



Jastrzębska Spółka Kolejowa

JSK – R1

Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów

„Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w Ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2024 r., poz.697 z późn. zm.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego”.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji
(tekst jednolity: **OBWIESZCZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 8 listopada 2024 r. (Dz.U. 2025 poz. 100)** z późniejszymi zmianami - ostatnia zmiana opublikowana w Dz. U. z 2025 r., poz. 586).

Wszelkie prawa zastrzeżone

Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych, całości lub części instrukcji bez uprzedniej zgody Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. – są zabronione.

Jastrzębie Zdrój 2025 r.

Jastrzębie-Zdrój, dn. 30.07.2025 r.

ZARZĄDZENIE NR 12/2025

Prezesa Zarządu Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji JSK–R1 o prowadzeniu ruchu pociągów”

§ 1

Na podstawie obowiązujących aktów prawnych, tj.:

- Art. 17 ust. 1 i 7 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 697) w zakresie zapewnienia bezpiecznych warunków prowadzenia ruchu kolejowego,
 - Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2024 r. (Dz.U. 2025 poz. 100) z późn. zm. - ostatnia zmiana opublikowana w Dz. U. z 2025 r., poz. 586),
- wprowadza się do stosowania: „Instrukcję JSK–R1 o prowadzeniu ruchu pociągów”

§ 2

1. Zarządzenie obowiązuje od dnia 01.10.2025 r.
2. Zarządzenie zostało ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w Spółce.
3. Zobowiązuje się dyrektorów działów do zapoznania podległych im pracowników z treścią Zarządzenia.
4. Z dniem wejścia w życie niniejszej instrukcji traci moc zarządzenie nr 14/2019 z dnia 06.11.2019 r.

Prezes Zarządu

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.
Prezes Zarządu
p.o. Zastępcy Prezesa Zarządu
ds. Technicznych i Operacyjnych
Andrzej Dzioba

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.
Dział Handlowy i Inżynierii Ruchu
Z-ca Dyrektora

Mirosław Nędziotko

RAZCA PRAWNY
Magdalena Szymonowicz
(KUT 1221)

SPIS TREŚCI

Rozdział I		
Postanowienia ogólne		
§ 1	Cel i zakres ważności instrukcji	8
§ 2	Podział sieci kolejowej pod względem technicznym	8
§ 3	Posterunki ruchu i punkty ekspedycyjne	9
§ 4	Posterunki techniczne	11
§ 5	Urządzenia na posterunkach ruchu	12
§ 6	Pojazdy kolejowe	14
§ 7	Ogólne obowiązki pracowników związanych z prowadzeniem ruchu	15
§ 8	Podział i zakres czynności pracowników na posterunku ruchu	17
§ 9	Przekazywanie i obejmowanie dyżuru	19
§ 10	Określenie i podział pociągów	20
§ 11	Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów i zarządzanie zmian	21
Rozdział II		
Manewry		
§ 12	Ogólne zasady	22
§ 13	Pracownicy zatrudnieni przy manewrach	22
§ 14	Wykonywanie manewrów	24
§ 15	Manewry na torach głównych	29
§ 16	Manewrowanie przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych	31
§ 17	Postanowienia szczegółowe	31
Rozdział III		
Przygotowanie pociągów do jazdy		
§ 18	Przygotowanie i zgłaszanie pociągów do jazdy	32
§ 19	Obsada pociągów	33
§ 20	Znajomość linii przez drużyny pociągowe	34
§ 21	Hamowanie pociągów	35
§ 22	Próba hamulców	36
§ 23	Długość pociągu	37
§ 24	Masa pociągu	38
§ 25	Rzeczywista masa hamująca	38
§ 26	Wymagana masa hamująca	38
Rozdział IV		
Prowadzenie ruchu pociągów na szlaku		
§ 27	Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku	40
§ 28	Zasady zapowiadania pociągów	43
§ 29	Telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu Wstrzymanie wyprawienia pociągów	45
§ 30	Telefoniczne oznajmienie odjazdu pociągu	48
§ 31	Telefoniczne potwierdzenie przyjazdu pociągu	48
§ 32	Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową	50
§ 33	Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z samoczynną blokadą liniową	55
§ 34	Zdalne prowadzenie ruchu pociągów	58
§ 34a	Wjazd, wyjazd lub przejazd pociągów na posterunkach odcinka zdalnego prowadzenia ruchu w sytuacji awaryjnej	63
§ 35	Jazda na widoczność	63
§ 36	Prowadzenie ruchu pociągów z wykorzystaniem urządzeń radiołączności	64
§ 37	Prowadzenie ruchu pociągów bez zapowiadania	66

§ 38	Prowadzenie ruchu pociągów do obsługi bocznic	66
§ 39	Prowadzenie ruchu pociągów gospodarczych i roboczych	71
§ 40	Prowadzenie ruchu pociągów ratunkowych	72
§ 41	Prowadzenie dziennika ruchu	73
Rozdział V Przyjmowanie, wyprawianie i przepuszczanie pociągów na posterunkach ruchu		
§ 42	Wyznaczanie torów na stacji dla wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pociągów	78
§ 43	Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu	79
§ 44	Przygotowanie drogi przebiegu pociągu	82
§ 45	Sprawdzanie i zgłaszanie gotowości drogi przebiegu pociągu	83
§ 46	Podawanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu	85
§ 47	Zależność semaforów, wykończeni, rygli, tarcz zaporowych i manewrowych	87
§ 48	Zezwolenie na wjazd, wyjazd lub przejazd pociągu bez podania sygnału zezwalającego	88
§ 49	Obserwacja przejeżdżającego pociągu	89
§ 50	Nastawienie sygnału „Stój” na semaforze i rozwiązanie drogi przebiegu	90
§ 51	Nieprawidłowości przy podaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora	92
§ 52	Zatrzymanie lub przepuszczanie pociągu nieprzewidziane w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów	95
§ 53	Prowadzenie książki przebiegów	96
§ 54	Stosowanie środków pomocniczych (zabezpieczających lub ostrzegawczych)	98
§ 55	Regulowanie ruchu pociągów	105
Rozdział VI Zamknięcia torów. Prowadzenie ruchu dwukierunkowego		
§ 56	Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego	106
§ 57	Prowadzenie ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym w czasie zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego	109
§ 58	Prowadzenie ruchu po torze zamkniętym	114
§ 59	Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego	117
§ 60	Prowadzenie ruchu dwukierunkowego po torze na szlaku dwutorowym przy czynnych obu torach	117
Rozdział VII Postępowanie w razie otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu		
§ 61	Postępowanie w razie otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu	119
Rozdział VIII Powiadamianie drużyn pociągowych i manewrowych		
§ 62	Rozkazy pisemne	126
§ 63	Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego „O”	134
§ 64	Ostrzeżenia	136
Rozdział IX Jazda pociągów		
§ 65	Zezwolenie na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu	141
§ 66	Podawanie sygnałów przez drużynę pociągową przed odjazdem pociągu	143
§ 67	Prędkość jazdy pociągów	143
§ 68	Postępowanie drużyny pociągowej w czasie jazdy pociągu	148
§ 69	Postępowanie przy pociągu z podwójną trakcją	153
§ 70	Postępowanie przy pociągu popychanym	154
§ 71	Postępowanie przy pociągu pchanym	155
§ 72	Jazda w kabinie maszynisty	156

Rozdział X		
Postępowanie w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i zdarzeń kolejowych		
§ 73	Ogólne zasady	157
§ 74	Cofanie, dzielenie i zabieranie częściami składu pociągu ze szlaku	158
§ 75	Rozerwanie pociągu na szlaku i zbiegnięcie wagonów	160
§ 76	Pożar w pociągu	162
§ 77	Zaspy śnieżne	162
§ 78	Gwałtowna ulewa lub przybór wód	163
§ 79	Pęknięcie szyny lub deformacja toru	164
§ 80	Uszkodzenie wagonu w pociągu	164
§ 81	Brak sygnałów na pociągu lub niewłaściwe jego sygnalizowanie	166
§ 82	Uszkodzenie sieci trakcyjnej	168
§ 83	Zasłabnięcie, zranienie i śmierć osób	168
Rozdział XI		
Ruch pojazdów pomocniczych		
§ 84	Ogólne zasady	169
§ 85	Wyposażenie pojazdów pomocniczych i obowiązki maszynisty lub prowadzącego pojazd kolejowy	170
§ 86	Prowadzenie ruchu pojazdów pomocniczych	171
§ 87	Postępowanie z pojazdami pomocniczymi z przyczepami	174
Rozdział XII		
Zabezpieczenie ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach przez dróżników przejazdowych		
§ 88	Powiadamianie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągów i o innych okolicznościach	175
Dodatki do instrukcji		
1	Tablice hamowania pociągów	183
2	Wykaz wzorów telefonogramów zapowiadawczych	202
3	Sygnały dzwonekowe i znaki wywoławcze w telefonicznej łączności ruchowej	204
Załączniki		
Nr 1a	Dziennik ruchu posterunku zapowiadawczego	206
Nr 1b	Dziennik ruchu posterunku odstępowego	208
Nr 2	Książka przebiegów	210
Nr 3	Rozkaz pisemny „O”	213
Nr 3a	Rozkaz pisemny „O” – wydruk komputerowy	214
Nr 4	Rozkaz pisemny „S”	215
Nr 5	Rozkaz pisemny „N”	216
Nr 5a	Rozkaz pisemny „N _{rob} ”	217
Nr 6	Kontrolka zajęcia torów	218
Nr 7	Książka ostrzeżeń doraźnych	220
Zamiany i uzupełnienia		
		223

Rozdział I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Cel i zakres ważności instrukcji

1. Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów zwana w skrócie Instrukcją JSK-R1, określa zasady i sposoby prowadzenia ruchu na liniach kolejowych (normalnotorowych) Zarządcy Infrastruktury Kolejowej Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Spółka z o.o., zwanej dalej JSK. Celem instrukcji JSK-R1 jest zapewnienie sprawności, ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
2. W ruchu stycznym z innymi zarządcami infrastruktury kolejowej obowiązują przepisy prowadzenia ruchu kolejowego ustalone w oddzielnych umowach pomiędzy Zarządami. Prowadzenie ruchu pociągów roboczych na nowobudowanych normalnotorowych liniach kolejowych regulują odrębne przepisy.
3. W razie potrzeby Zarządca Infrastruktury Kolejowej JSK wydaje dodatkowe zarządzenia lub uregulowania dla sytuacji miejscowych z zachowaniem uwarunkowań wynikających z przepisów i instrukcji obowiązujących w JSK.
4. Szczegółowe postanowienia wynikające z miejscowych warunków, urządzeń oraz wymagań przepisów i instrukcji powinny znajdować się w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy, jak również w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
5. Dla każdego posterunku ruchu powinien być opracowany regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy bocznicy według wskazówek zawartych w Instrukcji JSK-R9 o sporządzaniu regulaminów technicznych. Według wskazówek zawartych w tej instrukcji należy również opracować odpowiednie regulaminy dla punktów ekspedycyjnych.

§ 2

Podział sieci kolejowej pod względem technicznym

1. Sieć kolejowa składa się z linii kolejowych, których punkty początkowe i końcowe ustala Zarządca Infrastruktury Kolejowej.
2. Linie kolejowe dzielą się na odcinki, szlaki i odstępy.
3. Szlakiem nazywa się część linii kolejowej między:
 - 1) dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi;
 - 2) ostatnim posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii bez posterunku zapowiadawczego.
4. Część linii kolejowej, stanowiąca dwa lub więcej kolejnych szlaków nazywa się odcinkiem.
5. Odstępem nazywa się część toru szlakowego między:
 - 1) posterunkiem zapowiadawczym i najbliższym posterunkiem odstępowym (bocznicowym) lub semaforem odstępowym blokady samoczynnej;
 - 2) dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi (bocznicowymi);
 - 3) posterunkiem odstępowym i bocznicowym;
 - 4) dwoma kolejnymi semaforami odstępowymi blokady samoczynnej dla tego samego kierunku jazdy po danym torze.
6. Tor łączący dwie linie kolejowe z pominięciem stacji węzłowej nazywa się łącznicą.

§ 3

Posterunki ruchu i punkty ekspedycyjne

1. Posterunek ruchu służy do bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego.
2. Posterunek następczy reguluje następstwo pociągów, to jest pozwala na przejazd lub odjazd pociągu wówczas, gdy tor przyległego odstępu (szlaku) dla danego pociągu jest wolny. Posterunki następcze dzielą się na posterunki: zapowiadawcze, bocznikowe i odstępowe.
3. Posterunek zapowiadawczy - jest to posterunek mający możliwość zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy przyległy do tego posterunku. Do posterunków zapowiadawczych należą stacje i posterunki odgałęźne.
4. Stacja jest to posterunek zapowiadawczy w obrębie, którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się co najmniej jeden tor główny, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać skład lub kierunek jazdy. Duże stacje mogą być podzielone na rejony stanowiące osobne posterunki zapowiadawcze. Stacja, na której układ torowy umożliwia jedynie krzyżowanie i wyprzedzanie pociągów, nazywa się mijanką.
5. Zależnie od rodzaju przewozów rozróżnia się stacje:
 - 1) osobowe - przeznaczone do obsługi i przewozu pasażerów, przesyłek bagażowych, ekspresowych i pocztowych;
 - 2) towarowe - przeznaczone do obsługi przewozu przesyłek towarowych;
 - 3) osobowo-towarowe - przeznaczone do obsługi przewozów w zakresie wymienionym w pkt. 1 i 2.
6. Zależnie od rodzaju pracy rozróżnia się stacje:
 - 1) rozrządowe - towarowe stacje manewrowe przeznaczone zasadniczo do rozrządzania składów pociągów towarowych przybyłych z własnego jak i obcych obszarów ciążenia, oraz do zestawiania pociągów towarowych do innych stacji rozrządowych i do stacji manewrowych rejonowych własnego obszaru ciążenia;
 - 2) manewrowe - stacje towarowe wykonujące zadania w zakresie obsługi stacyjnych i liniowych punktów ładunkowych znajdujących się w jej rejonie ciążenia, a także zadania związane z przyjmowaniem, rozrządzaniem, zestawianiem i wyprawianiem pociągów towarowych; do wykonania tych zadań stacja ma przydzieloną odpowiednią ilość lokomotyw i drużyn manewrowych;
 - 3) ładunkowe - przeznaczone do dokonywania czynności ładunkowych w związku z nadaniem i wydaniem przesyłek towarowych;
 - 4) postojowe - przeznaczone do postoju, czyszczenia, naprawy, zaopatrywania, wyposażenia i przerabiania składów pociągów pasażerskich;
 - 5) portowe - przeznaczone do kolejowej obsługi portów morskich lub śródlądowych;
 - 6) przeładunkowe - przeznaczone do przeładunku przesyłek na kolejach o różnych szerokościach torów.
7. Pod względem ruchu pociągów rozróżnia się stacje:
 - 1) krańcowe - tj. początkowe i końcowe poszczególnych pociągów;
 - 2) pośrednie - które znajdują się pomiędzy stacjami krańcowymi.
8. Pod względem połączenia ze sobą linii kolejowych - stacje, na których łączą się szlaki z trzech lub więcej kierunków, nazywają się stacjami węzłowymi.
9. Granicę pomiędzy szlakiem a posterunkiem zapowiadawczym stanowi:

