przepisowo osygnalizowany,
2) maszynista reaguje na nadawane sygnały,
3) nie ma oznak zagrzania się czopa osi zestawów kołowych,
4) nie ma widocznych uszkodzeń taboru kolejowego, zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
5) nie hamuje żaden wagon, gdy pociąg jedzie w stanie odhamowanym,
6) powierzchnie toczne kół nie mają płaskich miejsc lub nalepów, na co wskazują silne i rytmiczne uderzenia kół podczas jazdy,
7) nie brakuje zderzaków na końcu pociągu, z wyjątkiem taboru kolejowego bezzderzakowego,
8) nie ma przesuniętego ładunku, luźnych opon, oderwanych dachów, pionowo ustawionych pokryw luków lub włazów dachowych albo otwartych na zewnętrz 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, oraz w przypadkach, gdy ze względów technicznych i terenowych nie można zapewnić odpowiedniej lokalizacji nastawni - sposób postępowania w tych przypadkach należy określić w regulaminie technicznym.

§ 46. Nastawienie sygnału „Stój" na semaforze i rozwiązanie drogi przebiegu

1. Zmiana sygnału zezwalającego na sygnał „Stój" na semaforze odbywa się samoczynnie w wyniku oddziaływania pociągu na urządzenia lub po obsłużeniu właściwego elementu sterującego. O nastawieniu sygnału „Stój" na semaforze dyżurny ruchu powinien upewnić się w sposób określony w regulaminie technicznym.
2. Po każdym przejeździe pociągu urządzenie biorące udział w przebiegu można obsłużyć dopiero wówczas, gdy pociąg minął przebiegowe miejsce końca pociągu lub nastąpiło samoczynne zwolnienie tego urządzenia z wyjątkiem rozwiązań, w których stosowane jest sekcyjne rozwiązanie drogi przebiegu. Miejsce sygnałowe oraz miejsce przebiegowe końca pociągu należy określić w regulaminie technicznym.
3. Sygnałowe miejsce końca pociągu jest to miejsce na posterunku ruchu, po minięciu którego należy nastawić sygnał „Stój" na semaforze po wjeździe, wyjeździe lub przejeździe pociągu.
   Sygnałowe miejsce końca pociągu ustala się tak, aby pracownik obsługujący semafor mógł stwierdzić, czy na pociągu znajduje się sygnał końca pociągu, a ponadto:
   1) co najmniej 100 m za semaforem odstępowym,
   2) co najmniej 100 m za semaforem wjazdowym (granicą posterunku zapowiadawczego); w przypadku semafora wjazdowego z urządzeniem oddziaływania pociągu za ostatnią zwrotnicą w przebiegu, sygnał „Stój" nastawia się dopiero po zwolnieniu urządzenia oddziaływania przez czoło pociągu albo cały pociąg,

3) w przebiegowym miejscu końca pociągu za semaforem wyjazdowym.

4. Przebiegowe miejsce końca pociągu jest to miejsce na posterunku ruchu ustalone tak, aby bezpieczna jazda pociągu nie była zagrożona przez przestawienie zwrotnic, tj. aby pociąg minął wszystkie zwrotnice i skrzyżowania znajdujące się na drodze przebiegu oraz urządzenie oddziaływania pociągu, służące do zwalniania utwierdzonego przebiegu, jeżeli urządzenie takie jest.
5. Na stacjach z prawidłowo działającą blokadą stacyjną zablokowanie przez pracownika bloku otrzymania nakazu oznacza zgłoszenie dyżurnemu ruchu wjazdu lub wyjazdu pociągu.
6. Na stacjach bez blokady stacyjnej i na stacjach z blokadą stacyjną, gdy blokada stacyjna nie jest podstawą prowadzenia ruchu, obowiązuje telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu, wjeździe lub wyjeździe pociągu oraz nastawieniu sygnału „Stój" na semaforze, dyżurnemu ruchu dyżurny ruchu pomocniczy nastawni dysponującej ustnie składa w formie:

   „Pociąg *nr* wjechał" lub „Pociąg *nr* wyjechał".
7. Na wyznaczonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy posterunkach ruchu wjazd lub wyjazd z sygnałem końcowym niektórych pociągów może stwierdzać i zgłaszać dyżurnemu ruchu drużyna pociągowa. Sposób zgłaszania należy wskazać w regulaminie technicznym.
8. Jeżeli czoło pociągu minęło semafor i pociąg zatrzymał się tak, że koniec pociągu minął sygnałowe miejsce końca pociągu, lecz nie minął przebiegowego miejsca końca pociągu, to semafor powinien wskazywać sygnał „Stój" i nie należy rozwiązywać drogi przebiegu.

§ 47. Nieprawidłowości przy podawaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora

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

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

   Po uchyleniu zezwolenia na jazdę i nastawieniu na semaforze sygnału „Stój", pracownik obsługujący semafor zgłasza o tym dyżurnemu ruchu dysponującemu (odcinkowemu), 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 pracownik podległy może rozwiązać drogę przebiegu bez polecenia dyżurnego ruchu, którego o rozwiązaniu drogi przebiegu powinien niezwłocznie zawiadomić.

3. 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 te pozwolić za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego.

4. 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 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.

5. 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.

6. Jeżeli wskutek nieprawidłowego działania urządzeń nie można podać sygnału „Stój" na semaforze, należy postępować w następujący sposób:
   1) pracownik obsługujący semafor powinien o tym natychmiast zgłosić dyżurnemu ruchu dysponującemu,
   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 1 i DO) może nastąpić na polecenie dyżurnego ruchu dopiero po usunięciu uszkodzenia semafora.

7. Oprócz zasad zawartych w ust. 6 należy przestrzegać również następujących postanowień:
   1) jeżeli nie można nastawić sygnału „Stój" na semaforze wjazdowym lub odstępowym (obsługiwanym):
      a) dyżurny ruchu powinien natychmiast zawiadomić o tym dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego i polecić mu zatrzymywanie pociągów z powiadomieniem ich rozkazem pisemnym o uszkodzeniu semafora,
      b) do czasu ustawienia sygnału D 1 „Stój" i zawiadomienia dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego o uszkodzeniu semafora, nie wolno zawiadamiać dyżurnego ruchu o wjeździe pociągu (zablokować bloku otrzymania nakazu), ani potwierdzać przyjazdu pociągu (zablokować bloku końcowego),
      c) jeżeli nienastawienie się sygnału „Stój" na semaforze wjazdowym lub odstępowym (obsługiwanym) spostrzeżono po daniu potwierdzenia przyjazdu pociągu, należy zbliżającemu się pociągowi podawać sygnały „Stój" D 2 i D 3 lub zatrzymać go radiotelefonicznym systemem alarmowym,
      d) dyżurny ruchu, który otrzymał od dyżurnego ruchu przedniego posterunku następczego zawiadomienie o nienastawieniu się sygnału „Stój" na semaforze wjazdowym, powinien zatrzymywać wszystkie pociągi i zawiadamiać je rozkazem pisemnym, zawierającym następującą treść: „Na *nazwa posterunku ruchu* semafor wjazdowy (odstępowy) *oznaczenie semafora* uszkodzony, sygnał zezwalający nieważny, zatrzymać przed nim pociąg"; dyżurny ruchu posterunku odstępowego lub odgałęźnego może zaprzestać wydawania tych zawiadomień, gdy uszkodzenie semafora zostało usunięte lub gdy obowiązek wydawania zawiadomień przejmie dyżurny ruchu tylnej stacji.
   2) jeżeli nie można nastawić sygnału „Stój" na semaforze wyjazdowym lub drogowskazowym:
      a) dyżurny ruchu powinien zatrzymywać pociągi przed semaforem wjazdowym i zawiadamiać je rozkazem pisemnym – podobnie jak w pkt 1 lit. d,
      b) jeżeli do uszkodzonego semafora zbliża się pociąg, który nie został zawiadomiony o uszkodzeniu, należy go zatrzymać sygnałami „Stój" D 2 i D 3 lub radiotelefonicznym systemem alarmowym,
      c) odnośnie semafora wyjazdowego, postanowienia zawarte pod lit. a oraz b nie dotyczą pociągów wjeżdżających na stację końcową, jeżeli przed semaforem wyjazdowym ustawiony jest sygnał D 1 „Stój",

d) drużynę pociągu, który ma odjechać ze stacji początkowej dyżurny ruchu tej stacji zawiadamia rozkazem pisemnym o uszkodzeniu semafora wyjazdowego (drogowskazowego), o nieważności sygnału zezwalającego na nim oraz udziela pozwolenia na jazdę pociągu w sposób określony w ust. 6 pkt 5.

8. Jeżeli w przypadkach wymienionych w ust. 6 i 7 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.
9. W razie zatrzymania się pociągu wskutek przedwczesnego nastawienia się sygnału „Stój", pozwolenie na dalszą jazdę pociągu należy po spełnieniu warunków niezbędnych do wyprawienia pociągu, dać za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego, jeżeli urządzenia nie zezwalają na ponowne podanie sygnału zezwalającego na semaforze.
10. 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. 6 i 7.
11. W razie potrzeby usunięcia usterek w urządzeniach srk, dyżurny ruchu może wydać pozwolenie na wykonanie robot 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 robot, jeżeli został on opracowany.
12. W przypadkach wskazanych w ust.: 4, 6 pkt 4, ust.7 pkt 1 lit. b, oraz ust. 11, należy stosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze stosownie do postanowień § 50.

§ 48. Zatrzymanie lub przepuszczanie pociągu nieprzewidziane w wewnętrznym rozkładzie jazdy

1. Pociąg, który w wewnętrznym rozkładzie jazdy ma przewidziany przejazd bez zatrzymania, należy zatrzymać na posterunku ruchu, jeżeli wymagają tego względy techniczno-ruchowe. W takich przypadkach dyżurny ruchu niezależnie od postanowień ujętych w ust. 4 podaje sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym dopiero po nawiązaniu łączności przez maszynistę lub sam powiadamia go o zmienionej organizacji ruchu.[2)]
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 dyspozytor liniowy. O zarządzonym zatrzymaniu pociągu należy powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym z podaniem przyczyny postoju.

4. W razie potrzeby zatrzymania na stacji pociągu niemającego rozkładowego postoju na tej stacji, dla pociągu tego wolno dać zezwolenie na wjazd do stacji, po uprzednim zatrzymaniu go przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym). Zatrzymanie pociągu przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) jest zbędne, gdy spełniony jest jeden z następujących warunków:
   1) przed semaforem wjazdowym znajduje się tarcza ostrzegawcza odnosząca się do tego semafora lub sygnał na poprzednim semaforze wskazuje, jaki sygnał znajduje się na semaforze wjazdowym,
   2) o potrzebie zatrzymania się pociągu na stacji zawiadomiono drużynę pociągową rozkazem pisemnym na jednej z poprzednich stacji, a o dokonaniu tego zawiadomienia upewnił się dyżurny ruchu stacji, na której pociąg ten ma się zatrzymać,
   3) w rozkładzie jazdy przewidziano postój w razie potrzeby.
5. Pociąg mający rozkładowy postój na stacji może być przepuszczony bez postoju, gdy zachowane zostaną następujące warunki:
   1) postój pociągu jest zbędny,
   2) nie jest przewidziane wsiadanie i wysiadanie podróżnych,
   3) przejazd nastąpi po drodze przebiegu przystosowanej do przejazdu bez zatrzymania,
   4) drużyna pociągowa została powiadomiona przez dyżurnego ruchu o jeździe pociągu przez stację bez zatrzymania.

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

§ 49. Prowadzenie książki przebiegów

1. Książka przebiegów (załącznik 2) służy do zapisywania poleceń i informacji oraz zgłoszeń przygotowania drogi przebiegu dla wjazdów i wyjazdów pociągów oraz pojazdów pomocniczych, a ponadto zgłoszeń o tym, że tor jest wolny, albo, ze pociąg wjechał z sygnałem końca pociągu.
2. W książce tej należy również dokonywać zapisów przewidzianych instrukcjami obsługi urządzeń srk oraz można zapisywać polecenia i zgłoszenia w sprawie jazd manewrowych, jak również zapisy wynikające z warunków lokalnych, a ujęte (przewidziane) w regulaminie technicznym posterunku.
3. Lewa strona książki przebiegów przeznaczona jest dla zapisywania przebiegów pociągów wjeżdżających, a strona prawa przeznaczona jest dla zapisywania przebiegów pociągów wyjeżdżających.
4. Każdą stronicę wypełnia się bieżąco, wpisując kolejno pociągi.
5. 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.

6. 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) pracownicy nastawni wykonawczej:
      a) w skróconym zakresie przy sprawnie działającej blokadzie stacyjnej,
      b) w pełnym zakresie, jeżeli obowiązuje telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu,
   3) zwrotniczy - w pełnym zakresie, jeżeli telefonicznie zgłasza przygotowanie drogi przebiegu,
   4) pracownik posterunku technicznego - w skróconym zakresie - jeżeli sprawdza i zgłasza dyżurnemu ruchu, że tor jest wolny,
   5) pracownik posterunku stwierdzania końca pociągu - w skróconym zakresie, jeżeli zgłasza telefonicznie lub za pomocą specjalnego urządzenia wjazd pociągu z sygnałem końca pociągu, a w pełnym zakresie, gdy bierze udział w przygotowaniu drogi przebiegu.

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

   Pracownik opuszczający posterunek na polecenie dyżurnego ruchu lub za jego zgodą powinien odnotować w książce przebiegów godzinę i minutę wyjścia i powrotu na posterunek.
5. Na posterunku zapowiadawczym, na którym czynności dyżurnego ruchu zostały podzielone pomiędzy kilku dyżurnych ruchu tej samej nastawni, w razie potrzeby można przewidzieć regulaminem technicznym prowadzenie przez jednego z nich książki przebiegów w skróconym zakresie (rubryki: 1, 2, 3, 7) pomimo, że blokada stacyjna działa prawidłowo.
6. Gdy blokada stacyjna działa prawidłowo - pracownik nastawni wykonawczej, po otrzymaniu informacji o numerze pociągu (§ 39 ust. 6), kierunku jazdy i numerze toru, po którym ma odbyć się jazda tego pociągu, wypełnia rubryki: 1, 2, 3 książki przebiegów, czas wjazdu pociągu z sygnałem końca pociągu i nastawienie sygnału „Stój" na semaforze wjazdowym względnie czas wyjazdu pociągu notuje w rubryce 7 (bez zgłaszania tego telefonem dyżurnemu ruchu).

   Pracownik nastawni dającej tylko zgodę dla danego przebiegu wypełnia rubryki: 1, 2, 3 książki przebiegów oraz notuje w rubryce 5 czas zablokowania bloku dania zgody (bez zgłaszania tego telefonem dyżurnemu ruchu).
7. Gdy obowiązuje telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu (§ 39 ust. 7), tak dyżurny ruchu, jak i pracownik 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 pracownik nastawni notuje w rubryce 6 książki przebiegów (§ 42 ust. 4).

8. Pracownik wyznaczony regulaminem technicznym tylko do sprawdzenia, czy tor jest wolny, lub zgłaszania wjazdu pociągu z sygnałami 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 pracownikowi podległemu dyżurnemu ruchu dysponującemu (odcinkowemu) na zablokowanie bloku końcowego lub początkowego notują:
   1) pracownik obsługujący blokadę liniową w rubryce 8 książki przebiegów,
   2) dyżurny ruchu dysponujący (odcinkowy) w rubryce 8 książki przebiegów, gdy obowiązuje telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu, zaś w rubryce 7 dziennika ruchu, gdy dawanie telefonicznych poleceń i zgłoszeń nie obowiązuje.

   Wymienione polecenie na zablokowanie bloku końcowego i jego zapis mogą być dokonane po otrzymaniu od pracownika zgłoszenia o wjeździe pociągu i o nastawieniu sygnału „Stój" na semaforze wjazdowym i po daniu telefonicznego potwierdzenia przyjazdu pociągu. Otrzymaniem zgłoszenia o wjeździe pociągu i o nastawieniu sygnału „Stój" na semaforze wjazdowym jest:
   - odblokowanie bloku dania nakazu - gdy urządzenia blokady stacyjnej działają prawidłowo i są podstawą prowadzenia ruchu,
   - telefoniczne zgłoszenie i odblokowanie bloku dania nakazu - gdy obowiązuje telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu, a blokada stacyjna obsługiwana jest pomocniczo,
   - telefoniczne zgłoszenie - gdy blokady stacyjnej nie ma lub nie można jej obsługiwać.
10. Dyżurny ruchu (gdy prowadzi książkę przebiegów) i pracownik nastawni wykonawczej notuje 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 zcentralizowanego nastawiania i z zależności z semaforem (ich numer i położenie zapisane słownie „np.: 12 minus, 22 plus") lub zastosowaniu innych zabezpieczeń (§ 40 ust. 5); w przypadku braku miejsca w rubr. 8 książki przebiegów na dokonanie tych zapisów, należy zająć kolejne wiersze przez całą szerokość strony pod numerem pociągu,
    4) powiadomienie pracownika nastawni, że pociąg może wyjechać i czas tego powiadomienia - gdy dla wyjazdu pociągu nie może być podany sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym, rubrykę 6 należy wówczas zakreskować (§ 44 ust. 3),
    5) polecenie i czas polecenia pracownikowi nastawni, aby:
       a) podał sygnał zastępczy „Sz",

b) wydał rozkaz pisemny odpowiedniego rodzaju,

6) powiadomienie o jeździe pociągu:

a) do kilometra i z powrotem,

b) o przybyciu pociągu lub pojazdu pomocniczego do sąsiedniego posterunku ruchu – w myśl postanowień § 28 ust. 22,

c) o innych okolicznościach wymagających powiadomienia przez dyżurnego ruchu, a nie ujętych w ust. 12.

11. Gdy dyżurny ruchu dysponujący (odcinkowy) nie prowadzi książki przebiegów, a zachodzi potrzeba dokonania niektórych zapisów tylko w rubryce 8 tej książki, wówczas umieszcza te zapisy w rubryce 7 dziennika ruchu.
12. Przez całą szerokość obu stron książki przebiegów należy notować:
    1) przyjęcie i przekazanie dyżuru,
    2) początek doby,
    3) zamknięcie i otwarcie toru szlakowego lub toru głównego na stacji,
    4) wprowadzenie i odwołanie ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze szlakowym,
    5) wprowadzenie i odwołanie obostrzeń na szlaku - telefoniczne zapowiadanie pociągów lub na stacji - telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu,
    6) inne okoliczności mające wpływ na przyjmowanie i wyprawianie pociągów (wyłączenie zasilania sieci trakcyjnej, itp.).
13. Po zapisach okoliczności wskazanych w pkt. 3 do 6 należy zanotować, kogo zawiadomiono i czas dania względnie otrzymania zawiadomienia. Jeżeli przed zapisem wykonanym przez całą szerokość prowadzonej książki przebiegów na jednej stronie znajdują się niezapisane wiersze, należy je zakreskować. Przykłady prowadzenia książki przebiegów zawiera załącznik 2.

§ 50. Stosowanie środków pomocniczych (zabezpieczających lub ostrzegających)

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

   Zamknięciami pomocniczymi są: kapturki do przycisków i inne przyrządy ochronne, odpowiednie do konstrukcji urządzeń srk określone w regulaminie technicznym. Funkcję zamknięć pomocniczych spełniają również takie urządzenia srk, które wskutek wykonania odpowiednich czynności uniemożliwiają realizację niedozwolonej lub omyłkowej obsługi zwrotnic, wykolejnic, sygnałów, urządzeń blokady liniowej.

   Założenie kapturków powinno uniemożliwiać obsługę przycisków.

   Zastosowanie innych urządzeń ochronnych powinno uniemożliwić obsługę elementów nastawczych srk, dla których są przeznaczone.
3. Zamknięcia pomocnicze stosuje się celem:
    1) uniemożliwienia potwierdzenia przyjazdu pociągu,

2) uniemożliwienia wyprawienia pociągu ze stacji - w tym celu zamknięcia pomocnicze stosuje się dla linii jednotorowej na obu sąsiednich posterunkach zapowiadawczych, a dla linii dwutorowej na posterunku zapowiadawczym, który wyprawia pociągi na dany tor szlakowy:
   - na elementach nastawczych, dotyczących danego toru szlakowego,
3) uniemożliwienia przyjęcia pociągu na dany tor stacyjny - w tym celu środki pomocnicze stosuje się na elementach nastawczych, dotyczących wjazdów ze wszystkich kierunków na ten tor oraz na zobrazowaniu toru stacyjnego na pulpicie nastawczym (ekranie monitora),
4) uniemożliwienia przestawienia zwrotnic i wykolejnic ustawionych w nieutwierdzonej drodze przebiegu – w tym celu zamknięcia pomocnicze stosuje się na odpowiednich elementach nastawczych, a gdy urządzenia na to zezwalają – należy wyłączyć prąd nastawczy,
5) uniemożliwienia zmiany stanu poszczególnych elementów nastawczych – w tym celu zamknięcia pomocnicze zakłada się na przycisku albo zobrazowaniu elementu nastawczego dla danego obiektu sterowanego, w sposób uniemożliwiający jego przestawienie (zmianę stanu).

4. W urządzeniach srk z zobrazowaniem na ekranie monitora ich stanu, stosowanie zamknięć pomocniczych podanych w ust. 3, dokonuje się przez wybranie z klawiatury lub myszą właściwego polecenia z katalogu zamknięć pomocniczych odpowiadającego danej sytuacji ruchowej i określonej w instrukcji obsługi urządzeń srk. Jeżeli konstrukcja urządzeń srk wymaga stosowania innego rodzaju zamknięć pomocniczych, wówczas podane w ust. 3 sposoby stosowania zamknięć pomocniczych należy stosować odpowiednio do konstrukcji tych urządzeń.
5. W celu zapobiegania przyjęcia pociągu na zajęty tor:
   1) natychmiast po wjeździe i po rozwiązaniu drogi przebiegu pociągu zatrzymującego się na stacji lub po otrzymaniu polecenia lub pozwolenia albo po powzięciu wiadomości o zajęciu toru wjazdowego (lub tylko ukresu rozjazdu prowadzącego na tor wjazdowy, bądź zajęcia skrajni tego toru) przez pojazd - pracownicy, w których okręgu zajęty jest tor wjazdowy, oraz pracownicy tylko sprawdzający drogę przebiegu, powinni zastosować zamknięcia pomocnicze według ust. 3 pkt 3,
   2) dyżurny ruchu prowadzi kontrolkę zajętości torów wjazdowych (załącznik 7) oraz stosuje zamknięcia pomocnicze według ust. 3 pkt 4.

      Dyżurny ruchu stosuje wymienione zamknięcia pomocnicze w następujący sposób:
      a) w kontrolce zajętości torów wjazdowych dyżurny ruchu wypełnia rubryki 1 i 2 w chwili przyjęcia dyżuru, a następnie zaznacza bieżąco w rubryce 3 bieżące zmiany zachodzące w zajęciu torów wjazdowych, a mianowicie:
         - natychmiast po daniu polecenia lub pozwolenia na zajęcie toru wjazdowego oraz po powzięciu wiadomości o zajęciu toru (lub tylko ukresu rozjazdu prowadzącego na tor wjazdowy, bądź zajęcia skrajni tego toru) przez pociąg, 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) i wpisać godzinę zwolnienia toru,

b) natychmiast po wjeździe i po rozwiązaniu drogi przebiegu pociągu zatrzymującego się na stacji lub po daniu polecenia lub pozwolenia na zajęcie toru wjazdowego oraz po powzięciu wiadomości o zajęciu toru wjazdowego (lub tylko ukresu rozjazdu prowadzącego na tor wjazdowy bądź zajęciu skrajni tego toru) przez pojazd lub o zamknięciu toru wjazdowego - dyżurny ruchu stosuje zamknięcia pomocnicze według ust. 3 pkt 3.

6. Na stacjach o dużym ruchu pociągów dopuszcza się niestosowanie zamknięć pomocniczych, gdy tor zajęty jest przez pociąg, zatrzymujący się nie dłużej niż 5 minut, który nie pozostawia taboru na torze wjazdowym, jeżeli przewidziano to w regulaminie technicznym.
7. Na posterunkach ruchu posiadających układową kontrolę niezajętości torów i rozjazdów, zamknięcia 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 zamknięć pomocniczych nie zwalnia w żadnym przypadku od obowiązku każdorazowego sprawdzenia drogi przebiegu pociągu w sposób wskazany w regulaminie technicznym.
9. Tabliczki ostrzegawcze służą do zwrócenia uwagi pracownikowi posterunku nastawczego na zakaz lub nakaz wykonywania pewnych czynności.

   Tabliczki ostrzegawcze powinny mieć jeden z następujących napisów:

   1) „Tor zajęty",
   2) „Tor zamknięty",
   3) „Ruch jednotorowy dwukierunkowy",
   4) „Trakcja elektryczna zabroniona",
   5) „Pojazd pomocniczy",
   6) „Telefoniczne zapowiadanie",
   7) „Telefoniczne polecanie i zgłaszanie",
   8) „O odjazdach zawiadomić kierownika robót",
   9) „Uwaga! Konserwator na rozjazdach".

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

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

    1) w przypadkach, w których wymagane jest stosowanie zamknięć pomocniczych, a nie ma urządzenia srk, na którym wymagane jest założenie zamknięcia pomocniczego, tabliczki ostrzegawcze 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,

b) gdy obowiązuje telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu - tabliczkę należy zawiesić na posterunkach nastawczych, biorących udział w przygotowaniu dróg przebiegu pociągów, na aparacie łącza stacyjno-ruchowego,

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 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,

6) 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,

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

11. Jeżeli nie ma możliwości zawieszenia tabliczki na aparacie odpowiedniego łącza telefonicznego (centralka), należy zawiesić ją w innym widocznym miejscu, o ile jest to możliwe, w pobliżu urządzenia łączności, w sposób umożliwiający orientację co do miejsca, którego tabliczka dotyczy.

Miejsca i sposób zawieszania tabliczek należy ustalić w regulaminach technicznych.

W urządzeniach przekaźnikowych z komputerowym pulpitem nastawczym, a także w urządzeniach komputerowych, o ile posiadają taką funkcję, tabliczki ostrzegawcze wyświetlane są w formie komunikatów na ekranie monitora komputerowego po wybraniu z właściwej aplikacji według instrukcji obsługi urządzeń srk danego typu i rodzaju.

12. Gdy okoliczności wymagające zastosowania środków pomocniczych mogą nie być wiadome pracownikom, którzy powinni je zastosować, to dyżurny ruchu powinien ich o tym zawiadomić i polecić im zastosowanie odpowiednich zamknięć pomocniczych i tabliczek ostrzegawczych.
13. Zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze należy natychmiast usunąć, gdy ustała przyczyna, która wymagała ich zastosowania.

    Jeżeli ustanie tej przyczyny może nie być wiadome pracownikom, którzy powinni byli zastosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze, dyżurny ruchu powinien ich o tym zawiadomić i polecić usunięcie tych środków pomocniczych.
14. Wzór kontrolki zajętości torów wjazdowych zawiera załącznik 7.

§ 51. Zasady regulowania ruchu pociągów

1. Przy regulowaniu ruchu pociągów obowiązują następujące zasady:
   1) pociągi należy przyjmować i wyprawiać zgodnie z wewnętrznym rozkładem jazdy,
   2) pociąg pasażerski nie może odjechać ze stacji lub z przystanku osobowego wcześniej niż to jest wskazane w wewnętrznym rozkładzie jazdy,
   3) pociąg pasażerski niemający postoju na stacji może zostać przepuszczony przed czasem rozkładowym, jeżeli nie opóźni to ruchu innych pociągów przewidzianych wewnętrznym 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 wewnętrznym rozkładzie jazdy,
   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) maszynista - w zakresie stosowania skróconego czasu jazdy.
3. W przypadku odchyleń od rozkładu jazdy, dyżurni ruchu powinni śledzić ruch pociągów i porozumiewać się z sąsiednimi dyżurnymi ruchu, a w razie potrzeby z dyspozytorem liniowym, w celu regulowania ruchu pociągów.

4. O odchyleniach od wewnętrznego rozkładu jazdy dyżurni ruchu zobowiązani są informować się wzajemnie, zasięgając w razie potrzeby informacji od dyspozytora liniowego. Na tych samych zasadach następuje wymiana informacji pomiędzy dyspozytorami liniowymi i dyspozytorami przewoźników kolejowych.
5. Dyspozytor liniowy powinien z odpowiednim wyprzedzeniem zawiadomić zainteresowanych dyżurnych ruchu swojego odcinka o zmianach w kolejności przyjmowania i wyprawiania pociągów w przypadku zakłóceń w ich kursowaniu. W przypadku zaistnienia dodatkowych okoliczności uniemożliwiających realizację planu dyżurni ruchu powinni powiadomić dyspozytora liniowego.
6. Dyspozytorowi liniowemu należy zgłaszać o:
   1) przewidywanych odchyleniach od wewnętrznego rozkładu jazdy i o zmianach w tych odchyleniach - zgłoszenia dokonują dyżurni ruchu stacji początkowej,
   2) rzeczywistych odchyleniach od wewnętrznego rozkładu jazdy - zgłoszenia dokonują wszystkie stacje odcinka, na których zaistniało opóźnienie.
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 liniowy w taki sposób, aby zminimalizować wielkość opóźnienia pociągów, maksymalnie wykorzystując przepustowość danego odcinka linii, przy uwzględnieniu prędkości rozkładowej pociągów.

§ 52. Skomunikowanie pociągów pasażerskich

1. Skomunikowanie pociągów pasażerskich ma na celu umożliwienie podróżnym kontynuowanie przejazdu następnym pociągiem po przesiadaniu na stacji skomunikowania. W związku z tym pociąg, z którego podróżni zamierzają się przesiąść jest pociągiem zdążającym na skomunikowanie a pociąg, do którego podróżni będą się przesiadali, jest pociągiem skomunikowanym lub gwarantującym skomunikowanie.
2. Za pociągi skomunikowane należy uważać wszystkie pociągi pasażerskie, dla których przewoźnik wprowadził skomunikowanie do Systemu Konstrukcji Rozkładu Jazdy (SKRJ).
3. Pociągi skomunikowane i czasy oczekiwania na opóźnione pociągi zdążające na skomunikowanie widoczne są w systemach SEPE2 i EDR w zakładce „Skomunikowania/Przejścia składów”.
4. W przypadku awarii systemu EDR należy wygenerować wyciąg pociągów skomunikowanych w systemie SKRJ i dostarczyć na posterunki ruchu.
5. W przypadku opóźnienia pociągu zdążającego na skomunikowanie należy:
   1) gdy skomunikowanie jest gwarantowane dyżurny ruchu oczekuje pociągiem skomunikowanym bez uzgodnienia z dyspozytorem liniowym w ramach czasu określonego w zakładce „Skomunikowania/Przejścia składów” w systemie EDR,
   2) gdy skomunikowanie wymaga wydłużenia czasu postoju pociągu skomunikowanego powyżej czasu określonego w systemie EDR, dyżurny ruchu zgłasza ten fakt dyspozytorowi

liniowemu.

Dyspozytor liniowy przekazuje otrzymane informacje dyspozytorom przewoźników, tych pociągów, które mają oczekiwać na opóźniony pociąg, a o podjętych decyzjach powiadamia dyżurnego ruchu, który zgłosił potrzebę skomunikowania. Treść ustaleń, dyspozytor liniowy i dyżurny ruchu, na bieżąco odnotowują w prowadzonej dokumentacji (dziennik dyspozytora, dziennik telefoniczny), a o podjętych decyzjach, dyżurny ruchu powiadamia zainteresowane drużyny pociągowe przy użyciu dostępnych środków łączności.

6. Nie należy oczekiwać ponad czas wskazany w systemie na opóźniony pociąg zdążający na skomunikowanie, gdy w ciągu 60 minut od przyjazdu pociągu opóźnionego odjeżdża następny pociąg również zapewniający dojazd do wszystkich stacji, do których można było dotrzeć pociągiem gwarantującym skomunikowanie.
7. W przypadku gwarantowanego w EDR skomunikowania pociągów, dyżurny ruchu nie może wyprawić pociągu oczekującego na skomunikowanie przed przybyciem pociągu na nie zdążającego.
8. Pociągi skomunikowane należy w miarę możliwości techniczno-ruchowych przyjmować na tory przy wspólnym peronie, w przeciwnym razie należy zapewnić dostateczny czas na przesiadanie.

Rozdział 6. ZAMKNIĘCIA TORÓW. PROWADZENIE RUCHU JEDNOTOROWEGO DWUKIERUNKOWEGO

§ 53. Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego

1. Tor szlakowy należy zamknąć dla ruchu pociągów, jeżeli:
   1) powstała przeszkoda do jazdy po tym torze (np. wskutek uszkodzenia nawierzchni, podtorza, sieci trakcyjnej, naruszenia skrajni itp.),
   2) zaistniał wypadek z pociągiem, uniemożliwiający dalszą jego jazdę,
   3) nastąpiło rozerwanie lub konieczność podzielenia pociągu albo pojazdu pomocniczego, połączonego z innym pojazdem pomocniczym lub z przyczepą,
   4) zachodzi nieprzewidziana konieczność cofania pociągu ze szlaku,
   5) zachodzi nagła konieczność wykonania robót uniemożliwiających jazdę pociągów po danym torze,
   6) zachodzi potrzeba wyprawienia po torze lewym pociągu lub pojazdu pomocniczego na bocznicę lub do określonego miejsca na szlaku,
   7) bezpieczeństwu ruchu po sąsiednim torze zagrażałby pociąg z przesyłką nadzwyczajną,
   8) pociąg ratunkowy, roboczy albo pojazd pomocniczy ma się zatrzymać na szlaku celem wykonania pracy (remontowej, wyładunku, itp.),
   9) Naczelnik Wydziału Dyspozytury i Inżynierii Ruchu lub dyspozytor liniowy zarządzi zamknięcie toru,
   10) zachodzi potrzeba wstawienia pojazdu szynowo - drogowego.
2. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o przeszkodzie do ruchu, powinien natychmiast zawiadomić pracownika najbliższego posterunku, celem powiadomienia dyżurnego ruchu.
   Jeżeli na szlaku względnie odstępie, na którym znajduje się przeszkoda do ruchu, jedzie pociąg w kierunku tej przeszkody, to należy pociąg zatrzymać wszelkimi dostępnymi środkami. Dróżników przejazdowych należy przywołać do telefonu sygnałem „Alarm", podanym za pomocą dzwonka aparatu telefonicznego i wezwać ich do zatrzymania pociągu.
3. Tor szlakowy zamyka - w przypadkach wskazanych w ust. 1:
   1) w pkt: 1, 2, 3 i 4 - dyżurny ruchu przyległego posterunku zapowiadawczego, który dowiedział się o jednym z tych przypadków,
   2) w pozostałych punktach ust. 1:
      a) na szlaku jednotorowym – dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego najwięcej zainteresowanego, tj.: w pkt. 5 – dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, od którego zamknięcia toru zażądał kierownik robót; w pkt. 8 – dyżurny ruchu, który ma wyprawić pociąg wymieniony w tym punkcie; w pkt. 9 – dyżurny ruchu posterunku wyznaczonego w zarządzeniu,
      b) na szlaku dwutorowym - dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, zarządzający torem, który ma być zamknięty; jeżeli potrzeba zamknięcia toru (ust. 1 pkt. 5-9)

powstała na posterunku zapowiadawczym, niezarządzającym torem, który ma być zamknięty, posterunek ten powinien zażądać od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego zamknięcia toru, podając mu numer toru i powód względnie cel tego zamknięcia.

4. W przypadkach wskazanych w ust. 1: pkt. 1, 2, 3 i 4 zamknięcie toru szlakowego nie wymaga uprzedniego uzgodnienia z sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym.

   W innych przypadkach zamknięcie toru szlakowego następuje po uprzednim uzgodnieniu z dyżurnym ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego; jeżeli sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym jest posterunek odgałęźny, to uzgodnienie to powinno nastąpić również z dyżurnym ruchu sąsiedniej stacji.

   Zamknięcie toru zarządza się nadając do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według wzoru nr 21:

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

   W razie potrzeby zamiast „od *godz. min.* " można podawać: „po przejeździe pociągu *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.

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

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

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

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

   Na końcu zawiadomienia należy podać nazwisko i stanowisko zawiadamiającego. W zawiadomieniu należy podać wymagane ograniczenia prędkości jazdy pociągów. Zawiadomienie o ukończeniu robót kierownik robót przesyła pisemnie do dyżurnego ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego lub dyktuje telefonogram dyżurnemu ruchu jednego z posterunków zapowiadawczych, przyległych do zamkniętego szlaku. Jeżeli zawiadomienie to otrzymał dyżurny ruchu, który tego toru nie zamykał, to powinien on natychmiast treść zawiadomienia przekazać dyżurnemu ruchu, który zamknął tor.

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

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

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

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

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

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

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

1. Po zamknięciu jednego z torów szlaku dwutorowego może być wprowadzony ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze czynnym.
2. Ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze czynnym wprowadza dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który zarządza torem czynnym. Gdy urządzenia blokady liniowej nie są przystosowane do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze czynnym, dyżurny ruchu nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według wzoru nr 23:

   „Od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* wprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze numer *nr*, po którym ostatni pociąg nr odjechał *o godz. min.* "
3. Jeżeli potrzeba wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego zachodzi na posterunku zapowiadawczym, który nie zarządza torem czynnym, to posterunek ten nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogram według wzoru nr 24:

   „Wprowadzić ruch jednotorowy dwukierunkowy od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* po torze numer *nr*".
4. Po wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym, 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, wówczas każdorazowe danie pozwolenia na wyprawienie pociągu dyżurny ruchu posterunku powinien uzgodnić z przednim posterunkiem zapowiadawczym w formie przewidzianej w § 24 ust. 17.

   W tym przypadku żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu musi nastąpić odpowiednio

wcześniej (więcej niż 5 minut) przed zamierzonym wyprawieniem (przepuszczeniem) pociągu, a czas ten powinien być ustalony w regulaminie technicznym.

6. Dla pociągów jadących po torze prawym, patrząc w kierunku jazdy, obsługuje się semafory oraz dodatkowo urządzenia blokady liniowej, a dla pociągów jadących po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego oraz po torze prawym w kierunku zasadniczym, przy którym otwarto prowizoryczne posterunki następcze, urządzeń tych nie obsługuje się, chyba że zostały do tego przystosowane.
7. Wyjazd pociągu na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego, ze stacji lub z posterunku odgałęźnego, mającego semafory wyjazdowe dla danego kierunku jazdy, może się odbyć:
   1) gdy na przystosowanym do tego semaforze wyjazdowym podano sygnał zezwalający, z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24 lub sygnał zastępczy „Sz", z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24,
   2) gdy na semaforze wyjazdowym nie przystosowanym do sygnalizowania wyjazdu na tor lewy podano w porze dziennej sygnał zastępczy „Sz" uzupełniony przenośną nieoświetloną tablicą ze wskaźnikiem W 24,
   3) jeśli nie można podać sygnału i wskaźnika, o których mowa w pkt 1 i 2 – gdy dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawiający pociąg na tor lewy przekazał drużynie pociągowej rozkaz pisemny „N", zezwalający przejechać obok semafora wyjazdowego wskazującego sygnał „Stój" (względnie wyjechać z toru stacyjnego nie posiadającego semafora wyjazdowego) i wyjechać na tor lewy,
   3a) w przypadkach wymienionych w pkt. 1, 2 - gdy ponadto dyżurny ruchu wyprawiający pociąg poinformował maszynistę o jeździe na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego,[3)]
   4) 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 (§ 58 ust. 5 pkt 4 oraz ust. 21).[2)]
8. Przejazd przez posterunek zapowiadawczy pociągu wyprawianego na tor szlakowy lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego, może się odbyć:
   1) gdy semafor wyjazdowy na posterunku zapowiadawczym względnie wjazdowy na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy został przystosowany do takich jazd (tj. umożliwia przygotowanie zorganizowanych pociągowych dróg przebiegu na dany tor lewy i posiada wyświetlany wskaźnik W 24, a urządzenia blokady liniowej umożliwiają prowadzenie ruchu dwukierunkowego po danym torze szlakowym), na semaforze tym podano sygnał zezwalający na jazdę lub sygnał zastępczy „Sz" z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24,
   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 dyżurnego ruchu stacji ostatniego postoju lub stację lub wyznaczonej,

3) gdy na przystosowanym semaforze wyjazdowym lub wjazdowym na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego (blokada nie jest przystosowana do ruchu w obu kierunkach) podano sygnał zezwalający z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24 lub sygnał zastępczy „Sz" z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24 i drużynę pociągową uprzedzono rozkazem pisemnym „N" (§ 58 ust. 20),

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

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

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

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

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

b) w przypadku braku semafora wjazdowego – gdy drużynie pociągu zatrzymanego przed granicą szlaku i tego posterunku przekazano rozkaz pisemny „N" zezwalający na przejazd przez posterunek,

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

a) gdy spełnione są warunki wymienione w ust. 8 pkt 1 i 2, a dyżurny ruchu wyprawiający pociąg poinformował maszynistę o jeździe na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego, [3)]

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

c) uchylony[3)]

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 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 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 powinien podawać również ręczny i dźwiękowy sygnał „Stój”.

11. Pociąg jadący po torze lewym, który nie otrzymał zezwolenia na wjazd za pomocą sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego „Sz", należy zatrzymać w miejscu, które jest granicą między torem szlakowym, a posterunkiem zapowiadawczym (§ 3 ust. 10).

    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 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 § 58 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.

    Jeżeli miejsce zatrzymania się czoła pociągu wjeżdżającego z toru lewego nie jest oznaczone (brak semafora wyjazdowego), należy w miejscu tym ustawić tarczę zatrzymania D 1 „Stój".
15. Obowiązują ograniczenia prędkości jazdy, zawarte w wykazie ostrzeżeń stałych.

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

    Jeżeli wskutek robot na zamkniętym torze zachodzi potrzeba zmniejszenia prędkości jazdy pociągów po torze czynnym, kierownik robót lub Naczelnik Sekcji Infrastruktury powinien zawczasu zawiadomić o tym jedną ze stacji przyległych do szlaku, na którym wykonuje się te roboty.
16. Dyrektor ds. Infrastruktury może zarządzić, aby w czasie zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego i prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego sygnały na semaforach nieczynnych posterunków były nieważne. Drużyny pociągowe należy o tym zawiadamiać rozkazem pisemnym.

17. Po przejeździe pociągu po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) ze szlaku z jednokierunkową wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową należy pierwszemu pociągowi, wyprawionemu po torze prawym (w kierunku zasadniczym), przekazać rozkaz pisemny 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 *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* o *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 – odwołuje prowadzenie po nim ruchu jednotorowego dwukierunkowego i 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) na szlaku z blokadą dwukierunkową przywraca ruch dwutorowy, bez względu na kierunek jazdy pociągów po torze dotychczas czynnym,
    4) drużyny pociągów znajdujących się na torze dotychczas czynnym należy 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 wieloodstępową (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 obsługiwanymi posterunkami, jak na szlaku jednotorowym bez urządzeń blokady liniowej,
    2) ruch pociągów prowadzi się jak na szlaku jednotorowym - przy czym pociągi tego samego kierunku jazdy:
        a) po torze prawym w kierunku zasadniczym – jadą w odstępach samoczynnych semaforów odstępowych,

b) po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego - jadą w odstępach posterunków zapowiadawczych, a w razie otwarcia prowizorycznych posterunków następczych – w odstępach posterunków następczych.

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

22. Jeżeli na szlaku dwutorowym z blokadą wieloodstępową (samoczynną) dla ruchu jednokierunkowego po każdym torze zainstalowana została blokada liniowa jednoodstępowa (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 wieloodstępowa (samoczynna), a jadącym w kierunku przeciwnym do zasadniczego blokada jednoodstępowa (półsamoczynna),
    3) pociągom obu kierunków jazdy po torze czynnym nie przekazuje się rozkazów pisemnych, o których mowa w § 58 ust. 20.

    Szlaki, na których urządzona została taka blokada, należy wskazać w zeszytach wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.
23. Gdy blokada wieloodstępowa (samoczynna) lub jednoodstępowa (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 § 58 ust. 20.

    Szlaki, na których urządzona została taka blokada, należy wskazać w zeszytach wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.
24. Szczegółowe wskazówki prowadzenia ruchu w czasie zamknięcia jednego z torów szlakowych należy podać w regulaminach technicznych.
25. Na czas wykonywania robot należy opracować regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu zgodnie z postanowieniami instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych. Jeżeli wskutek planowych robot jeden tor szlaku dwutorowego ma być zamknięty na dłuższy okres czasu, a urządzenia srk zostaną odpowiednio przystosowane, można postanowić, aby szlak ten czasowo przekwalifikować na jednotorowy.

§ 55. Prowadzenie ruchu po torze zamkniętym

1. Pociągi i pojazdy pomocnicze wyprawiane po torze zamkniętym, należy zapowiadać telefonicznie w sposób ustalony dla szlaków jednotorowych.

2. Jazda pociągu roboczego po torze zamkniętym może:
   1) odbywać się pomiędzy posterunkami zapowiadawczymi danego szlaku na całej lub części jego długości,
   2) rozpoczynać się lub kończyć na posterunku zapowiadawczym lub na szlaku.
3. We wszystkich telefonogramach zapowiadawczych po numerze pociągu dodaje się słowa: „po zamkniętym torze numer nr".
4. Jeżeli pociąg ma być wyprawiony po zamkniętym torze i zatrzymany na szlaku, w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia oraz oznajmienie odjazdu, w razie potrzeby po słowach „po zamkniętym torze numer nr" dodaje się słowa: „z postojem na kilometrze km", albo „do kilometra km i z powrotem", albo gdy kierunek dalszej jazdy jest nieokreślony „do kilometra km". Dla jazdy ze szlaku w wymienionych telefonogramach zapowiadawczych dodaje się słowa: „z kilometra km do nazwa posterunku".
5. 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 (§ 35 ust. 2, § 36 ust. 3, § 82 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. (§ 35 ust. 9).

5a. W przypadku szlaków wyposażonych w urządzenia zdalnego prowadzenia ruchu, ruch kolejowy po torze zamkniętym prowadzi dyżurny ruchu przez obsługę urządzeń zdalnego prowadzenia ruchu, o ile te urządzenia umożliwiają prowadzenie ruchu kolejowego po torze zamkniętym. Przepisów ust. 7 i 11 nie stosuje się.[1)]

6. Dla pociągu, który dojeżdża do następnego posterunku zapowiadawczego:
   1) po szlaku jednotorowym lub po torze prawym na szlaku dwutorowym - obsługuje się semafory oraz dodatkowo blokadę liniową, jeżeli urządzenia srk na to pozwalają
   2) po torze lewym na szlaku dwutorowym - semaforów nie obsługuje się, chyba że posterunek posiada semafor wyjazdowy przystosowany do wyjazdu w kierunku przeciwnym do zasadniczego, albo że przy torze lewym patrząc w kierunku jazdy, znajduje się semafor wjazdowy,
   3) na szlaku z dwukierunkową blokadą jednoodstępową (półsamoczynną) dla każdego toru i dla każdego kierunku obowiązują postanowienia pkt. 1.[1)]
7. Dla pociągu, który nie dojeżdża do następnego posterunku zapowiadawczego, w przypadku jazdy na szlaku jednotorowym lub po torze prawym w kierunku zasadniczym szlaku dwutorowego, semafory obsługuje się wówczas, gdy nie ma blokady liniowej. Gdy jest blokada liniowa, lecz urządzenia srk przystosowane są do tego, aby pociąg powracający ze szlaku nie oddziaływał na urządzenia blokady liniowej, wówczas wjazd pociągu powracającego ze szlaku

jednotorowego lub powracającego po torze prawym szlaku dwutorowego, może odbywać się na sygnał zezwalający na semaforze. Dla jazdy po torze lewym, w kierunku przeciwnym do zasadniczego szlaku dwutorowego, należy postępować w sposób podany w ust. 6.

8. Jeżeli semaforów nie obsługuje się, wyjazd pociągów na zamknięty tor szlakowy odbywa się na rozkaz pisemny „S", zaś wjazd pociągów z zamkniętego toru na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny „S".
9. Na zamknięty tor szlakowy można wyprawić kilka pociągów. Drugi i następny pociąg w tym samym kierunku można wyprawić w odstępie czasu najmniej dwóch minut w odległości najmniej 500 m za pociągiem poprzednim.
10. Prędkość jazdy pociągu na zamkniętym i zajętym torze szlakowym, lub na którym znajduje się przeszkoda do jazdy, nie może przekraczać 30 km/h.

    Prędkość jazdy należy regulować tak, aby pociąg mógł zatrzymać się przed innymi 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.

10a. W przypadku zamknięcia toru szlakowego ze względu na awarię pojazdu trakcyjnego prowadzącego pociąg i konieczność jego ściągnięcia ze szlaku oraz braku innych przeszkód do jazdy dyżurny ruchu wyprawia zastępczy pojazd trakcyjny, który może stosować dozwoloną na danym fragmencie szlaku prędkość drogową, jednak nie większą niż 60 km/h. W zależności od kierunku dojazdu miejsce, w którym znajduje się czoło albo koniec uszkodzonego pociągu, dyżurny ruchu wskazuje w rozkazie pisemnym. Zatrzymanie zastępczego pojazdu trakcyjnego następuje w odległości nie mniejszej niż 1000 metrów od czoła albo od końca uszkodzonego pociągu, w zależności od kierunku dojazdu do uszkodzonego pociągu. Dalsza jazda zastępczego pojazdu trakcyjnego do uszkodzonego pociągu następuje z prędkością do 30 km/h.[3)]

11. Dla pociągu jadącego na zajęty tor szlakowy nie nastawia się sygnałów na semaforach i nie obsługuje się urządzeń blokowych.
12. Drużynę pociągową względnie maszynistę 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 maszynistę 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 kierunku ich jazdy lub miejscu postoju,
3) o jeździe w odstępie czasu co najmniej 2 minut innego pociągu roboczego,
4) o ograniczeniu prędkości czoła pociągu roboczego na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia z samoczynnym systemem przejazdowym (ssp) oraz konieczności wielokrotnego podawania sygnału „Baczność" od wskaźnika nakazującego maszyniście podać ten sygnał – w przypadku niedziałania lub wyłączaniu urządzeń zabezpieczenia ruchu w strefie oddziaływania na pociąg (§ 58 ust. 3 pkt. 2 lit. i)[3)],
5) o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd pociągu, jeżeli nie będzie podany sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym,
6) o unieważnieniu sygnałów na semaforach wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu (§ 58 ust. 4 pkt 29),
7) o przewidywanym czasie zjazdu pociągu roboczego z toru zamkniętego (§ 35 ust.4)
8) o wszelkich innych okolicznościach, dotyczących jazdy po torze zamkniętym i wymagających zachowania szczególnej ostrożności.

13. Jeżeli wyprawiono pociąg, który ma dojechać do następnego posterunku zapowiadawczego, nie wolno wyprawiać pociągu przeciwnego kierunku, dopóki pociąg ten nie przyjedzie do tego posterunku.[1)]

    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.

14. O wszelkich jazdach po zamkniętym torze i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu należy zawiadomić posterunki ruchu położone przy tym szlaku, dróżników przejazdowych i zainteresowanych pracowników.

15. Na aparacie łącza zapowiadawczego dla danego szlaku należy stosować tyle tabliczek ostrzegawczych, ile pociągów znajduje się na zamkniętym torze szlakowym.
16. Zapewnienie bezpieczeństwa pracowników zatrudnionych na torze zamkniętym, jak również zabezpieczenia osób i taboru od najechania przez inne pociągi, należy do obowiązków kierującego robotami stosownie do postanowień przepisów jednostki organizacyjnej wykonującej roboty na szlaku.
17. W razie potrzeby, w miejscu na szlaku, do którego wyprawia się pociągi po zamkniętym torze, może być urządzony prowizoryczny posterunek ruchu na prawach posterunku zapowiadawczego, który bierze udział w regulowaniu ruchu na zamkniętym torze. Dla tak urządzonego posterunku należy opracować odrębny regulamin techniczny.
18. Przy dużych robotach budowlanych, tor zamknięty można przygotować do czasowego wyłączenia z eksploatacji i traktować jako tor w budowie. Organizację i zasady przygotowania toru do czasowego wyłączenia z eksploatacji oraz organizację i zasady jazd po tym torze, należy określić w regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.

§ 56. Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego

1. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się, że tor stacyjny jest nie nadaje się do ruchu, powinien niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu.
2. Tor stacyjny nienadający się do ruchu należy zamknąć w następujący sposób:
   1) zawiadomić o tym dyżurnych ruchu, 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 zamknięcia pomocnicze, stosownie do postanowień § 50.
4. Jeżeli część zamkniętego toru ma być użytkowana, należy ją prowizorycznie zakończyć za pomocą podkładów lub w inny sposób i miejsce, do którego wolno dojechać, osygnalizować tarczą zatrzymania D 1 „Stój".
5. Dyżurny ruchu powinien upewnić się o wykonaniu postanowień ust. 2 pkt 2 i 3 oraz ust. 3 i 4.
6. Otwarcie toru zamkniętego do ruchu może nastąpić na polecenie dyżurnego ruchu, po otrzymaniu od uprawnionego pracownika zawiadomienia o usunięciu przeszkód do ruchu na tym torze.
7. Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego należy zanotować w książce przebiegów albo w dzienniku oględzin rozjazdów (w przypadku gdy nie jest prowadzona książka przebiegów). Na odcinku zpr, zamknięcie torów stacyjnych należy zapisać w dzienniku ruchu. 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.

Rozdział 7. ZAMYKANIE I OTWIERANIE POSTERUNKÓW RUCHU

§ 57. Postępowanie w razie otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu

1. Rozróżnia się następujące przypadki zamknięcia i otwarcia posterunków ruchu:
   A. Stałe zamknięcie i otwarcie posterunku następczego.
   B. Okresowe zamknięcie i otwarcie posterunku następczego.
   C. Czasowe zamkniecie i otwarcie posterunku następczego.
   D. Okresowe zamknięcie wszystkich posterunków następczych na wyznaczonym odcinku.
   E. Otwarcie i zamknięcie prowizorycznego posterunku odstępowego lub odgałęźnego
   F. Otwarcie i zamknięcie posterunku pomocniczego.
   G. Czasowe wyłączenie z udziału w prowadzeniu ruchu nastawni wykonawczej.
   H. Zamknięcie posterunku nastawczego z przyczyn losowych.

Przypadek A

2. Stałe zamknięcie posterunku ruchu następuje wówczas, gdy ustała przyczyna, dla której posterunek ten został otwarty, a także, gdy jego zamknięcie będzie trwało dłużej niż 30 dni.
3. Stałe zamknięcie posterunku zarządza Zarząd Spółki na wniosek Dyrektora ds. Infrastruktury.
4. Jeżeli zamknięciu podlega posterunek zapowiadawczy, a pomiędzy tym posterunkiem i sąsiednim czynnym posterunkiem zapowiadawczym znajduje się posterunek odstępowy, to posterunek ten należy również wyłączyć z udziału w prowadzeniu ruchu.
5. Zwrotnice rozjazdów leżących w torach głównych zasadniczych należy ustawić w położeniu umożliwiającym przejazd pociągów po tych torach i w tym położeniu zabezpieczyć w sposób określony odrębnymi przepisami. 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.
6. Semafory i tarcze ostrzegawcze posterunku stale zamkniętego unieważnia się w sposób przewidziany postanowieniami instrukcji „SKM e-1 Instrukcja sygnalizacji”.
7. Urządzenia zewnętrzne i wewnętrzne na posterunku ruchu należy zabezpieczyć przed niedozwolonym ich obsługiwaniem i wykorzystaniem w czasie trwania zamknięcia i wyłączenia posterunku następczego.
8. Zamknięcie posterunku może nastąpić, gdy szlaki przyległe do tego posterunku są wolne.
9. Zamknięcia dokonuje właściwy dyżurny ruchu, nadając do sąsiednich czynnych posterunków zapowiadawczych telefonogram według wzoru nr 29, stosując się do postanowień ust. 5, 7 i 67 i fakt zamknięcia odnotowuje w dokumentacji techniczno-ruchowej.
10. Do czasu wprowadzenia zmian w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów drużyny pociągowe należy zawiadamiać rozkazem pisemnym „S” o zamknięciu posterunku ruchu.
11. Po zamknięciu posterunku ruchu, ruch pociągów należy prowadzić na podstawie przystosowanej blokady liniowej między czynnymi posterunkami ruchu - o ile blokada istniała przed

zamknięciem.

Jeżeli przed zamknięciem ruch pociągów prowadzono na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów, to również po zamknięciu posterunku należy prowadzić ruch na podstawie telefonicznego zapowiadania pomiędzy sąsiednimi czynnymi posterunkami zapowiadawczymi. Do zapowiadania pociągów należy przystosować łączność zapowiadawczą.

12. Otwarcie dla czynności technicznych nowego posterunku ruchu lub już istniejącego, lecz stale zamkniętego dla czynności technicznych, jak również stałe zamknięcie czynnego posterunku ruchu, zarządza Zarząd Spółki na wniosek Dyrektora ds. Infrastruktury. Odpowiednią zmianę należy wprowadzić do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.
13. W przypadku pilnej konieczności czasowego otwarcia dla czynności technicznych posterunku ruchu stale zamkniętego, otwarcie jego zarządza Naczelnik Wydziału Dyspozytury i Inżynierii Ruchu.
14. O otwarciu dla czynności technicznych posterunku ruchu nowego lub istniejącego, lecz stale zamkniętego, dla czynności technicznych należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym „S” do czasu wprowadzenia zmian do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.

Przypadek B

15. Okresowe zamykanie posterunku następczego w ciągu doby lub w określone dni tygodnia dokonuje się na zarządzenie Zarząd Spółki na wniosek Dyrektora ds. Infrastruktury.
16. Posterunek następczy zamykany okresowo należy oznaczyć w wewnętrznych 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.
17. Drużyny pociągowe należy zawiadamiać rozkazem pisemnym „S” (§ 57 ust. 4 pkt 19) stosownie do postanowień. Jeżeli posterunek ruchu czynny okresowo, otwierany i zamykany jest codziennie w określonych godzinach wskazanych w wewnętrznym rozkładzie jazdy, to nie jest konieczne wydawanie drużynom pociągowym informacji rozkazami pisemnymi o otwarciu następczego posterunku ruchu dla czynności technicznych.
18. 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 lub uniwersalne zamki zwrotnicowe.

    W czasie okresowego zamknięcia posterunku ruchu nie należy unieważniać semaforów i tarcz ostrzegawczych ani oświetlać ich sygnałów.
19. Sygnały na semaforach i tarczach ostrzegawczych ważne są tylko w tym czasie, w którym posterunek ruchu jest czynny; w pozostałym czasie są one nieważne.
20. Klucze od zwrotnic, wykolejnic i od pomieszczeń posterunku nastawczego należy przechowywać w sposób podany w regulaminie technicznym.

21. Przez posterunek okresowo zamknięty wstrzymany jest ruch pociągów, z wyjątkiem pociągów ratunkowych, roboczych i pługów odśnieżnych. Prędkość jazdy pociągu ratunkowego, roboczego lub pługa odśnieżnego w granicach tego posterunku nie powinna przekraczać 30 km/h, a przez przejazdy kolejowo-drogowe oraz obsługiwane przejścia 20 km/h.
22. Zamknięcie okresowe posterunku następczego i otwarcie go następuje w czasie wyznaczonym w regulaminie technicznym i wskazanym w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
23. Posterunek ruchu może być otwarty po stwierdzeniu prawidłowego działania wewnętrznych urządzeń srk oraz łączności. Przed otwarciem posterunku należy sprawdzić, czy w rozjazdach na drodze przebiegu pociągu:
    1) nie nastąpiło uszkodzenie miejscowego zabezpieczenia zwrotnic,
    2) na tokach szynowych rozjazdów nie leżą przedmioty obce,
    3) nie nastąpiła kradzież części składowych rozjazdów,
    4) nie nastąpiło odłączenie prętów nastawczych lub kontrolnych oraz czy nie ma widocznych uszkodzeń napędu.

    Jeżeli wyjątkowo nie można dokonać powyższych sprawdzeń, pierwszemu pociągowi na szlaku dwutorowym dla jazdy w każdym kierunku lub pierwszemu pociągowi na szlaku jednotorowym, należy ograniczyć prędkość czoła pociągu do 50 km/h w granicach okręgu zwrotnicowego, w którym nie dokonano sprawdzenia.
24. Szczegółowe postanowienia o okresowym zamknięciu i otwarciu posterunku powinien zawierać regulamin techniczny.

Przypadek C

25. Czasowe zamknięcie posterunku następczego następuje wówczas, gdy ustała przyczyna, dla której posterunek ten został otwarty oraz gdy zamknięcie będzie trwało nie dłużej niż 30 dni.

    Czasowe zamknięcie posterunku następczego zarządza Zarząd Spółki na wniosek Dyrektora ds. Infrastruktury.

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

    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, to posterunek ten należy również wyłączyć z udziału w prowadzeniu ruchu.
26. Zamknięcie i wyłączenie posterunku ruchu 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 ruchu.
27. Przed zamknięciem i wyłączeniem posterunku ruchu, 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, spon iglicowych

lub uniwersalnych zamków zwrotnicowych. 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.

28. Semafory zamykanego posterunku ruchu, w zależności od możliwości technicznych, mogą:
    1) być zaciemnione,
    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.
29. Urządzenia zewnętrzne i wewnętrzne na posterunkach nastawczych należy zabezpieczyć przed niedozwolonym ich obsługiwaniem i wykorzystaniem w czasie trwania zamknięcia i wyłączenia posterunku następczego.
30. Po wykonaniu prac przygotowawczych i zabezpieczających należy dokonać sprawdzenia prawidłowości ich przeprowadzenia, a gotowość do wyłączenia posterunku z udziału w prowadzeniu ruchu i jego zamknięcia odnotować w dokumentacji techniczno-ruchowej lub w oddzielnym protokole.
31. Zamknięcie posterunku ruchu może nastąpić, gdy szlaki przyległe do tego posterunku są wolne.
32. Zamknięcia i wyłączenia posterunku ruchu 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. 27, 29 i 67.

    W telefonogramie należy podać kilometry przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, które nie będą zawiadamiane o jeździe pociągu.
33. Po zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku ruchu, 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.
34. Prędkość jazdy pociągów w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych należy ograniczyć do 40 km/h (nie dotyczy posterunków odstępowych), a przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, których nie można zawiadomić o jeździe pociągu do 20 km/h.
35. Drużyny pociągów wyprawianych na szlak z zamkniętym i wyłączonym z udziału w prowadzeniu ruchu posterunkiem należy zawiadomić rozkazem pisemnym „S” o:
    1) zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku następczego,
    2) unieważnieniu sygnałów na semaforach zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych,
    3) unieważnieniu sygnałów na semaforach wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej,
    4) ograniczeniach prędkości wskazanych w ust. 34.
36. Po ustaniu przyczyny, która powodowała, że posterunek ruchu 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. 66.

37. Po otwarciu posterunku następczego należy usunąć zastosowane dodatkowe zamknięcia zwrotnic, ewentualne unieważnienie sygnalizatorów oraz sprawdzić działanie urządzeń srk przez personel utrzymania, odnotowując ten fakt w dokumentacji techniczno-ruchowej.
38. Na posterunkach ruchu czasowo zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu obowiązuje w czasie zamknięcia dokonywanie oględzin rozjazdów przez wyznaczonych na ten okres pracowników.

Przypadek D

39. Zamykanie okresowo wszystkich posterunków następczych na wyznaczonym odcinku i równoczesne wstrzymanie ruchu pociągów w tym czasie na tym odcinku następuje na zarządzenie Zarząd Spółki na wniosek Dyrektora ds. Infrastruktury. Posterunki ruchu, na których wstrzymano ruch pociągów należy wskazać w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
40. Posterunki następcze, położone na tym odcinku powinny być czynne w czasie wyznaczonym zarządzeniem, o którym mowa w ust. 39.

    Zamknięcie posterunku powinno nastąpić nie wcześniej, niż po otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnego posterunku zapowiadawczego ostatniego pociągu kursującego przed przerwą w ruchu.

    Otwarcie posterunku powinno nastąpić nie później, niż 10 minut przed czasem odjazdu z sąsiedniego posterunku zapowiadawczego pierwszego pociągu po przerwie w ruchu.
41. W czasie zamknięcia posterunku ruchu, zwrotnice i semafory powinny znajdować się w stanie, jak wskazano w ust. 18.
42. Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, do którego 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 ruchu i wstrzymania ruchu pociągów rogatki przejazdowe powinny pozostać otwarte i w tym położeniu powinny być zabezpieczone.
43. Przed przywróceniem ruchu, dróżnicy przejazdowi dokonują sprawdzenia działania urządzeń zabezpieczenia ruchu i łączności na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu oraz zgłaszają otwarcie swojego posterunku dyżurnym ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.
44. Sposób sprawdzenia urządzeń srk i łączności przed otwarciem posterunków ruchu oraz postępowanie dyżurnych ruchu po ich otwarciu określa ust. 23.
45. W czasie zamknięcia posterunków i wstrzymania ruchu pociągów na danym odcinku linii kolejowej, wolno uruchomić na tym odcinku za zgodą dyspozytora liniowego tylko pociąg ratunkowy, roboczy lub pług odśnieżny po porozumieniu się dyżurnych ruchu obu czynnych stacji

krańcowych tego odcinka i innych posterunków następczych, gdyby zgodnie z regulaminem technicznym niektóre z nich były jeszcze czynne w tym czasie.

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

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

Przypadek E

47. 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 wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej na szlaku jednotorowym lub na torach szlaku dwu- i wielotorowego,
    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.
48. W przypadkach planowanych robót otwarcie prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznicowego) ust. 47 pkt 1 lub prowizorycznego posterunku odgałęźnego (ust. 47 pkt 2) zarządza Zarząd Spółki na wniosek Dyrektora ds. Infrastruktury.

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

    W przypadkach wskazanych w ust. 47 pkt 3 i 4 otwarcie prowizorycznego posterunku odstępowego zarządza Zarząd Spółki na wniosek Dyrektora ds. Infrastruktury.

    Szczegółowe postanowienia dotyczące otwarcia, pracy i zamknięcia prowizorycznego posterunku odstępowego powinien zawierać osobny regulamin, dołączony do regulaminu technicznego zainteresowanych posterunków następczych.
49. Nastawnie prowizorycznych posterunków odstępowych i odgałęźnych 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.
50. Na prowizorycznych posterunkach odstępowych i odgałęźnych powinny być stosowane semafory i tarcze ostrzegawcze świetlne.

    Na prowizorycznych posterunkach odgałęźnych, a w czasie wykonywania planowanych robót również na prowizorycznych posterunkach odstępowych mogą być stosowane zamiast

sygnalizatorów tarcze zatrzymania D 1 „Stój” i przenośne tarcze ostrzegawcze DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania” według zasad określonych w instrukcji „SKM e-1 Instrukcja sygnalizacji”.