- 1) na liniach jednotorowych - semafor wjazdowy do tego posterunku;
- 2) na liniach dwutorowych i wielotorowych - miejsce znajdowania się semafora wjazdowego i linia prostopadła do osi torów, w miejscu ustawienia tego semafora. Wyjątek stanowią przypadki, w których granica między poszczególnymi torami szlakowymi a posterunkiem zapowiadawczym jest różna, a mianowicie:
 - a) jeżeli tory szlakowe oddalone są od siebie tak, że nie można stwierdzić miejsca linii prostopadłej do osi torów, w miejscu ustawienia semafora wjazdowego - wówczas granicą między tym torem szlakowym, przy którym nie ma semafora wjazdowego a posterunkiem zapowiadawczym jest miejsce znajdujące się w tym torze od strony szlaku 100 m przed najbliższym rozjazdem (skrzyżowaniem);
 - b) jeżeli w torze najbliższy rozjazd (skrzyżowanie) znajduje się bliżej szlaku niż rozjazd (skrzyżowanie) w sąsiednim torze osłaniany semaforem wjazdowym, wówczas granicą między tym torem szlakowym, przy którym nie ma semafora wjazdowego a posterunkiem zapowiadawczym jest miejsce znajdujące się w tym torze od strony szlaku 100 przed najbliższym rozjazdem (skrzyżowaniem);
 - c) jeżeli przy torze znajduje się odnoszące się do tego toru urządzenie sygnałowe, za pomocą którego podaje się zezwolenie na wjazd pociągu - wówczas granicą między torem szlakowym a torem posterunku zapowiadawczego jest miejsce znajdowania się tego urządzenia.

10. Posterunek odgałęźny urządzony jest poza stacją:

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

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

11. Posterunek bocznicowy jest to posterunek ruchu urządzony na szlaku przy odgałęzieniu bocznic, który bierze udział w prowadzeniu ruchu wszystkich pociągów kursujących na przyległych odstępach i pociągów obsługujących bocznice.

Przyjmowanie pociągów na bocznice i wyprawianie ich z bocznic odbywa się na zasadach ustalonych dla posterunków zapowiadawczych, a przepuszczanie innych pociągów - na zasadach ustalonych dla posterunków odstępowych.

12. Posterunek pomocniczy jest urządzony na szlaku przy odgałęzieniu bocznic tylko w celu umożliwienia wjazdu pociągu bocznicowego na bocznice i zgłoszenia, że tor szlakowy, po którym jechał pociąg jest wolny, względnie wyjazdu pociągu z bocznic. Posterunek pomocniczy nie jest wyposażony w semafony i bierze udział w zapowiadaniu tylko pociągów obsługujących bocznice.

13. Posterunek odstępowy reguluje następstwo pociągów, to jest pozwala na przejazd (wjazd) pociągu w następny odstęp dopiero wtedy, gdy odstęp ten jest wolny. Posterunki odstępowe są albo obsługiwane, albo samoczynne. Posterunki odstępowe obsługiwane na liniach z półsamoczynną blokadą liniową nazywają się posterunkami blokowymi, a na liniach z telefonicznym zapowiadaniem - posterunkami odstępowymi telefonicznymi. Na liniach z samoczynną blokadą liniową funkcje posterunków odstępowych spełniają samoczynne semafony odstępowe.

14. Do punktów ekspedycyjnych zalicza się: przystanki osobowe, ładownie i bocznice.

15. Przystanek osobowy jest miejscem na szlaku, w którym rozkładowo zatrzymują się wyznaczone pociągi, do wsiadania i wysiadania podróżnych. Przystanek osobowy może

być urządzony również na posterunku odgałęźnym, bocznicowym, odstępowym, osłonowym lub na stacji zamkniętej dla potrzeb technicznych.

16. Bocznica kolejowa - wyznaczona przez Zarządcę Infrastruktury Kolejowej droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.

§ 4

Posterunki techniczne

1. Posterunek techniczny przeznaczony jest do wykonywania czynności ruchowych, a także do bezpośredniego organizowania i nadzorowania tych czynności na stacji czynnej dla potrzeb technicznych i na innych posterunkach ruchu. Posterunki techniczne dzielą się na posterunki nastawcze, posterunki dyspozytorskie, dróżnika przejazdowego oraz stwierdzania końca pociągu.
2. Posterunek nastawczy przeznaczony jest do wykonywania przez uprawnionych pracowników lub samoczynnie przez urządzenia, czynności związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu, przy czym:
 - 1) posterunek nastawczy wyposażony w urządzenia nastawcze z funkcją zależności sygnałów na sygnalizatorach od położenia zwrotnic oraz urządzenia blokowe i łączności - jest nastawnią;
 - 2) posterunek, którego urządzenia nie mają funkcji, o której mowa w pkt. 1 - jest posterunkiem zwrotniczkowym (zwrotniczego).
3. Pod względem przeznaczenia ruchowego rozróżnia się nastawnie dysponujące, wykonawcze i manewrowe.
4. Część obszaru stacji lub innego posterunku ruchu, na którym wszystkie urządzenia sterowania ruchem kolejowym (urządzenia srk) obsługuje jedna nastawnia, nazywa się okręgiem nastawczym.
5. Nastawnia dysponująca jest to posterunek nastawczy, wyposażony w urządzenia dysponowania semaforami w obrębie całej stacji lub w przydzielonym okręgu.
6. Jeżeli nastawnia dysponująca wyposażona jest w urządzenia zdalnego sterowania ruchem, a jej urządzenia umożliwiają obsługę urządzeń nastawczych i podawanie sygnałów na semaforach posterunków jej podporządkowanych, nazywana jest nastawnią zdalnego sterowania. Posterunki jej podległe nazywamy posterunkami zdalnie sterowanymi. Wzajemne usytuowanie w terenie tych posterunków może tworzyć układ liniowy (odcinek), obszarowy lub mieszany. Nastawnia położona na odcinku zdalnie sterowanym posiadająca możliwość miejscowej obsługi urządzeń nazywa się nastawnią miejscową.
7. Nastawnia wykonawcza jest to posterunek nastawczy, na którym obsługuje się urządzenia nastawcze i blokowe we własnym okręgu nastawczym i nastawia się sygnały na semaforach na polecenie dyżurnego ruchu.
8. Posterunek, który bierze udział w nastawianiu przebiegów, a jego urządzenia nie mają zależności sygnałów od zwrotnic, jest posterunkiem zwrotniczego. Posterunek starszego zwrotniczego jest to posterunek nastawczy przeznaczony do nadzoru

i kontroli pracy jednego lub kilku posterunków zwrotniczych oraz do obsługi kontrolnej tablicy kluczowej i innych urządzeń znajdujących się na jego posterunku.

9. Posterunek techniczny, który usytuowany jest na szlaku lub stacji w pobliżu skrzyżowania linii kolejowej z drogą kołową w jednym poziomie, wyposażony w urządzenia służące do wstrzymania ruchu drogowego przez przejazd nazywamy posterunkiem dróżnika przejazdowego (strażnicą).
10. Granice okręgów nastawczych powinny być określone w regulaminie technicznym stacji lub regulamin pracy bocznicy.
11. Każdy posterunek ruchu, przystanek osobowy powinien posiadać swą nazwę, której napis powinien być umieszczony na miejscu widocznym z pociągu (na froncie budynku dworca, posterunku) i ewentualnie z obu stron podjazdu pociągów.
Na stacjach i przystankach z dużym ruchem pociągów pasażerskich napis ten należy umieścić również przy peronach od strony podjazdu pociągów.
Każdy posterunek techniczny powinien być oznaczony ustalonymi znakami. Również posterunek dyżurnego ruchu peronowego i manewrowego powinien być oznaczony odpowiednim napisem.

§ 5

Urządzenia na posterunkach ruchu

1. Każdy posterunek ruchu jest wyposażony w odpowiednie urządzenia potrzebne do wykonywania wymaganej pracy na tym posterunku przy zachowaniu bezpieczeństwa, regularności i sprawności ruchu. Do urządzeń tych należy układ torów i ich połączeń, urządzenia sterowania ruchem kolejowym (srk), urządzenia łączności, hamulce torowe, urządzenia trakcyjne i wagonowe, urządzenia do wsiadania i wysiadania podróżnych, ładowania przesylek, oświetlenia, informacji, zegary, itp.
2. Urządzenia na posterunkach ruchu są obsługiwane przez uprawnionych i wyznaczonych pracowników lub działają samoczynnie pod wpływem oddziaływania pociągów lub pojazdów kolejowych.
3. Tory kolejowe dzielą się na główne, boczne i specjalnego przeznaczenia. Tory, po których odbywają się jazdy pociągowe, nazywają się torami głównymi. Inne tory są torami bocznymi lub torami specjalnego przeznaczenia. Do torów bocznych zalicza się tory rozrządowe, ładunkowe, postojowe, trakcyjne, warsztatowe, magazynowe oraz inne tory boczne, których przeznaczenie określone jest regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy bocznicy, według dokonywanych na nich czynności. Do torów specjalnego przeznaczenia należą tory i żeberka ochronne, tory dojazdowe do bocznic, tory bocznikowe i tory ładowni.
Tory główne, znajdujące się w granicach stacji i będące przedłużeniem torów szlakowych, nazywają się torami głównymi zasadniczymi.
Tory główne stacyjne, nie będące przedłużeniem torów szlakowych, nazywają się torami głównymi dodatkowymi.
Grupy torów przeznaczone:
 - wyłącznie do wjazdu pociągów - zwą się grupami przyjazdowymi;
 - wyłącznie do odjazdu pociągów - zwą się grupami odjazdowymi;
 - do wjazdu i odjazdu pociągów - zwą się grupami przyjazdowo - odjazdowymi;
 - wyłącznie do rozrządzania pociągów - zwą się grupami kierunkowymi.Tor przeznaczony do ominięcia grupy torów lub odcinka toru jest łącznicą miejscową.

4. Tory na szlakach i na stacjach określa się według następujących zasad:
 - 1) tory szlakowe i stacyjne oznacza się liczbami, które w mowie wyraża się:
 - a) odnośnie torów szlakowych - liczbami zwykłymi (jeden, dwa itd.),
 - b) odnośnie torów stacyjnych - liczbami porządkowymi (pierwszy, drugi itd.),
 - 2) na szlaku dwutorowym tor prawy, patrząc od początku linii ku jej końcowi, jest torem nr 1 (jeden), a tor lewy - torem nr 2 (dwa);
 - 3) numerację torów na szlakach wielotorowych ustala Zarządca Infrastruktury Kolejowej;
 - 4) torem nr 1 (pierwszym) na stacji jest tor główny zasadniczy będący przedłużeniem:
 - a) na liniach jednotorowych - toru szlakowego, położonego bliżej początku linii,
 - b) na liniach dwutorowych i wielotorowych - toru szlakowego nr 1 (jeden).Na stacjach węzłowych do oznaczenia toru nr 1 (pierwszego) miarodajną jest linia kolejowa wyższego rzędu, a przy równorzędności linia ustalona przez komisję opracowującą regulamin techniczny;
 - 5) tory stacyjne znajdujące się po prawej stronie toru głównego zasadniczego nr 1 (pierwszego) patrząc od początku linii ku jej końcowi, otrzymują kolejną numerację nieparzystą, a tory stacyjne znajdujące się po lewej stronie toru głównego zasadniczego nr 1 (pierwszego) otrzymują kolejną numerację parzystą;
 - 6) jeśli tory główne stacyjne podzielone są rozjazdami na części, a urządzenia sterowania ruchem umożliwiają przyjmowanie pociągów na poszczególne części toru, to każda z tych części należy uważać za oddzielny tor i odpowiednio ją określić (np. dodając po numerze toru literę odmienną dla każdej części toru);
 - 7) grupy torów oznacza się literami lub w sposób ustalony w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy; dla każdej grupy przeznaczona jest osobna dziesiątka lub setka cyfr; tory poszczególnych grup torów oznacza się według zasad ustalonych w pkt. 5 albo numerami kolejnymi.
5. Rozjazdy powinny być ponumerowane kolejnymi liczbami arabskimi, zgodnie z kierunkiem wzrostu kilometrowania linii. Przy istnieniu grup torów na poszczególnych stacjach może być stosowana numeracja rozjazdów odpowiednia do grup torów. 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. Dla zwrotnic i wykolejnic ustala się położenie zasadnicze według wskazówek zawartych w wytycznych do projektowania urządzeń srk. Położenie zasadnicze zwrotnic i wykolejnic podaje się w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy. Zwrotnice i wykolejnice powinny być ustawione w położeniu zasadniczym, jeżeli nie zachodzi potrzeba przestawienia ich dla przygotowania drogi przebiegu.
7. Wykolejnice i zwrotnice wyposażone w latarnie powinny być oświetlone w czasie i w przypadkach wskazanych w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy.
8. Zwrotnice z ześrodkowanym nastawianiem, przez które odbywają się jazdy tylko na przebiegi zorganizowane lub zamknięte drążkiem przebiegowym, zwrotnice w torach bocznych, mało używane oraz zwrotnice w torach szlakowych mogą nie mieć latarni zwrotnicowych.
9. Dla sprawdzenia stanu rozjazdów dokonuje się ich oględzin w sposób i w zakresie ustalonym w osobnych instrukcjach. Do kogo należy obowiązek dokonywania oględzin

rozjazdów i w jakim czasie należy dokonywać tych oględzin, wskazuje regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy boczniczy.