51. Prowizoryczne semafory lub tarczę zatrzymania D 1 „Stój” ustawia się:
    1) na prowizorycznym posterunku odstępowym 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.
52. Na prowizorycznym posterunku odgałęźnym zwrotnice powinny być zamykane zamkami zwrotnicowymi lub sponami iglicowymi lub uniwersalnymi zamkami zwrotnicowymi.
53. Prowizoryczny posterunek odstępowy bierze udział w regulowaniu następstwa pociągów po torach i w tych kierunkach, które przewidziano w regulaminie technicznym lub w regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, zależnie od potrzeb.
    Prowizoryczny posterunek odgałęźny bierze udział w regulowaniu ruchu wszystkich pociągów na wszystkich przyległych szlakach.
54. Przejazd pociągu przez prowizoryczny posterunek ruchu odbywa się na sygnał zezwalający podany na semaforze odstępowym względnie wjazdowym lub na sygnał Rm 1 „Do mnie” podany przez dyżurnego ruchu po usunięciu lub obróceniu tarczy zatrzymania D 1 „Stój” o 90° przed nadjeżdżającym pociągiem.
55. Po przejeździe każdego pociągu należy bezzwłocznie z powrotem ustawić sygnał „Stój”.
56. Pociągi przejeżdżające przez rozjazd w kierunku zwrotnym lub z kierunku zwrotnego powinny zmniejszyć prędkość jazdy pociągu do 40 km/h.
57. Drużyny wszystkich pociągów wyprawianych na szlak, na którym czynny jest prowizoryczny posterunek odstępowy (bocznicowy) lub odgałęźny, należy powiadomić rozkazem pisemnym „S”.

Przypadek F

58. Postanowienia dotyczące otwarcia i zamknięcia posterunku pomocniczego zawiera regulamin techniczny.

Przypadek G

59. Zamknięcie nastawni wykonawczej może być dokonane na zarządzenie Zarządu Spółki na wniosek Dyrektora ds. Infrastruktury.
60. Przed zamknięciem nastawni wykonawczej należy zabezpieczyć rozjazdy zgodnie z postanowieniami ust. 27 i 29.
61. Po przygotowaniu i zabezpieczeniu drogi przebiegu, pomieszczenie nastawni należy zamknąć, a klucz przechowywać u dyżurnego ruchu. Ruch pociągów na przyległym szlaku, od strony zamkniętej nastawni, należy prowadzić na podstawie telefonicznego zapowiadania. Zezwolenie

na przejazd obok semaforów wjazdowych i wyjazdowych w okręgu zamkniętej nastawni wykonawczej udziela dyżurny ruchu tego posterunku zapowiadawczego za pomocą rozkazów pisemnych „S".

62. Po ustaniu przyczyny, która spowodowała zamknięcie nastawni i przywróceniu prawidłowego działania urządzeń srk i łączności, ruch pociągów należy prowadzić z udziałem tej nastawni.

Przypadek H

63. W przypadku zamknięcia posterunku nastawczego z przyczyn losowych, w zależności od warunków miejscowych, Dyrektor ds. Infrastruktury określa postępowanie w zakresie:
    1) zabezpieczenia urządzeń zewnętrznych (zwrotnic, wykolejnic, semaforów),
    2) prowadzenia ruchu pociągów między sąsiednimi posterunkami nastawczymi, z określeniem prędkości jazdy pociągów,
    3) innych przedsięwzięć dotyczących obszaru infrastruktury kolejowej objętego tym zamknięciem.

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

64. W przypadkach wskazanych w ust. 1 otwarcia i zamknięcia posterunku ruchu dokonuje dyżurny ruchu tego posterunku.

    Zamknięcia posterunku ruchu dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 29:

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

    Otwarcia posterunku ruchu dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 28:

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

65. Telefonogramy o otwarciu i zamknięciu posterunku ruchu, nadają:
    1) dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego do obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych oraz do pośrednich posterunków następczych, a na odcinku zamkniętym okresowo w ciągu doby również do dyżurnych ruchu stacji czynnych ograniczających odcinek z zamkniętymi posterunkami następczymi,
    2) dyżurny ruchu posterunku odstępowego – do dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i odstępowych (bocznicowych).
66. Przed nadaniem telefonogramu o otwarciu posterunku ruchu dyżurny ruchu posterunku, który ma być otwarty, powinien uzyskać informację od adresatów tego telefonogramu i dyspozytora liniowego o sytuacji ruchowej na sąsiednich szlakach i odstępach oraz o wszelkich okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego (odchyleniach od wewnętrznego rozkładu jazdy i od normalnego ruchu, o ostrzeżeniach itp.).
67. Przed nadaniem telefonogramu o zamknięciu posterunku ruchu 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 8. POWIADAMIANIE DRUŻYN POCIĄGOWYCH I MANEWROWYCH

§ 58. 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 wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów lub w dodatkach do niego,
   2) potrzeba zmniejszenia prędkości lub nieplanowanego zatrzymania pociągu jest odpowiednio sygnalizowana, a instrukcje nie wymagają stosowania dodatkowego zawiadomienia.
2. O okolicznościach wymienionych w ust. 1 drużyny pociągowe zawiadamia się za pomocą rozkazów pisemnych: „O" (zał. 3, 3a i 3b), „S" (zał. 4. 4a i 4b), „N" (zał. 5), „Nrob" (zał. 5a).
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) jazdy po sąsiednim torze szlakowym lub stacyjnym pociągu, w którym znajdują się wagony z przesyłką nadzwyczajną, jeżeli w danym przypadku jest wymagane takie ostrzeżenie,
      e) 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,
      f) braku znajomości obsługiwanego odcinka przez drużynę trakcyjną, którego znajomość jest konieczna do prowadzenia pociągu na tym odcinku (ostrzeżenia stałe i doraźne, trasa wzorcowa) – o ile dopuszczalna prędkość jazdy pociągów na tym odcinku (szlaku) nie przekracza 40 km/h (§ 16 ust. 3),
      g) innych okoliczności, wymagających ostrożnej jazdy,
   2) polecenie ostrożnej jazdy z jednoczesnym zmniejszeniem prędkości jazdy – z powodu:
      a) zmiany toru wjazdowego w okolicznościach wskazanych w § 38 ust. 3,
      b) wjazdu pociągu na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony kozłem

oporowym (§ 38 ust. 9 i 10), albo na tor, na którym istnieje ograniczenie prędkości niższe niż wynika to ze wskazań semafora (§ 42 ust.13 pkt 5),

c) stanu pojazdów kolejowych,

d) stanu lub rodzaju ładunku, które wymagają ograniczenia prędkości jazdy,

e) stanu nawierzchni i budowli inżynieryjnych,

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) niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na obsługiwanych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach, jeżeli nie ma możliwości zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym oraz niedziałania lub wyłączenia urządzeń zabezpieczenia ruchu w strefie oddziaływania na pociąg na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach wyposażonych w samoczynne systemy przejazdowe oraz konieczności wielokrotnego podawania sygnału „Baczność”,

j) braku znajomości obsługiwanego odcinka przez drużynę trakcyjną, którego znajomość jest konieczna do prowadzenia pociągu na tym odcinku (ostrzeżenia stałe i doraźne, trasa wzorcowa),

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),

m) po otwarciu posterunku (§ 57 ust. 23).

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" (§ 61), a także zezwolenie na przejechanie obok semafora wyjazdowego w okręgu nastawczym nastawni wyłączonej z udziału w prowadzeniu ruchu (§ 57 ust. 61),

2) zezwolenie na wyjazd ze stacji posiadającej semafory wyjazdowe z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego, wraz z podaniem numeru toru szlakowego, na który pociąg wyjeżdża,

3) zezwolenie na przejechanie obok semafora wjazdowego, drogowskazowego lub obsługiwanego semafora odstępowego albo tarczy zaporowej, wskazujących sygnał „Stój", również sygnał wątpliwy, białe światło, bądź nieoświetlonych, o ile nie można podać sygnału zastępczego „Sz" – a także zezwolenie na przejechanie obok semafora wjazdowego w okręgu nastawczym nastawni wykonawczej wyłączonej z udziału w prowadzeniu ruchu (§ 57 ust. 61),

4) informację dla pierwszego pociągu jadącego torem prawym (w kierunku zasadniczym) z jednokierunkową wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową, w okolicznościach podanych w § 54 ust. 16,
5) zezwolenie na jazdę manewrową taboru w kierunku szlaku, poza ustaloną granicę przetaczania lub poza ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów) dla przypadków określonych w § 12 ust. 4,
6) zezwolenie na wjazd z zamkniętego toru szlakowego, przy którym nie ma semafora wjazdowego,
7) zezwolenie na jazdę w przypadku, gdy pojazd kolejowy z napędem znajduje się poza semaforem wskazującym sygnał zezwalający, którego maszynista nie widzi,
8) zezwolenie na dalszą jazdę zatrzymanego pociągu skierowanego na tor prawy, gdy jego czoło minęło semafor z wyświetlonym wskaźnikiem W 24,
9) zezwolenie na przejechanie obok tarczy zatrzymania D 1 „Stój" (§ 47 ust.6 pkt 5 i § 64 ust. 10),
10) zezwolenie na dalszą jazdę pociągu zatrzymanego za obsługiwanym semaforem, na którym nastąpiła już zmiana sygnału zezwalającego na sygnał S 1 „Stój” lub stało się to zanim czoło pociągu minęło ten semafor (zał.4a),[3)]
11) zezwolenie na wstawienie i jazdę pojazdu szynowo-drogowego przystosowanego do jazdy po szosie i po szynach (§ 82 ust. 13),
12) polecenie jazdy pociągu do określonego kilometra na szlaku jednotorowym, zatrzymania się i powrotu najpóźniej w nakazanym czasie - o ile jazda tego pociągu nie jest przewidziana wewnętrznym rozkładem jazdy,
13) polecenie popychania pociągu (od.... do....) przez lokomotywę sprzęgniętą z pociągiem lub przez lokomotywę niesprzęgniętą z pociągiem, która dojeżdża za pociągiem do następnej stacji, ze wskazaniem miejsca zatrzymania się popychacza na tej stacji, lub która ze szlaku jednotorowego wraca do stacji wyprawienia - o ile popychanie nie jest przewidziane w wewnętrznym rozkładzie jazdy,
14) polecenie jazdy po zamkniętym torze szlakowym i o okolicznościach wskazanych w § 55 ust. 12,
15) polecenie zatrzymania pociągu, niemającego rozkładowego postoju, na stacji w okolicznościach wskazanych w § 48 ust. 3 i 4,
16) polecenie nieprzewidzianego wewnętrznym rozkładem jazdy zatrzymania na szlaku pociągu, z określeniem celu i czasu postoju,
17) informację o miejscu znajdowania się pozostałej części pociągu lub pociągu zdefektowanego w przypadku wysłania innej drużyny pociągowej niż ta, która obsługiwała pozostawiony pociąg,
18) polecenie zatrzymania pociągu przed uszkodzonym obsługiwanym semaforem (§ 47 ust. 7 pkt 1 lit. d),
19) informację o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd pociągu względnie popychacza

powracającego ze szlaku jednotorowego, jeżeli wjazd ten nie odbędzie się na sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym lub na sygnał zastępczy „Sz" na tym semaforze; zbędne jest podanie tej informacji drużynie popychacza, jeżeli popychanie to jest przewidziane wewnętrznym rozkładem jazdy,

20) informację o zmianach w wewnętrznym rozkładzie jazdy polegającą na: wprowadzeniu lub zniesieniu postoju, stałym otwarciu lub stałym zamknięciu posterunku ruchu, okresowym zamykaniu posterunku ruchu, zarządzonej zmianie sposobu prowadzenia ruchu, lokalizacji przystanku osobowego; o takich zmianach należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym do czasu wprowadzenia zmian w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,
21) informację o ustawieniu nowych lub zmianie miejsca ustawienia sygnalizatorów, o takich zmianach należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym przez 14 dni od chwili zaistnienia tych zmian,
22) informację o czasowym otwarciu posterunku ruchu stale zamkniętego; drużyny pociągowe należy zawiadamiać w ciągu całego okresu otwarcia posterunku lub przez 14 dni, jeżeli wprowadzono poprawkę w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,
23) informację o otwarciu prowizorycznego posterunku następczego i miejscu jego usytuowania (szlak ... km ...), przy czym należy podać na jaki sygnał dozwolony jest przejazd pociągu przez posterunek; drużyny pociągowe należy zawiadamiać w ciągu całego okresu otwarcia posterunku,
24) informację o tym, że w czasie prowadzenia ruchu pociągów w odstępach posterunków następczych (§ 29 ust. 5) sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne,
25) informację o uszkodzeniu torowych urządzeń kontroli prowadzenia pociągów (SHP, ERTMS/ETCS itp.),
26) informację o jeździe pociągu w innym kierunku, niż przewidziany w wewnętrznym rozkładzie jazdy; jeżeli rozkazu tego nie wydał dyżurny ruchu jednej z poprzednich stacji, to rozkaz ten wydaje drużynie pociągowej dyżurny ruchu wyprawiający pociąg w innym kierunku,
27) 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) (zał. 4b),
28) informacje i polecenia dla pociągów roboczych wyprawianych i znajdujących się na szlakowym torze zamkniętym (§ 55 ust. 13),
29) 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 (§ 57 ust. 35),
30) informację o unieważnieniu wskazań tarcz ostrzegawczych przejazdowych odnoszących się do przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, na którym zapewniono kierowanie

ruchem drogowym,

31) informację o nieważności na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu (§ 47 ust. 7 pkt. 2 lit. d),

32) informację o przejeździe wskazanej osoby w kabinie maszynisty (§ 68 ust. 1 pkt 2),

33) informację o tymczasowej zmianie miejsca sterowania odcinkiem zpr z innej nastawni lub wprowadzeniu miejscowej obsługi posterunków zdalnie sterowanych (§ 31 ust. 20), [1)]

34) informację o zmianie miejsca lokalizacji, unieważnieniu albo ustawieniu nowych wskaźników wyznaczających miejsce zatrzymania czoła pociągu; o takich zmianach należy zawiadamiać drużyny pociągowe od chwili zaistnienia tych zmian rozkazem pisemnym przez 14 dni albo przez okres wskazany przez żądającego wydawania ostrzeżeń (dotyczy linii kolejowej nr 250).[2)]

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"; jednocześnie z pozwoleniem minięcia semafora wyjazdowego zezwala się na umieszczenie informacji o tym, że w czasie prowadzenia ruchu pociągów w odstępach posterunków następczych (§ 29 ust. 5) sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne,

   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 semafory wyjazdowe z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego, na tor szlakowy lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego),

   4) informację o zamknięciu toru szlakowego i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze szlakowym czynnym (patrz jednak ust. 20),

   5) informację o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd z toru szlakowego lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego) pociągu, jeżeli wjazd ten nie odbędzie się na sygnał zezwalający na ustawionym przy tym torze semaforze wjazdowym lub na sygnał „Sz" umieszczony na nim,

   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 wprowadzono ruch dwukierunkowy,

   8) informację, do którego miejsca na szlaku dwutorowym odbędzie się jazda pociągu oraz

polecenie powrotu - jeżeli jazda pociągu do określonego kilometra na szlaku i powrót nie są przewidziane w wewnętrznym rozkładzie jazdy; drużynie pociągowej należy wówczas podać również najpóźniejszy czas powrotu na stację wyprawienia,

9) zezwolenie na dalszą jazdę na tor lewy, pociągu zatrzymanego za semaforem wyjazdowym, na którym nastąpiła zmiana sygnału zezwalającego na sygnał S 1„Stój” zanim minęło go czoło tego pociągu,[3)]

10) zezwolenie na dalszą jazdę z toru lewego, pociągu zatrzymanego za semaforem wjazdowym, na którym nastąpiła zmiana sygnału zezwalającego na sygnał S 1 „Stój”, zanim minęło go czoło tego pociągu.[3)]

6. W czasie planowych zamknięć torów w celu wykonania robót, drużynie pociągowej potrzebne zezwolenia, polecenia i informacje można wydać (§ 54 ust.13 i 16 oraz § 58 ust. 5 i 20) za pomocą rozkazu pisemnego „Nrob" zamiast rozkazu pisemnego „N" lub zamiast rozkazu „S" (§ 57 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 rozkazie pisemnym „S" lub „N" dopisać dodatkowo treść polecenia, które zasadniczo wpisuje się w rozkazie pisemnym „O", pod warunkiem, że wszystkie zapisy dokonane w rozkazie pisemnym „S" lub „N" będą dobrze czytelne.

8. W wyjątkowym przypadku, w razie konieczności, rozkaz pisemny „O” może być napisany na nie ustalonym druku, a drużyna pociągowa obowiązana jest zastosować się do jego treści.

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

   Można również ustalić w regulaminie technicznym, aby rozkazy pisemne „O”, „S” i „N” wydawał dyżurny ruchu pomocniczy lub zwrotniczy, na każdorazowe polecenie dyżurnego dysponującego (odcinkowego).

   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 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 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 prowadzący pojazd kolejowy popychacza za pokwitowaniem na egzemplarzu doręczającego. Rozkaz pisemny „S", zezwalający na jazdę manewrującego taboru w kierunku szlaku poza wskaźnik oznaczający granicę przetaczania, a gdzie wskaźnika tego nie ma - poza ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów), powinien otrzymać kierownik manewrów i prowadzący pojazd kolejowy. 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 maszynista pierwszej lokomotywy.
13. Drugiego maszynistę lub kierownika pociągu znajdującego się w kabinie maszynisty lub w przyległym przedziale połączonym przejściem z kabiną, o treści rozkazu pisemnego powiadamia ustnie maszynista. W przypadku przekazywania maszyniście treści rozkazu pisemnego za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej, maszynista zobowiązany jest przekazać tę informację kierownikowi pociągu, nie będącemu w kabinie maszynisty lub w przyległym przedziale.
14. uchylony [1)]
15. Maszynista 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.
16. Sposób postępowania z wykorzystanymi rozkazami pisemnymi określą wewnętrzne uregulowania zainteresowanych podmiotów korzystających z infrastruktury.
17. Jeżeli dyżurny ruchu dysponujący (odcinkowy) doraźnie poleci dyżurnemu pomocniczemu albo innemu wyznaczonemu regulaminem technicznym pracownikowi wydać rozkaz pisemny, powinien wypisać go w swym bloczku 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 (odcinkowego) oraz własnym, powinien napisaną treść powtórzyć dosłownie, a dyżurny ruchu dysponujący (odcinkowy) powinien sprawdzić zgodność treści powtórzonej z treścią podyktowaną i w miejscu pokwitowania wpisać nazwisko pracownika wydającego rozkaz pisemny drużynie pociągowej.[1)]
18. Rozkazy pisemne powinny wydawać na określony odcinek stacje w tym celu wyznaczone w dodatku do wewnętrznego rozkładu jazdy 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.

19. Wyjątek od postanowień ust. 18 stanowią rozkazy pisemne z zawiadomieniami wymienionymi:
    1) w ust. 4 pkt 1, 3, 7, 8, 10 i 31; 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, 9, 11, 12, 13, 14, 19, 24 i 28; 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 18 – które mogą wydać sąsiednie czynne posterunki zapowiadawcze.
20. 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), jest przystosowany do takich jazd i posiada wskaźnik W 24, 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 W 24, jeżeli ujęte to zostało w wydanym uprzednio rozkazie pisemnym „N" (§ 54 ust. 7 i 8).

    Zawiadomienie rozkazem pisemnym jest zbędne, gdy urządzenia blokady stacyjnej i liniowej są przystosowane do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze czynnym (§ 54 ust. 22 i 23).

    Na odcinku zpr linii kolejowej nr 250 zawiadomienia o których mowa w niniejszym ustępie, dyżurny ruchu odcinkowy może przekazać również na dowolnej stacji lub innym posterunku ruchu, jeżeli przemawia za tym sytuacja ruchowa (np. dłuższy postój).[1)]
21. Zezwolenia, polecenia i informacje wymienione w ust. 3, 4, 5 i 6 mogą być przekazywane przez dyżurnego ruchu maszyniście za pomocą urządzeń łączności po zatrzymaniu obsługiwanego przez niego pojazdu.

Zatrzymanie to nie jest wymagane, jeżeli obsada pojazdu kolejowego z napędem jest dwuosobowa, a treść przekazywanych zezwoleń, poleceń, informacji będzie rejestrowana przez specjalne urządzenie znajdujące się na posterunku nastawczym (technicznym) odpowiednio oznaczonym w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.

Maszynista może odmówić przyjęcia treści rozkazu pisemnego podczas jazdy i zatrzymać pociąg, jeżeli uzna, że brak jest dostatecznego czasu na jego przyjęcie i zastosowanie się do jego treści.

W takiej sytuacji, przekazywanie treści rozkazu pisemnego przez dyżurnego ruchu może nastąpić po otrzymaniu zgłoszenia od maszynisty o 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 maszyniście.

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

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

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

21a. Podczas prowadzenia ruchu w czasie planowych zamknięć torów szlakowych, dopuszcza się na wklejanie w drukach rozkazów pisemnych, przygotowanych wzorów (wklejek) treści poleceń, zezwoleń i informacji, odpowiednio w działce 2 rozkazu pisemnego „O” lub 4 rozkazu pisemnego „S”. W przypadku przekazywania treści rozkazów pisemnych za pomocą urządzeń łączności, maszynista może dokonać wklejenia posiadanego wzoru, pod warunkiem ustalenia zgodności wzoru treści rozkazu pisemnego i uzupełnienia wymaganych danych, przekazanych przez dyżurnego ruchu.

22. Rozkaz pisemny „S" lub „N", zawierający zezwolenie na wjazd oraz na wyjazd pociągu, wolno przekazać dopiero wówczas, gdy spełnione zostały wszystkie wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy pociągu. Powyższa zasada obowiązuje także w przypadku udzielenia zezwolenia na jazdę za pomocą sygnału „Sz”.

23. W każdym bloczku rozkazów pisemnych, niezależnie od wydrukowanej numeracji poszczególnych kart, należy oznaczać kolejnym numerem każdorazowe wydanie rozkazu pisemnego. W razie potrzeby anulowania rozkazu pisemnego, należy dokonać przekreślenia jego treści, wpisania na oryginale lub pierwopisie wyrazu „anulowano”, a nowemu rozkazowi nadać kolejny numer. Numeracja ta jest miesięczna lub roczna, co ustala regulamin techniczny.

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

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

24. Działki zawierające treść obowiązującą należy na rozkazie pisemnym „S", „N" i „Nrob." obramować linią pionową na obu marginesach. W obramowanych działkach treść niepotrzebną należy skreślić. Treść odręczną napisać należy czytelnie.

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

25. W stopce rozkazu pisemnego w rubryce „stacja” należy wpisać nazwę posterunku następczego (stacji, posterunku odgałęźnego itp.) którego dotyczy przekazywane polecenie, zezwolenie lub informacja, albo nazwę posterunku ruchu z którego pociąg zostanie wyprawiony na szlak objęty ostrzeżeniem. Jeżeli zawiadomienie można przekazać na poprzedzającym posterunku ruchu, w powyższej rubryce należy wpisać nazwę posterunku następczego, na którym został przekazany rozkaz pisemny. W rubryce „posterunek” należy natomiast wpisać skrót posterunku nastawczego, z którego przekazywany jest rozkaz.[1)]

26. Pociągom wyprawianym na szlak i z powrotem, popychaczom powracającym ze szlaku oraz pociągom kursującym na odcinku, na którym ruch pociągów prowadzi się tylko jednym pojazdem trakcyjnym, 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 nazwą 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 właściwej komórki organizacyjnej lub jednostki macierzystej pojazdu kolejowego z napędem, przesznurować, opieczętować, a liczbę kart w bloczku powinien poświadczyć przełożony właściwej jednostki organizacyjnej dla danego posterunku lub tego pojazdu. Bloczki rozkazów pisemnych należy objąć ścisłą ewidencją.

§ 59. Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego „O”

1. Na posterunkach ruchu wyposażonych w urządzenia systemu elektronicznej rejestracji i

wydawania ostrzeżeń doraźnych SERWO na podstawie zapisów wprowadzanych do pamięci komputera, tworzona jest automatycznie elektroniczna książka ostrzeżeń, a rozkazy pisemne „O” wydawane są w formie wydruku komputerowego wg wzoru przedstawionego w załączniku 3a. albo komunikatu przekazywanego w postaci elektronicznej i wyświetlanego na przystosowanym do tego urządzeniu.[1)]

Na posterunkach tych nie prowadzi się książki ostrzeżeń wg wzoru z załącznika 6 i nie stosuje się postanowień zawartych w § 60 ust. 24, 26, 27, 28. Pozostałe postanowienia § 60 mają zastosowanie analogiczne jak dla prowadzenia jednej książki ostrzeżeń.

2. Na stacjach rejestrujących te same ostrzeżenia, komputery mogą zostać podłączone do jednego z nich, jako terminale umożliwiające dostęp do tworzonej wspólnej elektronicznej książki ostrzeżeń. Wspólną elektroniczną książkę ostrzeżeń może prowadzić stacja wydająca ostrzeżenia na odcinki w całości pokrywające się z odcinkami, na które wydają ostrzeżenia stacje podłączone jako terminale. Wyboru takich stacji dokonuje zarządca infrastruktury.

   Dyżurny ruchu stacji podłączonej jako terminal, po otrzymaniu zawiadomienia o konieczności ostrzegania pociągów (§ 60 ust. 6), powinien niezwłocznie przekazać je dyżurnemu ruchu stacji prowadzącej wspólną elektroniczną książkę ostrzeżeń i zgodnie z jego treścią wydawać pociągom ostrzeżenia. Ostrzeżenia należy wydawać do czasu uzyskania od dyżurnego ruchu prowadzącego wspólną książkę ostrzeżeń potwierdzenia otrzymania ostrzeżenia przez dyżurnych ruchu stacji sąsiednich i wyznaczonych (§ 60 ust. 11) wraz z informacją, które pociągi jako pierwsze zostaną zawiadomione o ostrzeżeniu oraz przejazdu wszystkich pociągów, które tego ostrzeżenia nie otrzymały.

   Dla stacji podłączanych jako terminale czynności wynikające z postanowień § 60 ust. 10, 11 i 23 wykonuje stacja prowadząca wspólną elektroniczną książkę ostrzeżeń.

3. Stacje wyznaczone do wydawania ostrzeżeń prowadzące elektroniczne książki ostrzeżeń lub podłączone jako terminale, powinny być odpowiednio oznaczone w dodatku 1 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.
4. W elektronicznej książce ostrzeżeń należy stosować roczną rejestrację ostrzeżeń doraźnych obowiązujących 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 pierwszym uruchomieniu elektronicznej książki ostrzeżeń należy sporządzić jej wydruk. Wydruk ten należy przechowywać, a po każdej wprowadzonej zmianie w ostrzeżeniach uaktualniać (nowy wydruk). Wydruki takie powinny sporządzać i uaktualniać także stacje podłączone jako terminale.
7. W przypadku usterki urządzeń systemu 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 maszynistę 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 (§ 58 ust. 10) i doręcza maszyniście lub kierownikowi pociągu za pokwitowaniem w książce doręczeń, ze wskazaniem: numeru rozkazu, numeru pociągu i godziny doręczenia. Nie sporządza się kopi rozkazu dla potrzeb własnych. Treść komputerowego wydruku rozkazu pisemnego dyżurny ruchu może przekazać maszyniście (§ 58 ust. 21) lub pracownikowi (§ 58 ust. 23), za pomocą urządzeń łączności, bezpośrednio z widoku tego rozkazu na ekranie monitora komputerowego z zarejestrowaniem nazwiska odbiorcy oraz numeru rozkazu wypisanego przez tego odbiorcę.
10. W komputerowym wydruku rozkazu pisemnego „O” mogą być zamieszczane informacje wydawane za pomocą rozkazu pisemnego „S”, o których mowa w § 58 ust. 4 pkt 20, 21, 22, 23, 25, 26, 27 i 33, za pomocą rozkazu pisemnego „N”, o których mowa w § 58 ust. 5 pkt. 4, 5, 6 i 7 oraz „Nrob” 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 Naczelnika Sekcji Inżynierii Ruchu (lub innych 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. Maszynista 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 (SERWO).
14. W przypadku potrzeby wygenerowania i wydania komputerowego wydruku rozkazu pisemnego „O” niezwłocznie po nadaniu zawiadomienia o odwołaniu ostrzeżenia do stacji prowadzącej elektroniczną książkę ostrzeżeń doraźnych (SERWO), dyżurny ruchu może doraźnie, tj. do czasu odwołania ostrzeżenia w SERWO przez dyżurnego ruchu PKP PLK, dokonać przekreślenia ostrzeżenia w komputerowym wydruku rozkazu pisemnego „O”, jednocześnie umieszczając na wydruku informację o dacie i godzinie odwołania ostrzeżenia. Zmianę należy poświadczyć podpisem wydającego.

15. Podczas wystąpienia utrudnień w organizacji ruchu pociągów na linii kolejowej nr 250, gdy komputerowy wydruk rozkazu pisemnego „O” został wydany jednorazowo dla pociągów obsługiwanych w danym obiegu (§ 58 ust. 26), a nie możliwości natychmiastowego dostarczenia drużynie pociągowej nowego wydruku rozkazu pisemnego „O” uwzględniającego zmienioną numerację pociągów, wydruk ten zachowuje ważność, pod warunkiem że rozkład jazdy (trasa) innego pociągu pokrywa się wyszczególnionymi ostrzeżeniami oraz czasem ich obowiązywania.[1)]

§ 60. Ostrzeżenia

1. Ostrzeżeniami nazywają się pisemne zawiadomienia wydawane drużynom pociągowym, a dotyczące ograniczenia prędkości jazdy lub zachowania innych ostrożności – z wyjątkiem zawiadomień wymienionych w § 58 ust. 19.
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 nieujęte w wykazie ostrzeżeń stałych, które wprowadzone zostały doraźnymi zarządzeniami.

   Ostrzeżenia doraźne mogą być jednorazowe, tj. odnoszące się do określonego pociągu lub okresowe, tj. odnoszące się do wszystkich pociągów w okresie ważności tego ostrzeżenia.
3. 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.
4. Zainteresowani pracownicy posterunków technicznych oraz maszyniści powinni posiadać właściwe i aktualne wykazy ostrzeżeń stałych.

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

   Przed podjęciem pracy przez maszynistę, który ma prowadzić pociąg (pojazd kolejowy) pierwszy raz w okresie obowiązywania wykazu ostrzeżeń stałych, przełożony powinien sprawdzić, czy prowadzący ten pojazd otrzymał potrzebne mu wykazy ostrzeżeń stałych.
5. Nie wolno dokonywać w wykazie ostrzeżeń stałych następujących zmian:
   1) wnoszenia ostrzeżeń, których w wykazie tym nie wydrukowano,
   2) zmiany czasu obowiązywania ostrzeżenia, z wyjątkiem jego skrócenia,
   3) zmiany miejsca (i toru), na którym obowiązuje ostrzeżenie, z wyjątkiem skrócenia odcinka objętego ostrzeżeniem stałym (ust. 8 pkt 2),
   4) zmniejszenia prędkości jazdy pociągów,
   5) przedłużać okresu obowiązywania wykazu ostrzeżeń stałych umieszczonego na stronie wierzchniej okładki.

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

6 Jeżeli stan elementów infrastruktury kolejowej lub organizacja prowadzenia robót wymagają wydawania drużynom pociągowym ostrzeżeń nie ujętych w wykazie ostrzeżeń stałych, uprawnieni pracownicy lub sekcja infrastruktury powinna 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.

Pracownicy (Naczelnik Sekcji Infrastruktury, Naczelnik Sekcji Inżynierii Ruchu, mistrz, toromistrz, diagnosta itp.) 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.

7. 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.
8. 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) Sekcji Infrastruktury, 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.
9. 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.
10. Dyżurny ruchu, na który otrzymał żądanie wydania ostrzeżeń doraźnych, powinien zawiadomić o wprowadzeniu ostrzeżenia doraźnego:
    1) jeżeli ostrzeżenie dotyczy miejsca znajdującego się na szlaku – dyżurnego ruchu sąsiedniej stacji czynnej, stale otwartej dla ruchu pociągów, położonej z drugiej strony miejsca, wymagającego wydawania ostrzeżeń; jeżeli miejsce to znajduje się na szlaku pomiędzy stacją

a posterunkiem odgałęźnym lub między dwoma posterunkami odgałęźnymi, to 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 - dyżurnych ruchu sąsiednich stacji, którzy 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 dyżurnych ruchu stacji wyznaczonych do wydawania ostrzeżeń (ust. 28), wg wzoru:

Zawiadomienie

o wprowadzeniu/~~odwołaniu~~*) ostrzeżenia

Nadane z *nazwa posterunku ruchu* dnia *data* o godz. *godz. min.*
Adresaci: *nazwy posterunków ruchu.*
Odpis dla: *skróty literowe z nazwami odbiorców.*
Treść (przykład): Od dnia *data* od godz. *godz. min.* do odwołania
WPROWADZAM ograniczenie prędkości biegu pociągów do *liczba* km/h na linii *numer* na stacji *nazwa* w km *liczba* na torze nr *liczba* ważne dla *podać kierunki ruchu, rodzaje pociągów.*
Przyczyna: *podać przyczynę.*
Uwagi: *podać uwagi.*
Nr numer SKMDR nazwisko.
*) niepotrzebne skreślić

11. Dyżurni ruchu stacji sąsiednich i wyznaczonych, wymienionych w ust. 13, otrzymanie zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia powinni niezwłocznie potwierdzić pisemnie telegramem lub telefonogramem dyżurnemu ruchu stacji, od którego zawiadomienie to otrzymali, a dyżurni ruchu stacji wyznaczonych również dyżurnemu ruchu stacji położonej bezpośrednio przed miejscem, którego dotyczy dane ostrzeżenie. W potwierdzeniu tym należy powtórzyć treść ostrzeżenia oraz podać liczbę porządkową, pod którą ostrzeżenie wpisano do książki ostrzeżeń, a dyżurni ruchu stacji wyznaczonych ponadto powinni podać, od którego numeru pociągu rozpoczną wydawanie ostrzeżeń; wyjątkowo, przy braku możliwości określenia numeru pociągu, należy potwierdzić otrzymane ostrzeżenie z adnotacją o braku pociągu, a po powzięciu stosownej informacji, podać niezwłocznie ten numer, nadając powtórnie potwierdzenie otrzymanego ostrzeżenia, według wzoru:

Potwierdzenie

zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia

Nadane z *nazwa posterunku ruchu* dnia *data* o godz. *godz. min.*

Adresat: *nazwa posterunku ruchu.*

Odpis dla: *skróty literowe z nazwami odbiorców.*

Treść (przykład): POTWIERDZAM otrzymanie zawiadomienia nr *numer* dotyczącego *powtórzenie treści ostrzeżenia z zawiadomienia o jego wprowadzeniu.*

Przyczyna: *podać przyczynę.*

Uwagi: *podać uwagi.*

Jako pierwszy rozkaz pisemny otrzymał pociąg nr *numer pociągu.*

Powyższe dane wprowadzono do książki ostrzeżeń dnia *data* o godz. *godz. min.* pod pozycją nr *numer*.

Nr *numer* SKMDR *nazwisko*.

Treść potwierdzenia należy sprawdzić z treścią otrzymanego zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia

12. Wszystkim pociągom, którym dyżurni ruchu stacji wyznaczonych nie wydali ostrzeżenia , ostrzeżenie to powinni wydać dyżurni ruchu ostatniej stacji przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie. Pociągi niemające na tej stacji przewidzianego postoju, należy zawiadomić o ostrzeżeniu, o ile jest to możliwe, za pośrednictwem ostatniej stacji postoju, a jeżeli jest to niemożliwe, należy ostrzeżenie wydać na ostatniej stacji przed miejscem, którego ostrzeżenie to dotyczy.
13. W celu stwierdzenia, któremu pociągowi nie wydano ostrzeżenia, dyżurny ruchu ostatniej stacja znajdującej się przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, powinien ustalić, które z pociągów znajdujących się w drodze do niej zostały wyprawione ze stacji wyznaczonej przed pociągiem, który pierwszy otrzymał ostrzeżenie.
14. O ostrzeżeniach doraźnych, obowiązujących dla jazdy pociągów po torze szlakowym lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), dyżurny ruchu stacji wyprawiającej pociągi po torze szlakowym lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), powinien zawiadomić dyżurnych ruchu stacji wyznaczonych, wyprawiających pociągi, które będą jechać po tym torze szlakowym.
15. Jeżeli doraźne ostrzeżenie obowiązuje od określonego terminu, dyżurni ruchu stacji wyznaczonych powinni wydawanie ostrzeżeń rozpocząć wcześniej, z takim wyliczeniem, aby pociągi przejeżdżające po tym terminie na ostatnią stację przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, były już zawiadomione o ostrzeżeniu.
16. Dyżurny ruchu, u którego zaistniały okoliczności wymagające wydania jednorazowego ostrzeżenia, powinien:
    1) zawiadomić o ostrzeżeniu dyżurnego ruchu stacji wyznaczonej lub stacji ostatniego postoju pociągu albo dyżurnego ruchu stacji sąsiedniej, z odnotowaniem w dzienniku telefonicznym,
    2) wydać ostrzeżenie, jeżeli ostrzeżenie dotyczy wyjazdu pociągu.

    Jeżeli jednorazowe ostrzeżenie dotyczy szlaku, a dyżurny ruchu stacji wyznaczonej ani stacji

ostatniego postoju pociągu nie może już zawiadomić drużyny pociągowej o ostrzeżeniu, zawiadomienie to powinien wydać dyżurny ruchu ostatniej stacji znajdującej się przed tym szlakiem. Dyżurny ruchu żądający wydania jednorazowego ostrzeżenia może uważać, że drużyna pociągowa została zawiadomiona o ostrzeżeniu, gdy otrzymał zgłoszenie potwierdzające dokonania tego zawiadomienia, z odnotowaniem w dzienniku telefonicznym.

17. 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 danego pociągu.
18. 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.
19. Jeżeli nie podano terminu, do którego obowiązuje ostrzeżenie, jest ono ważne aż do odwołania. Ostrzeżenie odwołuje się w trybie przewidzianym dla zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia bez oddzielnego potwierdzenia otrzymania odwołania według wzoru:

Zawiadomienie
o ~~wprowadzeniu~~/odwołaniu*) ostrzeżenia

Nadane z *nazwa posterunku ruchu* dnia *data* o godz. *godz. min.*
Adresaci: *nazwy posterunków ruchu*
Odpis dla: *skróty literowe z nazwami odbiorców*
Treść (przykład): Od dnia *data* od godz. *godz. min.* ODWOŁUJĘ ostrzeżenie doraźne wprowadzone za nr *numer zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia doraźnego* z dnia *data* na *nazwa: posterunku ruchu, szlaku* w km *liczba* na torze nr *liczba* ważne dla *podać kierunki ruchu, rodzaje pociągów.*
Przyczyna: *podać przyczynę wprowadzenia ostrzeżenia doraźnego*
Uwagi: *podać uwagi.*
Nr *numer* SKMDR *nazwisko.*

20. W razie odchyleń od podanych terminów ważności ostrzeżenia, stacje, które ostrzeżenie wprowadziły, mają obowiązek o zmianie terminu zawiadomić zainteresowane stacje w trybie przewidzianym dla wprowadzenia ostrzeżenia.
21. Jeżeli zawiadomienie o konieczności ostrzeżenia drużyn pociągowych otrzyma dyżurny ruchu posterunku odgałęźnego lub odstępowego, obowiązany on jest wydawać drużynom pociągowym ostrzeżenia do czasu:
    1) zawiadomienia o ostrzeżeniu dyżurnego ruchu najbliższej stacji i otrzymania od niego potwierdzenia odebrania ostrzeżenia,
    2) otrzymania informacji, który pociąg pierwszy zostanie zawiadomiony o ostrzeżeniu oraz

przejazdu wszystkich pociągów, które odjechały z najbliższej stacji bez ostrzeżenia.

22. 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 obowiązaną do wydawania ostrzeżeń temu pociągowi i o otrzymanych ostrzeżeniach zawiadomić drużynę pociągową.
23. Dyżurni ruchu, którzy otrzymali żądanie, zarządzenie lub zawiadomienie o ostrzeżeniu, powinni niezwłocznie wpisać je do właściwej książki ostrzeżeń doraźnych (zał. 6). Jednorazowych ostrzeżeń nie wpisuje się do książki ostrzeżeń.
24. Dyżurny ruchu prowadzi tyle książek ostrzeżeń, w ilu kierunkach wyprawia pociągi. Książki te należy prowadzić w ten sposób, aby przy wypełnianiu rozkazów pisemnych nie zachodziła potrzeba wyszukiwania ostrzeżeń w różnych książkach.

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

    Numerację ostrzeżeń prowadzi się miesięcznie w formie ułamka. Liczba 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.
25. Ostrzeżenia dotyczące szlaków:
    1) jednotorowych:
        a) stacje wyznaczone do wydawania ostrzeżeń wpisuje 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.
26. Książki ostrzeżeń prowadzą na bieżąco dyżurni ruchu.

    Jeżeli na stacji prowadzonych jest kilka książek ostrzeżeń, to należy wyznaczyć regulaminem technicznym stanowisko dyżurnego ruchu, na którym będzie prowadzony stacyjny komplet książek ostrzeżeń.[1)]
27. 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. … ”.

28. 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 Naczelnika Sekcji Inżynierii Ruchu (lub innych upoważnionych pracowników), której 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, przesznurować, opieczętować, strony ponumerować, a ilość stron powinien poświadczyć naczelnik właściwej 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.

29. Dla każdej książki ze stacyjnego kompletu – a gdy jest jedna książka ostrzeżeń dla każdego kierunku jazdy – należy założyć oddzielną teczkę zawierającą: żądanie wprowadzenia ostrzeżenia, zawiadomienie o wprowadzeniu ostrzeżeniu, potwierdzenie wprowadzenia ostrzeżenia, żądanie odwołania ostrzeżenia i zawiadomienie o odwołaniu ostrzeżenia. Ujęcie w WOS zestawienia ostrzeżeń doraźnych, stanowi podstawę do wykreślenia ich z książek ostrzeżeń doraźnych w pierwszym dniu obowiązywania WOS, z adnotacją "przeniesiono do WOS”.

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

    Dopuszcza się przechowywanie w pamięci komputera wszystkich dokumentów związanych z żądaniem, wprowadzeniem, potwierdzeniem i odwołaniem ostrzeżeń drogą elektroniczną.

30. W regulaminie technicznym należy ustalić, na których posterunkach, ile książek ostrzeżeń i w których kierunkach należy się je prowadzić.

31. 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.

32. Jeżeli ostrzeżenie ma trwać powyżej 30 dni, Naczelnik Wydziału Dyspozytury i Inżynierii Ruchu powinien odpowiednio wcześniej zwrócić się do Zakładu Linii Kolejowych PKP PLK o umieszczenie tego ostrzeżenia w wykazie ostrzeżeń stałych.

Rozdział 9. JAZDA POCIĄGÓW

§ 61. Zezwolenie na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu

1. Żaden pociąg nie może wyjechać ze stacji, wjechać na stację ani przejechać przez stację lub inny posterunek następczy bez zezwolenia dyżurnego ruchu.
2. Zezwoleniem na wyjazd pociągu ze stacji jest:
   1) podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wyjazdowym,
   2) podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym grupowym i sygnału zastępczego na semaforze przy torze, z którego ma odjechać pociąg,

   W powyższych przypadkach jeżeli nie można lub nie wolno podać sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wyjazdowym, albo jeżeli pociąg wyjątkowo ma wyjechać z toru nie posiadającego semafora wyjazdowego – zezwoleniem na wyjazd pociągu jest wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego.
3. Jeżeli z miejsca odjazdu pociągu nie widać wskazań semafora wyjazdowego, zezwoleniem na odjazd pociągu jest polecenie dyżurnego ruchu przekazane drużynie pociągowej za pomocą urządzeń łączności, po uprzednim nastawieniu na semaforze wyjazdowym sygnału zezwalającego na jazdę.
4. Zezwoleniem na wjazd pociągu na stację lub posterunek odgałęźny z semaforem wyjazdowym jest podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wjazdowym, a jeżeli sygnałów nie można lub nie wolno podać - wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego.
5. Zezwoleniem na przejazd pociągu jest:
   1) na stacjach i na posterunkach z semaforami wyjazdowymi wyposażonych w semafory świetlne z tarczą ostrzegawczą odnoszącą się do semaforów wyjazdowych - podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym i wjazdowym oraz drogowskazowym (jeśli jest),
   2) na stacjach z semaforami wyjazdowymi, wyposażonych w semafory bez tarcz ostrzegawczych odnoszących się do semaforów wyjazdowych - podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym i wjazdowym,
   3) na posterunkach odgałęźnych bez semaforów wyjazdowych – podanie sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym.
6. Jeżeli na semaforze wyjazdowym przy spełnieniu wymaganych warunków nie może być podany lub nie wolno podać sygnału zezwalającego lub semafor ten wskazuje sygnał wątpliwy, zezwoleniem na przejazd pociągu - oprócz podania sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym i drogowskazowym jest:
   1) podanie na tym semaforze sygnału zastępczego,
   2) jeżeli pociąg był zatrzymany przed semaforem wjazdowym - doręczenie lub przekazanie za pomocą urządzeń łączności rozkazu pisemnego, zezwalającego na przejechanie obok

semafora wyjazdowego wskazującego sygnał „Stój".

7. Jeżeli na posterunku odgałęźnym bez semaforów wyjazdowych nie może być podany sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym, to zezwoleniem na przejazd pociągu jest wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego lub podanie sygnału zastępczego, po spełnieniu określonych warunków.
8. W przypadku jazdy pociągu po torze lewym, obowiązują postanowienia § 54 ust. 7-12.
9. Dyżurny ruchu może zezwolić na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu, gdy zostały spełnione wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy.
10. Zezwolenie na przejazd pociągu obok sygnału „Stój" na obsługiwanym semaforze może wydać tylko dyżurny ruchu zarządzający tym semaforem.

§ 62. Podawanie sygnałów przez drużynę pociągową przed odjazdem pociągu

1. Przed odjazdem pociągu drużyna konduktorska podaje sygnały przewidziane instrukcją „SKM e-1 Instrukcja sygnalizacji".
2. Na posterunkach ruchu drużyna konduktorska podaje sygnały po udzieleniu zezwolenia na wyjazd przez dyżurnego ruchu, a na przystankach osobowych położonych na szlaku, przed przewidywanym czasem odjazdu.
3. Przy pociągach bez obsady konduktorskiej, odjazd pociągu następuje po otrzymaniu zezwolenia na wyjazd pociągu (§ 61).

3a. W przypadku jazdy pociągu pasażerskiego bez kierownika pociągu (§ 15 ust. 4) nie podaje się sygnałów dawanych przy wyprawianiu pociągu (§ 11 Instrukcji SKM e-1), z tym że jeżeli w drużynie konduktorskiej nie ma kierownika pociągu, a jest konduktor, wówczas podaje on powyższe sygnały w sposób określony przez przewoźnika kolejowego.[3)]

4. Jeżeli z miejsca odjazdu pociągu nie widać wskazań semafora wyjazdowego (drogowskazowego) i dyżurny ruchu nie poinformował drużyny pociągowej o wyświetleniu się sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym (§ 61 ust. 3), albo widoczny jest sygnał „Stój" na semaforze wyjazdowym (drogowskazowym), kierownik pociągu po stwierdzeniu gotowości pociągu do odjazdu, informuje ustnie maszynistę, że jazda pociągu dozwolona jest do miejsca ustawienia semafora z zachowaniem szczególnej ostrożności. Maszynista po otrzymaniu od kierownika pociągu takiej informacji, uruchamia pociąg i tak reguluje jego prędkość jazdy, aby w każdej chwili mógł go zatrzymać, przy czym prędkość ta nie może przekraczać 40 km/h. Po ustaleniu, jaki sygnał wskazuje odnośny semafor, dalsze postępowanie powinno odbywać się według wskazań tego semafora.
5. Przed uruchomieniem pociągu, który ma odjechać przy sygnale zezwalającym na semaforze, maszynista powinien sprawdzić wzrokiem, czy dotyczący semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdą lub sygnał zastępczy oraz czy w zasięgu jego wzroku nie ma przeszkód do jazdy uwzględniając postanowienia § 61 ust. 3.

   Gdy pojazd kolejowy z napędem znajduje się wyjątkowo poza semaforem i maszynista nie może

rozpoznać sygnału, informację o tym sygnale przekazuje kierownik pociągu lub drugi maszynista.

W przypadku jednoosobowej obsady pojazdu trakcyjnego w pociągu bez obsady drużyny konduktorskiej, maszynista powinien otrzymać rozkaz pisemny „S".

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

§ 63. Prędkość jazdy pociągów

1. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągów zależy od:
   1) konstrukcji i stanu technicznego nawierzchni i podtorza oraz obiektów inżynieryjnych i urządzeń srk,
   2) konstrukcji pojazdów kolejowych, ich stanu technicznego, rodzaju hamulców i masy hamującej pociągu,
   3) rodzaju pociągu i warunków ruchowych.
2. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągu, której nie wolno przekroczyć, jest wskazana dla każdego pociągu w wewnętrznym rozkładzie jazdy. Prędkość ta powinna być zmniejszona w przypadkach lub miejscach wskazanych w niniejszej instrukcji, w wykazie ostrzeżeń stałych lub w rozkazie pisemnym oraz gdy maszynista uzna to za potrzebne.
3. W czasie jazdy pociągu po innym torze niż ten, dla którego opracowano wewnętrzny rozkład jazdy, nie wolno przekraczać podanej w zeszytach wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów maksymalnej prędkości dla danego pociągu oraz prędkości drogowej dla odcinka danego toru.
4. Prędkość jazdy pociągu z podwójną trakcją nie może przekraczać prędkości konstrukcyjnej żadnej z obu lokomotyw.
5. Ograniczenia prędkości jazdy pociągu określone są w postanowieniach niniejszej instrukcji i instrukcji sygnalizacji. Najczęściej stosowane ograniczenia prędkości jazdy pociągu oraz inne ograniczenia nie ujęte w treści instrukcji, zawiera poniższa tabela:

Pkt	Prędkość w km/h nie może być większa niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § … ust. …
1)	5	cofanie pociągu ze szlaku bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu	§ 70 ust. 4

Pkt	Prędkość w km/h nie może być wiesza niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § … ust. …
2)	5 – 10	wjazd na stację pociągu z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego; jazdę wagonu z zagrzanym czopem osi powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej	§ 76 ust. 4
3)	10	wymagających ustawienia sygnału D1 „Stój”	§ 8 ust. 4 SKM e-1
3a)	10	podczas przejeżdżania pociągu roboczego przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście, w przypadku, gdy jedynie w torze zamkniętym dezaktywowane są urządzenia ssp. Polecenie jazdy przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście wydaje kierownik pociągu roboczego lub inny pracownik uprawniony do kierowania ruchem drogowym oraz podając sygnał Rm1 „Do mnie” Prędkość obowiązuje dla czoła pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.[2)]	§ 84 ust. 24a
4)	40[3)]	gdy maszynista po usłyszeniu sygnału „Alarm” otrzymanego środkami radiołączności nie otrzymał wyjaśnienia przyczyny jego nadania – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, pociąg jedzie dalej do najbliższego posterunku ruchu	§ 32 ust. 2
5)	20	pchanie pociągu przez przejazdy kolejowo-drogowe, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia po wszystkich torach)[1)]	§ 67 ust. 8 pkt 2

Pkt	Prędkość w km/h nie może być wiesza niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § … ust. …
6)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia na odcinku z zamkniętymi posterunkami ruchu dla przejazdu pociągu ratunkowego, roboczego lub pługa odśnieżnego (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia po wszystkich torach)[1)]	§ 57 ust. 45
7)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, których nie można zawiadomić o jeździe pociągu w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych (obowiązuje czoło pociągu po wszystkich torach)[1)]	§ 57 ust. 34
8)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, gdy nie zawiadomiono dróżnika przejazdowego lub nie otrzymano potwierdzenia otrzymania zawiadomienia o odjeździe pociągu (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia po wszystkich torach)[1)]	§ 84 ust. 16
9)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia z uszkodzonymi urządzeniami zabezpieczenia ruchu (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia po wszystkich torach)[1)]	§ 84 ust. 19
10)	40[3)]	wyjazd pociągu na szlak z blokadą wielodostępową (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 sygnały na samoczynnych semaforach ostępowych są nieważne	§ 54 ust. 11 oraz § 2 ust 9 pkt 20 SKM e-1
11)	20	przyjęcie pociągu na tor boczny lub wyprawienie pociągu towarowego z toru bocznego	§ 38 ust. 1

Pkt	Prędkość w km/h nie może być wiesza niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § … ust. …
12)	20	w odstępstwie od wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy – przyjęcie pociągu na tor częściowo zajęty albo na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości lub zakończony kozłem oporowym	§ 38 ust. 9 i 10
13)	40[3)]	gdy samoczynny semafor odstępowy wskazuje sygnał „Stój", bądź białe światło lub sygnał wątpliwy albo gdy semafor ten jest nieoświetlony, a z kabiny pojazdu kolejowego z napędem nie widać przeszkody, na przednim odstępie, po zatrzymaniu można kontynuować jazdę tak, aby w każdej chwili można było zatrzymać pociąg w razie zauważenia przeszkody; jazda z taką prędkością obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę	§ 64 ust. 11 oraz § 2 ust. 12 SKM e-1
14)	20	gdy pociąg jest cofany za wiedzą dyżurnego ruchu – na szlaku z przejazdami kolejowo-drogowymi, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 70 ust. 2
15)	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	§ 64 ust. 26
16)	20	jazda do najbliższej stacji z płaskimi miejscami lub nalepami na obręczach zestawów kołowych	§ 76 ust. 6

Pkt	Prędkość w km/h nie może być wiesza niż	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § … ust. …
17)	20	jazda pociągu do najbliższej stacji w stanie odhamowanym, a wagon hamuje tak silnie, że jego koła ślizgają się po szynie	§ 76 ust. 8
18)	20	polecenie ograniczenia prędkości w razie zauważenia braku zderzaka przy wagonie w pociągu poprzedzającym	§ 76 ust. 10
19)	20	wyjazd na tor sąsiadujący z torem, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu	§ 77 ust. 2
20)	20	podczas przejeżdżania przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście zabezpieczone rogatkami w przypadku, gdy maszynista zauważył nie zamknięcie rogatki i brak dróżnika przejazdowego, o czym nie był zawiadomiony rozkazem pisemnym (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 84 ust. 21
21)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w przypadku, gdy tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje sygnał „Osp 1”, sygnał wątpliwy lub jest ciemna (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	§ 84 ust. 21

Pkt	Prędkość w km/h nie może	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § … ust. …
22)	20	podczas pracy pociągu roboczego w strefie oddziaływania na urządzenia ssp	§ 84 ust. 24 pkt. 3
23)	30	gdy pociąg jedzie po torze zamkniętym zajętym przez inne pojazdy kolejowe lub na którym znajduje się przeszkoda do jazdy	§ 55 ust. 10
24)	30	gdy pociąg jest pchany lub cofany za wiedzą dyżurnego ruchu na szlaku z przejazdami kolejowo-drogowymi, które są obsługiwane lub są zabezpieczone w inny sposób, z wyjątkiem gdy cofanie pociągu zestawionego z zespołów trakcyjnych, z pojazdów trakcyjnych luzem lub z pojazdów kolejowych zakończonych kabiną sterowniczą odbywa się z kabiny umieszczonej w kierunku cofania (§ 70 ust. 2a)[3)]	§ 67 ust. 8 pkt 2 oraz § 70 ust. 2
25)	30	w czasie zamknięcia posterunków i wstrzymania ruchu pociągów na danym odcinku linii kolejowej, prędkość jazdy pociągu ratunkowego, roboczego lub pługa odśnieżnego	§ 57 ust. 45
26)	30	jazda do najbliższej stacji po wstawieniu wagonów po wykolejeniu, dostosowując prędkość do wskazówek rewidenta taboru	§ 76 ust. 2
27)	40	gdy powtarzacz kontroli niezajętości toru szlakowego jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokady liniowej wyposażonego w urządzenia kontroli niezajętości wskazuje zajętość, pomimo przybycia wcześniej wyprawionego pociągu do jednego z posterunków zapowiadawczych przyległych do szlaku, dla pierwszego wyprawianego pociągu	§ 28 ust. 16, pkt. 2 lit. j

Pkt	Prędkość w km/h nie może być	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § … ust. …
28)	40	przez rozjazdy na szlaku lub na posterunku prowizorycznym, gdy jazda odbywa się w kierunku zwrotnym	§ 57 ust. 56
29)	40	jazda bez znajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowej	§ 16 ust. 3
30)	40	jazda na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny do następnego semafora, tarczy zaporowej, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D 1: przy wyjeździe na szlak bez blokady wieloodstępowej (samoczynnej) jazda z prędkością do 40 km/h obowiązuje do końca rozjazdów w okręgu zwrotnicowym osłanianych semaforem[3)]	§ 2 ust. 9 pkt 20 SKM e-1
31)	40	przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, dla którego nie ma semafora	§ 8 ust. 4 pkt 3 SKM e-1
32)	40	przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, osłanianym semaforem, który nie jest uzależniony od zwrotnic lub nie ma zamknięcia przebiegu	§ 57 ust. 50 - 52
33)	40	jazda pociągów w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych	§ 57 ust. 34
34)	40	z miejsca odjazdu pociągu nie widać wskazań semafora wyjazdowego (drogowskazowego) albo widoczny jest na nim sygnał „Stój”, a maszynista dostał od kierownika pociągu informację, że jazda pociągu dozwolona jest do miejsca ustawienia tego semafora	§ 62 ust. 4

Pkt	Prędkość w km/h nie może być	W miejscach lub przypadkach:	Ustalony w § … ust. …
34a)	40	w granicach posterunku odcinka zdalnego prowadzenia ruchu, na którym wprowadzono awaryjny tryb prowadzenia ruchu	§ 31a ust. 6
35)	50	po otwarciu posterunku ruchu (obowiązuje czoło pociągu)	§ 57 ust. 23 oraz ust. 44
36)		uchylony [1)]	
37)	60	przy jednoosobowej obsadzie pojazdów pomocniczych	§ 15 ust. 3 pkt. 4
38)[3)]	60	cofanie pociągu zestawionego z zespołów trakcyjnych, z pojazdów trakcyjnych luzem lub z pojazdów kolejowych zakończonych kabiną sterowniczą – gdy jazda odbywa się z kabiny umieszczonej w kierunku cofania	§ 70 ust. 2a

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

§ 64.Postępowanie drużyny pociągowej w czasie jazdy pociągu

1. Maszynista obowiązany jest:
   1) przed wyjazdem pociągu ze stacji - stwierdzić, czy dano prawidłowe zezwolenie na wyjazd i czy podano wymagane przepisami sygnały,
   2) podczas wyjazdu pociągu ze stacji - zwracać uwagę, czy drużyna konduktorska lub pracownicy stacyjni nie podają sygnału „Stój",
   3) podczas jazdy pociągu - obserwować:
      a) sygnały i wskaźniki, informować się z drugim maszynistą (kierownikiem pociągu) wzajemnie o ich wskazaniach, powtórzyć każdą otrzymaną informację oraz zastosować się do tych wskazań,
      b) czy na torze, po którym pociąg ma przejechać, nie ma przeszkód do jazdy,
      c) czy na przejazdach kolejowo - drogowych 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: przesuniecie się ładunku, grzania się czopa osi, itp.,
      f) o ile jest to możliwe, czy pociąg jedzie cały i czy posiada końcowe sygnały - zwłaszcza po ruszeniu pociągu towarowego i w czasie jazdy po łukach,
      g) drogę przebiegu podczas przejazdu w granicach posterunku ruchu.
2. Maszynista powinien zatrzymać pociąg, jeżeli:
   1) pociąg został skierowany na tor lewy, a drużyna trakcyjna nie otrzymała wymaganego zezwolenia, tj.:
      a) gdy na przystosowanym do tego semaforze wyjazdowym względnie wjazdowym na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego podano sygnał zezwalający, z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24 lub sygnał zastępczy „Sz”, z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24 i poinformowano o zamiarze wyprawienia na tor lewy,
      b) gdy na semaforze wyjazdowym względnie wjazdowym na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego nie przystosowanym do sygnalizowania wyjazdu na tor lewy podano w porze dziennej sygnał zastępczy „Sz” uzupełniony przenośną nieoświetloną tablicą ze wskaźnikiem W 24 i poinformowano o zamiarze wyprawienia na tor lewy,
      c) jeśli nie można podać sygnału i wskaźnika, o których mowa w lit. a i b – gdy dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawiający pociąg na tor lewy przekazał drużynie pociągowej rozkaz pisemny „N”, zezwalający przejechać obok semafora wyjazdowego względnie wjazdowego na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego, wskazującego sygnał „Stój” (względnie wyjechać z toru stacyjnego nie

posiadającego semafora wyjazdowego) i wyjechać na tor lewy,[3)]

d) w przypadkach wymienionych w lit. a i b – 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 (§ 58 ust. 5 pkt 4 oraz ust. 20).

2) pociąg został skierowany w innym kierunku niż przewiduje wewnętrzny rozkład jazdy, a drużyna trakcyjna nie została o tym powiadomiona rozkazem pisemnym,

3) podczas jazdy na szlaku jednotorowym lub po torze lewym semafor dla przeciwnego kierunku jazdy wskazuje sygnał zezwalający na jazdę po tym torze,

4) pociąg został skierowany na tor prawy, przy wyświetlonym wskaźniku W24.

Po zatrzymaniu pociągu należy porozumieć się z dyżurnym ruchu co do sposobu dalszego postępowania

3. Drugi maszynista obowiązany jest brać udział w obserwacjach, o których mowa w ust. 1 i 2 i informowaniu się wzajemnym z maszynistą o sygnałach w czasie zbliżania się wjazdu pociągu do stacji, wyjazdu ze stacji, względnie przejazdu przez stację, a poza tym także w innych przypadkach o ile obowiązki obsługi pojazdu kolejowego z napędem pozwalają mu na to.

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

W czasie, gdy kierownik pociągu znajduje się w kabinie sterowniczej gdy nie wykonuje innych czynności do wykonywania których jest zobowiązany odrębnymi przepisami, powinien on brać udział w obserwacji sygnałów i informować się wzajemnie z maszynistą o wskazaniach sygnalizatorów.

4. Maszynista powinien dotrzymywać rozkładowe czasy jazdy, ustalone dla danego pociągu.

Maszyniście nie wolno przekraczać największej dozwolonej prędkości wskazanej w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, maksymalnej prędkości eksploatacyjnej pojazdów kolejowych (nie większej niż prędkość konstrukcyjna) wchodzących w skład pociągu, prędkości wskazanej w wykazie ostrzeżeń 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.

5. 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.

6. Jeżeli drużynie pociągowej nasunie się podejrzenie, że brak jest sygnału końca pociągu, należy zażądać sprawdzenia tego sygnału na najbliższym posterunku ruchu.
7. uchylony [1)]
8. Gdy sygnał tarczy ostrzegawczej lub semafora wskazuje, że na najbliższym semaforze należy spodziewać się sygnału „Stój", maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby pociąg zatrzymał z całą pewnością przed sygnałem „Stój". To samo dotyczy przenośnej tarczy ostrzegawczej i tarczy zatrzymania.

   W razie otrzymania pisemnego zawiadomienia o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych, należy od miejsca znajdowania się ostatniego semafora odstępowego (ze wskaźnikiem W 18) spodziewać się, że semafor wjazdowy może wskazywać sygnał „Stój" i należy zachować ostrożność jazdy.

   Przód pociągu powinien zatrzymać się możliwie blisko sygnału „Stój", a przy semaforach świetlnych – nie bliżej, niż to jest potrzebne do niewątpliwego rozpoznania sygnału.
9. Maszynista podczas zbliżania się pociągu do tarczy ostrzegawczej lub do ostatniego semafora blokady wieloodstępowej (samoczynnej), informujących, że semafor wjazdowy wskazuje sygnał „Stój", a także w przypadku, gdy pociąg w wewnętrznym rozkładzie jazdy ma przewidziany przejazd przez posterunek ruchu bez zatrzymania, a semafor wjazdowy informuje, że następny semafor wskazuje sygnał „Stój", obowiązany jest radiotelefonem nawiązać łączność z dyżurnym ruchu, celem wyjaśnienia przyczyny niepodania sygnału zezwalającego.[2)]

9a. Na linii kolejowej nr 250 nawiązanie przez maszynistę z dyżurnym ruchu łączności o którym mowa w ust. 9, nie jest wymagane w przypadku zbliżania się do ostatniego semafora blokady wieloodostępowej (samoczynnej) informującego że semafor wjazdowy wskazuje sygnał "Stój", gdy bezpośrednio przez semaforem wjazdowym znajduje się przystanek osobowy, na którym zgodnie z rozkładem jazdy ma nastąpić postój pociągu. Jeśli po wymianie podróżnych, semafor wjazdowy nadal wskazuje sygnał "Stój", wówczas należy nawiązać łączność z dyżurnym ruchu w celu wyjaśnienia przyczyny niepodania sygnału zezwalającego.[3)]

10. Obok semafora obsługiwanego, wskazującego sygnał „Stój" lub nieoświetlonego albo wskazującego sygnał wątpliwy bądź białe światło, pociąg może przejechać po otrzymaniu osobnego zezwolenia według postanowień instrukcji sygnalizacji.

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

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

11. Maszynista pociągu zatrzymanego na szlaku przed samoczynnym semaforem odstępowym, wskazującym sygnał „Stój" bądź białe światło lub sygnał wątpliwy, albo gdy semafor ten jest nieoświetlony, powinien uruchomić pociąg, jeżeli z pojazdu trakcyjnego nie widać pociągu lub innej przeszkody do jazdy na przednim odstępie i powinien jechać na widoczność z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h i tak ją regulować, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody. W tym przypadku jazda pociągu na widoczność obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę.