10. W razie zauważenia nieprawidłowego działania zwrotnicy lub uszkodzenia rozjazdu, należy o tym powiadomić pracownika wyznaczonego do obsługi zwrotnicy, który zgłasza to dyżurnemu ruchu dysponującemu i wpisuje uszkodzenie do dziennika oględzin rozjazdów. W przypadku, gdy uszkodzenie rozjazdu zagraża bezpieczeństwu ruchu, pracownik obsługujący wstrzymuje ruch przez ten rozjazd i osłania go sygnałami „Stój” lub ustawia zwrotnicę w położenie uniemożliwiające jazdę na uszkodzony rozjazd. Przywrócenie ruchu po uszkodzonym rozjeździe może nastąpić dopiero po wpisaniu do dziennika oględzin rozjazdów przez uprawnionego pracownika faktu usunięcia uszkodzenia oraz po przekonaniu się, że zwrotnica działa prawidłowo.
11. Oświetlenie poszczególnych pomieszczeń i miejsc na terenie kolejowym powinno być zgodne z obowiązującymi normami i zapewniać jak najlepsze warunki pracy, przy równoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa ruchu i pracy, bezpieczeństwa podróżnych, ochrony przesylek i mienia kolejowego.
12. Oświetlenie nie powinno powodować oślepienia oraz wpływać ujemnie na widoczność sygnałów.
13. Oświetlenie wewnętrzne nastawni i posterunków nie powinno pogarszać widoczności okręgu z nastawni lub posterunku.
14. W terenie lub pojazdach kolejowych oraz w pobliżu torów kolejowych nie należy instalować świateł kolorów stosowanych w sygnalizacji kolejowej, mogących powodować zniekształcenie obrazów istniejących sygnałów lub pomyłki.
15. W pomieszczeniach pracowników związanych z ruchem powinny znajdować się zegary. Pociągi należy wyprawiać według czasu wskazywanego przez te zegary. Tarcze zegarów wskazujących niewłaściwy czas powinny być zasłonięte lub unieważnione ukośnym krzyżem.
16. Tory i inne urządzenia kolejowe powinny być utrzymywane w stanie zapewniającym sprawność, ciągłość i bezpieczeństwo ruchu.
Zasady utrzymania i organizacji robót związanych z utrzymaniem, remontem i budową tych urządzeń zawierają oddzielne przepisy i instrukcje.
W razie potrzeby powinien być opracowany tymczasowy regulamin prowadzenia ruchu w czasie tych robót. Szczegółowe postanowienia w sprawie opracowania tego regulaminu zawiera Instrukcja JSK-R9 o sporządzaniu regulaminów technicznych.

§ 6

Pojazdy kolejowe

1. Pojazdy kolejowe dzielą się na tabor kolejowy (w niniejszej instrukcji w skrócie zwany „tabor”) oraz na pojazdy pomocnicze.
2. Tabor kolejowy dzielimy na zwykły i specjalny. Tabor zwykły stanowią pojazdy kolejowe, przystosowane do kursowania w składzie pociągu na ogólnych zasadach i przeznaczone do przewożenia osób i towarów. Do taboru zwykłego należą pojazdy trakcyjne i tabor wagonowy.
Pojedynczymi pojazdami trakcyjnymi są:

- 1) lokomotywy: parowe, elektryczne (jedno i dwuczłonowe), spalinowe i akumulatorowe, w tym i parowe bezpaleniskowe;
- 2) zespoły trakcyjne: elektryczne i spalinowe, składające się z członów – wagonów;
- 3) samodzielne wagony silnikowe elektryczne;
- 4) wagony spalinowe;
- 5) spalinowe autobusy szynowe.

Do taboru wagonowego należą wagony osobowe i towarowe.

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

Są to:

- 1) samobieżne zestawy do utrzymania i napraw nawierzchni i sieci trakcyjnej, dźwigi, pługi odśnieżne, itp.;
- 2) maszyny torowe z własnym napędem i urządzeniami umożliwiającymi jazdę w składzie pociągu;
- 3) sprzęgalne z taborem wózki motorowe jadące luzem lub w połączeniu.

Maksymalna prędkość tego taboru i miejsce jego umieszczenia w składzie pociągu i inne ograniczenia techniczne powinny być wskazane na jego bocznych ścianach.

3. Do pojazdów pomocniczych należą pojazdy, których budowa nie zezwala na włączanie ich do składu pociągu.

Są to:

- 1) maszyny budowlane na kołach;
- 2) ciągniki szynowe;
- 3) drezyny i wózki robocze;
- 4) niektóre typy pojazdów ratunkowych.

§ 7

Ogólne obowiązki pracowników związanych z prowadzeniem ruchu

1. Każdy posterunek obsługiwany powinien być obsadzony przez pracowników posiadających kwalifikacje wymagane przepisami. Postanowienia Instrukcji JSK-R1 pracownicy ci powinni znać w zakresie potrzebnym do wykonywania pracy na zajmowanym stanowisku.
2. Pracownicy wymienieni w ust. 1 powinni znać i przestrzegać dotyczących ich postanowień również innych przepisów, instrukcji i zarządzeń oraz regulaminu technicznego stacji lub regulaminu pracy boczniczy. Na żądanie przybyłego na posterunek (teren pracy) przełożonemu lub organowi kontrolnemu, pracownik pełniący dyżur (kierujący zespołem) ma obowiązek złożyć ustny meldunek, zawierający skrót przebiegu dyżuru.
3. Pracownicy wszystkich kolejowych jednostek organizacyjnych oraz innych jednostek działających na terenie kolejowym zobowiązani są do współpracy z personelem kierującym ruchem, przy czym pracownicy kierujący ruchem na swych odcinkach pracy są koordynatorami tej współpracy i mogą wydawać pracownikom innych jednostek polecenia dotyczące wykonywania postanowień zawartych w tej instrukcji.
4. W razie otrzymania polecenia, którego wykonanie może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, pracownik otrzymujący to polecenie obowiązany jest odmówić jego wykonania podając przyczynę.

5. Wszystkie obowiązki należy wypełniać sumiennie w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu i pracy, przy jednoczesnym zachowaniu należytej sprawności wykonania wymaganych czynności.
6. Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu powinno mieć pierwszeństwo przed wykonaniem innych czynności, przydzielonych pracownikowi.
7. Pracownicy, których praca związana jest z ruchem pociągów, powinni w czasie pracy korzystać z zegara wskazującego dokładny czas.
8. Pracownik wywołany telefonicznie na łączu zapowiadawczym zgłaszający się po raz pierwszy po przyjęciu dyżuru powinien podać nazwę posterunku, stanowisko oraz swoje nazwisko. Kolejne zgłoszenie pracownika wywołanego telefonicznie mogą zawierać tylko nazwę posterunku. W tej samej kolejności podaje informację pracownik wywołujący. Tak dający, jak i otrzymujący telefoniczne polecenie, zawiadomienie, zgłoszenie lub pozwolenie, powinien upewnić się, czy rozmawia z właściwym pracownikiem.
9. Rozmowy te powinny być krótkie, a treść ich nie może nasuwać żadnych wątpliwości. Treść otrzymanego telefonogramu zapowiadawczego oraz treść otrzymanego polecenia należy powtórzyć. Jeżeli polecenie wydano przez głośnik i nie ma możliwości powtórzenia polecenia przez odbierającego, polecenie należy wypowiedzieć drugi raz, poprzedzając je słowem „powtarzam”. Odpowiedź na zapytanie powinna zawierać wszystkie istotne dane. 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 należy dokonywać w sposób czytelny i trwały. Nie wolno zapisów poprawiać, wycierać, wywabiać ani zaklejać. W razie pomyłki należy zapis przekreślić tak, aby możliwe było odczytanie go, a obok należy zrobić nowy zapis i potwierdzić go podpisem (parafką) z ewentualnym omówieniem.
11. Dzienniki, książki, bloczki rozkazów pisemnych powinny być przesnurowane i opieczętowane, a ilość stron po sprawdzeniu powinien poświadczyć wyznaczony pracownik Zarządcy Infrastruktury Kolejowej przed wydaniem druku na posterunek. Na posterunku technicznych powinien znajdować się niezbędny zapas książek, dzienników i bloczków rozkazów pisemnych stosowanych na posterunkach technicznych.
12. W razie potrzeby zabrania z posterunku niezakończonych dokumentacji (dziennika, książki, bloczka rozkazu pisemnego itp.), wyznaczony pracownik Zarządcy Infrastruktury Kolejowej powinien przed zabraniem druku nie zakończonych dostarczyć na ten posterunek nowy druk.
13. Całkowicie wykorzystane druki należy przechowywać zgodnie z odpowiednimi przepisami. Druki rozpoczęte w starym roku kalendarzowym, a zakończone w nowym roku kalendarzowym, należy przechowywać z drukami wypełnionymi w całości w nowym roku kalendarzowym.

§ 8

Podział i zakres czynności pracowników na posterunku ruchu

1. Pracę posterunków technicznych oraz szczegółowy zakres ich zadań i obowiązków określają regulaminy techniczne stacji lub regulaminy pracy bocznicy.
2. W prowadzeniu ruchu pociągów bezpośrednio uczestniczą: dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy i dróżnik przejazdowy. Natomiast organizowanie i kierowanie ruchem pociągów należy do dyspozytora.
3. Zadania i obowiązki dyspozytora określa regulamin pracy dyspozytury kolejowej. Przez określenie „dyspozytor” należy rozumieć pracownika bieżącego nadzoru regulującego operatywnie całokształt pracy eksploatacyjnej na wyznaczonym obszarze działania.
4. Zakres czynności dyżurnych ruchu wskazany jest w ust. 5 - 8. Przez wyrażenie „dyżurny ruchu” rozumie się pracownika pełniącego obowiązki przewidziane dla dyżurnego ruchu danego rodzaju posterunku następczego. Jeżeli na stacji oprócz dyżurnego ruchu dysponującego wyznaczony jest również dyżurny ruchu pomocniczy, odcinkowy albo manewrowy, wówczas każdy z nich jest dyżurnym ruchu w zakresie przewidzianych dla niego czynności.
5. Dyżurnych ruchu dzielimy na: dyżurnych ruchu dysponujących, odcinkowych, pomocniczych, peronowych i manewrowych, w zależności od wykonywanych czynności i miejsca pracy:
 - 1) dyżurny ruchu dysponujący - prowadzi ruch pociągów na posterunku zapowiadawczym i przyległych szlakach (odstępach) oraz koordynuje pracę pozostałych pracowników i zespołów zaangażowanych w proces przewozowy na zarządzanym terenie;
 - 2) dyżurny ruchu odcinkowy - prowadzi ruch z nastawni zdalnego sterowania na terenie objętym urządzeniami zdalnego sterowania lub na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchu i na szlakach do nich przyległych;
 - 3) dyżurny ruchu pomocniczy - współpracuje z dyżurnym ruchu dysponującym na posterunku zapowiadawczym z wyjątkiem obsługi urządzeń srk nastawczych i blokowych;
 - 4) dyżurny ruchu peronowy - współpracuje z dyżurnym ruchu dysponującym wykonując określone regulaminem technicznym czynności, które mogą być związane z prowadzeniem ruchu pociągów, obsługą podróźnych, nadzorem nad pracą manewrową itp. Posterunki dyżurnego ruchu peronowego urządza się na peronie lub w bezpośrednim jego sąsiedztwie na stacjach w zależności od potrzeb i warunków miejscowych;
 - 5) dyżurny ruchu manewrowy - organizuje i nadzoruje pracę manewrową związaną z rozrządzaniem, zestawianiem i przeformowywaniem składów, obsługą punktów ładunkowych oraz uczestniczy w prowadzeniu ruchu pociągów w zakresie określonym regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy bocznicy.
6. Jeżeli nadzór nad sprawowaniem niżej podanych czynności nie został przekazany innym pracownikom, wówczas dyżurni ruchu stosownie do podziału czynności czuwają również nad tym, aby:
 - 1) wydawane polecenia i zgłoszenia były jasne i wykonywane we właściwym czasie i we właściwy sposób;
 - 2) lokomotywy przygotowane do pracy znajdowały się w wyznaczonych miejscach;
 - 3) na pociągach znajdowały się wymagane sygnały;
 - 4) droga przebiegu była wolna i przygotowana we właściwym czasie;

- 5) sygnały podawane były wyraźnie i przepisowo, a sygnały dźwiękowe ograniczone do niezbędnych potrzeb;
 - 6) pociągi zatrzymywały się na wyznaczonych miejscach;
 - 7) zostały przygotowane i nadane lub odebrane we właściwym czasie analizy pociągowe, wiadomości o opóźnieniach, oczekującej pracy przy pociągu itp.;
 - 8) przejścia i przejazdy kolejowo-drogowe przez tory nie były zastawiane dłużej niż to jest potrzebne;
 - 9) znajdujący się na torach tabor zabezpieczony został przed zbiegnięciem;
 - 10) zegary stacyjne wskazywały dokładny czas oraz aby tarcze zegarowe zostały zasłonięte lub unieważnione w przypadku niewłaściwych wskazań tych zegarów;
 - 11) pracownicy powiadamiani byli o zmianach ustalonego porządku pracy na stacji.
7. Dyżurny ruchu zatrudniony na posterunku odstępowym przepuszcza pociągi na przedni odstęp, gdy odstęp ten jest wolny oraz wykonuje inne czynności związane z prowadzeniem ruchu na tym posterunku.
8. Pracownik posterunku osłonnego osłania miejsce niebezpieczne i przepuszcza przez to miejsce pociągi. Posterunek osłonny powinien być obsadzony przez pracownika o kwalifikacjach dyżurnego ruchu.
9. Nastawniczy na polecenie dyżurnego ruchu bierze udział w przygotowaniu dróg przebiegów dla jazd pociągowych i manewrowych w przydzielonym okręgu nastawczym, oprócz tego obsługuje i utrzymuje w czystości urządzenia srk i łączności znajdujące się w nastawni.
10. Jeżeli na nastawni pełni czynności równocześnie kilku nastawniczych, wówczas jeden z nich pełni obowiązki starszego nastawniczego. Starszy nastawniczy, oprócz wykonywania obowiązków nastawczego w przydzielonym mu zakresie koordynuje pracę pozostałych nastawniczych.
W regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy należy ustalić ścisły podział czynności każdego z nastawniczych i starszego nastawniczego. Ilekroć w instrukcji jest mowa o nastawniczym, należy rozumieć również starszego nastawniczego.
11. Zwrotniczy na polecenie dyżurnego ruchu, nastawniczego lub starszego zwrotniczego obsługuje, oświetla i utrzymuje w czystości zwrotnice i wykolejnice nastawiane ręcznie na miejscu w przydzielonym mu okręgu nastawczym.
12. Starszy zwrotniczy koordynuje i nadzoruje pracę przydzielonych mu posterunków zwrotniczych oraz obsługuje urządzenia znajdujące się na wyznaczonym mu posterunku (tablica kontrolna kluczowa, telefon itp.). Jeśli w okręgu starszego zwrotniczego nie ma zwrotniczego, starszy zwrotniczy nastawia zwrotnice osobiście.
13. Dróżnik przejazdowy dokonuje strzeżenia i utrzymania przejazdu kolejowo-drogowego zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji i Instrukcji JSK-R20 obsługi przejazdów kolejowo-drogowych.
14. Pracownicy wymienieni w ust. 4-13 wykonują również inne czynności wskazane w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy. Pracownikowi zatrudnionemu na posterunku przy czynnościach przewidzianych Instrukcją JSK-R1, które nie wypełniają mu całkowicie ustawowego czasu pracy, Zarządca Infrastruktury Kolejowej może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na

terminowość i dokładność wykonania czynności związanych z bezpieczeństwem i sprawnością ruchu.