    Wyjazd pociągu na szlak z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową na podstawie sygnału zastępczego, rozkazu pisemnego doręczonego drużynie pociągowej lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności powinien odbywać się, według zasady jazdy na widoczność, przy czym prędkość jazdy nie może przekraczać 40 km/h; jazda pociągu na widoczność obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, o ile maszynista nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacją, że sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne (§ 32 ust. 2. pkt 3).[3)]
12. Jeżeli pociąg przejechał bez zezwolenia obok sygnalizatora wskazującego sygnał „Stój" lub poza miejsce wymaganego zatrzymania, wówczas drużyna pociągowa powinna bezzwłocznie pociąg zatrzymać i porozumieć się z dyżurnym ruchu co do dalszego postępowania.
13. Jeżeli pociąg przejechał poza ukres w sposób zagrażający jazdom pociągowym lub manewrowym, maszynista tego pociągu powinien podawać sygnał „Alarm". Kierownik pociągu, a gdy go nie ma lub znajduje się w końcu pociągu - maszynista (drugi maszynista) powiadamia o tym niezwłocznie dyżurnego ruchu. Bez zezwolenia dyżurnego ruchu cofanie pociągu jest niedozwolone, z wyjątkiem nagle grożącego niebezpieczeństwa.
14. O każdym nieprzewidzianym zatrzymaniu pociągu na szlaku z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową, wskazywaniu przez samoczynny semafor odstępowy sygnału „Stój", sygnału wątpliwego lub braku świateł na semaforze odstępowym, wskazywaniu przez tarczę ostrzegawczą przejazdową sygnału wątpliwego lub gdy tarcza jest ciemna, niedziałaniu SHP oraz innych spostrzeżeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu – maszynista powinien zawiadomić dyżurnego ruchu tylnego posterunku ruchu (na odcinku zpr - dyżurnego ruchu sterującego tylnym posterunkiem ruchu), a jeżeli to jest niemożliwe – dyżurnego ruchu przedniego posterunku ruchu za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej. Następnie, o ile spełnione są warunki do wyprawienia pociągów, otrzymane zawiadomienie dyżurny ruchu powinien przekazać maszynistom pociągów jadących na danym szlaku za pociągiem, jak również pociągom jadących sąsiednim torem, udzielając niezbędnych wskazówek dotyczących koniecznego postępowania. Informacje te należy przekazać za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej, a w

przypadkach określonych postanowieniami § 58 niniejszej instrukcji – rozkazem pisemnym.

15. Drużyna trakcyjna pociągu wyprawionego na szlak z blokadą liniową za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego, powinna zachować szczególną ostrożność i pilnie obserwować szlak.
16. Jeżeli pociąg ma przewidziany postój, należy go zatrzymać w przewidzianym miejscu.
17. W przypadku nieplanowego zatrzymania pociągu maszynista powinien niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu postój pociągu na szlaku, informując go o miejscu postoju i przyczynie zatrzymania. Dyżurny ruchu stosownie do otrzymanych informacji powinien podjąć niezwłoczne działania zapewniające bezpieczeństwo ruchu na torze zajętym przez pociąg oraz na torach sąsiednich.

    W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej, należy obsłużyć radiotelefoniczny system alarmowy oraz podawać właściwy dla określonej sytuacji sygnał alarmowy.
18. Po otrzymaniu informacji o przyczynie nieplanowego zatrzymania pociągu na szlaku należy wstrzymać wyprawianie pociągów do czasu zwolnienia toru, względnie usunięcia przeszkody do jazdy.
19. Jeżeli pociąg zatrzymał się z powodu zauważenia w pociągu lub na torze przeszkody do dalszej jazdy lub jeżeli zatrzymanie pociągu jest konieczne dla udzielenia pomocy innemu pociągowi lub dla usunięcia przeszkody do ruchu na torze, po którym pociąg jedzie, albo na torze sąsiednim, to drużyna trakcyjna powinna natychmiast podawać sygnał „Alarm".

    W przypadku zauważenia przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu ruchu, należy ją usunąć, a jeśli nie jest to możliwe, zagrożone miejsce osłonić sygnałami, a w razie potrzeby podawać sygnały „Stój” oraz wezwać pomoc. Zakres i sposób osłony sygnałami miejsca zagrożonego drużyna pociągowa ustala z dyżurnym ruchu.
20. W przypadku zauważenia przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu ruchu na torze izolowanym, należy ją usunąć, a jeśli usunięcie tej przeszkody nie jest możliwe, zewrzeć toki szyn.
21. Kierownik pociągu powinien:
    1) przed odjazdem pociągu na stacji:
        a) doręczyć za pokwitowaniem maszyniście otrzymane rozkazy pisemne (§ 58 ust 10),
        b) stwierdzić czy dano zezwolenie na jazdę pociągu,
        c) stwierdzić gotowość pociągu do odjazdu,
        d) podać właściwy sygnał przed odjazdem pociągu.
    2) przed odjazdem pociągu z przystanku osobowego na szlaku 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) podać właściwy sygnał przed odjazdem pociągu.

3) zatrzymać pociąg, jeżeli zauważy, że:
   a) maszynista nie zatrzymuje pociągu przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, gdzie pociąg miał się zatrzymać,
   b) pociąg skierowano w innym kierunku, niż przewiduje wewnętrzny rozkład jazdy, a kierownika pociągu nie powiadomiono o tym w jakikolwiek sposób,
   c) maszynista przekracza dozwoloną prędkość jazdy lub nie przestrzega obowiązujących ostrzeżeń,
   d) pociąg jest cofany bez wcześniejszego powiadomienia kierownika pociągu,
4) zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższej stacji, jeżeli zauważy otwarte rogatki i brak dróżnika przejazdowego na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu obsługiwanym z miejsca,
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.

22. Każdy pracownik wchodzący w skład drużyny pociągowej powinien zatrzymać pociąg, jeżeli zauważy, że:
    1) z pociągu, z posterunku ruchu lub ze szlaku podawane są sygnały „Stój",
    2) w pociągu lub na torze jest przeszkoda do dalszej jazdy,
    3) na sąsiednim torze jest nieosygnalizowana przeszkoda do jazdy.

    Szczegółowe zasady postępowania drużyny konduktorskiej w czasie odjazdu pociągu z toru przyperonowego określa przewoźnik kolejowy w instrukcjach wewnętrznych.
23. 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 maszynista stanie się niezdolny do pracy, należy pociąg zatrzymać i dalsze postępowanie uzgodnić z dyżurnym ruchu.
24. Na stacjach wskazanych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów drużyna pociągowa zgłasza dyżurnemu ruchu wjazd pociągu z sygnałem końca pociągu niezwłocznie po zatrzymaniu się pociągu na właściwym miejscu.
25. Zauważone nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu, drużyna pociągowa powinna zgłosić niezwłocznie dyżurnemu ruchu.
26. Maszynista, który zauważył podany w jego kierunku sygnał ostrzegawczy Pc 6 – jedno górne światło białe i dwa dolne światła czerwone, na czole innego pociągu, powinien zatrzymać pociąg

i uzyskać informację o przyczynie zatrzymania pociągu oraz upewnić się, że o zatrzymaniu został powiadomiony dyżurny ruchu. Jeśli uzyskał informację, że dyżurny nie został powiadomiony, jest obowiązany powiadomić dyżurnego ruchu. Dalsza jazda obok tego pociągu powinna odbywać się z prędkością nie większą niż 20 km/h, aż do miejsca znajdowania się prowadzącego pojazd kolejowy unieruchomionego pociągu lub przeszkody uniemożliwiającej jazdę.

27. Jeżeli pociąg nie przybył do posterunku ruchu po upływie 10 minut od rozkładowego czasu jazdy i niemożliwe jest nawiązanie łączności z maszynistą tego pociągu lub jeżeli po upływie 30 minut od chwili zgłoszenia 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.
28. Po zakończeniu jazdy pociągu sposób zabezpieczenia składu tego pociągu w zależności od warunków miejscowych określa regulamin techniczny. Do czasu zabezpieczenia składu pociągu nie wolno odczepić pojazdu trakcyjnego nawet na torach położonych w poziomie. Przed odczepieniem lokomotywy od składu maszynista powinien wykonać hamowanie pełne.

§ 65. Postępowanie przy pociągu z podwójną trakcją

1. Dwie czynne lokomotywy mogą znajdować się na przodzie pociągu tylko na tych szlakach, na których podwójna trakcja nie jest zabroniona.
2. W pociągach z podwójną trakcją na pierwszym miejscu należy ustawić lokomotywę, której prędkość konstrukcyjna jest większa. Gdy prędkość konstrukcyjna obu lokomotyw jest jednakowa, na pierwszym miejscu należy ustawić lokomotywę posiadająca na przodzie wózek lub oś toczną.

   Jeżeli podwójną trakcje 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 prowadzącego pojazd kolejowy 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.

§ 66. Postępowanie przy pociągu popychanym

1. Na linii kolejowej nr 250, zarządzanej przez PKP SKM nie stosuje się w pociągach lokomotywy popychającej.
2. Prowadzenie ruch pociągów z popychaczem na szlakach stycznych z innymi zarządcami infrastruktury, obywa się na podstawie regulacji wewnętrznych tych zarządców, z uwzględnieniem ogólnych zasad prowadzenia ruchu określonych w niniejszej instrukcji.

§ 67. Postępowanie przy pociągu pchanym

1. Pociągi, które na czole nie mają czynnej lokomotywy lub czynnej kabiny sterowniczej, są pociągami pchanymi.
2. Pociągi z czynnym pługiem odśnieżnym na własnych kołach, znajdującym się przed lokomotywą, nie są uważane pod względem ruchowym za pociągi pchane.
3. Pchane mogą być pociągi:
   1) utrzymaniowo-naprawcze i robocze,
   2) jadące do i z bocznic,
   3) próżne pociągi pasażerskie.
4. Zabrania się pchania pociągów przewożących podróżnych, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych, w których dozwolone jest pchanie pociągu do najbliższego miejsca na szlaku lub na stacji, w którym możliwie będzie bezpieczne opuszczenie składu pociągu przez podróżnych.
5. Pojazd trakcyjny pchający pociąg powinien być sprzęgnięty ze składem pociągu.
6. Pojazd kolejowy znajdujący się na czole pociągu pchanego powinien być:
   1) przepisowo osygnalizowany,
   2) wyposażony w czynny hamulec zespolony,
   3) obsadzony przez pracownika drużyny pociągowej,
7. Pracownik znajdujący się na czole pociągu pchanego powinien:
   1) obserwować szlak,
   2) podawać odpowiednie sygnały wraz z sygnałem Rp 1 „Baczność” w miejscach, w których wymagane jest podanie tego sygnału przez maszynistę,
   3) przekazywać przez radiotelefon maszyniście informacje dotyczące jazdy pociągu pchanego,
   4) zatrzymać pociąg w przypadku grożącego niebezpieczeństwa.

8. Maszynista pociągu pchanego powinien:
   1) obserwować sygnały podawane przez pracownika znajdującego się na czole pociągu,
   2) pchać pociąg z prędkością nieprzekraczającą 30 km/h, a do 20 km/h przez przejścia i przejazdy kolejowo-drogowe, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób.
9. Dopuszcza się pchanie jednego wagonu typu platforma przez wózek motorowy, bez obsadzonego pracownika na czole pchanego pociągu, pod warunkiem jeżeli wagon przemieszczany jest w stanie próżnym lub gdy znajdujący się na wagonie ładunek, w żaden sposób nie ogranicza widoczności i możliwości obserwacji drogi przebiegu przez maszynistę. Dla takiego przypadku nie stosuje się postanowień ust. 6 pkt 3 i ust. 7 – 8.

§ 68. Jazda w kabinie maszynisty

1. Prawo wstępu i przejazdu w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego poza uprawnionymi pracownikami przewoźnika kolejowego posiadają osoby:
   1) legitymujące się dowodem tożsamości i pisemnymi upoważnieniami właściwych organów kontrolnych lub zezwoleniami do przejazdu w kabinie maszynisty,
   2) wskazane przez dyżurnego ruchu w wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych okolicznościami; podstawą do przejazdu wskazanej osoby w kabinie prowadzącego pojazd kolejowy 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 itp.).

Rozdział 10. POSTĘPOWANIE W RAZIE ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU I ZDARZEŃ KOLEJOWYCH

§ 69. Ogólne zasady

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

   Dyżurny ruchu posterunku, który otrzymał to zgłoszenie, powinien o treści zgłoszenia zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich stacji pośrednich posterunków ruchu i dróżników przejazdowych oraz innych zainteresowanych pracowników w celu ewentualnego wstrzymania wyprawiania lub zatrzymania pociągu lub wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej, jeżeli zachodzi taka potrzeba.[1)]
3. Jeśli usunięcie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub zmniejszenie następstw zagrożenia względnie wypadku zależy również od innych pracowników, należy ich niezwłocznie o tym powiadomić, w celu ewentualnego wstrzymania wyprawiania lub zatrzymania pociągu, względnie wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej.
4. Jeżeli dyżurny ruchu stwierdzi lub otrzyma powiadomienie albo nasunie mu się przypuszczenie o powstaniu potrzeby wzmożenia ostrożności lub zmniejszenia prędkości powinien to zarządzić i drużyny pociągowe powiadamiać o tym rozkazami pisemnymi „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,
   2) wykonać hamowanie nagłe.

   W przypadku zauważenia przeszkody, mogącej zagrażać bezpieczeństwu ruchu, należy przedsięwziąć stosowne środki w celu jej usunięcia. W razie potrzeby podawać sygnały „Stój", wezwać pomoc i o przeszkodzie zgłosić dyżurnemu ruchu. Jeżeli tor jest izolowany, należy najpierw zewrzeć jego toki szyn.
6. W razie wypadku z pociągiem na szlaku należy niezwłocznie osłonić sygnałami „Stój" przede wszystkim sąsiednie tory, jeżeli wskutek wypadku powstała przeszkoda do jazdy po tych torach, a następnie osłonić tor, na którym powstał wypadek i zgłosić to dyżurnemu ruchu.
7. Pracownik, który zauważył zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, może dopiero wtedy opuścić miejsce, z którego można zapobiec zdarzeniu albo zmniejszyć jego skutki, gdy wykonał wszystkie czynności, zmierzające do uniknięcia zdarzenia lub zmniejszenia jego skutków.

8. Po otrzymaniu zgłoszenia o zdarzeniu lub przeszkodzie, które wymagają wstrzymania ruchu pociągów, dyżurny ruchu zamyka dany tor lub szlak, powiadamia zainteresowanych pracowników oraz właściwe jednostki zgodnie z postanowieniami instrukcji „SKM r-8 Instrukcja o postępowaniu w sprawach zdarzeń na linii kolejowej nr 250”, 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.[1)]

9. Do czasu przybycia na miejsce zdarzenia członka komisji kolejowej kierownik pociągu, członek drużyny pociągowej powinien przedsięwziąć odpowiednie środki zapobiegające dalszym szkodliwym następstwom zdarzenia, zgłosić dyżurnemu ruchu oraz zapewnić w miarę możliwości pomoc poszkodowanym. Należy również zabezpieczyć ślady, które mogłyby ułatwić ustalenie przyczyn zdarzenia oraz zabezpieczyć mienie kolejowe, ładunek i bagaże podróżnych.[1)]

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; w przypadku uszkodzenia urządzeń radiołączności pociągowej 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 ruchu, od którego otrzymał polecenie zatrzymania pociągu,
    4) po otrzymaniu od dróżnika przejazdowego zgłoszenia o zatrzymaniu pociągu, dyżurny ruchu powinien polecić usunięcie tarczy zatrzymania, a dróżnicy przejazdowi powinni polecenie to wykonać,
    5) posterunki następcze, wezwane sposobem alarmowym do zatrzymania pociągu, powinny

oprócz wskazania temu pociągowi sygnału „Stój" na odpowiednim semaforze, w razie potrzeby podawać również sygnały wzrokowe i dźwiękowe „Stój", aby zapewnić możliwie najwcześniejsze zatrzymanie pociągu.

11. Przybory sygnałowe, stanowiące wyposażenie posterunków, powinny być przechowywane w miejscach łatwo dostępnych, umożliwiających natychmiastowe ich użycie.

§ 70. Cofanie, dzielenie i zabieranie częściami składu pociągu ze szlaku

1. Bez pozwolenia dyżurnego ruchu nie jest dozwolone cofanie pociągu z wyjątkiem nagle grożącego niebezpieczeństwa.
2. Pociąg zatrzymany na szlaku może być cofnięty, jeżeli cofanie uzgodniono z dyżurnym ruchu posterunku zapowiadawczego, w kierunku którego pociąg ma się cofać i gdy na pierwszym wagonie w kierunku cofania, będzie znajdował się pracownik, celem obserwacji toru szlakowego i zahamowania pociągu w razie potrzeby, a szczególnie po odebraniu sygnału „Stój" oraz w miejscach wskazanych w ust. 5. Drużyna trakcyjna powinna cofać pociąg ze szczególną ostrożnością, nie przekraczając prędkości 30 km/h, a 20 km/h przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, które nie są obsługiwane lub nie zabezpieczone w inny sposób.

2a. W przypadku gdy cofanie pociągu zestawionego z zespołów trakcyjnych, z pojazdów trakcyjnych luzem lub z pojazdów kolejowych zakończonych kabiną sterowniczą odbywa się z kabiny umieszczonej w kierunku cofania, stosuje się dozwoloną na danym fragmencie szlaku prędkość drogową, jednak nie większą niż 60 km/h, przy czym:

1) przy przejeżdżaniu przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia wyposażone w samoczynny system przejazdowy obowiązuje prędkość do 20 km/h dla czoła pociągu,
2) jeżeli cofany pociąg znajduje się przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przed przejściem osłanianym tarczą ostrzegawczą przejazdową, która nadaje sygnał Osp 2, nie stosuje się ograniczenia prędkości, o którym mowa w pkt. 1.[3)]

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 ruchu może odbyć się z prędkością 5 km/h, pod warunkiem że w odległości drogi hamowania pociąg będzie poprzedzał właściwy pracownik z przyborami sygnałowymi i że widoczność nie jest mniejsza niż 100 metrów.

Wyjątek stanowią następujące przypadki, w których cofanie pociągu jest zabronione:

1) jeżeli pociąg jedzie bez drużyny konduktorskiej,
2) na szlaku z blokadą liniową wieloodstępową (samoczynną), jeżeli na cofanie pociągu nie

otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu,

3) w czasie, gdy widoczność jest mniejsza niż 100 m, a cofanie nie zostało uzgodnione z dyżurnym ruchu,
4) jeżeli pociąg jedzie na jednotorowym odcinku linii kolejowej bez obsady stacji oraz mijanek i bez urządzeń sterowania zdalnego, jeśli nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu odcinkowego.

5. 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 odstępowego nie podaje sygnału Rm 1 „Do mnie”,
   2) przed posterunkiem zapowiadawczym:
      a) przed urządzeniem sygnałowym, ważnym dla cofanego pociągu,
      b) gdy urządzenia takiego nie ma - obok semafora wjazdowego, znajdującego się przy sąsiednim torze z prawej strony w kierunku cofania,
      c) gdy semafora przy sąsiednim torze nie widać - w odległości 100 m przed pierwszym rozjazdem (skrzyżowaniem) na drodze cofanego pociągu.
6. Jeżeli po zatrzymaniu pociągu pracownik przewoźnika stwierdzi, że część pociągu może jechać dalej, to oprócz wykonania zawiadomienia za pomocą urządzeń łączności dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego należy, o ile jest to możliwe, porozumieć się również z dyżurnym ruchu najbliższego przedniego posterunku zapowiadawczego i postąpić według jego polecenia.
7. Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który otrzymał zawiadomienie o podzieleniu lub rozerwaniu pociągu i pozostawieniu jego części na szlaku, zamyka tor szlakowy (§ 53 ust. 1). Zainteresowane posterunki ruchu i posterunki nastawcze powinny zastosować na odpowiednich urządzeniach zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze (§ 50).
8. Pozostającą na szlaku część pociągu należy zahamować i jeżeli jest to możliwe, strzec.
9. Przed odjazdem części pociągu ze szlaku należy dokonać wymaganej próby hamulców i odhamować wagony w tej części pociągu. Na odjeżdżającej części pociągu nie można umieszczać sygnału końca pociągu; maszynista 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 o pozostawieniu części pociągu na szlaku i o miejscu (według kilometrażu linii) jej znajdowania się. Jeżeli zawiadomienia dokonano za pomocą

radiotelefonu podczas jazdy części pociągu ze szlaku, nie ma potrzeby zatrzymania się przed semaforem nadającym sygnał zezwalający.

Dalsza jazda odbywa się według poleceń dyżurnego ruchu.

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

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

12. Po pozostałą na szlaku część pociągu należy wysłać pojazd trakcyjny z tą samą drużyną, która przyprowadziła na stację część pociągu i (o ile jest to możliwe) wysłać również odpowiedniego pracownika do pomocy.

    W razie konieczności wysłania innej drużyny trakcyjnej, należy ją powiadomić rozkazem pisemnym o miejscu znajdowania się części pociągu.

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

§ 71. Rozerwanie pociągu na szlaku i zbiegnięcie wagonów

1. Po zatrzymaniu rozerwanego pociągu należy hamulcem postojowym lub ręcznym zahamować w oderwanej części składu odpowiedni procent masy ogólnej składu pociągu stosownie do postanowień regulacji wewnętrznych przewoźnika kolejowego.

   O zatrzymaniu rozerwanego pociągu drużyna pociągowa informuje dyżurnego ruchu najbliższego posterunku.

2. Po wykonaniu czynności wymienionych w ust. 1, jeżeli obsada pociągu na to pozwala, to należy przednią częścią rozerwanego pociągu dojechać do części oderwanej, a następnie obie części połączyć, wykonać próbę hamulca, wagony odhamować i jechać dalej.

   Powyższe czynności wykonują pracownicy drużyny pociągowej.

   Szczegółowe postępowanie przy pociągu określą przepisy wewnętrzne przewoźnika kolejowego.

3. Gdy połączenia obu części pociągu nie można wykonać, należy niezwłocznie zawiadomić o tym dyżurnego ruchu tylnego posterunku ruchu i porozumieć się z nim co do sposobu zwolnienia toru szlakowego.

   Dalsze postępowanie odbywa się według postanowień § 70 ust. 5 – 12.

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

4. Jeżeli okoliczności będą tego wymagały, dyżurny ruchu może zarządzić wysłanie lokomotywy

z tylnej stacji i pchanie tylnej części pociągu, jeśli przednia część pociągu wjechała już na przednią stację albo zarządzić ściągnięcie tylnej części pociągu na tylną stację.

5. Na stacjach, na których może zachodzić niebezpieczeństwo zbiegnięcia wagonów ze stacji na szlak lub odwrotnie, należy przewidzieć w regulaminie technicznym środki zapobiegające zbiegnięciu wagonów i skutkom w razie zbiegnięcia.
6. W razie zbiegania wagonów ze stacji w kierunku szlaku, należy je wszelkimi sposobami zatrzymać, a gdy to jest niemożliwe, skierować na tor żeberkowy lub inny tor stacyjny, a gdy i to nie jest możliwe – wykoleić na wykolejnicy lub w inny sposób, np. za pomocą podkładania podkładów itp.
7. O zbiegnięciu wagonów na szlak należy niezwłocznie zawiadomić dróżników przejazdowych na szlaku do sąsiedniej stacji, w której kierunku toczą się wagony oraz pośrednie posterunki ruchu.
8. Po zauważeniu lub dowiedzeniu się o zbiegnięciu wagonów dróżnicy przejazdowi powinni zamknąć rogatki i zatrzymać pociąg jadący naprzeciw zbiegłych wagonów. Na szlakach wielotorowych pociągi jadące po torach sąsiadujących z torem, po którym toczą się wagony, należy zatrzymać do czasu ustalenia, że zbiegłe wagony nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu tych pociągów.

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

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

   Na szlaku z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową nie należy cofać pociągu jadącego naprzeciw zbiegłych wagonów, lecz pociąg zatrzymać.
9. Na stacji, w kierunku której toczą się wagony, należy przygotować się na ich zatrzymanie względnie przepuszczenie przez stację.

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

   Szczegółowy sposób postępowania, zależnie od istniejących warunków miejscowych, należy ustalić w regulaminie technicznym.
10. Tory szlaku, na który zbiegły wagony, należy uważać za zamknięte do czasu upewnienia się, że wagony nie pozostały na szlaku i że sąsiedni tor szlaku dwutorowego również jest wolny od przeszkody do jazdy.

§ 72. Pożar w pociągu

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

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

§ 73. Zaspy śnieżne

1. W czasie zamieci lub wzmożonych opadów śnieżnych drużyna trakcyjna powinna podczas jazdy pociągu zwracać uwagę, czy nie tworzą się zaspy, które mogą stanowić przeszkodę do ruchu. O tworzeniu się zasp śnieżnych na szlaku, które mogą stanowić przeszkodę do ruchu, drużyna trakcyjna powinna zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższej stacji.
2. W czasie zamieci lub dużego opadu śniegu dyżurny ruchu powinien u pracowników utrzymania infrastruktury kolejowej zasięgnąć informacji o stanie szlaku, zwłaszcza przed wyprawieniem pociągu, któremu może zagrażać utkniecie w zaspie śnieżnej (po otrzymaniu meldunku o tworzeniu się zasp śnieżnych, po dłuższej przerwie w ruchu pociągów, itp.).
3. W czasie zamieci śnieżnej i dużego opadu śniegu należy starać się nie dopuszczać do zbędnych zatrzymań pociągów.
4. O powstaniu zaspy śnieżnej, która stanowi przeszkodę do ruchu pociągów, należy zawiadomić dyżurnego ruchu.

   Tor szlakowy, na którym powstała zaspa śnieżna, stanowiąca przeszkodę do ruchu pociągów, należy zamknąć i żądać usunięcia zaspy.
5. Jeżeli pociąg zatrzyma się na torze szlakowym, z powodu zasp śnieżnych, uniemożliwiających

dalszą jazdę, należy powiadomić dyżurnego ruchu i zastosować się do otrzymanej dyspozycji. Jeżeli pociąg zatrzymał się w miejscu, w którym grozi zawianie pociągu, należy go możliwie jak najprędzej cofnąć przynajmniej poza zagrożone miejsce, stosując się przy tym do postanowień § 70 ust. 2-4.

6. Jeżeli nie ma możliwości ściągnięcia lub cofnięcia na stację pociągu pasażerskiego, który utknął w zaspie na szlaku, należy użyć wszelkich dostępnych środków w celu dowiezienia do stacji podróżnych i ich bagażu ręcznego z pociągu znajdującego się na szlaku.
7. W razie potrzeby należy uruchomić pług odśnieżny. Pociąg z pługiem odśnieżnym, wyprawiony do akcji usuwania zasp śnieżnych, kursuje na zasadach ustalonych dla pociągów ratunkowych.
8. Jeżeli w czasie pracy pługa odśnieżnego na jednym torze szlaku wielotorowego warunki miejscowe (szerokość międzytorza) i rodzaj pługa wymagają tego, to sąsiedni tor szlakowy należy zamknąć.

§ 74. Gwałtowna ulewa lub przybór wód

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

§ 75. Pęknięcie szyny lub deformacja toru

1. W razie stwierdzenia pęknięcia szyny lub deformacji toru zagrażających bezpieczeństwu ruchu należy:
   1) jeżeli jest to możliwe, zatrzymać zbliżające się pociągi przed miejscem uszkodzonym, za pomocą dostępnych środków, łącznie z podaniem sygnału „Alarm",
   2) miejsce to strzec i obserwować szlaki aby nie najechał na to miejsce pociąg,
   3) jeżeli tor jest izolowany, zewrzeć toki szynowe,

4) zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor i zawiadomić o tym uprawnionego pracownika utrzymania nawierzchni kolejowej,
5) przeszkodę dozorować, a w razie zbliżania się pociągu należy go zatrzymać.

2. Pociągi znajdujące się przed przeszkodą należy zatrzymać do czasu otrzymania zawiadomienia od uprawnionego pracownika o dokonaniu naprawy toru lub zabezpieczeniu pękniętej szyny oraz podania, z jaką prędkością mogą przejeżdżać pociągi przez uszkodzone miejsce tymczasowo zabezpieczone.
3. Wykonanie naprawy toru uprawniony pracownik zgłasza dyżurnemu ruchu na piśmie lub telefonogramem określając, z jaką prędkością pociągi mogą przejeżdżać przez miejsce naprawione.

§ 76. Uszkodzenie wagonów w pociągu

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

   W razie wątpliwości, czy dane uszkodzenie może ujemnie wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu, decyduje właściwy pracownik przewoźnika kolejowego, a gdy go nie ma – maszynista.
2. Wagony wykolejone, nawet nieuszkodzone, powinny być zbadane przez rewidenta taboru kolejowego przed dopuszczeniem ich do dalszej jazdy w pociągu.

   W razie niemożności dokładnego zbadania wagonów wykolejonych na szlaku, po wstawieniu ich na tor, należy dowieźć je do najbliższej stacji, dostosowując prędkość jazdy do wskazówek rewidenta taboru kolejowego, przy czym prędkość ta nie może być większa niż 30 km/h.
3. Pracownik, który zauważy nieprawidłowość zagrażającą bezpiecznej jeździe pociągu, powinien pociąg zatrzymać, a jeżeli tego nie może zrobić, powinien wezwać do zatrzymania pociągu pracownika następnego posterunku ruchu lub dróżnika przejazdowego, powiadamiając go o zauważonej nieprawidłowości.

   O przyczynie zatrzymania pociągu należy powiadomić drużynę pociągową.

   Po zbadaniu nieprawidłowości maszynista decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może jechać dalej.
4. W razie zauważenia zagrzania się czopa osi zestawu kołowego, należy pociąg natychmiast zatrzymać.

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

   Wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego należy na 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. Oznakę złamanej osi jest nierówna i niespokojna jazda wagonu oraz pochylenie się wagonu na jedną stronę. Jeżeli przyczyną złamania się osi było zagrzanie się czopa osi zestawu kołowego, może ponadto wydobywać się z łożyska woń spalenizny lub dym.
6. Rytmiczne stuki w czasie jazdy pociągu wskazują na to, że w pociągu znajduje się wagon mający koła z płaskimi miejscami lub nalepami.

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

   W razie usłyszenia podczas przejazdu pociągu silnych, rytmicznych uderzeń kół o szyny, należy powiadomić o tym dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu, celem zatrzymania pociągu i powiadomienia drużyny pociągowej. Prędkość jazdy pociągu do najbliższej stacji nie powinna być większa niż 20 km/h. Dyżurnego ruchu tej stacji należy zawiadomić, na którym miejscu od końca pociągu znajduje się wagon z płaskimi miejscami lub nalepami na obręczach zestawów kołowych i w miarę możności podać rodzaj i numer wagonu.

   Jeżeli dyżurny ruchu nie otrzymał tych szczegółowych informacji, powinien pociąg zatrzymać przed semaforem wjazdowym, a następnie w czasie wjazdu pociągu ustalić, który wagon posiada płaskie miejsca na obręczach kół.

   Jeżeli starcie obręczy koła lub wysokość nalepów przekracza dopuszczalną granicę, określoną w instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców pojazdów kolejowych, wagon należy wyłączyć z pociągu.
7. Jeżeli w pociągu jadącym w stanie odhamowanym hamuje wagon, lecz koła jego nie ślizgają się po szynie - hamowanie takie można poznać po szumie, pisku oraz po iskrzeniu i dymieniu powstającym między klockami hamulcowymi a obręczami kół - wówczas należy zawiadomić o tym najbliższą stację. Stacja ta powinna zatrzymać pociąg i spowodować odhamowanie wagonu lub wyłączenie jego hamulca.
8. Jeżeli w jadącym pociągu w stanie odhamowanym wagon hamuje tak silnie, że jego koła ślizgają

się po szynie - hamowanie to można poznać po iskrzeniu pomiędzy kołem a szyną - wówczas należy natychmiast zatrzymać pociąg, hamulce wyłączyć i wyluzować, a następnie ze względu na powstałe wytarcie obręczy kół jechać z prędkością najwyżej 20 km/h do najbliższej stacji, gdzie należy wagon zbadać, czy wytarcie obręczy nie przekracza dopuszczalnej granicy (ust. 6).

9. Wagony wyłączone z pociągu z powodu grzania się czopów osi zestawów kołowych, złamania osi, płaskich miejsc lub innych uszkodzeń, mogą być ponownie włączone do pociągu po zbadaniu przez pracownika posiadającego uprawnienia rewidenta taboru kolejowego i po stwierdzeniu, że wagon jest zdatny do ruchu.
10. W razie zauważenia braku zderzaka przy wagonie w pociągu należy bezzwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu dysponującego, który powinien najbliższy pociąg, wyjeżdżający na zagrożony szlak zatrzymać i drużynę pociągową zawiadomić rozkazem pisemnym „O", polecając zmniejszenie prędkości jazdy do 20 km/h, zachowanie ostrożności, odszukanie zderzaka i usunięcie go z torowiska oraz zawiadomienie dyżurnego ruchu sąsiedniej stacji o wyniku poszukiwania zderzaka. W przypadku stwierdzenia przez drużynę pociągową że zderzaka nie ma lub zderzak został usunięty, dyżurny ruchu dla następnych pociągów nie wprowadza ograniczeń.
11. Dyżurny ruchu stacji włączającej na koniec pociągu wagon bez zderzaka zobowiązany jest powiadomić o tym pośrednie posterunki następcze i dróżników przejazdowych na szlaku, na który pociąg ma być wyprawiony oraz dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego. Dyżurni ruchu następnych posterunków zapowiadawczych zobowiązani są dokonywać analogicznych powiadomień na kolejnych szlakach przebiegu takiego pociągu.
12. Informacje o usterkach wykrytych 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 maszyniście odpowiednie informacje lub polecenia.
    Maszynista, któremu dyżurny ruchu polecił zatrzymanie pociągu z powodu wykrycia stanu ostrzegawczego granicznego lub alarmowego przez urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych taboru kolejowego zatrzymuje pociąg w celu dokonania oględzin technicznych, które wykonuje sam lub inny pracownik przewoźnika kolejowego. Po przeprowadzeniu oględzin technicznych, maszynista informuje dyżurnego ruchu o podjętej decyzji.

§ 77. Brak sygnałów na pociągu lub niewłaściwe jego osygnalizowanie

1. Jeżeli osygnalizowanie pociągu jest niekompletne lub niewłaściwe należy o tym powiadomić

maszynistę w celu usunięcia nieprawidłowości w jego osygnalizowaniu. Osygnalizowanie to powinno nastąpić nie później niż na stacji rozkładowego lub planowanego postoju.