15. Szczegółowy podział czynności dyżurnych ruchu i innych pracowników biorących udział w prowadzeniu ruchu zawiera regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy bocznic, natomiast zasady pracy oraz postępowanie pracowników zatrudnionych na posterunkach technicznych przy prowadzeniu ruchu kolejowego w tym: obejmowanie, przekazywanie i pełnienie dyżuru oraz zachowanie się w czasie dyżuru określa Instrukcja JSK-R7 dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych.

§ 9

Przekazywanie i obejmowanie dyżuru

1. Dla każdego miejsca pełnienia czynności i posterunku, na których praca związana jest z ruchem pociągów, należy ustalić czasy zmiany pracowników pełniących dyżur i należy podać je w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznic.
2. Zgłaszanie się do pracy w stanie nietrzeźwym i/lub pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu, pełnienie dyżuru w tym stanie, jak również spożywanie napojów alkoholowych, bądź zażywanie narkotyków lub substancji pochodnych w czasie pracy jest zabronione. Zabrania się dopuszczania pracowników nietrzeźwych i/lub pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu do pełnienia czynności związanych z ruchem lub przekazywania im dyżuru. O zaistniałym fakcie należy niezwłocznie powiadomić przełożonego.
3. Pracownikowi pełniącemu czynności związanych z ruchem nie wolno opuścić miejsca pracy przed przekazaniem dyżuru i przed objęciem dyżuru przez następcę.
4. Przekazanie i objęcie dyżuru odbywa się w sposób określony w regulaminie technicznym lub regulaminie pracy bocznic kolejowej.
5. Przekazujący dyżur powinien poinformować obejmującego:
 - 1) o wszelkich odchyleniach od wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów i o kursowaniu pojazdów pomocniczych;
 - 2) o stanie zajętości i zamknięciu torów stacyjnych i szlakowych;
 - 3) o stanie urządzeń sterowania ruchem (uszkodzenia, stan plomb, zamknięć, liczników, itp.), czy wprowadzono obostrzenia w sposobie prowadzenia ruchu, o stanie sieci trakcyjnej i zasilania oraz o stanie urządzeń łączności;
 - 4) o robotach przy urządzeniach sterowania ruchem kolejowym i o robotach drogowych, mających wpływ na sposób prowadzenia ruchu lub wymagających szczególnej ostrożności;
 - 5) o wprowadzonych i obowiązujących ostrzeżeniach;
 - 6) o sytuacji w pracy manewrowej;
 - 7) o zaległej pracy i o wydanych względnie otrzymanych poleceniach, których jeszcze nie wykonano;
 - 8) o wszelkich wydarzeniach i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo i sprawność ruchu kolejowego.

Obejmujący dyżur powinien zapoznać się dokładnie z powyższą sytuacją, obejrzeć urządzenia i zbadać zapisy, a w razie potrzeby zażądać dodatkowych wyjaśnień. Obejmującemu dyżur należy przekazać regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy bocznic, aktualnie prowadzone dzienniki, książki i inne druki, wewnętrzne rozkłady jazdy pociągów z dodatkami, przepisy i instrukcje, przybory sygnałowe i inwentarz oraz regulaminy tymczasowe i zarządzenia JSK, których treść jest nadal ważna.

6. Dokładny czas i datę przekazania i objęcia dyżuru należy zanotować we wszystkich dziennikach ruchu i w książce przebiegów; zapis ten powinni potwierdzić podpisem tak pracownik przekazujący, jak i przyjmujący dyżur. Oprócz tych zapisów - w książce przebiegów, a gdzie jej nie ma, w dzienniku telefonicznym, należy zanotować krótko sprawy aktualne w chwili przekazywania dyżuru, a mianowicie:
- 1) sprawy wymienione w ust. 5, z wyjątkiem spraw wskazanych w pkt. 3 i 6, jeżeli nie odbiegają one od normalnego stanu lub sytuacji;
 - 2) ewentualny brak dzienników, książek, przyborów sygnałowych lub innych przedmiotów, które powinny być przekazane obejmującemu dyżur.
- Zamiast wymieniania obowiązujących ostrzeżeń należy wskazać te książki ostrzeżeń, w których znajdują się zapisy o aktualnie obowiązujących ostrzeżeniach. Również wskazać okoliczności wymienione w § 64 ust. 36.
- W razie potrzeby można przewidzieć w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy boczniccy pisemne przekazywanie i obejmowanie dyżuru w osobnej książce.
7. Na posterunkach, na których przekazywanie i obejmowanie dyżuru odbywają się ustnie i pisemnie, do czasu całkowitego ukończenia przekazywania i objęcia dyżuru i potwierdzenia tego podpisami, pracownikowi obejmującemu dyżur nie wolno wykonywać żadnych czynności związanych z prowadzeniem ruchu, a po złożeniu podpisów przez przekazującego i obejmującego czynności tych nie wolno wykonywać pracownikowi, który przekazał dyżur. Wyjątek stanowi konieczność zapobiegnięcia nagle grożącemu niebezpieczeństwu.
8. Na posterunkach czynnych okresowo w ciągu doby, przekazywanie dyżuru przed przerwą i obejmowanie dyżuru po przerwie odbywa się tylko pisemnie. Przekazuje się wówczas wszystkie informacje wymienione w ust. 5. Książkę zawierającą pisemne przekazanie dyżuru oraz inne książki ruchowe, regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy boczniccy, aktualne regulaminy tymczasowe i zarządzenia JSK należy pozostawiać w ustalonym miejscu. Postanowienia w sprawie czasu przekazywania i obejmowania dyżuru oraz sposobu postępowania związanego z przerwą dyżuru (wykonywania czynności) zawiera regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy boczniccy.

§ 10

Określenie i podział pociągów

1. Pociąg jest to skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym albo pojazd trakcyjny - osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze.
2. Pociągi, którymi wykonywana jest praca przewozowa przez przewoźników dzielimy na pociągi: pasażerskie, towarowe.
3. Dla potrzeb wewnętrznych Zarządcy Infrastruktury Kolejowej mogą być uruchamiane:
 - 1) pociągi ratunkowe - przeznaczone do usuwania skutków wypadków kolejowych;
 - 2) pociągi gospodarcze - przewożące materiały budowlane lub pojazdy specjalne przeznaczone do prac budowlanych, naprawczych i utrzymania, kursujące do stacji przed szlakiem, gdzie pociągi te mają pracować jako pociągi robocze, w tym lokomotywy do i od tych pociągów;
 - 3) pociągi robocze - wykonujące pracę na szlaku lub szlakach na zamkniętym torze;
 - 4) pociągi specjalne - kursujące na zarządzenie o uruchomieniu pociągu;
 - 5) pojazdy pomocnicze.

4. Na zasadach ustalonych dla pociągów kursujących:
 - 1) tabor specjalny;
 - 2) pojazdy pomocnicze oddziałujące na urządzenia sterowania ruchem kolejowym.
5. Szczegółowego podziału pociągów, o których mowa w ust. 2 dokonuje przewoźnik kolejowy.

§ 11

Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów i zarządzanie zmian

1. Ruch pociągów odbywa się na podstawie wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów JSK (trasy jednosieciowe) i rozkładu jazdy pociągów PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na liniach połączonych dla pociągów kursujących w trasach wielosieciowych.
2. Wewnętrzne rozkłady jazdy pociągów wydaje się do użytku wewnętrznego JSK i do użytku publicznego. Wewnętrzny rozkład jazdy składa się z:
 - 1) surowych czasów jazdy i przybliżonych czasów przejazdu pociągów na liniach;
 - 2) schematu sieci kolejowej objętej rozkładem jazdy pociągów;
 - 3) warunków techniczno-ruchowych;
 - 4) wykazu dopuszczalnej długości pociągów towarowych;
 - 5) wykazu ostrzeżeń stałych (WOS);
 - 6) informacji uzupełniających.
3. Pracownicy, których czynności związane są z ruchem pociągów, powinni posiadać w czasie pełnienia dyżuru aktualny wewnętrzny rozkład jazdy pociągów lub dostęp do aktualnego wewnętrznego rozkładu lub wyciągu z tego rozkładu z informatycznego nośnika danych.
4. Na każdym posterunku technicznym powinien znajdować się wewnętrzny rozkład jazdy pociągów lub wyciąg z tego rozkładu, opracowany w zakresie wskazanym w regulaminie technicznym stacji dla tego posterunku.
5. Okresem obowiązywania wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów jest okres od północy w drugą sobotę grudnia do północy w drugą sobotę grudnia kolejnego roku.
6. Zmiany i uzupełnienia wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów powinny być zarządzane w terminie dostatecznym do wykonania potrzebnych przygotowań, wprowadzenia poprawek i powiadomienia zainteresowanych.
7. Wszystkie wewnętrzne rozkłady jazdy pociągów powinny być stale aktualizowane.
8. Pociągi ratunkowe, robocze, pogotowia techniczne, pługi odśnieżne czynne i pojazdy trakcyjne luzem mogą kursować z największą dozwoloną prędkością z zachowaniem postanowień §67 ust. 1.
9. O zmianie wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów należy zawiadomić zainteresowane jednostki i zainteresowanych pracowników.
10. Pojazdy pomocnicze kursują bez szczegółowego wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów. O wyprawieniu na szlak pojazdu pomocniczego decyduje dyżurny ruchu w porozumieniu z dyżurnym ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego.

11. Pociąg ratunkowy, w tym pociąg do usuwania skutków awarii, uszkodzeń lub do naprawy infrastruktury kolejowej, wyprawiany jest na podstawie decyzji dyspozytora, który nadaje mu numer, określając jego relację i stopień pierwszeństwa.

Rozdział II MANEWRY

§ 12 Ogólne zasady

1. Manewrami nazywają się wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności wykonywane na torach kolejowych z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągów.
2. Pod określeniem „manewrujący pojazd kolejowy” należy rozumieć skład manewrowy wraz z pojazdem kolejowym z napędem własnym wykonującym manewry albo manewrujący luzem pojazd kolejowy z napędem własnym.
3. Manewry mogą być wykonywane pojazdami kolejowymi z napędem własnym albo za pomocą siły ciężkości pojazdu kolejowego, motorowych pojazdów drogowych lub innych urządzeń mechanicznych.
4. Manewry powinny być wykonywane przez uprawnionych pracowników, przy zachowaniu bezpieczeństwa ludzi, taboru, urządzeń i przesyłek.
5. Manewry należy wykonywać zgodnie z postanowieniami przepisów i instrukcji, regulaminu technicznego stacji lub regulaminu pracy bocznicy, obowiązującego wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów, jak również zgodnie z procesem technologicznym pracy stacji i bocznic.
6. Dla każdej stacji powinien być opracowany regulamin pracy manewrowej, dołączony do regulaminu technicznego stacji. Postanowienia dotyczące wykonywania manewrów na bocznicach oraz na torach wydzielonych dla potrzeb innych jednostek organizacyjnych powinny być podane w regulaminie pracy bocznicy.

§ 13 Pracownicy zatrudnieni przy manewrach

1. Ruchy manewrowe wolno wykonywać pod kierownictwem pracownika posiadającego wymagane kwalifikacje, zwanego kierownikiem manewrów.
2. Kierownik manewrów wykonuje je sam albo z pomocą przydzielonych mu pracowników.
3. Kierownik manewrów jest odpowiedzialny za bezpieczne, celowe i terminowe wykonywanie pracy manewrowej.
4. Kierownikiem manewrów może być:
 - 1) ustawiacz;
 - 2) kierownik pociągu;
 - 3) dyżurny ruchu; przy niepilotowanych jazdach pojazdów trakcyjnych luzem i w przypadkach wskazanych w § 14 ust. 28;
 - 4) nastawniczy (zwrotniczy) przy niepilotowanych jazdach pojazdów trakcyjnych luzem i w przypadkach wskazanych w § 14 ust. 28;
 - 5) inny pracownik posiadający kwalifikacje ustawiacza lub kierownika pociągu.

5. Kierownikowi manewrów może być przydzielona do wykonywania pracy manewrowej potrzebna ilość:
 - 1) manewrowych;
 - 2) innych pracowników posiadających kwalifikacje do wykonywania manewrów i hamowania wagonów. Kierownik manewrów, stosownie do potrzeby i okoliczności, wykonuje również czynności manewrowego.
6. Zespół pracowników złożony z kierownika manewrów i z jednego lub więcej pracowników, o których mowa w ust. 5, nazywa się drużyną manewrową.
Postanowienia dotyczące drużyn manewrowych obowiązują również innych pracowników wykonujących czynności kierownika manewrów, jak również przydzielonych mu pracowników do wykonywania czynności manewrowych.
7. Jeżeli kierownik manewrów wykonuje pracę manewrową bez udziału manewrowego lub innego pracownika posiadającego wymagane kwalifikacje, nie wolno wówczas odrzucać pojazdów kolejowych. Ograniczenie to obowiązuje również w przypadku wykonywania manewrów przez samego manewrowego (na polecenie kierownika manewrów).
8. Kierownik manewrów lub na jego polecenie manewrowy może jednoosobowo wykonywać następujące prace manewrowe:
 - 1) z włączonym hamulcem zespolonym:
 - a) przestawiać próżne składy wagonów na tory odjazdowe lub w celu zmiany kierunku jazdy prowadzone przez maszynistę z przedniej kabiny patrząc w kierunku jazdy;
 - b) wyciągać bez zmiany kierunku jazdy składy pociągów towarowych z torów przyjazdowych na tory wyciągowe, z torów kierunkowych na tory odjazdowe, itp.;
 - c) przestawiać z toru na tor (ze zmianą kierunku jazdy) składy towarowe o długości nie przekraczającej 30 wagonów dwuosiowych (1 wagon 4-osiovy traktować należy jak 2 wagony 2-osiove);
 - d) w przypadku przestawiania składów pociągowych lokomotywą pociągową (przybyłych do stacji, przed rozwiązaniem pociągu), na sygnały manewrowe podawane na sygnalizatorach, gdy lokomotywa i pracownik przestawiający skład posiada sprawny radiotelefon - można przestawiać składy pociągowe bez ograniczeń długości;
 - 2) przestawiać bez czynnego hamulca zespolonego wagony w ilości nie przekraczającej 4 sztuk;
 - 3) przemieszczać wagony w obrębie podciągarki wagonów w ilości określonej w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy boczniczy.
9. Kto jest kierownikiem manewrów oraz czy i ilu przydziela mu się pracowników, ustala się w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy boczniczy.
10. Maszynista lokomotywy manewrowej oraz pracownik posterunku nastawczego powinni wiedzieć, który pracownik jest kierownikiem manewrów.
Gdy kierowanie manewrami obejmie inny pracownik lub gdy wykonanie pewnych ruchów manewrowych kierownik manewrów poleci innemu uprawnionemu pracownikowi, należy powiadomić o tym zainteresowanych pracowników biorących udział w manewrach.
11. Do regulowania pracy kilku lokomotyw manewrowych na stacji i do bezpośredniego nadzoru nad ich pracą może być wyznaczony dyżurny ruchu manewrowy lub starszy ustawiacz.

12. Regulowanie pracy manewrowej w sposób zapewniający jej wykonanie we właściwym czasie, z zachowaniem bezpieczeństwa ruchu oraz nadzorowanie tej pracy należy do obowiązków dyżurnego ruchu.
13. Podczas wykonywania manewrów drużyna trakcyjna powinna znajdować się w pełnym składzie na lokomotywie. Lokomotywa w przerwie pracy powinna być dozorowana przynajmniej przez jednego pracownika z drużyny trakcyjnej.
14. Przy jednoosobowej obsadzie lokomotywy manewrowej maszynista może podczas przerwy w pracy opuścić lokomotywę po uprzednim zabezpieczeniu lokomotywy przed uruchomieniem lub zbiegnięciem.
15. Przy manewrach wagonem silnikowym, lokomotywą dwukabinową oraz przy przestawieniu składów złożonych z elektrycznych zespołów trakcyjnych, maszynista powinien zająć czołową kabinę sterowniczą. Nie dotyczy to spychania wagonów lokomotywą dwukabinową - w takim przypadku maszynista powinien zająć miejsce w tej kabinie, z której ma lepsze warunki obserwacji spychanego składu, drogi przebiegu i drużyny manewrowej.

§ 14

Wykonywanie manewrów

1. Przy wykonywaniu manewrów lokomotywa powinna znajdować się na początku lub na końcu składu manewrowego, a na spadku w miarę możliwości od strony spadku. Wyjątkowo na stacjach położonych na poziomie lub na pochyleniu nie większym niż 2,5‰ można umieścić lokomotywę między przetaczanymi wagonami pod warunkiem, że nie będzie stosowane odrzucanie wagonów.
W czasie manewrowania na torze głównym, mającym pochylenie większe niż 2,5‰ lokomotywa powinna znajdować się od strony spadku. Jeżeli jest to niemożliwe, prędkość należy zmniejszyć do 15 km/h, wszystkie wagony składu manewrowego należy włączyć do hamulca zespolonego, a na każde 10 przetaczanych wagonów powinien znajdować się jeden wagon z czynnym hamulcem, przy czym pierwszy wagon z czynnym (obsługiwanym) hamulcem powinien znajdować się od strony spadku. Na torach z pochyleniem większym niż 2,5‰ lub gdy spadek taki przylega bezpośrednio do miejsca wykonywania manewrów, należy zachować środki ostrożności przewidziane regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy bocznicy.
2. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej należy wagony odhamować oraz usunąć kliny względnie płozy hamulcowe spod kół wagonów.
3. Przed rozpoczęciem pracy manewrowej kierownik manewrów obowiązany jest poinformować pracowników wykonujących manewry (drużynę trakcyjną, manewrowych, pracowników obsługujących zwrotnice) o planie i sposobie wykonania zamierzonej pracy.
4. Porozumienie przy manewrach odbywa się za pomocą wskazań sygnalizatorów, sygnałów manewrowych, urządzeń łączności, ustnie i pisemnie.
5. Drogi przebiegu dla manewrów nastawia się na żądanie kierownika manewrów. Jeżeli rozrządzenie odbywa się na podstawie kart rozrządowych, drogi przebiegu dla poszczególnych odpręgów nastawia się według karty rozrządowej.

6. Drogę przebiegu dla manewrów przygotowuje pracownik obsługujący zwrotnice tego okręgu nastawczego, w którym ma się odbyć ruch manewrowy. Tam, gdzie zwrotnic nie obsługuje posterunek nastawczy, należy wskazać w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy, kto i które zwrotnice obsługuje.
7. Przy przygotowaniu drogi przebiegu dla manewrów zwrotnice i wykolejnice należy nastawiać kolejno, poczynając od najdalszej, patrząc w kierunku zamierzonej jazdy. Nie dotyczy to:
 - 1) przebiegowego nastawiania (przy urządzeniach przekąźnikowych);
 - 2) nastawiania zwrotnic w czasie staczania i odrzucania odpręgów.
8. Nie wolno przestawiać zwrotnic i wykolejnic:
 - 1) pod pojazdem kolejowym, a także przed pojazdem kolejowym, gdy istnieje niebezpieczeństwo najechania na nie w chwili przestawiania;
 - 2) w całym okręgu nastawczym, gdy wyjątkowo pociągi wjeżdżają, wyjeżdżają lub przejeżdżają po drodze przebiegu niezabezpieczonej drążkiem przebiegowym; wyjątki można dopuścić regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy bocznicy.
9. Jeżeli nie ma przeszkód do jazdy manewrowej, to po nastawieniu zwrotnic i wykolejnic dla każdego przebiegu manewrowego, pracownik obsługujący zwrotnice daje zezwolenie na tę jazdę za pomocą sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” na sygnalizatorze. Jeżeli nie ma urządzenia sygnałowego, wówczas zezwolenie to daje pracownik obsługujący zwrotnice za pomocą ręcznego sygnału Rm1 („Do mnie”) względnie Rm2 („Ode mnie”) albo za pomocą urządzeń łączności. Jeżeli zwrotnice w przebiegach manewrowych nie są zamykane, wówczas w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy można przewidzieć, że po odpowiednim porozumieniu się kierownika manewrów z pracownikiem obsługującym zwrotnice, na czas rozrządzania pojazdów kolejowych nie jest wymagane dawanie zezwolenia dla każdego przebiegu oddzielnie.
10. Pozwolenie na jazdę manewrową ważne jest aż do:
 - 1) najbliższego urządzenia sygnałowego, ważnego dla tej jazdy manewrowej;
 - 2) jeżeli takiego urządzenia nie ma - to do najbliższej zwrotnicy, wykolejnicy lub do ukresu najbliższego rozjazdu lub skrzyżowania w sąsiednim okręgu nastawczym.
11. Zezwolenie na jazdę manewrową należy dawać osobno dla każdego przebiegu manewrowego. Po minięciu dotyczącego urządzenia sygnałowego przez manewrujące pojazdy kolejowe, należy na urządzeniu tym z powrotem nastawić sygnał zabraniający jazdy manewrowej.
12. Jeżeli manewrujący tabor wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, zabrania się cofania taboru. Po stwierdzeniu, że nie ma widocznych uszkodzeń na częściach rozjazdu, przez które ma przejechać tabor, należy tabor ten usunąć z rozjazdu ruchem w kierunku z ostrza zwrotnicy. Rozjazd należy zamknąć, powiadomić dyspozytora JSK zgodnie z Instrukcją JSK-R3 oraz pracowników utrzymania i dokonać zapisu faktu rozprucia w książce kontroli urządzeń srk i w dzienniku oględzin rozjazdów.
13. Jeżeli jazda manewrowa ma się odbyć do sąsiedniego okręgu nastawczego, pracownik nastawiający drogi przebiegu przed daniem zezwolenia na tę jazdę powinien uzyskać uprzednio zgodę pracownika nastawiającego drogi przebiegu sąsiedniego okręgu, do którego ma się odbyć jazda manewrowa.

14. Na stacjach i bocznicach, na których pracują dwie lub więcej lokomotyw manewrowych, należy dla każdej z nich wyznaczać osobny rejon manewrowy i granice jego wskazać w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy.
Jazda manewrowa w sąsiedni rejon manewrowy dozwolona jest po porozumieniu się z ustawiaczem tego rejonu i za zezwoleniem właściwych pracowników nastawiających drogi przebiegu.
Jeżeli w rejonie górki rozrządowej pracuje więcej niż jedna lokomotywa manewrowa, sprawność i bezpieczeństwo manewrów zapewnia starszy ustawiacz lub wyznaczony regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy bocznicy ustawiacz, który powinien koordynować pracę tych lokomotyw.
15. Sygnał „Stój” na semaforze odnosi się również dla manewrów. Sygnał zezwalający na semaforze lub zastępczy „Sz” na nim oznacza zakaz manewrowania na drodze przebiegu pociągu.
16. Manewrujący tabor może minąć, sygnał „Stój” (S1) na semaforze nie oznaczonym białą tabliczką z czarną literą „m” gdy pracownik obsługujący wymieniony semafor da za pomocą sygnału „Do mnie” (Rm1) względnie „Ode mnie” (Rm2) lub za pomocą urządzeń łączności zezwolenie na minięcie sygnału „Stój” (S1).
17. W razie uszkodzenia i niemożności podania sygnału Ms2 na semaforze oznaczonym białą tabliczką z czarną literą „m”, manewrujący tabor może przejechać poza ten semafor, gdy obsługujący go pracownik osobiście lub za pośrednictwem nastawniczego (zwrotniczego) swego posterunku nastawczego da kierownikowi manewrów, a dla jazdy nie pilotowanego pojazdu trakcyjnego maszyniście, ustnie lub za pomocą urządzeń łączności, zezwolenie na minięcie sygnału „Stój” (S1), a ponadto poda sygnał „Do mnie” (Rm1) względnie „Ode mnie” (Rm2).
18. W razie uszkodzenia i niemożności podania na tarczy zaporowej sygnału „Jazda dozwolona” (Z2) wolno przejechać poza tę tarczę, gdy dyżurny ruchu dysponujący osobiście lub za pośrednictwem pracownika obsługującego zwrotnicę swego lub innego posterunku nastawczego - ustnie lub za pomocą urządzeń łączności da kierownikowi manewrów, a dla nie pilotowanego pojazdu trakcyjnego - maszyniście, zezwolenie na minięcie sygnału „Stój” (Z1, Zs1) na tarczy zaporowej, a ponadto poda sygnał „Do mnie” (Rm1) względnie „Ode mnie” (Rm2).
19. W razie uszkodzenia i niemożności podania na semaforze lub tarczy manewrowej sygnału „Jazda manewrowa dozwolona” (M2, Ms2), manewrujący tabor może przejechać poza sygnalizator zabraniający dalszej jazdy, gdy obsługujący ten sygnalizator pracownik wyda kierownikowi manewrów, a dla jazdy niepilotowanego pojazdu trakcyjnego maszyniście, ustnie lub za pomocą środków łączności, zezwolenie na minięcie sygnału „Jazda manewrowa zabroniona” (M1, Ms1), albo poda sygnał „Do mnie” (Rm1) względnie „Ode mnie” (Rm2).
20. O otrzymaniu zezwolenia ustnego lub za pomocą środków łączności (ust. 17, 18 i 19) kierownik manewrów powinien powiadomić maszynistę.
21. Gdyby odebranie sygnału „Do mnie” względnie „Ode mnie” było niemożliwe lub utrudnione, to w przypadkach, w których wymagane jest danie z nastawni sygnału Rm1 względnie Rm2, sygnał ten można zastąpić słowami: „Jechać w kierunku ...” przekazywanymi za pomocą urządzeń łączności.

22. Bez polecenia kierownika manewrów nie wolno wykonać żadnego ruchu manewrowego. Wyjątek stanowią przypadki:
- 1) gdy na polecenie ustawiacza manewrowy wykonuje pewne czynności manewrowe sam (§ 13 ust. 8), wówczas bez polecenia tego manewrowego nie wolno wykonać ruchu manewrowego;
 - 2) gdy pojazd trakcyjny nie jest pilotowany, wówczas zezwolenie pracownika posterunku nastawczego jest równocześnie poleceniem na wykonanie ruchu manewrowego.
23. Przed daniem sygnału na wykonanie ruchu manewrowego kierownik manewrów powinien osobiście przekonać się, czy pracownik obsługujący zwrotnice dał zezwolenie na jazdę manewrową, czy nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu, ładunku i taboru lub bezpieczeństwu pracowników i osób postronnych. Jeżeli zwrotnice w przebiegu manewrowym nie są zamykane, wówczas kierownik manewrów przed daniem polecenia na wykonanie ruchu manewrowego powinien sprawdzić także, czy droga przebiegu jest nastawiona właściwie - co powinno być podane w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy. Polecenie wykonania ruchu manewrowego daje kierownik manewrów za pomocą obowiązujących sygnałów manewrowych.
- Jeżeli drużyna pojazdu trakcyjnego nie widzi sygnału kierownika manewrów, sygnały podawane przez niego manewrowi powinni powtarzać maszyniście. Polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być wykonane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób.
- W przypadku, gdy kierownik manewrów nie może przekazać maszyniście sygnałów osobiście lub poprzez manewrowych, dopuszcza się na warunkach określonych w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy, możliwość przekazania maszyniście polecenia radiotelefonem.
- Polecenie nakazujące zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości jazdy powinno być niezwłocznie wykonane, bez względu na to, kto je wydał.
24. Drużyna manewrowa powinna być rozstawiona zasadniczo po tej stronie manewrującego taboru, po której znajduje się stanowisko maszynisty. Jeżeli skład manewrowy jest w łuku, drużyna manewrowa powinna znajdować się po wewnętrznej stronie łuku. Jeżeli sygnały manewrowe dawane są wyjątkowo po stronie pomocnika maszynisty, to powinien on powiadamiać maszynistę o podawanych sygnałach. Podczas manewrów trakcją pchaną uprawniony pracownik powinien zająć miejsce na pierwszym pchanym wagonie lub poprzedzać go pieszo, obserwując drogę przebiegu, a w razie przeszkody do jazdy natychmiast podać sygnał „Stój”. W porze ciemnej pracownik ten powinien mieć latarkę zwróconą światłem w kierunku jazdy. Obok wagonu, do którego dojeżdża się w porze ciemnej, powinien stać pracownik z oświetloną latarką sygnałową. Pracownik ten powinien oświetlać stojący pojazd kolejowy, ponadto doświetlać miejsce wykonywania sprzęgania.
25. Drużyna trakcyjna wykonująca manewry powinna:
- 1) uważnie obserwować sygnały i ściśle się do nich stosować;
 - 2) uważnie obserwować, czy zwrotnice, wykolejnice, obrotnice, przesuwnice itp. są należycie nastawione;
 - 3) obserwować, czy na drodze przebiegu nie ma przeszkód do jazdy (ludzie na torze, oberwanie sieci trakcyjnej, itd.);
 - 4) obserwować rozstawienie taboru, znajdowanie się jego w granicach ukresów oraz jego ruch na sąsiednich torach;
 - 5) odmówić wykonania polecenia, jeżeli przedtem nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał albo polecenie zostało wydane w sposób niezgodny z przepisami lub w sposób budzący wątpliwości.