W przypadku stwierdzenia niekompletnego lub niewłaściwego osygnalizowania czoła lub końca pociągu jadącego na szlakach wyposażonych w wieloodstępową (samoczynną) blokadę liniową w porze ciemnej, prawidłowego jego osygnalizowania należy dokonać na najbliższej stacji. O niewłaściwym osygnalizowaniu pociągu pracownicy posterunków ruchu i dróżnicy przejazdowi powinni się kolejno powiadamiać.

2. Gdy pracownik obsługujący semafor nie stwierdził z całą pewnością lub nie upewnił się, że pociąg ma sygnał końca pociągu, należy uważać, że mogło nastąpić rozerwanie pociągu i wówczas nie wolno uczynić niczego, co umożliwiłoby wyprawienie innego pociągu na tor, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu. Tory sąsiadujące z torem, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu należy uważać za zagrożone i przed wyprawieniem na nie pociągu należy drużynę pociągową zawiadomić rozkazem pisemnym „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 numer *nr* wyjechał bez sygnału końca pociągu", a następnie obsłużyć urządzenie blokady liniowej i stacyjnej.

   Dyżurny ruchu, który stwierdził lub któremu zgłoszono, że pociąg wyjechał bez sygnału końca pociągu, powinien zawiadomić o tym najbliższą przednią stację, pośrednie posterunki następcze i dróżników przejazdowych. Stacja, która otrzymała to zawiadomienie, powinna zatrzymać pociąg i po sprawdzeniu, że wjechał on w całości, powiadomić o tym tylną stację, pośrednie posterunki 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 zastosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze.
4. Jeżeli pociąg bez sygnału końca pociągu przejechał obok obsługiwanego semafora wjazdowego lub odstępowego - wówczas nie wolno nastawiać sygnału „Stój" na tym semaforze ani obsłużyć bloku liniowego lub w inny sposób potwierdzić przyjazdu względnie przejazdu tego pociągu.

   W tym celu należy na odpowiednie urządzenia założyć zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze. Jeżeli brak sygnału końca pociągu na pociągu wjeżdżającym stwierdzi inny pracownik, to powinien on natychmiast zgłosić o tym dyżurnemu ruchu. Pracownik (dyżurny ruchu pomocniczy) zgłasza o tym w następującej formie:

   „Pociąg numer *nr* wjechał bez sygnału końca pociągu, semafor wjazdowy *nazwa* wskazuje

sygnał *jaki*?"

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

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

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

5. Jeżeli brak sygnału końca pociągu zauważył dróżnik przejazdowy, to powinien on natychmiast zawiadomić o tym najbliższy tylny i przedni posterunek następczy.

   Po otrzymaniu tego zawiadomienia tylny posterunek następczy powinien wstrzymać wyprawianie następnych pociągów na tor szlakowy, na którym znajduje się pociąg bez sygnału końca pociągu oraz powinien zawiadomić tylne posterunki ruchu i dróżników przejazdowych w sposób wskazany w ust. 4. W razie wyprawienia w międzyczasie pociągu na tor szlakowy z blokadą wieloodstępową (samoczynną) należy użyć wszelkich dostępnych środków, aby pociąg ten zatrzymać do czasu otrzymania wyjaśnienia z przedniej stacji, że pociąg przyjechał w całości.

6. Jeżeli po wjeździe pociągu bez sygnału końca pociągu zachodzi konieczność przestawienia zwrotnic, dyżurny ruchu pomocniczy powinien uzyskać pozwolenie dyżurnego ruchu na nastawienie sygnału „Stój" na semaforze wjazdowym i na rozwiązanie drogi przebiegu pociągu.

   Po wjeździe pociągu bez sygnału końca pociągu wolno dyżurnemu ruchu pomocniczemu bez zezwolenia dyżurnego ruchu nastawić sygnał „Stój" na semaforze wjazdowym i rozwiązać drogę przebiegu tylko w razie grożącego niebezpieczeństwa, lecz powinien on niezwłocznie zgłosić o tym dyżurnemu ruchu.

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

§ 78. Uszkodzenie sieci trakcyjnej

1. W przypadku zauważenia, że sieć trakcyjna oberwała się lub niebezpiecznie się obniżyła nad torem, należy:

1) opuścić pantografy pociągu zbliżającego się do przeszkody,
2) o ile jest to możliwe zatrzymać pociąg przed miejscem uszkodzonym,
3) o uszkodzeniu sieci trakcyjnej zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor, zawiadomić dyspozytora sieci i zasilania i żądać wyłączenia napięcia,
4) w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu po sąsiednim torze maszynista powinien spowodować zatrzymanie pociągu w trybie alarmowym.

2. Jeżeli opuszczenie sieci trakcyjnej nie zagraża w prowadzeniu ruchu pociągów trakcją spalinową, to ruch taki można prowadzić po uprzednim wyłączeniu napięcia w sieci trakcyjnej i zamknięcia ruchu dla trakcji elektrycznej. Wówczas dyżurny ruchu nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogram według wzoru nr 31:
„Tor numer *nr* od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* od godziny *godz.* minut *min*. nieprzejezdny dla pociągów z trakcją elektryczną”.
3. Jeżeli ustała przyczyna, dla której wprowadzono zakaz jazdy trakcją elektryczną dyżurny ruchu nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogram według wzoru nr 32:
„Po torze numer nr od nazwa posterunku do nazwa posterunku od godziny godz. minut min. przywracam ruch trakcją elektryczną".
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.

§ 79. Zasłabniecie, 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 z dyżurnym ruchu, 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 kolejowy należy zatrzymać i zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku. Dyżurny ruchu osobiście lub za pośrednictwem dyspozytora liniowego obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o wypadku pogotowie ratunkowe oraz najbliższą

jednostkę Policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu czynności śledczych. Dalszy tok postępowania uzależnia się od decyzji organów ścigania.

5. W przypadku zauważenia na torze zwłok ludzkich, pociąg lub pojazd kolejowy należy zatrzymać i postępować zgodnie z przepisami ust. 4.
6. Każdy przypadek zasłabnięcia, zranienia lub śmierci człowieka w pociągu należy bezzwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu.
7. Szczegółowe zasady powiadamiania o wypadkach i incydentach kolejowych określa instrukcja o postępowaniu w sprawach zdarzeń na linii kolejowej nr 250.

Rozdział 11. RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH

§ 80. Ogólne zasady

1. Pojazdy pomocnicze są to pojazdy kolejowe, których budowa nie pozwala na ich włączenie do składu pociągu, a w szczególności: maszyny budowlane na kolach, ciągniki szynowe, drezyny i wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych.
2. Pod względem ruchowym rozróżnia się pojazdy pomocnicze oddziaływujące i nieoddziaływujące na urządzenia srk kontroli niezajętości torów i rozjazdów. Stosownie do warunków techniczno-eksploatacyjnych (oddziaływania na urządzenia srk kontroli niezajętości torów i rozjazdów) pojazdy pomocnicze powinny być właściwie oznaczone.
   W razie konieczności jazdy po torach pojazdów pomocniczych:[3)]
   1) maszynista informuje przy użyciu środków radiołączności dyżurnego ruchu o oddziaływaniu lub nieoddziaływaniu danego rodzaju pojazdu na urządzenia kontroli niezajętości torów i rozjazdów,
   2) w przypadku, gdy dyżurny ruchu nie otrzymał wymaganej w pkt 1 informacji – powiadamia maszynistę że pod względem prowadzenia ruchu kolejowego, pojazd będzie traktowany jako nieoddziaływujący na urządzenia kontroli niezajętości torów i rozjazdów.
3. Jazdą każdego pojazdu pomocniczego powinien kierować upoważniony pracownik, posiadający uprawnienia maszynisty, albo prowadzący pojazdy kolejowe – wyłącznie w przypadkach określonych w ustawie o transporcie kolejowym.
4. Jednostki organizacyjne, które posiadają pojazdy pomocnicze, obowiązane są do należytego wyposażenia ich, przepisowego użytkowania i zabezpieczenia od uruchomienia przez nieupoważnionych. Jednostki te obowiązane są dbać o należyty stan pojazdów pomocniczych.
5. Jazda pojazdu pomocniczego po torach szlakowych i stacyjnych może się odbywać tylko za pozwoleniem dyżurnego ruchu.
6. Jazda pojazdu pomocniczego w porze ciemnej lub gdy brak jest odpowiedniej widoczności (np.: mgła, opady atmosferyczne itp.) dozwolona jest tylko za zgodą dyspozytora liniowego w razie niezbędnej konieczności (np.: usuwania skutków wypadku, przeszkód, uszkodzenia urządzeń i nawierzchni kolejowej zagrażających bezpieczeństwu ruchu itp.).
7. Prędkość jazdy pojazdu pomocniczego nie powinna być większa od prędkości obowiązującej na danym szlaku albo nakazanej sygnałami, przepisami lub zarządzeniami.
   Przy zbliżaniu się pojazdu pomocniczego do przejazdu maszynista ma obowiązek reagowania i zastosowania środków gwarantujących bezpieczeństwo w przypadku zauważenia otwartych rogatek, wykonywania robót na torze lub słabej widoczności.
8. Pojazdu pomocniczego nie wolno łączyć z taborem kolejowym. Wyjątkowo w przypadkach konieczności ściągnięcia ze szlaku do najbliższej stacji uszkodzonego pojazdu pomocniczego można pojazd ten z taborem połączyć pod warunkiem zastosowania potrzebnych środków

ostrożności i odpowiedniej prędkości jazdy.

9. Ruch pojazdów pomocniczych na liniach nieczynnych lub na liniach nieoddanych do eksploatacji odbywa się na zasadach podanych w osobnych regulaminach lub instrukcjach prowadzenia ruchu na takich liniach.
10. Postanowienia odnoszące się do pojazdów pomocniczych nie dotyczą pojazdów dwukołowych prowadzonych po jednej szynie, zwanych maderonami i defektoskopów, niezależnie od sposobu ich prowadzenia.

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

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

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

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

§ 81. Wyposażenie pojazdów pomocniczych i obowiązki maszynisty lub prowadzącego pojazd kolejowy

1. Pojazdy pomocnicze powinny być wyposażone w urządzenia hamulcowe odpowiednio do dozwolonej prędkości jazdy i przeznaczenia pojazdu, radiotelefon sieci pociągowej lub drogowej (z uwzględnieniem postanowień § 15 ust. 3) oraz dwa płozy hamulcowe.
2. Pojazdy pomocnicze motorowe powinny być wyposażone w urządzenia do podawania sygnałów dźwiękowych.
3. Pojazdy pomocnicze, spełniające wymóg oddziaływania na urządzenia srk, powinny być oznaczone literą „E".
4. Maszynista pojazdu pomocniczego, lub prowadzący pojazd kolejowy, powinien posiadać:
    1) przybory sygnałowe (trąbka, chorągiewka, latarka),
    2) 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 „SKM e-1 Instrukcja sygnalizacji”.
6. Maszynista pojazdu pomocniczego lub prowadzący pojazd kolejowy powinien:

1) stosować się ściśle do poleceń dyżurnego ruchu dotyczących jazdy, postoju i usunięcia pojazdu pomocniczego z toru,
2) obserwować bacznie sygnały i wskaźniki, tor i przejazdy kolejowo - drogowe,
3) kierować pojazdem pomocniczym zgodnie z przepisami i obowiązującymi instrukcjami,
4) dbać o bezpieczeństwo ruchu oraz ludzi znajdujących się na pojeździe pomocniczym, obok niego lub na torze,
5) w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu stosować radiotelefoniczny system alarmowy oraz wszelkie dostępne środki sygnalizacyjne.

§ 82. Prowadzenie ruchu pojazdów pomocniczych

1. Ruch pojazdów pomocniczych może się odbywać pod warunkiem, że nie wpłynie ujemnie na ruch pociągów.
2. Każdy wjazd pojazdu pomocniczego na tor i jazda po tym torze dozwolone są tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu.
3. Ruch manewrowy pojazdów pomocniczych w 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 się z sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym i z właściwym dyspozytorem.
5. O jeździe pojazdu pomocniczego poza sąsiednią stację dyspozytor liniowy powinien zawiadomić dyżurnych ruchu pośrednich stacji i stacji końcowej jazdy pojazdu pomocniczego.
6. Pojazdy pomocnicze określa się ich rodzajem, np. „drezyna”, „wózek motorowy” itp. i numeruje według zasad ich kursowania:
   1) między stacjami – o ile nie opracowano rozkładu jazdy dla tych pojazdów – poczynając od 11 względnie 12, kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym, zależnie od kierunku jazdy np. 11, 13 lub 12, 14 itp.,
   2) do określonego miejsca na szlaku i z powrotem – wg zasad prowadzenia ruchu pociągów roboczych po torze zamkniętym, poczynając od 1 względnie 2, kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym, zależnie od kierunku, w którym dany pojazd pomocniczy rozpocznie jazdę pierwszy raz na danym szlaku (§ 35 ust. 2, § 36 ust. 3),[1)]
   3) z przyczepą(ami) – po numerze dodaje się wyrazy: „z przyczepą” lub „z *ilość* przyczepami”.

   O numerze nadanym pojazdowi pomocniczemu należy zawiadomić maszynistę tego pojazdu.
7. Jazda pojazdów pomocniczych na szlakach dwutorowych z ruchem jednokierunkowym po każdym torze powinna odbywać się po torze prawym (w kierunku zasadniczym) dla danego kierunku jazdy, z wyjątkiem powrotu pojazdu pomocniczego, który wyprawiony był do określonego miejsca na szlaku i z powrotem.

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

się odbyć:

1) do określonego kilometra na szlaku po zamknięciu tego toru dla ruchu pociągów,
2) do sąsiedniej stacji tylko po wprowadzeniu po tym torze ruchu jednotorowego dwukierunkowego.

8. Pojazd pomocniczy należy wyprawić z takim wyliczeniem, aby nie zatrzymać i nie opóźnić pociągu. W razie konieczności wyprawienia pojazdu pomocniczego, który może spowodować opóźnienie pociągu, wyprawienie to może nastąpić po uzyskaniu zezwolenia dyspozytora liniowego.
9. Maszynista pojazdu pomocniczego powinien ściśle przestrzegać uzgodnionych z dyżurnym ruchu czasów jazdy i postoju oraz nie powinien zatrzymywać się na szlaku bez zezwolenia dyżurnego ruchu.
10. W razie pracy na szlaku pojazdu pomocniczego obowiązują również postanowienia dotyczące pociągów roboczych (§ 35 ust. 3, 4 i 8).
11. Ruch pojazdów pomocniczych oddziaływujących na urządzenia srk pomiędzy posterunkami ruchu odbywa się według zasad ustalonych dla pociągów.
12. Podczas prowadzenia na szlaku ruchu pojazdów pomocniczych nieprzystosowanych 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 jest udzielone przez dyżurnego ruchu ustnie lub za pomocą urządzeń łączności,
    4) przejazd pojazdu pomocniczego obok semafora wskazującego sygnał „Stój" - z wyjątkiem samoczynnego semafora odstępowego - odbywa się na sygnał zastępczy lub na ręczny sygnał Rm 1 „Do mnie", podany przez dyżurnego ruchu lub z jego polecenia przez pracownika obsługującego ten semafor,
    5) maszynista pojazdu pomocniczego, zatrzymanego przed semaforem wjazdowym wskazującym sygnał „Stój", powinien podać sygnał Rp 1 „Baczność", a jeżeli nie otrzyma ani zezwolenia na wjazd, ani ręcznego sygnału „Stój", powinien porozumieć się z dyżurnym ruchu za pomocą urządzeń łączności lub przez posłańca z najbliższym posterunkiem nastawczym i ustalić warunki dalszej jazdy,
    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 kolejowo - drogowych,

e) poprzedzający pociąg lub pojazd pomocniczy nie ma przewidzianego postoju na szlaku.

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

„za pociągiem *nr*" lub „za *określenie pojazdu pomocniczego*".

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

7) w czasie znajdowania się pojazdu pomocniczego na torze głównym na stacji lub na torze szlakowym należy stosować środki pomocnicze,

8) o jeździe pojazdu pomocniczego dyżurny ruchu powinien zawiadomić, oprócz posterunków następczych i dróżników przejazdowych, zainteresowane posterunki techniczne,

9) w czasie jazdy pojazdu pomocniczego rogatki przejazdu kolejowo - drogowego powinny być zamknięte,

10) o konieczności zachowania szczególnej ostrożności przez maszynistę pojazdu pomocniczego, z powodu jazdy za pociągiem lub pojazdem pomocniczym, nie zawiadomienia dróżnika przejazdowego o jeździe pojazdu pomocniczego, robót na torze szlakowym i o wszelkich innych okolicznościach, wymagających zachowania ostrożności, należy zawiadomić maszynistę 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 pracownik posterunku powinien natychmiast zawiadomić telefonicznie dyżurnego ruchu.

13. Maszynistę pojazdu szynowo-drogowego (PSD), w razie jazdy po torach kolejowych, obowiązują wszystkie postanowienia odnoszące się do prowadzenia pojazdów pomocniczych.

W razie potrzeby dojazdu PSD 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.

Zezwolenie to dyżurny ruchu może dać, jeżeli:

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

Wjazd PSD na tor stacyjny nie wymaga zamykania tego toru.

14. Potrzebę i gotowość wjazdu i zjazdu z toru kolejowego oraz czas wjazdu i zjazdu tego pojazdu na i z toru kolejowego, maszynista PSD lub prowadzący pojazd kolejowy zgłasza dyżurnemu ruchu.
15. Wjazd i zjazd PSD na i z toru kolejowego oraz praca tego pojazdu musi odbywać się w taki sposób, aby ruch kolejowy po sąsiednich torach odbywał się w sposób bezpieczny. W przypadku zaplanowanych robót, szczegółowe postanowienia dotyczące pracy PSD określa regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.
16. Podczas wjazdu i zjazdu PSD na przejazdach kolejowo-drogowych rogatki powinny być zamknięte, gdy jest to możliwe.

§ 83. Postępowanie z pojazdami pomocniczymi z przyczepami

1. Sprzęganie pojazdów pomocniczych ze sobą lub z wózkami doczepnymi, zwanymi w dalszych postanowieniach „przyczepami", dozwolone jest, jeżeli pojazdy te są dostosowane do tego celu. Za należyte ich sprzęgnięcie odpowiedzialny jest maszynista pojazdu pomocniczego lub prowadzący pojazd kolejowy.
2. Uruchomienie pojazdu pomocniczego z przyczepami dozwolone jest przy spełnieniu następujących postanowień:
   1) sprzęganie:
      a) pojazd pomocniczy i przyczepy powinny posiadać urządzenia do łączenia, wykluczające możliwość samoczynnego rozprzęgnięcia się,
      b) pojazd pomocniczy i przyczepy powinny posiadać z obu stron odpowiednie zderzaki (po jednym lub po dwa) albo odpowiednio wydłużone ostojnice z twardego drewna na wszystkich czterech rogach lub inne odpowiednie urządzenia ochronne,
      c) z pojazdem pomocniczym można sprzęgać jedną lub dwie sprzęgnięte ze sobą

przyczepy, a przy przewozie szyn trzy przyczepy przystosowane do przewozu szyn,

d) przy przewozie szyn przyczepy mogą być połączone tylko ładunkiem, który powinien być zabezpieczony przed przesunięciem się na przyczepie,

2) hamowanie:

a) pojazd pomocniczy powinien mieć dwa niezależnie działające układy hamulcowe,

b) każda przyczepa powinna być wyposażona w hamulce,

c) działanie hamulców należy wypróbować przed rozpoczęciem jazdy,

3) załadowanie i obciążenie:

a) konstrukcja przyczepy lub ładunek nie może utrudniać obserwacji drogi przejazdu względnie zmniejszać jej widoczności,

b) ładunek nie może wystawać poza skrajnię ładunkową i powinien być rozłożony możliwie równomiernie na całej podłodze oraz zabezpieczony przed rozsunięciem lub spadnięciem,

c) masa ładunku nie może być większa od dozwolonej ładowności i pojemności przyczep, a masa ogólna przyczep nie powinna być większa od uciągu ustalonego dla danego pojazdu pomocniczego i nie może przekraczać możliwości zatrzymania zespołu na występujących spadkach odcinka linii, po których zespół ten ma jechać,

4) przewóz pracowników:

a) przewóz pracowników na pojeździe pomocniczym z napędem może odbywać się do miejsca robót i z powrotem, jeżeli jazda możliwa jest w pozycji siedzącej i istnieje zabezpieczenie przed wypadnięciem; na przyczepach załadowanych nie wolno przewozić pracowników, z wyjątkiem pracownika obsługującego hamulec,

b) wsiadanie i wysiadanie podczas jazdy są zabronione,

5) prędkość jazdy pojazdu pomocniczego nie może być większa niż:

a) najwyższa prędkość konstrukcyjna ustalona dla tych pojazdów,

b) 40 km/h przy pchaniu przyczep.

3. Oprócz postanowień zawartych w § 81 ust. 6 maszynista pojazdu pomocniczego lub prowadzący pojazd kolejowy z przyczepami powinien:

1) sprawdzić przed rozpoczęciem jazdy właściwe sprzęgnięcie pojazdów i obsadę hamulców oraz prawidłowe osygnalizowanie pojazdu pomocniczego wraz z przyczepami,

2) zwracać uwagę w czasie jazdy na stan załadowania i umocowania ładunku, czy prowadzi cały skład i czy nie ma przeszkód do jazdy, w razie potrzeby wyznaczyć pracownika do dodatkowej obserwacji zachowania się ładunku,

3) zabezpieczyć skład w czasie postoju przed niezamierzonym ruszeniem,

4) sprawdzić przed rozpoczęciem jazdy z miejsca pracy lub postoju, czy na torze nie pozostał jakiś pojazd lub inny przedmiot i czy nie ma na torze innych przeszkód do jazdy.

Rozdział 12. ZABEZPIECZENIE RUCHU NA PRZEJAZDACH KOLEJOWO-DROGOWYCH I PRZEJŚCIACH PRZEZ DRÓŻNIKÓW PRZEJAZDOWYCH

§ 84. Zawiadamianie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu i innych okolicznościach

1. O odjeździe (przejeździe) na szlak każdego pociągu, dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego powinien zawiadomić każdego dróżnika przejazdowego znajdującego się na szlaku, na który wyprawia się pociąg.
2. O mającej nastąpić jeździe pociągu lub zamierzonych manewrach przez przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia znajdujące się w obrębie posterunku ruchu należy zawiadamiać pracowników obsługujących rogatki w sposób ustalony w regulaminie technicznym tego posterunku ruchu.
3. Sygnały dzwonkowe i znaki wywoławcze w telefonicznej łączności ruchowej ustalone są w dodatku III.
4. W razie stwierdzenia lub dowiedzenia się o powstaniu na szlaku wypadku kolejowego lub zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, osób lub mienia kolejowego dyżurny ruchu lub dróżnik przejazdowy powinien zawiadomić o tym wszystkie posterunki włączone do telefonicznego łącza strażnicowego, wzywając je sygnałem dzwonkowym „Alarm".

   Na ten sygnał powinni zgłosić się natychmiast dyżurni ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i wszyscy dróżnicy przejazdowi.

   Jeżeli dróżnik przejazdowy posiada dostęp do radiotelefonu w sieci radiołączności pociągowej (system Radio-stop), zobowiązany jest po ocenie zagrożenia bezpieczeństwa, natychmiast nadać sygnał „Alarm" automatycznie, wykonując czynności ustalone w instrukcji obsługi danego typu radiotelefonu. O nadaniu sygnału „Alarm" automatycznie, dróżnik przejazdowy natychmiast informuje sąsiednich dyżurnych ruchu.
5. Zawiadomienie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu powinien nadawać dyżurny ruchu.
6. Zawiadomienie o jeździe pociągu należy nadawać w takim czasie, aby dróżnicy przejazdowi mogli zamknąć na czas rogatki. Zawiadomienie to należy wykonać bezpośrednio przed odjazdem pociągu, a jeżeli przejazd kolejowo-drogowy lub przejście znajduje się blisko posterunku nadającego zawiadomienie, należy je wykonać, co najmniej na 3 minuty przed dojazdem pociągu do tego przejazdu lub przejścia.

   Zawiadomienia nie należy dawać przed otrzymaniem pozwolenia na wyprawienie pociągu, jeśli jest ono wymagane, ani przed stwierdzeniem zwolnienia toru szlakowego (odstępu) przez pociąg ostatnio wyprawiony po danym torze szlakowym.
7. Rogatki zarówno nastawiane z miejsca, jak i z odległości powinny być zamknięte przynajmniej na 2 minuty przed dojazdem czoła pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.

Jeżeli zachodzi potrzeba skrócenia lub wydłużenia czasu zamknięcia rogatek przed dojechaniem czoła pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, można tego dokonać w oparciu o szczegółowe postanowienia określone w Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, co powinno być ujęte w regulaminie obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.

8. Zawiadomienia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu dokonuje się w następujący sposób:
   1) na szlakach jednotorowych, jak również przy prowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlakach dwutorowych:
      a) we właściwym czasie dyżurny ruchu nadaje odpowiedni sygnał dzwonkowy o odjeździe pociągu,
      b) po tym sygnale dróżnicy przejazdowi bezzwłocznie zgłaszają się do telefonu, wymieniając numer lub nazwę swego posterunku, co oznacza potwierdzenie otrzymania sygnału dzwonkowego o odjeździe pociągu; równocześnie dyżurny ruchu rejestruje te zgłoszenia ukośną kreską w odpowiedniej rubryce dziennika ruchu,
      c) po zgłoszeniu się 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 dzwonkowy o odjeździe pociągu, dyżurny ruchu wywołuje oddzielnie i zawiadamia go o odjeździe pociągu, podając przy tym numer wyprawianego pociągu.

      Gdyby nadawanie lub odbieranie informacji o wielocyfrowych numerach pociągów było utrudnione, zarządca infrastruktury może zarządzić na pewnych szlakach, by informacja ta, zamiast całego numeru pociągu, zawierała tylko dwie ostatnie cyfry tego numeru,
   2) na szlakach dwu i więcej torowych:
      a) jeżeli od odjazdu ostatniego pociągu upłynął czas nie większy niż 60 minut, dyżurny ruchu zawiadamia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu tylko przez nadanie sygnału dzwonkowego o odjeździe pociągu; wówczas czas nadania tego sygnału dyżurny ruchu notuje w rubryce 8 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 zawiadamia dróżników przejazdowych w sposób wskazany w pkt 1 z tą różnicą, że po nadaniu sygnału dzwonkowego należy wywołać wszystkich dróżników przejazdowych znakiem ustalonym w dodatku 3 ust. 9,
   3) w uzasadnionych przypadkach zarządca infrastruktury może zarządzić na niektórych szlakach dwu i więcej torowych zawiadamianie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu według zasad, jakie obowiązują na szlakach jednotorowych, co powinno być ściśle

określone w regulaminie obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.

4) w przypadku wyprawienia na szlak dwu i więcej torowy pociągu nie ujętego w wyciągu do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów, zawiadomienia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu należy dokonywać w sposób wskazany w pkt 2 lit. b.

9. Jeżeli są specjalne urządzenia łączności strażnicowej do zawiadamiania dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu, wówczas zawiadomienie to w formie sygnału dzwonkowego o odjeździe pociągu nadaje się za pomocą tego urządzenia. Czas nadania tego sygnału dyżurny ruchu notuje w rubryce 8 dziennika ruchu.

   Otrzymanie sygnału dzwonkowego dróżnicy przejazdowi potwierdzają za pomocą osobnego urządzenia.

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

   Nieotrzymanie potwierdzenia za pomocą urządzenia dyżurny ruchu powinien zanotować w rubr. 7 dziennika ruchu (w skrócie: „- dr. 12").

   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. 8.

   Czas rozpoczęcia i zakończenia postępowania według postanowień ust. 8 należy zanotować w dzienniku ruchu.

10. Jeżeli przejazd kolejowo-drogowy lub przejście wyposażone jest w system elektronicznej wymiany informacji lub system zawiadamiania 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 obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.

    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. 8.

11. 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 8 dziennika ruchu, wpisując czas odwołania i wyraz „odwołany".

12. Dróżnicy przejazdowi nie notują otrzymania zawiadomienia o odjeździe pociągu (sygnałów dzwonkowych o odjeździe pociągu, numeru pociągu) ani odwołania odjazdu pociągu. Zarządca infrastruktury może zarządzić, aby zawiadomienie telefoniczne o odjeździe pociągu w przypadkach wskazanych w ust. 8 pkt 1c, 2b oraz 3 dróżnicy przejazdowi notowali w dzienniku pracy dróżnika przejazdowego wypełniając rubryki zgodnie z ich przeznaczeniem.

13. W razie potrzeby zarządca infrastruktury może zarządzić dla poszczególnych szlaków, aby dróżnicy przejazdowi, niezależnie od innych zawiadomień, informowali się wzajemnie telefonicznie o przejeździe pociągu.
14. W razie nieprawidłowego działania łączności, sygnalizacji lub urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu dróżnik przejazdowy powinien natychmiast zgłosić o tym dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.
15. Po przyjęciu dyżuru dyżurni ruchu powinni upewnić się, czy na wszystkich posterunkach dróżnicy przejazdowi są obecni oraz czy działa prawidłowo łączność, sygnalizacja i urządzenia na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu.

    Sprawdzenia tego należy dokonać co najmniej cztery razy w ciągu doby, o ile jest to możliwe, w równomiernych odstępach czasu, jeżeli zawiadomienie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągów wykonuje się za pomocą aparatu telefonicznego (centralki telefonicznej) tylko sygnałami dzwonkowymi (ust. 8 pkt 2).

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

    O nieprawidłowym działaniu urządzeń łączności, sygnalizacji lub innych urządzeń zabezpieczenia ruchu należy bezzwłocznie zawiadomić właściwego pracownika utrzymania.
16. Jeżeli dróżnika przejazdowego nie można zawiadomić o odjeździe pociągu (nawet za pośrednictwem sąsiedniego posterunku zapowiadawczego) lub jeżeli dyżurny ruchu nie otrzymał potwierdzenia wskazanego w ust. 8 pkt 1 lub w ust. 9, powinien uprzedzić drużynę pociągową rozkazem pisemnym o nie zawiadomieniu dróżnika przejazdowego o mającym nastąpić odjeździe pociągu oraz o potrzebie ograniczenia jego prędkości jazdy na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia do 20 km/h (po wszystkich torach).[1)]

    Maszynista powinien podawać sygnał Rp 1 „Baczność", ograniczyć prędkość jazdy czoła pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia do 20 km/h (po wszystkich torach) i bacznie obserwować ten przejazd lub przejście.[1)]

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

    Ograniczenie prędkości jazdy pociągu do 20 km/h może być odwołane w oparciu o zgłoszenie uprawnionego pracownika przekazane dyżurnemu ruchu pisemnie lub w formie telefonogramu o zabezpieczeniu przed otwarciem zapór w położeniu zamkniętym.
17. Dróżnik przejazdowy, który nie otrzymał zawiadomienia o odjeździe zbliżającego się pociągu, powinien zamknąć rogatki, po przejeździe pociągu starać się wyjaśnić przyczynę niepowiadomienia 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.
18. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na obsługiwanych przejazdach

kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli istnieje możliwość zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym na skrzyżowaniu w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego, należy:

1) niezwłocznie zapewnić kierowanie ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu przez tego pracownika,
2) dodatkowo oznaczyć doraźnie przejazd kolejowo-drogowy lub przejście od strony drogi znakiem B-32b „rogatka uszkodzona” lub B-32c „sygnalizacja uszkodzona”.

19. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na obsługiwanych przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, jeżeli nie ma możliwości zapewnienia pracownika, o którym mowa w ust. 18, oraz na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B i C ruch pociągów można prowadzić po:

1) wprowadzeniu ograniczenia prędkości czoła pociągów na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia do 20 km/h (po wszystkich torach),[1)]
2) uprzedzaniu drużyn pociągowych rozkazem pisemnym o wielokrotnym podawaniu sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”.

19a. W przypadku, o którym mowa w ust. 19 należy niezwłocznie oznakować przejazd kolejowo-drogowy znakiem B-20 „Stop”, a pod znakiem umieścić tablicę z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”.

19b. W przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejściu należy niezwłocznie:

1) wprowadzić ograniczenie prędkości czoła pociągów, na całej szerokości przejścia do 20 km/h,
2) uprzedzać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym o wielokrotnym podawaniu sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność”.

20. Jeżeli przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem ustawiona jest tarcza ostrzegawcza przejazdowa poprzedzona wskaźnikiem W 11p, powiadomienie przez dyżurnego ruchu maszynisty rozkazem pisemnym o usterce urządzeń zabezpieczenia ruchu (rogatkowych, dodatkowych, przekazu informacji itp.) i o potrzebie ograniczenia prędkości czoła pociągu na całej szerokości przejazdu lub przejścia do 20 km/h (po wszystkich torach)[1)] nie jest wymagane.

21. Maszynista, który podczas zbliżania się pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia zauważył niezamknięcie rogatki i brak dróżnika przejazdowego, o czym nie był zawiadomiony rozkazem pisemnym, powinien dawać sygnał Rp 1 „Baczność” i zmniejszyć prędkość jazdy, o ile jest to możliwe, do 20 km/h, zaś w razie zauważenia przeszkody do jazdy zatrzymać pociąg przed przeszkodą. Maszynista powinien zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższej stacji o niezamknięciu rogatki i braku dróżnika na przejeździe lub przejściu. Tak samo maszynista powinien postąpić w przypadku, gdy tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje sygnał „Osp 1”, sygnał wątpliwy lub jest ciemna.

22. Dyżurni ruchu powinni zawiadomić telefonicznie dróżników przejazdowych o:

1) 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 szlakach jednotorowych,
12) zamknięciu lub otwarciu posterunku ruchu (§ 57),
13) innych okolicznościach, wymagających zwrócenia uwagi dróżnikom przejazdowym (wyprawienie pociągu z przesyłką nadzwyczajną, z TWR, z towarem niebezpiecznym, zbiegnięcia wagonów, rozerwania pociągu itp.).