26. Manewry należy wykonywać z prędkością bezpieczną i z zachowaniem ostrożności tak, aby nie ucierpieli ludzie i aby nie uszkodzić pojazdów kolejowych, ładunków i urządzeń. Prędkość jazdy manewrowych nie powinna przekraczać 25 km/h z wyjątkiem – następujących przypadków:

- 1) 40 km/h – przy jeździe lokomotywy luzem lub składu manewrowego, gdy wagony są ciągnięte po torze wolnym, o czym maszynista został powiadomiony, z wyjątkiem jazdy po rozjazdach;
- 2) 20 km/h – przy jeździe przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia niestrzeżone;
- przy jeździe w kierunku szlaku za wyprawionym pociągiem;
- 3) 15 km/h – przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód po torze głównym o spadku ponad 2,5‰, a lokomotywa nie mogła być umieszczona od strony spadku;
- popychaniu składu do górki rozrządowej na sygnały na tarczy rozrządowej „Podepchnąć skład do górki”;
- 4) 10 km/h – przy wykonywaniu manewrów z wagonami z towarem niebezpiecznym z wyjątkiem oznaczonych nalepkami nr 8, nr 15 wg RID i cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego dla których obowiązują prędkości mniejsze, z przekroczoną skrajnią lub wyjątkowo ciężkimi o masie powyżej 60 ton w jednej sztuce, po uprzednim zawiadomieniu maszynisty przez kierownika manewrów;
- 5) 5 km/h – jeżeli regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy boczniczy nie postanawia dalszego zmniejszenia prędkości:
 - a) przy spychaniu wagonów z górki rozrządowej na sygnał na tarczy rozrządowej „Pchać z umiarkowaną prędkością”;
 - b) przy rozprzeganiu wagonów drążkiem lub widłami;
 - c) przy przetaczaniu wagonów załadowanych towarem niebezpiecznym oznaczonym nalepką ostrzegawczą Nr 8 wg RID, wyobrażającą probówkę, z której krople spadają na przekrój poprzeczny płyty i na rękę (materiały żrące), wagony oznaczone nalepką ostrzegawczą Nr 15 wg RID wyobrażającą trzy trójkąty czerwone z czarnym wykrzyknikiem (zakaz staczania i odrzutu) i cystern oznaczonych pomarańczowym pasem;
 - d) przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika, w przypadku, gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie;
 - e) przy przetaczaniu wagonów za pomocą silnikowego pojazdu drogowego;
- 6) 3 km/h –
 - a) na sygnał na tarczy rozrządowej „Pchać powoli”;
 - b) przy dojeżdżaniu lokomotywy lub pchanego składu manewrowego do stojących wagonów;
 - c) przy przetaczaniu wagonów za pomocą urządzeń mechanicznych (np. urządzeń do podciągania, przesuwania, obracania);

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

27. Przed rozpoczęciem manewrowania na torach ładunkowych, kierownik manewrów powinien zawczasu uprzedzić osoby zatrudnione przy czynnościach ładunkowych o mającym nastąpić manewrowaniu.

28. Jazdy manewrowe pojazdów pomocniczych, taboru specjalnego oraz lokomotyw luzem lub ciągnących nie więcej niż cztery wagony towarowe, oraz próżnych składów złożonych z elektrycznych zespołów trakcyjnych i przejazd składów pociągowych z torów przyjazdowych do innego rejonu stacji mogą odbywać się bez pilotowania przez drużynę manewrową.

Jazda manewrowa lokomotywy pchającej dwa wagony towarowe może odbywać się bez pilotowania, gdy drużyna trakcyjna jest dwuosobowa. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie w zależności od warunków miejscowych należy ująć w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy.

29. Szczególną ostrożność należy zachować podczas przetaczania wagonów, w pobliżu których pracują ludzie, wagonów załadowanych niebezpiecznym ładunkiem, ładunkiem ulegającym przesunięciu, wagonów z przekroczoną skrajnią i innych wagonów, oznaczonych nalepką „ostrożnie przetaczać”.
30. Pomiędzy lokomotywą lub wagonem z ogrzewaniem ogniowym lub wagonami z ludźmi a wagonami załadowanymi towarem niebezpiecznym powinien znajdować się co najmniej jeden wagon ochronny.
Jako wagony ochronne nie mogą być używane wagony z towarami niebezpiecznymi, wagony próżne nie oczyszczone po towarach niebezpiecznych, z ładunkiem długich przedmiotów mogących ulec przesunięciu, ani wagony z ludźmi.
31. O okolicznościach wymagających szczególnych ostrożności kierownik manewrów powinien zawiadomić maszynistę.
32. W wagonach z materiałami wybuchowymi i przedmiotami z materiałem wybuchowym oraz zapalnymi ani w pobliżu tych wagonów nie wolno palić ognia, tytoniu ani też zbliżać się do nich z nieosłoniętym płomieniem, itp. wytwarzającym ciepło.
33. Wagony oznaczone znakiem zakazu przetaczania przez górkę rozrządową nie mogą przejeżdżać przez tor na grzbiecie góry rozrządowej, przeznaczony do staczania.
34. Do polecenia dyżurnego ruchu lub do żądania nastawniczego (zwrotniczego), aby przerwać manewry, opróżnić albo nie zajmować toru, kierownik manewrów powinien zastosować się niezwłocznie.
35. Po ukończeniu manewrów zabrania się pozostawiać wagonów poza ukresami torów, na żeberkach i torach ochronnych niezabezpieczonych wykolejnicami, między rozjazdami łączącymi sąsiednie tory oraz w innych miejscach wskazanych w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy.

§ 15

Manewry na torach głównych

1. Manewry na torach głównych mogą odbywać się tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu dysponującego.
2. Manewry na torze, po którym ma jechać pociąg, należy przerwać i tor ten zawczasu opróżnić z taboru kolejowego przed wjazdem, wyjazdem lub przejazdem pociągu. Wydanie kierownikowi manewrów polecenia na przerwanie manewrów i dopilnowanie tego należy do obowiązków pracownika posterunku, w którego okręgu odbywają się manewry. Przerwanie manewrów powinno nastąpić z odpowiednim wyprzedzeniem w czasie wskazanym w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy, w zależności od warunków miejscowych. 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, odpowiednie sygnały wskazują zakaz

manewrowania, a na wydane kierownikowi manewrów polecenie przerwania manewrów, zgłosił on, że manewry zostały przerwane.

3. Jeżeli dano zezwolenie na jazdę pociągu, nie wolno manewrować po drodze przebiegu pociągu. Manewry na torach łączących się z torem, po którym odbywa się wjazd, wyjazd lub przejazd pociągu są dozwolone tylko wtedy, gdy droga przebiegu dla pociągu jest zabezpieczona zwrotnicami ochronnymi, wykolejnicami lub sygnałami zabraniającymi jazd manewrowych, znajdującymi się w odległości nie mniejszej niż 15 m przed miejscem niebezpiecznym dla pociągu. Jeżeli pewne ruchy manewrowe zagrażałyby jadącemu pociągowi, nie należy wykonywać tych ruchów. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie powinny być ujęte w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznic.
4. Wyjazd manewrującego taboru na szlak poza wyznaczone granice (stacji lub poza wskaźnik W5) jest dozwolony tylko po otrzymaniu zezwolenia dyżurnego ruchu, z określeniem kilometra na szlaku, do którego można dojechać, czasu powrotu i rodzajem sygnału będącego zezwoleniem na wjazd. W przypadku wyjazdu na tor lewy szlaku dwutorowego (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) lub na tor, po którym prowadzony jest ruch dwukierunkowy, oraz na tor szlaku jednotorowego, dyżurny ruchu przed wydaniem zezwolenia obowiązany jest wyjazd taki uzgodnić z sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym. Zezwoleniem w tym przypadku jest rozkaz pisemny. W tym celu dyżurny ruchu powinien zażądać tego pozwolenia telefonogramem wzór nr 18. Sąsiedni posterunek zapowiadawczy może dać to pozwolenie telefonogramem wzór nr 19, 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 wzór nr 20.
5. Na tor prawy (w kierunku zasadniczym) szlaku dwutorowego, gdy po tym torze prowadzi się ruch jednokierunkowy jazda manewrującym taborom kolejowym poza granicę stacji, gdy nie ma wskaźnika W-5 może się odbyć po otrzymaniu ustnego zezwolenia dyżurnego ruchu. Zezwolenie to dyżurny ruchu może dać, jeżeli po tym torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego dla tego toru nie pojedzie żaden pociąg (bocznicowy, popychacz od pociągu itp.). Przed daniem zezwolenia pracownicy wykonujący manewry powinni zostać poinformowani przez kierownika manewrów o planie i sposobie wykonania zamierzonej pracy z podaniem: kilometra na szlaku, do którego może dojechać skład manewrowy, czas powrotu i rodzaj sygnału będącego zezwoleniem na wjazd.
6. Jazda manewrowa za wyprawionym pociągiem może odbywać się tylko na ściśle określonej drodze niezbędnej do wykonania manewru, w odległości nie mniejszej niż 500 m od pociągu, jeżeli pochylenie na szlaku jest mniejsze niż 10‰. Prędkość manewrującego taboru nie powinna przekraczać 20 km/h i należy ją tak regulować, aby nie nastąpiło najechanie na tył pociągu, gdyby pociąg się zatrzymał.
7. Zezwolenie na jazdę manewrującego taboru w kierunku szlaku, poza ustalone granice przetaczania lub poza granice stacji (ust. 4) daje dyżurny ruchu, po dopełnieniu czynności, o których mowa w ust. 4, za pomocą rozkazu pisemnego „S”, a ponadto za pomocą sygnału zezwalającego na wykonanie manewrów lub za pomocą urządzeń łączności (§ 14 ust. 9).
W rozkazie pisemnym „S” zezwalającym na wykonanie manewrów poza granicę przetaczania, dyżurny ruchu powinien podać:
 - 1) nr toru szlakowego oraz kilometr na szlaku, do którego ma się odbyć jazda manewrowa;

- 2) czas powrotu manewrującego taboru na stację oraz informację dotyczącą sygnału, który każdorazowo będzie zezwoleniem na wjazd w stację.

§ 16

Manewrowanie przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych

1. Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia z rogatekami wolno wykonywać dopiero po zamknięciu rogatki, a przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia bez rogatki po stwierdzeniu, że nie ma przeszkód.
2. Przed przejazdem manewrującego taboru przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście bez rogatki należy dać sygnał „Baczność”. Prędkość jazdy należy zmniejszyć tak, aby nie przekraczała 20 km/h bacznie obserwować przejazd kolejowo-drogowy względnie przejście; w razie pchania wagonów, manewrowy powinien znajdować się na pierwszym wagonie lub poprzedzać go i podawać odpowiednie sygnały.
3. Odrzucanie wagonów przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście bez rogatki może odbywać się pod warunkiem, że ten przejazd kolejowo-drogowy lub przejście w tym czasie jest strzeżone przez uprawnionego pracownika posiadającego uprawnienie do kierowania ruchem w obrębie tego przejazdu.
4. Zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego, maszynista zobowiązany jest podać sygnał dźwiękowy Rp1 „Baczność”.
5. W razie dłuższego manewrowania przez przejazdy kolejowo-drogowe należy umożliwić przepuszczenie oczekujących pojazdów drogowych i pieszych w odstępach czasu nie większych niż 10 minut.
Niezwłocznie należy przerwać manewry celem przepuszczenia pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, wypadkowego pogotowia technicznego, Policji, Żandarmerii Wojskowej, Straży Granicznej na terenie pasa granicznego – będących w akcji i dających odpowiednie sygnały.
Również należy natychmiast przerwać manewry celem przepuszczenia pojazdów z naczelnymi organami państwowymi, także państw obcych.
6. W razie potrzeby dodatkowe warunki i środki ostrożności w czasie manewrowania przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia należy umieścić w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy.

§ 17

Postanowienia szczegółowe

Szczegółowe zasady i sposób wykonywania manewrów na sieci kolejowej JSK Sp. z o.o. określa Instrukcja JSK-R34 o technice pracy manewrowej, jak również regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy bocznicy.

Rozdział III

PRZYGOTOWANIE POCIĄGÓW DO JAZDY

§ 18

Przygotowanie i zgłaszanie pociągów do jazdy

1. Przed wyprawieniem pociągu ze stacji lub bocznicy, pociąg należy przygotować do jazdy. Czynności przygotowania do jazdy pociągu należy wykonać na stacji początkowej lub bocznicy, na torach której uruchamiane są pociągi, oraz na stacjach pośrednich, na których się zmienia jego zestawienie lub następuje zmiana 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;
 - 3) wykonanie wymaganej próby hamulca zespolonego;
 - 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 pojazdów kolejowych, 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 określone są w przepisach wewnętrznych przewoźnika kolejowego.
5. Pociąg, w którym nie stwierdzono nieprawidłowości i w którym próba hamulców potwierdziła prawidłowość ich działania, należy osygnalizować zgodnie z Instrukcją JSK-E1 sygnalizacji.
6. Gotowość pociągu do odjazdu zgłasza maszynista lub inny uprawniony pracownik przewoźnika, dyżurnemu ruchu właściwej nastawni wyprawiającej ten pociąg w czasie poprzedzającym planowy jego odjazd, według zasad określonych w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy podając:
 - 1) numer pociągu;
 - 2) numer i serię pojazdu kolejowego;
 - 3) długość pociągu w metrach;
 - 4) masę ogólną pociągu;
 - 5) informację o znajdowaniu się w składzie pociągu wagonów z towarami niebezpiecznymi, towarami wysokiego ryzyka (TWR), podając dodatkowo nazwę przewożoną towaru oraz numer identyfikacyjny zagrożenia i materiału zgodnie z obowiązującymi przepisami lub też przyjętej do przewozu przesyłki nadzwyczajnej;
 - 6) fakt usunięcia płoza hamulcowego lub innego zabezpieczenia składu odstawionego na postój;
 - 7) godzinę zgłoszenia;
 - 8) własne nazwisko.

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

- 1) własne nazwisko;
- 2) godzinę przyjęcia zgłoszenia;
- 3) numer, pod którym zgłoszenie zostało zarejestrowane w dzienniku telefonicznym.

O wszelkich odchyleniach od parametrów określonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów uprawniony pracownik przewoźnika (maszynista lub inny pracownik wyznaczony regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy boczniczy) 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 odchylenia od parametrów określonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów określają postanowienia § 55.

7. Przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu powinien przekazać obsadzie pociągu informacje, polecenia i zezwolenia, o których mowa w § 62.
8. Zestawienie pociągu powinno odpowiadać warunkom określonym odrębnymi przepisami i instrukcjami wewnętrznymi Zarządcy Infrastruktury Kolejowej i przewoźnika kolejowego.
9. Ogólne zasady zestawiania pociągów przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych określa Instrukcja JSK–R4 postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych kolejną, a szczegółowe zasady regulują instrukcje wewnętrzne przewoźnika. Przewóz kolejną transportów wojskowych określają przepisy i instrukcje wojskowe oraz przewoźnika kolejowego.
10. Warunki przewozu rzeczy, które ze względu na kształt, rozmiary lub masę albo drogę przewozu mogą powodować trudności transportowe, określa Instrukcja JSK-R2 o przewozie przesyłek nadzwyczajnych.
11. W pojeździe trakcyjnym powinny znajdować się dokumenty określone w przepisach dotyczących wykazu dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe trakcyjnym będącym w ruchu.

§ 19

Obsada pociągów

1. Obsadę pociągu stanowi drużyna pociągowa, w skład której wchodzi drużyna trakcyjna oraz drużyna konduktorska lub tylko drużyna trakcyjna.
 - 1a. Ilekroć w instrukcji jest mowa o maszyniście, oznacza to również prowadzącego pojazdy kolejowe, z wyłączeniem przepisów § 19 ust. 2a–2c.
2. Drużyna trakcyjna może być jedno lub dwuosobowa; w razie potrzeby drużyna trakcyjna może składać się z większej liczby osób.
 - 2a. W skład dwuosobowej drużyny trakcyjnej wchodzi dwóch maszynistów albo maszynista i pracownik posiadający licencję maszynisty będący w trakcie szkolenia w celu uzyskania świadectwa maszynisty po odbyciu stażu stanowiskowego przy naprawie i utrzymaniu taboru, czynnościach rewidenta i maszynisty oraz odbyciu szkolenia praktycznego, posiadający udokumentowaną znajomość linii kolejowych na trasie danego pociągu oraz umiejętność zatrzymania pociągu, w tym wykonania hamowania nagłego, z zastrzeżeniem ust. 2b i 2c.

- 2b. Dwuosobowa drużyna trakcyjna pociągów prowadzonych pojazdami trakcyjnymi jednokabinowymi charakteryzującymi się ograniczoną widocznością szlaku z kabiny maszynisty i nieposiadającymi urządzeń technicznych umożliwiających obserwację szlaku może być ustalona zgodnie z ust. 2a albo składać się z maszynisty i uprawnionego pracownika przewoźnika. 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 lokomotywami wyposażonymi w urządzenia kontrolujące czujność maszynisty oraz urządzenia radiołączności pociągowej, przy czym, jeżeli urządzenia kontrolujące czujność maszynisty w kabinie sterowniczej nie wymagają współpracy z urządzeniami przytorowymi, jednoosobową obsługę można stosować także na liniach kolejowych nie wyposażonych w te urządzenia;
 - 2) we wszystkich pociągach kursujących na liniach kolejowych i z lokomotywami wyposażonymi w urządzenia kontroli prowadzenia pociągu, nadzorujące przynajmniej hamowanie pociągu przy dojeździe do sygnału nakazującego zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości, oraz w urządzenia radiołączności pociągowej;
 - 3) przepis ust. 3 nie dotyczy pociągów prowadzonych lokomotywami jednokabinowymi charakteryzującymi się ograniczoną widocznością szlaku z kabiny maszynisty i nieposiadającymi urządzeń technicznych umożliwiających obserwację szlaku.
4. W przypadkach szczególnych takich jak uszkodzenie urządzeń kontrolujących czujność maszynisty lub urządzeń kontroli prowadzenia pociągu albo urządzeń radiołączności, przy jednoosobowej drużynie trakcyjnej, kierownik pociągu na wezwanie maszynisty powinien zająć miejsce w kabinie sterowniczej. W przypadku braku kierownika pociągu maszynista ma obowiązek doprowadzić pociąg do najbliższej stacji. Dalszy sposób postępowania określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.
5. Szczegółowe warunki dotyczące obsady pociągu określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.
6. W pociągach uruchamianych dla potrzeb JSK czynności kierownika pociągu może wykonywać inny pracownik spełniający wymagania kwalifikacyjne i zdrowotne określone w odrębnych przepisach i niebędący jednocześnie maszynistą.

§ 20

Znajomość linii przez drużyny pociągowe

1. Drużyna trakcyjna powinna znać warunki miejscowe szlaków, stacji i innych posterunków ruchu, na których prowadzą pociągi.
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 specjalnymi;
 - jednorazowych przewozów towarowych, za zgodą Zarządcy Infrastruktury Kolejowej;

- dostawy lub prezentacji nowego pociągu lub pojazdu kolejowego;
- szkolenia lub egzaminowania maszynistów;

Gdy maszynista nie posiada znajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowych, może on prowadzić pociąg lub pojazd kolejowy, pod warunkiem, że podczas jazdy na tych odcinkach obok niego znajduje się inna osoba posiadająca udokumentowaną znajomość tych odcinków linii kolejowych, w celu informowania maszynisty w czasie jazdy o warunkach miejscowych występujących na szlakach, stacjach i posterunkach technicznych.

3. W przypadku, gdy nie ma możliwości przydzielenia pracownika znającego warunki, o których mowa w ust. 1, 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 (ostrzeżenia stałe i doraźne, odcinki z blokadą samoczynną, miejsca prowadzenia robót itp.).
4. Jeżeli kierownik pociągu otrzyma polecenie jazdy na szlaku, którego warunków miejscowych nie zna, powinien o tym powiadomić pracownika, który wydał mu takie polecenie a następnie zastosować się do jego dalszych poleceń.
5. Kierownik pociągu nieznający warunków miejscowych na szlakach i stacjach w wyjątkowych przypadkach może obsługiwać pociąg kursujący na tych szlakach i stacjach, o ile zapozna się dokładnie z dotyczącymi danymi, zawartymi w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów. O nieznajomości warunków miejscowych przez kierownika pociągu należy ustnie powiadomić maszynistę tego pociągu.

§ 21

Hamowanie pociągów

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

5. Do pociągu należy włączać pojazdy kolejowe ze sprawnie działającymi urządzeniami hamulcowymi, z wyjątkiem włączania pojazdów kolejowych przesyłanych do naprawy lub do wyładunku, o ile ich hamulec nie może być naprawiony bez skierowania do jednostki taboru kolejowego oraz pojazdów kolejowych, których urządzenia hamulcowe muszą być wyłączone.
Nieuszkodzone hamulce znajdujące się w pociągu z hamulcami zespolonymi powinny być włączone i czynne.
Ogólne zasady włączania hamulców w wagonach z materiałami niebezpiecznymi określa Instrukcja JSK-R4 postępowania przy przewozie towarów niebezpiecznych koleją, a szczegółowe zasady regulują instrukcje wewnętrzne przewoźnika kolejowego. Pojazdy kolejowe z czynnymi hamulcami powinny być rozmieszczone równomiernie i w liczbie zapewniającej uzyskanie wymaganej masy hamującej, przy czym pierwszy i ostatni pojazd kolejowy składu pociągu powinny mieć czynny hamulec zespolony.
6. 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 hamują.
7. W wyjątkowych przypadkach za zgodą dyspozytora JSK, w pociągach towarowych możliwe jest włączenie pojazdu kolejowego z nieczynnym hamulcem na końcu składu, o ile nie można go włączyć w inne miejsce pociągu. Pojazd ten powinien być przygotowany do jazdy i połączony z przewodem głównym hamulca zespolonego pociągu.

§ 22

Próba hamulców

1. Działanie hamulców powinno być sprawdzone w pociągach na hamulcach zespolonych:
- przez rewidentów taboru, a gdzie ich nie ma - przez kierownika pociągu lub przez innych uprawnionych pracowników przewoźnika kolejowego, przy czym drużyna trakcyjna powinna współdziałać. Sprawdzenie działania hamulców polega na wykonaniu szczegółowej lub uproszczonej próby hamulca zespolonego.
2. Szczegółową próbę hamulca zespolonego 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 zespolonego, wtedy należy przeprowadzić uproszczoną próbę hamulca zespolonego;
 - 2) na stacjach wyznaczonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów;
 - 3) gdy urządzenia hamulcowe w składzie pociągu lub w pociągu nie były zasilane sprężonym powietrzem dłużej niż 24 godzin;
 - 4) po zmianie składu pociągu, jeżeli doczepione wagony stanowią więcej niż 50% składu pociągu; nie jest wymagana szczegółowa próba hamulca pod warunkiem, że włączane wagony znajdowały się w pociągach, w których co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca zespolonego;
 - 5) jeżeli uproszczona próba hamulców dała wynik negatywny;

- 6) jeżeli maszynista stwierdzi niedziałanie lub nie jest pewny prawidłowego działania hamulców;
 - 7) po przeładowaniu głównego przewodu hamulcowego pociągu i opróżnieniu komór i zbiorników sterujących za pomocą odluźniaczy.
3. Uproszczoną próbę hamulców zespolonych 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 lokomotywie powodujących samoczynne hamowanie; w przypadku dołączenia pojazdów kolejowych do pociągu wykonuje się próbę uproszczoną hamulców zespolonych pociągu, a pojazdy kolejowe dołączone poddaje się takim badaniom, jak podczas próby szczegółowej hamulca zespolonego; 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 zespolonego, a okres braku zasilania sprężonym powietrzem hamulców tych wagonów lub innych pojazdów kolejowych nie przekracza 24 godzin;
 - 2) nastąpiła zmiana kabiny sterowniczej;
 - 3) wyłączenie zasilania sprężonym powietrzem urządzeń hamulcowych w pociągu trwało do 24 godzin;
 - 4) szczegółowa próba hamulców zespolonych 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 zespolonych należy również przeprowadzić na stacji, od której czas jazdy (wraz z postojami) do szlaku z większym spadkiem wynosi więcej niż 2 godziny. Stacje te powinny być odpowiednio oznaczone w wewnętrznych rozkładach jazdy pociągów. Jako większy spadek uważa się spadek miarodajny większy od 15‰ na długości co najmniej 1000 m lub spadek większy od 10‰ na długości większej niż 5 km.
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 określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.

§ 23

Długość pociągu

1. Długość pociągu uzależniona jest od rodzaju pociągu, istniejących warunków technicznych na stacjach i szlakach oraz typu hamulców. Długość pociągu określa się w metrach.
2. Dopuszczalne długości pociągów powinny być podane w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów i w dodatkach do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.

3. Zgody na odstępstwa od warunków określonych zgodnie z ust. 2 może udzielić dyspozytor JSK.

§ 24

Masa pociągu

1. Masa ogólna pociągu (M_o) jest to suma mas pojazdów kolejowych wraz z ładunkiem, przy czym:
 - 1) dla pociągu kursującego z prędkością do 120 km/h jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych bez czynnego pojazdu z napędem;
 - 2) dla pociągu kursującego z prędkością większą niż 120 km/h oraz pociągów o masie składu pociągu mniejszej od 200 ton oraz dla pociągu wykonującego międzynarodowe przewozy kolejowe - jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych wraz z czynnym pojazdem trakcyjnym.
2. Przez pojazd kolejowy z czynnym hamulcem należy rozumieć pojazd kolejowy z hamulcem sprawnymi 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. W przypadku zespołów trakcyjnych lub wagonów silnikowych masa ogólna składu pociągu równa się masie ogólnej pociągu.
4. Dopuszczalne masy składów pociągów powinny być podane w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów i w dodatkach do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.
5. Zgody na odstępstwa od warunków określonych zgodnie z ust. 3 może udzielić dyspozytor JSK.

§ 25

Rzeczywista masa hamująca

1. Rzeczywista masa hamująca pociągu jest sumą mas hamujących wszystkich jednostek pojazdów kolejowych z czynnymi hamulcami:
 - 1) znajdujących się w pociągu bez czynnego pojazdu z napędem – dla pociągów jadących z prędkością nie większą niż 120 km/h;
 - 2) znajdujących się w pociągu wraz z czynnym pojazdem trakcyjnym – dla pociągów jadących z prędkością większą niż 120 km/h, dla pociągów o masie składu pociągu mniejszej od 200 ton oraz dla pociągów wykonujących międzynarodowe przewozy kolejowe.
2. Masa hamująca wagonu (pojazdu kolejowego) podana jest na wagonie (pojeździe) lub na tablicy przestawczej dla odpowiedniego położenia uchwytu.

§ 26

Wymagana masa hamująca

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

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

Gdzie:

M_o – masa ogólna,

P_w – procent wymaganej masy hamującej.

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

3. Procent wymaganej masy hamującej P_w , który podany jest w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, ustala się w zależności od:

- 1) drogi hamowania na odcinkach, po których kursuje dany pociąg;
- 2) sposobu hamowania pociągu:
 - a) I, tj. hamulcami zespolonymi szybko działającymi (P , R , $R+M_g$) lub
 - b) II, tj. hamulcami zespolonymi wolno działającymi (G) lub ręcznymi;
- 3) prędkości jazdy pociągu;
- 4) pochyłeń miarodajnych na drodze jazdy pociągu.

Dla pociągu kursującego na hamulcach ręcznych należy przyjmować procent wymaganej masy hamującej jaki przewidziany jest dla sposobu hamowania II (pkt.2 lit. b).

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

- A - dla drogi hamowania 400 m;
- B - dla drogi hamowania 700 m;
- C - dla drogi hamowania 1 000 m;
- D – dla drogi hamowania 1 300 m.

5. 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.

6. Dla jazdy pociągów na poziomie lub na spadku podaje się w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów procenty wymaganej masy hamującej wskazane w tablicach hamowania.

Dla jazdy pociągów na wzniesieniach należy ustalić procent odpowiadający jeździe z największą dopuszczalną prędkością na poziomie oraz procent odpowiadający jeździe z prędkością 20 km/h na miarodajnym pochyleniu i wartość większą podać w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.