Powiadomienia te (czas, numer pociągu i skrót treści) notują tak dyżurni ruchu, jak i dróżnicy przejazdowi.

Dyżurny ruchu może w wierszu zawierającym odpowiedni zapis w dzienniku ruchu zanotować powiadomienie dróżników przejazdowych o treści tego zapisu, wpisując w rubr. 8 czas zawiadomienia.

23. Jeżeli dróżników przejazdowych nie można zawiadomić o:
    1) zmianie zasadniczego kierunku jazdy po torze szlakowym,
    2) jeździe pociągu po torze zamkniętym, należy o tym uprzedzić rozkazem pisemnym drużyny pociągów wyprawianych w czasie trwania wymienionych okoliczności.

    Jeżeli o odjeździe pojazdu pomocniczego nie można zawiadomić dróżników przejazdowych, należy o tym uprzedzić pisemnie maszynistę.
24. W razie konieczności wykonywania pracy pociągu roboczego na torze zamkniętym, w strefie oddziaływania na urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego (ssp), dyżurny ruchu dla urządzeń zdalnej kontroli (uzk) z możliwością wyłączenia oddziaływania czujników w torze z identyfikacją toru:
    a) wyłącza czujniki ssp - jedynie na torze zamkniętym,
    b) po torze czynnym (torach czynnych) ruch pociągów prowadzi bez wprowadzania ograniczenia prędkości, po uprzedzeniu drużyn pociągowych rozkazem pisemnym

„O” o konieczności dodatkowego podawania sygnału dźwiękowego Rp1 „Baczność”, na odcinku od wskaźnika W 6a lub W 6b do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,

c) w rozkazie pisemnym „S” wydanemu pociągowi roboczemu nakazuje ograniczenie prędkości pociągu roboczego do 10 km/h na całej szerokości poszczególnych przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, a kierownikowi pociągu roboczego (lub innemu uprawnionemu pracownikowi) kierowanie ruchem drogowym w czasie jazdy pociągu roboczego przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście.[2)]

24a. Przejazd pociągu roboczego przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście, gdy dezaktywowano urządzenia ssp (wyłączono czujniki) jedynie na torze zamkniętym, dozwolony jest po ich aktywowaniu przez dyżurnego ruchu na żądanie kierownika pociągu, a gdy urządzenia wykluczają taką możliwość, po:

a) zatrzymaniu pociągu roboczego bezpośrednio przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem,

b) podjęciu kierowania ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu przez kierownika pociągu roboczego (lub innego uprawnionego pracownika),

c) podawaniu prowadzącemu pociąg roboczy sygnału Rm 1 „Do mnie” przez kierownika pociągu roboczego (lub innego uprawnionego pracownika), po upewnieniu się, że piesi i pojazdy drogowe zatrzymały się i w sposób bezpieczny można przejechać przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście,

d) ograniczeniu prędkości pociągu roboczego do 10 km/h na całej szerokości przejazdu drogowo-kolejowego lub przejścia.[2)]

24b. Zasady postępowania określone w ust. 24 i 24a, obowiązują również w przypadku wykonywania prac modernizacyjnych lub utrzymaniowych w infrastrukturze kolejowej, gdy zachodzi potrzeba czasowego demontażu czujników ssp w torze zamkniętym.[2)]

25. Gdy regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót przewiduje założenie telefonu w miejscu robót i powiadamianie kierownika robót o odjeździe pociągów, dyżurni ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych powinni zawiadomienia te wykonywać w sposób ustalony w ust. 8 pkt 1.

W razie niemożności wykonania tego zawiadomienia dyżurny ruchu powinien postąpić w sposób ustalony w ust. 16.

26. Zarządca infrastruktury może zarządzić, aby na określonym przejeździe (przejściu) rogatka była w położeniu zasadniczym zamknięta w ciągu całej doby lub w porze nocnej i otwierana tylko dla przepuszczenia użytkownika drogi.

Na przejazdach kolejowo-drogowych lub przejściach, na których wg zarządzenia rogatki są w zasadniczym położeniu zamknięte w ciągu całej doby lub w porze nocnej, pracownik obsługujący przed otwarciem rogatek powinien stwierdzić czy nie zbliża się pociąg. Otwieranie

rogatek następuje tylko na żądanie użytkowników przejeżdżających lub przechodniów dopiero po upewnieniu się obsługującego ten przejazd lub przejście u dyżurnego ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, że do spodziewanego przejazdu pociągów pozostaje tyle czasu, że rogatki będą mogły być zamknięte na 2 minuty przed przejazdem pociągu.

27. Zamykanie okresowe w ciągu każdej doby wszystkich posterunków dróżników przejazdowych na danym szlaku, wskutek zamknięcia ruchu pociągów w tym czasie, odbywa się w sposób wskazany w § 57 Przypadek D.

ZAŁĄCZNIKI DO INSTRUKCJI SKM r-1

Załącznik nr 1a. Dziennik ruchu posterunku zapowiadawczego (R-146)

Zakład: .....

Stacja: .....

nastawnia
posterunek .....

szlak
odstęp .....

i

szlak
odstęp .....

DZIENNIK RUCHU

POSTERUNKU ZAPOWIADAWCZEGO

Zaczęty dnia ..... 20 ..... r.

Zakończony dnia ..... 20 ..... r.

Liczba stron ponumerowanych .....

.....
(słownie)

.....
(podpis naczelnika sekcji)

PKP 2728-161-11 (R-146)
(nazwa drukarni)

Szlak/odstep z i do: .....

Nr pociągu		Tor stacyjny	Droga wolna		Pociąg odjechał		Pociąg przyjechał		Uwagi	O jeździe pociągu zawiadomiono dróżników przejazdowych					
nieparzysty	parzysty		g.	m.	g.	m.	g.	m.							
1	2	3	4		5		6		7	8					

Załącznik nr 1b. Dziennik ruchu posterunku odstępowego (R-147)

Zakład .....

posterunek odstępowy .....

odstęp .....

i

odstęp .....

DZIENNIK RUCHU
posterunku odstępowego

Zaczęty dnia ..... 20 ..... r.

Zakończony dnia ..... 20 ..... r.

Liczba stron ponumerowanych .....

.....
(słownie)

.....
(podpis naczelnika sekcji)

PKP 2728-162-01 (R-147)
(nazwa drukarni)

Nr pociągu		Droga wolna		Do ..... W ..... Z													Uwagi
niepa-rzysty	pa-rzysty			z	Pociąg odjechał		Pociąg przyjechał		Pociąg przejechał		Pociąg odjechał		Pociąg przyjechał		do		
		g.	m.		g.	m.	g.	m.	g.	m.	g.	m.	g.	m.			
1	2	3		4	5		6		7		8		9		10	11	

Załącznik nr 2. Książka przebiegów (R-142)

Zakład .....

Nastawnia
posterunek zwrotniczego

KSIĄŻKA PRZEBIEGÓW

Zaczęty dnia ..... 20 ..... r.

Zakończony dnia ..... 20 ..... r.

Liczba stron ponumerowanych .....

.....
(słownie)

.....
(podpis naczelnika sekcji)

PKP 2728-130-01 (R-142)
(nazwa drukarni)

(strona lewa)

Przygotować wjazd			Wjazd przygotowany (tor wolny)			Dać sygn. zezwalający na semaforze wjazdowym		Pociąg wjechał		Uwagi
pociągu nr	z (skrót sąsiedn. poster. zapow.)	na tor	w okręgu	g.	m.	g.	m.	g.	m.	
1	2	3	4	5		6		7		8

(strona prawa)

Przygotować wyjazd			Wyjazd przygotowany (tor wolny)			Dać sygn. zezwalający na semaforze wyjazdowym		Pociąg wyjechał		Uwagi
pociągu nr	do (skrót sąsiedn. poster. zapow.)	z toru	w okręgu	g.	m.	g.	m.	g.	m.	
1	2	3	4	5		6		7		8

Załącznik nr 3. Rozkaz pisemny „O”

ROZKAZ PISEMNY **„O”** nr **67 / 3** .
dla pociągu nr **95701** . dnia **11.02** . 20**22** r.

1. 1) zmniejszyć prędkość jazdy i zachować ostrożność
   2) jechać ostrożnie (skrót j. o.)

Na posterunku, na szlaku	od	do	1) prędkość najwyżej km/h	2) jechać ostrożnie	z powodu
	kilometra				
Gdańsk Główny – Gdańsk Wrzeszcz	***2,500***	***3,500***		***j. o.***	***wycinka drzew***
Gdańsk Główny – Gdańsk Wrzeszcz	***3,700***	***3,850***	***30***		***roboty drogowe***

2. Inne: ***Przed miejscem robót podać sygnał „Baczność”.***

Gdańsk Główny	***G-SKM***	***1***	***44***
Stacja	posterunek	godz.	min.

Chmielewska	
Dyżurny ruchu	z polecenia dyżurnego ruchu

Rozkaz otrzymałem		***Lewandowski***
	kierownik pociągu	maszynista

Seria R 307 *** 000001**

Załącznik nr 3a. Rozkaz pisemny „O” (Wydruk komputerowy)

Rozkaz pisemny „O” wydruk komputerowy

Rozkaz pisemny „O” nr 12

dla pociągu nr **95713** dnia **2023-02-08** na odcinek
od stacji: **GDAŃSK GŁÓWNY**
do stacji: **WEJHEROWO**
przez: **SOPOT**

1) zmniejszyć prędkość jazdy i zachować ostrożność (Vmax km/godz.)
2) jechać ostrożnie (skrót j.o.)

Lp. Linia	Na posterunku (na szlaku) Z powodu	tor nr	od km od godz.	do km do godz.	1) 2)
1 L.250 **S**	**Gdańsk Wrzeszcz - Gdańsk Oliwa** Uszkodzone SHP semafora SBL G67	**501**	**6,501**	**6,501**	
2 L.250	**Gdynia Główna** Pęknięta krzyżownica w rozjeździe nr 32	**501**	**21,100**	**21,200**	**20**
3 L.250	**Gdynia Chylonia** Obok miejsca robót	**501**	**27,00**	**27,200**	**40**

Rozkaz wystawiono na:
stacja: Gdańsk Główny
stanowisko: G-SKM
wydruk sporządził: SKMDR Marcin Szreder

podpis doręczającego

S – informacje z rozkazu pisemnego „S”

Załącznik nr 3b. Rozkaz pisemny „O”

ROZKAZ PISEMNY „O” nr 61
dla pociągu nr **59804** dnia **11.02.** 20**23** r.

1. 1) zmniejszyć prędkość jazdy i zachować ostrożność
   2) jechać ostrożnie (skrót j. o.)

Na posterunku, na szlaku	od	do	1) prędkość najwyżej km/h	2) jechać ostrożnie	z powodu
	kilometra				
Gdynia Chylonia – Gdynia Główna	***18,345***	***18,340***	***20***		***Uszkodzony ssp***

2. Inne: ***Wielokrotnie podawać sygnał „Baczność”.***

Gdynia Chylonia	***GCh-SKM***	***1***	***44***
Stacja	posterunek	godz.	min.

Kotłowska	
Dyżurny ruchu	z polecenia dyżurnego ruchu

Rozkaz otrzymałem		***Kulaszewicz***
	kierownik pociągu	maszynista

PKP S.A. (R-307) *** 000001**

Załącznik nr 4. Rozkaz pisemny „S”

ROZKAZ PISEMNY „S” nr 9/2

dla pociągu nr ***Rob. 1*** dnia **03.02.2023** r.

~~manewru~~

1.	zezwalam po otrzymaniu ~~sygnału „Nakaz jazdy”~~ / tylko tego rozkazu pisemnego — przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora wyjazdowego ***W277*** ~~drogowskazowego~~ ..... ~~(odnoszącego się do wyjazdu poc.)~~
	~~— wyjechać z toru nr ..... nieposiadającego semafora wyjazdowego~~
2.	zezwalam przejechać obok wskazującego sygnał „Stój semafora: — wjazdowego ..... — drogowskazowego .....(odnoszącego się do wjazdu pociągu) — odstępowego ..... — wjechać z zamkniętego toru nr …… nieposiadającego semafora wjazdowego
3.	Od……. do…… po torze nr ……ruch pociągów prowadzony jest w odstępie posterunków następczych. Wskazania semaforów sbl są nieważne. Zachować ostrożność od ostatniego semafora ze wskaźnikiem „W18” . Szlak wolny, ostatni pociąg nr ……. przybył do …….. o godzinie ……
4.	Inne: ***Jazda po torze szlakowym zamkniętym nr 501 w kierunku stacji Rumia do km 30.120. Powrót na stację Gdynia Cisowa Postojowa o godz. 3:50. Na szlaku Gdynia Cisowa Postojowa – Rumia od km 29.500 do 30.050 ograniczyć prędkość do 20 km/h z powodu niepodbicia toru. W km 31.150 znajduje się Rob.2.***

Gdynia Cisowa Post.	***GCA***	***0***	***37***
stacja	Posterunek	godz.	min.
Dybowska			
dyżurny ruchu	z polecenia dyżurnego ruchu		
Rozkaz otrzymałem		***Kloka***	
	kierownik pociągu	maszynista	

Dotycząca działki obramować a niepotrzebną w nich treść skreślić

PKP S.A. (R-305) *** 000001**

Załącznik nr 4a. Rozkaz pisemny „S”

ROZKAZ PISEMNY „S” nr 98/2

dla pociągu nr **95701** dnia **04.02.2023** r.

~~manewru~~

1.	zezwalam po otrzymaniu sygnału „nakaz jazdy” / tylko tego rozkazu pisemnego — przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora wyjazdowego ..... / drogowskazowego ..... (odnoszącego się do wyjazdu pociągu)
	— wyjechać z toru nr ..... nieposiadającego semafora wyjazdowego
2.	zezwalam przejechać obok wskazującego sygnał „Stój semafora: — wjazdowego ..... — drogowskazowego .....(odnoszącego się do wjazdu pociągu) — odstępowego ..... — wjechać z zamkniętego toru nr …… nieposiadającego semafora wjazdowego
3.	Od……. do…… po torze nr ……ruch pociągów prowadzony jest w odstępie posterunków następczych. Wskazania semaforów sbl są nieważne. Zachować ostrożność od ostatniego semafora ze wskaźnikiem „W18” . Szlak wolny, ostatni pociąg nr ……. przybył do …….. o godzinie …… .
4.	Inne: ***Zezwalam po otrzymaniu tylko tego rozkazu pisemnego kontynuować wjazd pociągu na tor stacyjny nr 501.***

Gdynia Główna	***GG-SKM***	***0***	***37***
stacja	Posterunek	godz.	min.

Brzezińska	
dyżurny ruchu	z polecenia dyżurnego ruchu

Rozkaz otrzymałem		***Pionk***
	kierownik pociągu	maszynista

Dotycząca działki obramować a niepotrzebną w nich treść skreślić

PKP S.A. (R-305) *** 000001**

Załącznik nr 4b. Rozkaz pisemny „S”

ROZKAZ PISEMNY „S” nr 16 /3

dla pociągu nr **95425** dnia **05.02.2023** r.

~~manewru~~

1. **zezwalam** po otrzymaniu sygnału „nakaz jazdy” / tylko tego rozkazu pisemnego

— przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora
wyjazdowego .....
drogowskazowego .....
(odnoszącego się do wyjazdu pociągu)

— wyjechać z toru nr ..... nieposiadającego semafora wyjazdowego

2. zezwalam przejechać obok wskazującego sygnał „Stój semafora:
— wjazdowego .....;
— drogowskazowego .....(odnoszącego się do wjazdu pociągu)
— odstępowego .....
— wjechać z zamkniętego toru nr …… nieposiadającego semafora wjazdowego

3. Od…….. do…… po torze nr ……ruch pociągów prowadzony jest w odstępie posterunków następczych. Wskazania semaforów sbl są nieważne. Zachować ostrożność od ostatniego semafora ze wskaźnikiem „W18” . Szlak wolny, ostatni pociąg nr ……. przybył do…….. o godzinie ……..

4. Inne: ***Od Gdańska Oliwy do Sopotu tor szlakowy nr 501 otwarty. Przywrócono ruch dwutorowy.***

podg. Gdańsk Oliwa SKM	***G-SKM***	***8***	***37***
stacja	Posterunek	godz.	min.

Uleńska	
dyżurny ruchu	*z polecenia dyżurnego ruchu*

Rozkaz otrzymałem		***Modrzejewski***
	kierownik pociągu	maszynista

Dotycząca działki obramować a niepotrzebną w nich treść skreślić

PKP S.A. (R-305) *** 000001**

Załącznik nr 5. Rozkaz pisemny „N” [3)]

ROZKAZ PISEMNY „N” nr 10/4
dla pociągu nr **95725** dnia **01.12.2024** r.

1. Od ***Gdańska Oliwy*** do ***Sopotu***
tor nr ***501*** jest zamknięty, ruch jednotorowy dwukierunkowy wprowadzono po torze nr ***502***

2. **Zezwalam** po otrzymaniu ~~sygnału „Nakaz jazdy”~~
tylko tego rozkazu pisemnego

- przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora
~~wyjazdowego~~
~~drogowskazowego (odnoszącego się do wyjazdu pociągu)~~
wjazdowego ..***R501***... na post. odg. bez sem. wyjazdowego

i wyjechać w kierunku ***Sopotu***
na tor lewy - ~~prawy~~ nr ***502***

- ~~z toru nr ..... nieposiadającego semafora,~~
~~wyjazdowego wyjechać w kierunku .....~~
~~na tor szlakowy lewy prawy nr .....~~

3. Jazda — popychanie pociągu odbędzie się w kierunku: ..... do km ..... skąd pociąg-popychacz ma wrócić po torze lewym nr .....
najpóźniej o godz. ..... min. .....

4. **Wjazd** z toru szlakowego nr .....
na stację – posterunek odgałęźny ..... odbędzie się po otrzymaniu:
— sygnału zastępczego „Sz” na osobnym urządzeniu ustawionym z lewej - prawej strony toru
— rozkazu pisemnego „N” doręczonego lub przekazanego przez urządzenia łączności

5. **Zezwalam** wjechać z toru szlakowego nr .....
z kierunku ..... na stację – post. odgałęźny……
i przejechać obok sygnału „Stój” na .....

6. Inne :

podg. Gdańsk Oliwa SKM	***G-SKM***	***7***	***45***
stacja	Posterunek	godz.	min.

Pach
dyżurny ruchu — z polecenia dyżurnego ruchu

Rozkaz otrzymałem — kierownik pociągu — ***Kreft*** maszynista

Dotycząca działki obramować a niepotrzebne skreślić

PKP S.A. (R-306) *** 000001**

Załącznik nr 5a. Rozkaz pisemny „Nrob”

ROZKAZ PISEMNY „Nrob” nr .....

dla pociągu nr ..... dnia ..... 20 ..... r.

1 Odcinek od ..... do .....
objęty robotami

2 Otwarto posterunki prowizoryczne

na szlaku:	w km:	z sygnalizacją:
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....

Nie biorą udziału w zapowiadaniu pociągów posterunki:

na szlaku:	nazwa posterunku:
.....	.....
.....	.....
.....	.....

3 Od ..... do .....
tor szlakowy nr ..... jest zamknięty, wprowadzono ruch jednotorowy, dwukierunkowy po torze nr .....

4 WYJAZD z ..... w kierunku .....
na tor szlakowy lewy – prawy nr ..... odbędzie się po otrzymaniu:
— sygnału zastępczego „Sz” na semaforze wyjazdowym
i wskaźnika W 24 na semaforze wyjazdowym
ustawionego przed semaf. wyjazd.
— rozkazu pisemnego

5 ZEZWALAM 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 nieposiadającego semafora wyjazdowego wyjechać w kierunku .....
na tor szlakowy lewy - prawy nr .....

6 WJAZD z toru szlakowego nr .....
na stację ..... odbędzie się po otrzymaniu:
podst. odg.
— sygnału zastępczego „Sz” na osobnym urządzeniu ustawionym z prawej / lewej strony toru,
— rozkazu pisemnego „N”(doręczonego lub przekazanego przez urządzenia łączności),
— polecenia dyżurnego ruchu udzielonego za pomocą urządzeń łączności

7 Inne:

stacja	posterunek	godz.	min.

dyżurny ruchu	z polecenia dyżurnego ruchu

Rozkaz otrzymałem	kierownik pociągu	maszynista

Dotycząca działki obramować a niepotrzebne skreślić

*** 000001**

PKP S.A. (R -315) [redacted] *** 000001**

Załącznik nr 6. Książka ostrzeżeń doraźnych

Zakład .....

Posterunek .....

KSIĄŻKA OSTRZEŻEŃ DORAŹNYCH

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

dla pociągów .....

Zaczęta dnia ..... 20 ..... r.

Zakończona dnia ..... 20 ..... r.

Liczba stron ponumerowanych .....

.....
(słownie)

.....
(podpis naczelnika sekcji)

PKP 2728-191-01 (R-189)
(nazwa drukarni)

Wprowadzenie ostrzeżenia												Odwołanie ostrzeżenia			
Lp.	Ostrzeżenie obowiązuje		Miejsce (stacja, szlak od km do km)	Zmniejszenie prędkości jazdy				Inne ostrzeżenia	Podstawa (kto żądał, numer i data żądania)	Do książki ostrzeżeń wpisał		Ostrzeżenie ważne do odwołania przestaje obowiązywać od (data, godz. min.)	Kto odwołał ostrzeżenie, numer i data odwołania	Do książki ostrzeżeń wpisał	
	od	do		po torze nr	w kier.		z powodu								
	data godz. min.	data godz. min.			nieparz.	parz. km/h				data godz. min.	podpis			data godz. min.	podpis
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1/V	*4.05 7.00*	*4.05 15.00*	*Sopot-Gd. Oliwa od km 9,400 do km 9,300*	*502*	*30*	*30*	*robót drogowych (wymiana ciągła podsypki)*		*DIIz Klawikowski Kartogram nr 11/22 z 4.05.2022*	*4.V.2022 15.30*	*Majkrzak*				
	4.05 15.00	*do odwołania*			*50*	*50*	*po robotach drogowych*					*5.05.2022 15.00*	*DIIz Klawikowski Kartogram nr 12/22 z 5.05.2022*	*5.05.2022 15.10*	*Szlas*

Załącznik nr 7. Kontrolka zajętości torów wjazdowych

Zakład .....

Posterunek.....

KONTROLKA ZAJĘTOŚCI TORÓW WJAZDOWYCH

Zaczęty dnia ..... 20 ..... r.

Zakończony dnia ..... 20..... r.

Liczba stron ponumerowanych .....

.....
(słownie)

.....
(podpis naczelnika sekcji)

PKP (R-292)

Nr toru	Stan zajęcia toru w chwili objęcia dyżuru	Zmiany w stanie zajęcia toru w czasie dyżuru						
1	2	3						
	Od godz.7.00 dnia 28.02.2023 r. Kaczykowska							
	7.40							
164	~~SA136~~							
		12:10						
206	~~wolny~~	~~59420~~	4 x wag. /płóz					
221	2 x EN57	drezyna						
258	wolny							
	Do godz.19.00 dnia 28.02.2023 r. Kaczykowska							
	Od godz.19.00 dnia 28.02.2023 r. Dawidowska							
164	wolny							
		4.00						
206	4 x wag./płóz	~~zamknięty~~						
	19.55							
221	~~2 x EN57 + drezyna~~	drezyna						
258	~~wolny~~	31WE						
	Do godz.7.00 dnia 01.03.2023 r. Dawidowska							

Załącznik nr 8. Dziennik telefoniczny

Dziennik telefoniczny

Zakład .....
(stempel)

Posterunek .....
Nastawnia

Zaczęty dnia ..... 20.....

Zakończony dnia ..... 20.....

Nr telefonu .....

Dziennik ten zawiera kartek numerowanych sztuk .....

(słownie) .....

Podpis .....
(podpis naczelnika sekcji)

PKP 2728-128-01 (R-138)
(nazwa drukarni)

Nr kol.	Data	Adres i treść rozmowy lub telefonogramu	Czas zakończenia rozmowy lub nadawania telefonogramu		Nadał / Odebrał
			godz.	min.	

DODATKI

Dodatek 1. Tablice hamowania pociągów[4)]

Tablica A: procenty wymaganej masy hamującej droga hamowania 400m, hamulce wolno działające.

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	6	6	6	8	17	27	40	54	71	89
1	6	6	6	10	19	29	42	56	73	91
2	6	6	7	12	21	32	44	58	75	94
3	6	6	8	15	23	34	46	61	77	96
4	6	6	9	17	25	36	48	63	80	98
5	7	7	11	19	27	38	50	65	84	100
6	7	8	13	20	29	40	53	67	86	–
7	8	9	15	22	31	42	55	70	88	–
8	9	10	17	24	33	44	57	72	91	–
9	10	13	19	26	35	46	59	74	93	–
10	11	15	21	28	37	48	61	76	95	–
11	13	17	22	30	39	50	63	78	97	–
12	14	18	24	32	41	52	65	80	99	–
13	15	20	26	34	43	54	67	82	–	–
14	17	22	28	35	45	56	69	85	–	–
15	19	23	30	37	47	58	72	87	–	–
16	20	25	31	39	49	60	74	89	–	–
17	22	27	33	41	51	62	76	91	–	–
18	23	28	35	43	53	64	78	93	–	–
19	25	30	37	45	55	66	80	95	–	–
20	27	32	38	47	57	68	82	97	–	–
21	28	34	40	49	58	70	84	99	–	–
22	30	35	42	50	60	72	86	–	–	–
23	31	37	44	52	62	74	88	–	–	–
24	33	39	46	54	64	76	90	–	–	–
25	35	40	47	56	66	78	92	–	–	–
26	36	42	49	58	68	80	94	–	–	–
27	38	44	51	60	70	82	96	–	–	–
28	39	45	53	61	72	84	98	–	–	–
29	41	47	54	63	74	86	100	–	–	–
30	43	49	56	65	76	88	–	–	–	–
31	44	50	58	67	77	90	–	–	–	–
32	46	52	60	69	79	94	–	–	–	–
33	47	54	61	70	81	95	–	–	–	–
34	49	55	63	72	83	97	–	–	–	–
35	51	57	65	74	85	99	–	–	–	–
36	52	59	66	76	87	–	–	–	–	–
37	54	60	68	78	89	–	–	–	–	–
38	55	62	70	79	90	–	–	–	–	–
39	57	64	72	81	92	–	–	–	–	–
40	58	65	73	83	94	–	–	–	–	–
41	60	67	75	85	96	–	–	–	–	–
42	62	68	77	86	98	–	–	–	–	–
43	63	70	78	88	99	–	–	–	–	–
44	65	72	80	90	–	–	–	–	–	–
45	66	73	82	92	–	–	–	–	–	–

Tablica A: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 400 m, hamulce zespolone szybko działające (część 1 z 2).

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	6	6	6	6	13	20	29	39	49	61
1	6	6	6	8	15	22	31	40	51	63
2	6	6	7	10	16	24	33	42	53	64
3	6	6	8	12	18	26	34	44	54	66
4	6	6	9	13	20	27	36	45	56	67
5	6	7	10	15	21	29	38	47	58	69
6	7	8	11	17	23	31	39	49	59	71
7	8	9	13	18	25	32	41	50	61	72
8	9	10	15	20	27	34	43	52	62	74
9	10	12	16	22	28	36	44	54	64	75
10	11	13	18	23	30	37	46	55	66	77
11	12	15	20	25	32	39	48	57	67	78
12	13	17	21	27	33	41	49	59	69	80
13	14	18	23	28	35	42	51	60	70	82
14	16	20	24	30	36	44	52	62	72	83
15	18	22	26	32	38	46	54	63	73	85
16	20	23	28	33	40	47	56	65	75	86
17	21	25	29	35	41	49	57	66	77	88
18	22	26	31	36	43	50	59	68	78	89
19	24	28	32	38	44	52	60	69	80	91
20	26	29	34	40	46	53	62	71	81	92
21	27	31	36	41	48	55	63	72	83	93
22	29	33	37	43	49	56	65	74	84	95
23	30	34	39	44	51	58	66	76	86	96
24	32	36	40	46	52	60	68	77	87	98
25	33	37	42	47	54	61	69	78	88	99
26	35	39	43	49	55	63	71	80	90	101
27	36	40	45	50	57	64	72	81	91	102
28	38	42	46	52	58	66	74	83	93	103
29	39	43	48	53	60	67	75	84	94	105
30	41	45	49	55	61	69	77	86	96	106
31	42	46	51	56	63	70	78	87	97	108
32	44	48	52	58	64	71	80	89	98	109
33	45	49	54	59	66	73	81	90	100	110
34	47	50	55	61	67	74	82	91	101	112
35	48	52	57	62	69	76	84	93	103	113
36	50	53	58	64	70	77	85	94	104	114
37	51	55	59	65	71	79	87	96	105	116
38	52	56	61	66	73	80	88	97	107	117
39	54	58	62	68	74	81	90	98	108	118
40	55	59	64	69	76	83	91	100	109	120
41	57	60	65	71	77	84	92	101	111	121
42	58	62	66	72	78	86	94	102	112	122
43	59	63	68	73	80	87	95	104	113	124
44	61	65	69	75	81	88	96	105	115	125
45	62	66	71	76	83	90	98	107	116	126

Tablica A: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 400 m, hamulce zespolone szybko działające c.d. (część 2 z 2).

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	65	70	75	80	85	90	95	100	–	–
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	73	87	100	115	130	146	162	178	–	–
1	75	88	102	117	132	147	163	179	–	–
2	77	90	104	118	133	148	164	180	–	–
3	78	91	105	119	134	150	166	182	–	–
4	80	93	106	121	136	151	167	183	–	–
5	81	94	108	122	137	152	168	184	–	–
6	83	96	109	124	138	154	169	185	–	–
7	84	97	111	125	140	155	171	186	–	–
8	86	99	112	127	141	156	172	187	–	–
9	87	100	114	128	143	158	173	189	–	–
10	89	102	115	129	144	159	174	190	–	–
11	90	103	117	131	145	160	175	191	–	–
12	92	105	118	132	147	161	177	192	–	–
13	93	106	119	133	148	163	178	193	–	–
14	95	108	121	135	149	164	179	194	–	–
15	96	109	122	136	150	165	180	195	–	–
16	98	110	124	137	152	166	181	197	–	–
17	99	112	125	139	153	168	183	198	–	–
18	101	113	126	140	154	169	184	199	–	–
19	102	115	128	141	156	170	185	200	–	–
20	104	116	129	143	157	171	186	–	–	–
21	105	117	130	144	158	172	187	–	–	–
22	107	119	132	145	159	174	188	–	–	–
23	108	120	133	147	161	175	189	–	–	–
24	109	122	134	148	162	176	191	–	–	–
25	111	123	136	149	163	177	192	–	–	–
26	112	124	137	150	164	178	193	–	–	–
27	114	126	138	152	165	180	194	–	–	–
28	115	127	140	153	167	181	195	–	–	–
29	116	128	141	154	168	182	196	–	–	–
30	118	130	142	155	169	183	197	–	–	–
31	119	131	144	157	170	184	198	–	–	–
32	120	132	145	158	171	185	199	–	–	–
33	122	134	146	159	173	186	200	–	–	–
34	123	135	147	160	174	187	–	–	–	–
35	124	136	149	162	175	189	–	–	–	–
36	126	137	150	163	176	190	–	–	–	–
37	127	139	151	164	177	191	–	–	–	–
38	128	140	152	165	178	192	–	–	–	–
39	130	141	153	166	179	193	–	–	–	–
40	131	142	155	167	181	194	–	–	–	–
41	132	144	156	169	182	195	–	–	–	–
42	133	145	157	170	183	196	–	–	–	–
43	135	146	158	171	184	197	–	–	–	–
44	136	147	160	172	185	198	–	–	–	–
45	137	149	161	173	186	199	–	–	–	–

Tablica B: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 700 m, hamulce zespolone wolno działające (część 1 z 2).

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	6	6	6	6	8	12	19	26	34	42
1	6	6	6	7	9	14	21	28	35	44
2	6	6	6	8	10	16	22	29	37	46
3	6	6	7	9	12	18	24	31	39	48
4	6	6	8	10	14	20	26	33	41	50
5	7	7	9	11	16	21	28	35	43	52
6	7	8	10	13	18	23	29	37	45	53
7	8	9	11	15	20	25	31	38	46	55
8	9	10	13	16	21	27	33	40	48	57
9	10	11	15	18	23	28	35	42	50	59
10	11	12	16	20	25	30	36	44	52	61
11	12	14	17	21	26	32	38	45	53	63
12	13	15	19	23	28	34	40	47	55	64
13	14	17	20	25	30	35	42	49	57	66
14	15	18	22	26	31	37	43	51	59	68
15	17	20	24	28	33	39	45	52	61	70
16	18	21	25	29	34	40	47	54	62	71
17	20	23	27	31	36	42	48	56	64	73
18	21	25	28	33	38	44	50	58	66	75
19	23	26	30	34	39	45	52	59	68	77
20	24	28	31	36	41	47	53	61	69	78
21	26	29	33	37	43	49	55	63	71	80
22	27	30	34	39	44	50	57	64	73	82
23	29	32	36	41	46	52	58	66	74	84
24	30	34	37	42	47	53	60	68	76	85
25	32	35	39	44	49	55	62	69	78	87
26	33	37	41	45	50	57	63	71	79	89
27	35	38	42	47	52	58	65	73	81	90
28	36	39	44	48	54	60	67	74	83	92
29	37	41	45	50	55	61	68	76	85	94
30	39	42	47	51	57	63	70	78	86	95
31	40	44	48	53	58	65	72	79	88	97
32	42	45	49	54	60	66	73	81	89	99
33	43	47	51	56	62	68	75	83	91	100
34	45	48	53	57	63	69	76	84	93	–
35	46	50	54	59	65	71	78	86	94	–

Tablica B: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 700 m, hamulce zespolone wolno działające ciąg dalszy (część 2 z 2).

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	70	75	80	85	90	–	–	–	–	–
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	52	63	74	86	100	–	–	–	–	–
1	54	64	76	88	–	–	–	–	–	–
2	56	66	78	90	–	–	–	–	–	–
3	58	68	80	92	–	–	–	–	–	–
4	59	70	82	94	–	–	–	–	–	–
5	61	72	83	96	–	–	–	–	–	–
6	63	74	85	98	–	–	–	–	–	–
7	65	76	87	99	–	–	–	–	–	–
8	67	78	89	–	–	–	–	–	–	–
9	69	79	91	–	–	–	–	–	–	–
10	71	81	93	–	–	–	–	–	–	–
11	72	83	95	–	–	–	–	–	–	–
12	74	85	96	–	–	–	–	–	–	–
13	76	87	98	–	–	–	–	–	–	–
14	78	88	100	–	–	–	–	–	–	–
15	79	90	–	–	–	–	–	–	–	–
16	81	92	–	–	–	–	–	–	–	–
17	83	94	–	–	–	–	–	–	–	–
18	85	96	–	–	–	–	–	–	–	–
19	87	97	–	–	–	–	–	–	–	–
20	88	99	–	–	–	–	–	–	–	–
21	90	–	–	–	–	–	–	–	–	–
22	92	–	–	–	–	–	–	–	–	–
23	94	–	–	–	–	–	–	–	–	–
24	95	–	–	–	–	–	–	–	–	–
25	97	–	–	–	–	–	–	–	–	–
26	99	–	–	–	–	–	–	–	–	–
27	100	–	–	–	–	–	–	–	–	–
28	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
29	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
31	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
32	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
33	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
34	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
35	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Tablica B: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 700 m, hamulce zespolone szybko działające (część 1 z 2).

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	6	6	6	6	8	11	16	22	28	35
1	6	6	6	7	9	12	18	23	29	36
2	6	6	6	8	10	14	19	25	31	38
3	6	6	7	9	11	16	21	27	33	39
4	6	6	8	10	13	17	23	28	34	41
5	7	7	9	11	14	19	24	30	36	43
6	7	8	10	12	16	21	26	31	38	44
7	8	9	11	14	18	22	27	33	39	46
8	9	10	12	15	19	24	29	35	41	47
9	10	11	13	17	21	26	31	36	42	49
10	11	12	15	19	23	27	32	38	44	50
11	12	13	17	20	24	29	34	39	45	52
12	13	15	18	22	26	30	35	41	47	53
13	14	17	20	23	27	32	37	42	48	55
14	16	18	21	25	29	33	38	44	50	56
15	18	20	23	26	31	35	40	46	52	58
16	19	22	25	28	32	37	42	47	53	59
17	21	23	26	30	34	38	43	49	55	61
18	22	25	28	31	35	40	45	50	56	62
19	24	26	29	33	37	41	46	52	57	64
20	25	28	31	34	38	43	48	53	59	65
21	27	29	32	36	40	44	49	55	60	67
22	28	31	34	37	41	46	51	56	62	68
23	30	32	35	39	43	47	52	57	63	70
24	31	34	37	40	44	49	54	59	65	71
25	33	35	38	42	46	50	55	60	66	72
26	34	37	40	43	47	52	56	62	68	74
27	36	38	41	45	49	53	58	63	69	75
28	37	40	43	46	50	54	59	65	70	77
29	39	41	44	48	51	56	61	66	72	78
30	40	43	46	49	53	57	62	67	73	79
31	41	44	47	50	54	59	64	69	75	81
32	43	45	48	52	56	60	65	70	76	82
33	44	47	50	53	57	62	66	72	77	83
34	46	48	51	55	59	63	68	73	79	85
35	47	50	53	56	60	64	69	74	80	86

Tablica B: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 700 m, hamulce zespolone szybko działające ciąg dalszy (część 2 z 2).

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]										
	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120
	procent wymaganej masy hamującej wynosi										
0	42	49	58	66	75	84	94	104	114	124	134
1	43	51	59	68	76	86	95	105	115	125	136
2	45	53	61	69	78	87	97	106	116	126	137
3	47	54	62	71	79	89	98	108	118	128	138
4	48	56	64	72	81	90	99	109	119	129	139
5	50	57	65	74	82	91	101	110	120	130	140
6	51	59	67	75	84	93	102	112	121	131	142
7	53	60	68	77	85	94	103	113	123	133	143
8	54	62	70	78	87	96	105	114	124	134	144
9	56	63	71	79	88	97	106	116	125	135	145
10	57	65	73	81	89	98	107	117	127	136	146
11	59	66	74	82	91	100	109	118	128	138	148
12	60	68	76	84	92	101	110	119	129	139	149
13	62	69	77	85	94	102	111	121	130	140	150
14	63	71	78	86	95	104	113	122	131	141	151
15	65	72	80	88	96	105	114	123	133	142	152
16	66	74	81	89	98	106	115	124	134	144	153
17	68	75	83	91	99	108	117	126	135	145	154
18	69	76	84	92	100	109	118	127	136	146	156
19	71	78	85	93	102	110	119	128	138	147	157
20	72	79	87	95	103	112	120	129	139	148	158
21	73	81	88	96	104	113	122	131	140	149	159
22	75	82	90	97	106	114	123	132	141	150	160
23	76	83	91	99	107	115	124	133	142	152	161
24	78	85	92	100	108	117	125	134	143	153	162
25	79	86	94	101	109	118	127	135	145	154	163
26	80	88	95	103	111	119	128	137	146	155	164
27	82	89	96	104	112	120	129	138	147	156	165
28	83	90	98	105	113	122	130	139	148	157	167
29	85	92	99	107	115	123	131	140	149	158	168
30	86	93	100	108	116	124	133	141	150	159	169
31	87	94	102	109	117	125	134	142	151	160	170
32	89	96	103	110	118	126	135	144	152	162	171
33	90	97	104	112	120	128	136	145	154	163	172
34	91	98	105	113	121	129	137	146	155	164	173
35	93	99	107	114	122	130	138	147	156	165	174

Tablica C: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1000 m, hamulce zespolone wolno działające (część 1 z 2).

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	6	6	6	6	6	8	11	14	17	23
1	6	6	6	6	6	9	12	15	19	24
2	6	6	6	6	7	10	13	16	21	26
3	6	6	6	7	9	11	14	18	22	28
4	6	6	6	8	10	12	15	19	24	29
5	6	6	7	9	11	14	17	21	26	31
6	6	7	8	10	12	15	18	23	27	33
7	7	8	9	11	13	16	20	24	29	34
8	8	9	10	12	14	18	21	26	31	36
9	9	10	12	14	16	19	23	27	32	38
10	10	11	13	15	17	21	25	29	34	39
11	11	12	14	16	19	22	26	31	35	41
12	12	13	15	17	20	24	28	32	37	43
13	13	14	16	19	22	25	29	34	39	44
14	14	15	18	20	23	27	31	35	40	46
15	15	17	19	22	25	28	32	37	42	47
16	16	18	21	23	26	30	34	38	43	49
17	18	20	22	25	28	31	35	40	45	50
18	19	21	23	26	29	33	37	42	47	52
19	20	22	25	28	31	34	39	43	48	54
20	22	24	26	29	32	36	40	45	50	55
21	23	25	28	31	34	38	42	46	51	57
22	25	27	29	32	35	39	43	48	53	58
23	26	28	31	34	37	41	45	49	54	60
24	27	30	32	35	38	42	46	51	56	61
25	29	31	33	36	40	43	48	52	57	63
26	30	32	35	38	41	45	49	54	59	64
27	31	34	36	39	43	46	51	55	60	66
28	33	35	38	41	44	48	52	57	62	68
29	34	36	39	42	46	49	54	58	63	69
30	35	38	41	44	47	51	55	60	65	71

Tablica C: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1000 m, hamulce zespolone wolno działające (część 2 z 2).

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	70	75	80	85	90	95	100	–	–	–
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	28	35	42	49	57	65	74	–	–	–
1	30	36	43	51	58	67	76	–	–	–
2	32	38	45	52	60	69	78	–	–	–
3	33	40	47	54	62	70	79	–	–	–
4	35	42	48	56	64	72	81	–	–	–
5	37	43	50	57	65	74	83	–	–	–
6	38	45	52	59	67	75	84	–	–	–
7	40	47	53	61	69	77	86	–	–	–
8	42	48	55	63	70	79	88	–	–	–
9	43	50	57	64	72	81	89	–	–	–
10	45	52	58	66	74	82	91	–	–	–
11	47	53	60	68	75	84	93	–	–	–
12	48	55	62	69	77	86	94	–	–	–
13	50	56	63	71	79	87	96	–	–	–
14	52	58	65	72	80	89	98	–	–	–
15	53	60	67	74	82	90	99	–	–	–
16	55	61	68	76	84	92	–	–	–	–
17	56	63	70	77	85	94	–	–	–	–
18	58	64	71	79	87	95	–	–	–	–
19	60	66	73	81	88	97	–	–	–	–
20	61	68	75	82	90	98	–	–	–	–
21	63	69	76	84	92	100	–	–	–	–
22	64	71	78	85	93	–	–	–	–	–
23	66	72	79	87	95	–	–	–	–	–
24	67	74	81	88	96	–	–	–	–	–
25	69	75	83	90	98	–	–	–	–	–
26	71	77	84	92	99	–	–	–	–	–
27	72	79	86	93	–	–	–	–	–	–
28	74	80	87	95	–	–	–	–	–	–
29	75	82	89	96	–	–	–	–	–	–
30	77	83	90	98	–	–	–	–	–	–

Tablica C: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1000 m, hamulce zespolone szybko działające (część 1 z 3)

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	6	6	6	6	6	7	10	11	15	19
1	6	6	6	6	6	8	11	13	16	20
2	6	6	6	6	7	10	12	14	17	21
3	6	6	6	6	8	11	13	15	18	22
4	6	6	6	7	9	12	14	16	19	24
5	6	6	7	8	11	13	15	17	20	25
6	6	7	8	10	12	14	16	18	22	26
7	6	8	9	11	13	15	17	20	23	28
8	7	9	10	12	14	17	18	21	25	29
9	9	10	11	13	15	18	19	22	26	31
10	10	11	12	14	16	19	20	24	28	32
11	11	12	13	15	17	20	22	25	29	34
12	12	13	14	16	18	21	23	27	31	35
13	13	14	16	17	20	24	25	28	32	37
14	14	15	17	18	21	25	26	30	34	38
15	15	16	18	20	22	26	28	31	35	40
16	16	17	19	21	23	27	29	33	37	41
17	17	18	20	22	24	28	31	34	38	43
18	18	19	21	23	25	29	32	36	40	44
19	19	20	22	24	27	30	33	37	41	46
20	20	21	23	25	28	32	35	39	43	47
21	21	23	24	26	29	33	36	40	44	49
22	22	24	25	27	30	35	38	42	46	50
23	23	25	26	29	34	36	39	43	47	52
24	24	26	27	30	35	37	41	44	49	53
25	25	27	28	31	37	39	42	46	50	55
26	26	28	30	35	39	40	44	47	52	56
27	27	29	32	37	40	42	45	49	53	58
28	28	30	33	38	41	43	47	50	55	59
29	29	31	34	39	42	45	48	52	56	61
30	30	33	35	40	43	46	50	53	57	62

Tablica C: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1000 m, hamulce zespolone szybko działające ciąg dalszy (część 2 z 3)

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	23	28	33	39	45	52	59	66	74	83
1	24	29	35	40	47	53	61	68	76	84
2	26	31	36	42	48	55	62	69	77	86
3	27	32	37	43	49	56	63	71	79	87
4	28	33	38	44	51	57	65	72	80	89
5	29	34	40	46	52	59	66	74	82	91
6	31	36	41	47	54	60	68	75	84	92
7	32	37	43	49	55	62	69	77	85	94
8	34	39	44	50	57	64	71	79	87	96
9	35	40	46	52	58	65	72	80	88	97
10	37	42	47	53	60	67	74	82	90	99
11	38	43	49	55	61	68	76	83	92	101
12	40	45	51	57	63	70	77	85	93	102
13	41	47	52	58	65	71	79	87	95	104
14	43	48	54	60	66	73	80	88	97	105
15	44	50	55	61	68	75	82	90	98	107
16	46	51	57	63	69	76	84	91	100	109
17	47	53	58	64	71	78	85	93	101	110
18	49	54	60	66	72	79	87	95	103	112
19	50	56	61	67	74	81	88	96	105	114
20	52	57	63	69	76	83	90	98	106	115
21	53	59	64	71	77	84	92	100	108	117
22	55	60	66	72	79	86	93	101	110	119
23	56	62	67	74	80	87	95	103	111	120
24	58	63	69	75	82	89	96	104	113	122
25	59	65	71	77	83	90	98	106	115	124
26	61	66	72	78	85	92	100	108	116	125
27	63	68	74	80	86	94	101	109	118	127
28	64	69	75	81	88	95	103	111	119	129
29	66	71	77	83	90	97	104	113	121	130
30	67	72	78	85	91	98	106	114	123	132

Tablica C: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1000 m, hamulce zespolone szybko działające ciąg dalszy (część 3 z 3)

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	120	125	130	135	140	145	150	155	160	–
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	92	103	113	124	135	147	159	173	187	–
1	93	104	115	125	137	149	161	175	188	–
2	95	106	116	127	138	150	163	176	190	–
3	97	107	117	128	140	152	164	178	191	–
4	99	108	119	130	141	153	166	179	193	–
5	100	110	120	131	142	155	167	181	194	–
6	102	111	122	133	144	156	169	182	196	–
7	103	113	123	134	146	158	171	184	198	–
8	105	115	125	136	147	160	172	186	200	–
9	107	116	127	138	149	161	174	187	–	–
10	108	118	128	139	151	163	176	189	–	–
11	110	120	130	141	153	165	178	191	–	–
12	112	121	132	143	154	167	179	193	–	–
13	113	123	134	145	156	168	181	195	–	–
14	115	125	135	146	158	170	183	196	–	–
15	117	126	137	148	160	172	185	198	–	–
16	118	128	139	150	161	174	187	200	–	–
17	120	130	140	151	163	175	188	–	–	–
18	122	131	142	153	165	177	190	–	–	–
19	123	133	144	155	167	179	192	–	–	–
20	125	135	145	157	168	181	194	–	–	–
21	127	137	147	158	170	182	195	–	–	–
22	128	138	149	160	172	184	197	–	–	–
23	130	140	151	162	174	186	199	–	–	–
24	132	142	152	163	175	188	–	–	–	–
25	133	143	154	165	177	189	–	–	–	–
26	135	145	156	167	179	191	–	–	–	–
27	137	147	157	169	181	193	–	–	–	–
28	138	148	159	170	182	195	–	–	–	–
29	140	150	161	172	184	197	–	–	–	–
30	142	152	163	174	186	198	–	–	–	–

Tablica D: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1300 m, hamulce zespolone wolno działające (część 1 z 2)

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	6	6	6	6	6	8	10	12	14	16
1	6	6	6	6	6	9	11	13	14	17
2	6	6	6	6	7	10	12	13	15	17
3	6	6	6	7	8	11	13	14	16	18
4	6	6	6	8	9	12	14	15	16	20
5	6	6	7	9	10	13	14	16	18	22
6	6	7	8	10	11	14	15	16	19	23
7	7	8	9	11	12	14	15	18	21	25
8	8	9	10	12	13	15	16	19	23	26
9	9	10	11	13	14	16	17	21	24	28
10	10	11	12	14	15	16	19	22	26	29
11	11	12	13	15	16	18	21	24	27	31
12	12	13	14	16	17	19	22	25	29	32
13	13	14	15	16	18	21	24	27	30	34
14	14	15	16	17	20	22	25	28	32	35
15	15	16	17	19	21	24	26	30	33	37
16	16	17	18	20	22	25	28	31	35	39
17	17	18	20	22	24	27	29	33	36	40
18	18	19	21	23	25	28	31	34	38	42
19	19	21	22	24	27	29	32	36	39	43
20	21	22	24	26	28	31	34	37	41	45

Tablica D: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1300 m, hamulce zespolone wolno działające ciąg dalszy (część 2 z 2).

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	70	75	80	85	90	95	100	–	–	–
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	18	22	27	32	38	43	50	–	–	–
1	19	24	28	34	39	45	51	–	–	–
2	21	25	30	35	41	47	53	–	–	–
3	23	27	32	37	42	48	55	–	–	–
4	24	29	33	39	44	50	56	–	–	–
5	26	30	35	40	46	52	58	–	–	–
6	27	32	37	42	47	53	59	–	–	–
7	29	33	38	43	49	55	61	–	–	–
8	30	35	40	45	50	56	63	–	–	–
9	32	37	41	47	52	58	64	–	–	–
10	34	38	43	48	54	60	66	–	–	–
11	35	40	44	50	55	61	67	–	–	–
12	37	41	46	51	57	63	69	–	–	–
13	38	43	48	53	58	64	70	–	–	–
14	40	44	49	54	60	66	72	–	–	–
15	41	46	51	56	61	67	74	–	–	–
16	43	47	52	57	63	69	75	–	–	–
17	44	49	54	59	64	70	77	–	–	–
18	46	50	55	60	66	72	78	–	–	–
19	47	52	57	62	67	73	80	–	–	–
20	49	53	58	63	69	75	81	–	–	–

Tablica D: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1300 m, hamulce zespolone szybko działające (część 1 z 3)

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	6	6	6	6	6	7	7	7	10	13
1	6	6	6	6	6	8	8	8	11	14
2	6	6	6	6	7	8	8	9	12	15
3	6	6	6	6	7	8	8	11	14	17
4	6	6	6	7	7	8	9	12	15	18
5	6	6	7	7	8	8	10	13	16	19
6	6	6	7	8	8	9	12	14	17	20
7	6	6	8	8	9	10	13	15	18	22
8	7	7	8	9	9	11	14	16	20	23
9	7	7	9	9	10	12	15	17	21	24
10	8	8	9	10	12	14	16	19	22	25
11	8	8	10	11	13	15	18	20	23	26
12	9	10	11	13	15	17	19	22	25	28
13	10	11	12	14	16	18	21	23	26	29
14	11	12	14	16	17	20	22	25	28	31
15	13	14	15	17	19	21	23	26	29	32
16	14	15	17	18	20	22	25	28	30	34
17	15	17	18	20	22	24	26	29	32	35
18	17	18	19	21	23	25	28	30	33	37
19	18	19	21	22	24	27	29	32	35	38
20	20	21	22	24	26	28	31	33	36	40

Tablica D: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1300 m, hamulce zespolone szybko działające ciąg dalszy (część 2 z 3).

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	16	20	24	28	33	38	43	49	54	60
1	18	21	25	30	34	39	45	50	56	61
2	19	23	27	31	36	41	46	51	57	63
3	20	24	28	32	37	42	47	53	58	64
4	22	25	29	34	38	44	49	54	60	66
5	23	27	31	35	40	45	50	56	61	67
6	24	28	32	36	41	46	52	57	62	68
7	25	29	33	38	43	48	53	58	64	70
8	26	30	35	39	44	49	54	60	65	71
9	28	32	36	40	45	50	56	61	67	73
10	29	33	37	42	47	52	57	62	68	74
11	30	34	38	43	48	53	58	64	70	76
12	31	35	40	44	49	54	60	65	71	77
13	33	37	41	46	50	56	61	66	72	79
14	34	38	42	47	52	57	62	68	74	80
15	36	40	44	48	53	58	64	69	75	82
16	37	41	45	50	54	60	65	71	77	83
17	39	43	47	51	56	61	66	72	78	84
18	40	44	48	53	57	62	68	74	80	86
19	42	45	50	54	59	64	69	75	81	87
20	43	47	51	56	60	65	71	77	83	89

Tablica D: procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1300 m, hamulce zespolone szybko działające ciąg dalszy (część 3 z 3).

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]									
	120	125	130	135	140	145	150	155	160	–
	procent wymaganej masy hamującej wynosi									
0	66	74	83	93	102	111	120	130	140	–
1	68	76	85	95	104	113	122	131	142	–
2	69	78	87	96	105	114	123	133	143	–
3	71	79	88	98	107	115	125	134	145	–
4	72	81	90	100	108	117	126	136	146	–
5	74	82	92	101	110	118	128	138	148	–
6	75	84	93	103	111	120	129	139	150	–
7	77	86	95	104	113	121	131	141	151	–
8	78	87	97	105	114	123	132	142	153	–
9	80	89	99	107	115	124	133	144	154	–
10	81	91	100	108	117	126	135	145	156	–
11	83	92	102	110	118	127	136	147	157	–
12	85	94	103	111	120	129	138	148	159	–
13	86	96	104	113	121	130	139	150	160	–
14	88	98	106	114	122	131	141	151	162	–
15	89	99	107	115	124	133	142	153	164	–
16	91	101	108	117	125	134	144	154	165	–
17	93	102	110	118	127	136	145	156	167	–
18	95	103	111	120	128	137	147	157	168	–
19	96	105	113	121	130	139	148	159	170	–
20	98	106	114	122	131	140	150	160	171	–

Dodatek II. Wykaz wzorów telefonogramów zapowiadawczych

Wzór nr	**Tekst**	**Ustalony w § ... ust. ...**
1a	Czy droga dla pociągu *nr* jest wolna?	§ 24 ust. 5
1b	Czy droga dla *ilość* pociągów numer *nr* i numer *nr* jest wolna?	§ 24 ust. 8
2a	Pociąg *nr* przyjechał o *godz. min.* Czy droga dla pociągu *nr* jest wolna?	§ 24 ust. 6
2b	Pociąg *nr* przyjechał o *godz. min.* Czy droga dla *ilość* pociągów numer *nr* i numer *nr* jest wolna?	§ 24 ust. 8
3a	Pociąg *nr* przejechał przez *nazwa posterunku odstępowego (boczni-cowego)* o *godz. min.* Czy droga dla pociągu *nr* jest wolna?	§ 24 ust. 7
3b	Pociąg *nr* przejechał przez *nazwa posterunku odstępowego (bocznicowego)* o *godz. min.* Czy droga dla *ilość* pociągów numer *nr* i numer *nr* jest wolna?	§ 24 ust. 8
4a	Dla pociągu *nr* droga jest wolna	§ 24 ust. 9
4b	Dla *ilość* pociągów numer *nr* i numer *nr* droga jest wolna	§ 24 ust. 9
5a	Stój pociąg *nr*	§ 24 ust. 10
5b	Stój *ilość* pociągi(ów) numer *nr* i numer *nr*	§ 24 ust. 10
6a	Teraz dla pociągu *nr* droga jest wolna	§ 24 ust. 10
6b	Teraz dla *ilość* pociągów numer *nr* i numer *nr* droga jest wolna	§ 24 ust. 10
7a	Zatrzymać pociąg *nr*	§ 24 ust. 15
7b	Zatrzymać *ilość* pociągi(ów) numer *nr* i numer *nr*	§ 24 ust. 15
8a	Pociąg *nr* jest zatrzymany	§ 24 ust. 15
8b	*ilość* pociągi(ów) numer *nr* i numer *nr* są zatrzymane	§ 24 ust. 15
9	Nie wyprawiać pociągów od *godz. min.* aż do odwołania	§ 24 ust. 18
10	Wstrzymanie wyprawienia pociągów odwołuję o *godz. min.*	§ 24 ust. 18
11	Nie wyprawiać pociągu *nr* do czasu przejazdu pociągu *nr*	§ 24 ust. 18
12	Nie wyprawiać żadnego pociągu do czasu przejazdu pociągu *nr*	§ 24 ust. 18
13	Pociąg *nr* odjechał o *godz. min.*	§ 25 ust. 2 i 3
14	Pociąg *nr* przyjechał o *godz. min.*	§ 26 ust. 3
15	Pociąg *nr* przejechał o *godz. min.*	§ 26 ust. 4
16	O *godz. min.* wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer *nr* od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* z powodu …	§ 28 ust. 16 pkt 2

Wzór nr	**Tekst**	**Ustalony w § ... ust. ...**
17	O *godz. min.* odwołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer *nr* od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku*	§ 28 ust. 25
18	Czy droga dla manewrów z *rodzaj i nazwa posterunku* na tor szlakowy numer *nr* na minut *min.* jest wolna?	§ 12 ust. 4
19	Dla manewrów z *rodzaj i nazwa posterunku* na tor szlakowy numer *nr* na minut *min.* droga jest wolna	§ 12 ust. 4
20	Manewry z *rodzaj i nazwa posterunku* na tor szlakowy numer *nr* są ukończone i tor ten jest wolny	§ 12 ust. 4
21	Tor numer *nr* od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* zamknięty od *godz. min.* z powodu (lub celem) …	§ 53 ust. 4
22	Tor numer *nr* od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* otwarty o *godz. min.*	§ 53 ust. 8
23	Od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* wprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze numer *nr*, po którym ostatni pociąg *nr* odjechał o *godz. min.*	§ 54 ust. 2
24	Wprowadzić ruch jednotorowy dwukierunkowy od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* po torze numer *nr*	§ 54 ust. 3
25	Przywracam ruch dwutorowy od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* o *godz. min.*	§ 54 ust. 18
26	Przy czynnych obu torach wprowadzam od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* ruch dwukierunkowy po torze numer *nr*, po którym ostatni pociąg *nr* odjechał o *godz. min.*	§ 30 ust. 2 pkt 2
27	Przywracam ruch jednokierunkowy po torze numer *nr* od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* o *godz. min.*	§ 30 ust. 8
28	*rodzaj i nazwa posterunku* otwarty(a) o godzinie *godz.* minut *min.*	§ 57 ust. 64
29	*rodzaj i nazwa posterunku* zamknięty(a) o godzinie *godz.* minut *min.*	§ 57 ust. 64
30	Zatrzymać pociągi, pociąg *nr* przyjechał (przejechał) bez sygnału końca pociągu	§ 77 ust. 4
31	Tor numer *nr* od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* od godziny *godz.* minut *min.* nieprzejezdny dla pociągów z trakcją elektryczną	§ 78 ust. 2
32	Po torze numer *nr* od *nazwa posterunku* do *nazwa posterunku* od godziny *godz.* minut *min.* przywracam ruch trakcją elektryczną	§ 78 ust. 3

Dodatek III. Sygnały dzwonkowe i znaki wywoławcze w telefonicznej łączności ruchowej

1. Sygnały dzwonkowe i telefoniczne znaki wywoławcze stanowi ustalona liczba dźwięków, krótkich i długich przekazywanych za pomocą dzwonka.
   Dźwięk krótki powinien trwać około 1/3 sekundy (jeden obrót korbką induktora), a dźwięk długi około 1 sekundy (trzy obroty korbką induktora), z wyjątkiem sygnałów dzwonkowych o jeździe pociągu, których dźwięk długi powinien wynosić około 6 sekund.
   Odstępy czasu między poszczególnymi dźwiękami powinny wynosić około 1 sekundy.
   W przypadku powtarzania znaku wywoławczego lub sygnału dzwonkowego „Alarm", odstępy czasu pomiędzy poszczególnymi znakami lub sygnałami powinny wynosić około trzech sekund.
2. Sygnał dzwonkowy o jeździe pociągu:
   1) w kierunku rosnącej kilometracji linii - stanowi jeden długi dźwięk (—),
   2) w kierunku malejącej kilometracji linii - składa się z dwóch długich dźwięków (— —).
3. Na szlakach wielotorowych dla toru trzeciego lub dla drugiej pary torów - stosownie do potrzeby - można ustalić:
   1) albo oddzielne łącze strażnicowe, którego dzwonki (lub inne urządzenia) wydają dźwięk różniący się tonem od dźwięku dzwonków innego łącza strażnicowego,
   2) albo następujące sygnały dzwonkowe o jeździe pociągu:
      a) w kierunku rosnącej kilometracji linii - jeden długi i jeden krótki dźwięk (— •),
      b) w kierunku malejącej kilometracji linii - dwa długie i jeden krótki dźwięk. (— — •),
4. Sygnał dzwonkowy „Alarm" składa się z jednego długiego i trzech krótkich dźwięków (— • • •), powtarzanych kilkakrotnie.
5. Jeżeli do łącza włączone są trzy posterunki lub więcej, każdy z tych posterunków powinien posiadać znak wywołania indywidualnego.
6. Na łączu, do którego włączone są tylko dwa posterunki, wywoływanie odbywa się bez stosowania ustalonych znaków.
7. Ustala się następujące znaki wywoławcze dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego:
   1) w kierunku malejącej kilometracji linii - dwa krótkie dźwięki (• •),
   2) w kierunku rosnącej kilometracji linii - trzy krótkie dźwięki (•••).

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

8. Zbiorowego wywołania wszystkich posterunków włączonych do danego łącza (np. na łączu strażnicowym - dyżurnych ruchu 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 łącza,
   2) w przypadkach pilnych - sygnałem dzwonkowym „Alarm", na który powinni zgłosić się natychmiast do telefonu dyżurni ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i pozostałe posterunki włączone do danego łącza.
9. Wywołania tylko wszystkich dróżników przejazdowych włączonych do danego łącza, dokonuje się znakiem składającym się z jednego krótkiego i jednego długiego dźwięku, danych trzykrotnie (• — • — • —) z wyjątkiem przypadków, w których według § 83 ust. 10 dróżnicy przejazdowi zobowiązani są zgłosić się do telefonu po usłyszeniu sygnału dzwonkowego o jeździe pociągu.
10. W przypadku włączenia przenośnego aparatu telefonicznego do łącza strażnicowego, dyżurnego ruchu jednego z sąsiednich posterunków zapowiadawczych wywołuje się znakami według ust. 7, natomiast dyżurnych ruchu obu posterunków zapowiadawczych - znakami według ust. 8.
11. Na zewnątrz pomieszczeń obsługi rogatek przejazdowych i innych pomieszczeń z telefoniczną przewodową łącznością ruchową strażnicową należy instalować dodatkowe sygnalizatory akustyczne, np. dzwonki głośno brzmiące, zgodnie z postanowieniami instrukcji o telefonicznej przewodowej łączności ruchowej.
12. Przy każdym aparacie telefonicznym lub terminalu telefonicznym wieloliniowym włączonym w telefoniczną przewodową sieć łączności ruchowej powinny być podane nazwy (skróty) posterunków włączonych do danego łącza oraz ich znaki wywoławcze, jeżeli są one stosowane.

TABELA ZMIAN

Nr zmiany	Nr uchwały Zarządu Spółki	Jednostki redakcyjne, w których wprowadzono zmiany	Data wejścia w życie
1	**2**	**3**	**4**
1.	Uchwała Nr 103/2024 Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z dnia 18.04.2024 r.	§ 3 ust. 3; § 5 ust. 9 (uchylony); § 7 ust. 4; § 15 ust 3 pkt 1; § 19 ust. 1; § 22 ust. 12 (nowy); § 23 ust. 8; § 28 ust. 9; § 29 ust. 4; § 30 ust. 5a (nowy); § 31 ust. 20; § 31a (nowy); § 35 ust. 2; § 36 ust. 3, 4; § 37 ust. 7 pkt 6 lit. h, ust. 10 i 11; § 55 ust. 5 (nowy); ust 6 i 13; § 58 ust. 4 pkt 33; ust. 9, ust. 14 (uchylony), ust. 17, 20, 25; § 59 ust. 1, ust. 15 (nowy); § 60 ust. 26; § 63 ust. 5 pkt. 5-9, pkt 34a (nowy), pkt 36 (uchylony); § 64 ust. 7 (uchylony); § 69 ust. 2, 8 i 9; § 82 ust. 6 pkt 2; § 84 ust. 16, ust 19 pkt 1, ust. 20	01.05.2024 r.
2.	Uchwała Nr 319/2024 Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z dnia 17.12.2024 r.	§ 3 ust. 6, § 4 ust. 1, § 20 ust. 1, § 48 ust. 1, § 54 ust. 7, § 58 ust. 4 pkt. 34, § 63 ust. 5, § 64 ust. 9, § 84 ust. 24, 24a (nowy), 24b (nowy), załącznik nr 5	01.01.2025 r.
3.	Uchwała Nr 116/2025 Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z dnia 20.05.2025 r.	§ 8 ust. 9; § 16 ust. 3a (nowy); § 18 ust. 2 i 3; § 19 ust. 3 – 6; § 20 ust.1, nowy ust. 3 i 4; § 21 ust. 5 (uchylony), ust. 6, 11; § 22 ust. 7 pkt 1; § 24 ust. 2; § 27 ust. 2; § 32; § 37 ust. 7 pkt 6 lit. h, ust. 10; § 54 ust. 7 – 9 ; § 55 nowy ust. 10a, ust. 12 pkt 4; § 58 ust. 4 pkt 10, ust. 5 nowe pkt. 9 i 10; § 62 ust. 3a (nowy); § 63 ust. 5 pkt 4, 10, 13, 24, 30 i nowy pkt 38; § 64 ust. 2 pkt 1, nowy ust. 9 a, ust. 11; § 70 ust. 2a (nowy); § 80 ust. 2; załącznik nr 5	20.05.2025 r.

4.	Uchwała Nr 252/2025 Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z dnia 27.11.2025 r.	Uchwała Nr 268/2025 Zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. z dnia 10.12.2025 r.	§ 21 ust. 4, Dodatek 1	14.12.2025 r.

Uwaga: Przy wnoszeniu zmian do tekstu instrukcji należy wskazywać numer porządkowy zmiany.

SKM
szybka kolej miejska

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.

GRUPA PKP