7. Jeżeli rzeczywista masa hamująca pociągu jest mniejsza od wymaganej masy hamującej i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną masę pociągu odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamującej. Masa ogólna (M_o), jaką może zabrać pociąg przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (M_{hr}) i wymaganym procencie masy hamującej (P_w), oblicza się według wzoru:

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

9. Gdy rzeczywista masa hamująca jest mniejsza od wymaganej masy hamującej, a dodanie wagonów z czynnymi hamulcami nie jest możliwe i zmniejszenie masy ogólnej nie jest pożądane, dyspozytor JSK może zezwolić na zmniejszenie prędkości pociągu, o ile sytuacja ruchowa na to pozwala. Dla określenia największej dozwolonej

prędkości jazdy pociągu w takim przypadku należy najpierw obliczyć posiadany procent rzeczywistej masy hamującej pociągu P_R według wzoru:

$$P_R = \frac{M_{hr} \cdot 100}{M_0}$$

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

10. Dyżurny ruchu wyprawiający pociąg, którego prędkość jazdy wskazana w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów została zmniejszona, wydaje drużynie pociągowej rozkaz pisemny ze wskazaniem największej dozwolonej prędkości. O zmianie prędkości jazdy pociągu dyspozytor JSK powinien zawiadomić wszystkie posterunki zapowiadawcze na jego odcinku oraz dyspozytora Zarządcy Infrastruktury sąsiedniej.

Rozdział IV

PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU

§ 27

Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku

1. Na każdym torze szlakowym, między dwoma posterunkami następczymi może znajdować się tylko jeden pociąg. Odstępstwo od tej zasady dopuszcza się przy jazdach po torze zamkniętym, przy prowadzeniu ruchu pociągów w odstępie czasu oraz w przypadku jazdy na widoczność.
2. Wyprawienie pociągu na szlak jednotorowy lub na tor szlaku dwutorowego, w przypadku wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego, może nastąpić na podstawie porozumienia się sąsiednich posterunków zapowiadawczych ograniczających ten szlak i po uzyskaniu od posterunku ruchu przyjmującego pociąg pozwolenia na wyprawienie pociągu. Na odcinkach linii ze zdalnym prowadzeniem ruchu o wyprawieniu pociągu na szlak decyduje dyżurny ruchu odcinkowy.
3. Na szlaku dwutorowym pociągi powinny kursować po torze prawym, patrząc w kierunku jazdy pociągu. Odstępstwa od tej zasady dopuszczalne są:
 - 1) w razie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym;
 - 2) na szlakach dwutorowych, jeżeli urządzenia srk przystosowane są do prowadzenia ruchu w obu kierunkach po każdym torze;
 - 3) w razie wprowadzenia ruchu dwukierunkowego po jednym torze szlaku dwutorowego przy obu torach czynnych;
 - 4) w razie konieczności cofnięcia pociągu;
 - 5) dla powrotu pociągu lub pojazdu pomocniczego, wyprawionego do określonego miejsca na szlaku i z powrotem;
 - 6) dla powrotu lokomotywy popychającej pociąg na części szlaku (do kilometra);
 - 7) dla pociągów i pojazdów pomocniczych, jadących po torze zamkniętym;
 - 8) za zezwoleniem Zarządcy Infrastruktury Kolejowej, jeżeli tego wymaga układ torowy.

4. Na szlakach wielotorowych kierunek ruchu po każdym torze, ustala Zarządca Infrastruktury Kolejowej.
5. Na szlaku wielotorowym pociąg może być przepuszczony po torze innym, niż wyznaczony dla tego pociągu, pod warunkiem, że kierunek jazdy po torze innym jest taki sam jak po torze, po którym pociąg ten powinien jechać oraz pod warunkiem, że:
 - 1) dyspozytor JSK wyraził na to zgodę;
 - 2) drużyna pociągowa została o tym powiadomiona odpowiednim wskaźnikiem, rozkazem pisemnym lub ustnie albo za pomocą urządzeń łączności przez dyżurnego ruchu.
6. Pociągi tego samego kierunku jazdy powinny kursować po danym torze szlakowym w odstępach posterunków następczych. Wyjątek od tej zasady dopuszczalny jest w przypadkach jazdy na widoczność lub jazdy po torze zamkniętym.
7. Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego ma prawo wyprawić lub przepuścić pociąg na tor szlakowy:
 - 1) z ruchem jednokierunkowym – gdy ustali, że ten tor lub najbliższy odstęp tego toru jest wolny i nie ma przeszkód do jazdy;
 - 2) z ruchem dwukierunkowym – gdy spełniony jest warunek określony w pkt. 1 oraz nastąpiło wymagane porozumienie wykluczające jazdę po tym torze pociągu przeciwnego kierunku.
8. Tor szlakowy lub odstęp uważa się za wolny wtedy, gdy wyprawiony uprzednio pociąg przejechał przyległy szlak lub odstęp w całości z sygnałem końca pociągu i został osłonięty sygnałem „Stój”.
9. W zależności od rodzaju istniejących urządzeń sterowania ruchem (srk) ustalenie, że dla jazdy pociągu tor szlakowy względnie 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 albo
 - 3) radiotelefonicznego porozumienia się dyżurnego ruchu odcinkowego z maszynistami pociągów na szlakach wyznaczonego odcinka linii kolejowej.
10. Dyżurny ruchu może zezwolić na wyjazd lub przejazd pociągu po upewnieniu się, że:
 - 1) od przedniego posterunku następczego otrzymał potwierdzenie przyjazdu poprzednio wyprawionego pociągu, gdy:
 - a) przy prawidłowo działającej blokadzie samoczynnej – właściwe urządzenie powtarzające nie wskazuje zajętości pierwszego odcinka oddalania; za pierwszy odcinek oddalania nie uważa się odcinka toru znajdującego się między semaforem wyjazdowym a następnym semaforem, jeżeli odcinek ten jest krótszy od obowiązującej drogi hamowania;
 - b) przy prawidłowo działającej 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 szlakowego wskazuje, że tor jest wolny;
 - d) przy prawidłowo działającej jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokadzie liniowej z kontrolą stanu niezajętości torów szlakowych - blok początkowy jest

odblokowany i powtarzacz kontroli stanu niezajętości toru szlakowego wskazuje, że tor jest wolny;

e) przy prawidłowo działającej jednodostępowej (półsamoczynnej) blokadzie liniowej - odblokował się blok początkowy;

f) przy zapowiadaniu pociągów za pomocą urządzeń łączności - w dzienniku ruchu jest odpowiedni zapis;

2) od przedniego posterunku zapowiadawczego otrzymał pozwolenie na wyprawienie pociągu na tor szlakowy z ruchem dwukierunkowym po tym torze;

3) ostatni pociąg przeciwnego kierunku przyjechał z końcowym sygnałem po torze, po którym prowadzi się ruch jednotorowy dwukierunkowy;

4) lokomotywa popychająca pociąg na części szlaku powróciła z toru szlakowego i pociąg przybył w całości do przedniego posterunku ruchu;

5) powrócił pociąg wyprawiony do określonego kilometra na szlaku;

6) otrzymano potwierdzenie przyjazdu całego pociągu na bocznice szlakową;

7) otrzymano potwierdzenie o zakończeniu manewrów kolidujących z jazdą danego pociągu;

8) zwrotnice odgałęziające na bocznice są nastawione i zamknięte dla jazdy pociągu po torze szlakowym, a klucze od nich znajdują się w miejscu przewidzianym w regulaminie technicznym;

9) nie ma zgłoszenia o przeszkodzie do jazdy na szlaku;

10) nie opóźni się pociąg mający pierwszeństwo.

11. 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. 10 pkt 1 litera f. oraz pkt 2-10. Upewnienie się przed zezwoleniem na wyjazd lub przejazd pociągu na tor szlakowy, w sposób określony regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy bocznicy, obowiązuje również dyżurnego ruchu odcinkowego w przypadkach zdalnego prowadzenia ruchu pociągów (§ 34).

11a. W przypadku awarii urządzeń sterowania ruchem kolejowym lub w przypadku modernizacji albo odnawiania elementów infrastruktury kolejowej, sygnału zastępczego „Sz” na danym semaforze można używać nieprzerwanie w okresie nie dłuższym niż 20 dni, a Zarządca Infrastruktury Kolejowej niezwłocznie przeprowadza analizę ryzyka. Jeżeli po upływie tego okresu nadal nie ma możliwości podania na tym semaforze sygnału zezwalającego na jazdę, Zarządca Infrastruktury Kolejowej podejmuje odpowiednie środki bezpieczeństwa wynikające z uprzednio przeprowadzonej analizy ryzyka.

11b. Możliwe do zastosowania środki bezpieczeństwa, o których mowa w ust. 11a, określa Zarządca Infrastruktury Kolejowej w przepisach wewnętrznych.

12. Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach wyposażonych w urządzenia blokady liniowej odbywa się za pomocą tych urządzeń. Zasady obsługi poszczególnych rodzajów urządzeń blokady liniowej w czasie prowadzenia ruchu pociągów określają instrukcje Zarządca Infrastruktury Kolejowej.

13. Ruch pociągów na szlakach stycznych między sąsiednimi Zarządcami Infrastruktury Kolejowej należy prowadzić w sposób ustalony w umowach zawartych pomiędzy zarządcami.

14. Jeżeli w pociągu znajdują się przesyłki: z towarami niebezpiecznymi, z towarami wysokiego ryzyka, z przekroczoną skrajnią lub wyjątkowo ciężkie, to w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu,

oraz w telefonogramach zapowiadawczych, oznajmających o odjeździe pociągu, po numerze pociągu należy dodać właściwe określenie dotyczące przesyłki w pociągu, w następujący sposób: „z towarami niebezpiecznymi”, „z towarami wysokiego ryzyka (TWR)”, „z przekroczoną skrajnią”, „przesyłką wyjątkowo ciężką”.

15. 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.

§ 28

Zasady zapowiadania pociągów

1. Zapowiadanie pociągów za pomocą urządzeń łączności (telefonicznej, radiotelefonicznej) stosuje się:
 - 1) na liniach kolejowych bez blokady liniowej;
 - 2) na liniach kolejowych z blokadą liniową w przypadkach, gdy nie jest lub nie może ona być podstawą prowadzenia ruchu.
2. Na szlaku z ruchem jednotorowym dwukierunkowym zapowiadanie pociągów obejmuje:
 - 1) żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu, według wzoru podanego w § 29 ust. 5 lub 8;
 - 2) danie pozwolenia na wyprawienie pociągu, wg wzoru podanego w § 29 ust. 9 lub 10;
 - 3) oznajmienie odjazdu pociągu według wzoru podanego w § 30 ust. 2;
 - 4) potwierdzenie przyjazdu lub przejazdu pociągu, według wzorów podanych w § 31 ust. 3 lub 4.
3. Przy prowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawiający pociągi żąda pozwolenia na wyprawienie każdego pociągu, a dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego przyjmujący pociągi daje pozwolenie na wyprawienie każdego pociągu (§ 29 ust 8 i 9).
4. Na szlaku dwutorowym przy prowadzeniu ruchu jednokierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego zapowiadanie pociągów obejmuje:
 - 1) oznajmienie odjazdu pociągu;
 - 2) potwierdzenie przyjazdu pociągu.

W razie potrzeby na szlaku dwutorowym można ustalić w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy obowiązek żądania i dania pozwolenia na wyprawienie pociągu.
5. Telefoniczne zapowiadanie pociągów należy stosować:
 - 1) na liniach bez blokady liniowej,
 - 2) na liniach z blokadą liniową:
 - a) jednoodstępową (półsamoczynną) - w przypadkach wymienionych w § 32 ust 16,
 - b) wieloodstępową (samoczynną) - w przypadkach wymienionych w § 33 ust 10 pkt 1.
6. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy stosować w przypadkach i w sposób określony w § 36.
7. Przy telefonicznym lub radiotelefonicznym zapowiadaniu pociągów należy ściśle przestrzegać stosowania ustalonych wzorów telefonogramów zapowiadawczych wskazanych w dodatku nr 2 niniejszej instrukcji. W razie otrzymania telefonogramu niezgodnego z odpowiednim wzorem, należy żądać nadania go w sposób prawidłowy.

8. Przy zapowiadaniu pociągów podaje się ich numer a w przypadku pociągów gospodarczych, roboczych, ratunkowych, próbnych, doświadczalnych, inspekcyjnych, specjalnego znaczenia itp. należy określić również ich rodzaj.
W telefonogramach o odjeździe, przyjeździe lub przejeździe powracającego ze szlaku popychacza, należy określić go „Popychacz od pociągu nr”. Jeżeli dla powracającego popychacza wyznaczono osobny numer pociągu, to numer ten powinien poprzedzać wymienione określenie. W przypadku kursowania dwu lub więcej lokomotyw luzem sprzęgniętych ze sobą, przy zapowiadaniu należy podać oprócz ich numeru pociągu, liczbę jadących razem lokomotyw.
9. Zapowiadanie pociągów powinni wykonywać: dyżurny ruchu dysponujący wyznaczony regulaminem technicznym. Dyżurny ruchu wywołany na łączu zapowiadawczym zgłasza się podając nazwę swego posterunku. Następnie dyżurny ruchu wywołujący wymienia nazwę 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 na wyprawienie pociągu, należy zawiadomić o tym słowem „Czekać”, co oznacza, że podanie tego telefonogramu nastąpi później, po wywołaniu dyżurnego ruchu żądającego pozwolenia. Postępowanie to i jego kolejność przedstawiają następujące przykłady:

Przykład I

Stacja Borynia posterunek BrA - Jeleń	Stacja Zofiówka posterunek ZfA - Kruk
Wydzwania	
	Zgłasza się: „Zofiówka posterunek ZfA”
„Borynia posterunek BrA, Pociąg 00241 przyjechał o 20 ⁴³ ”	
	„Pociąg 00241 przyjechał o 20 ⁴³ . Czy droga dla pociągu 00240 jest wolna?”
„Dla pociągu 00240 droga jest wolna”	
	„Dla pociągu 00240 droga jest wolna”

Przykład II

Stacja Borynia posterunek BrA - Pawełek	Stacja Zofiówka posterunek ZfA - Lubelski
Wydzwania	
	Zgłasza się: „Zofiówka posterunek ZfA”
„Borynia posterunek BrA, Czy droga dla pociągu 00240 jest wolna?”	
	„Czekać”
	Wydzwania
Zgłasza się: „Borynia posterunek BrA”	
	„Zofiówka posterunek ZfA, dla pociągu 00240 droga jest wolna”
„Dla pociągu 00240 droga jest wolna. Koniec”	

§ 29

Telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu. Wstrzymanie wyprawienia pociągów

1. Użyte w dalszej treści określenie „ruch jednotorowy dwukierunkowy” oznacza prowadzenie ruchu po torze szlakowym w obu kierunkach bez blokady liniowej lub z blokadą liniową dowolnego typu i odnosi się do przypadków:
 - 1) szlaku jednotorowego;
 - 2) szlaku dwutorowego, gdy ruch prowadzony jest w obu kierunkach po jednym z torów przy jednoczesnym zamknięciu drugiego toru;
 - 3) szlaku dwutorowego, gdy ruch prowadzony jest w obu kierunkach po jednym z torów i w jednym kierunku po drugim torze;
 - 4) szlaku dwutorowego, gdy ruch prowadzony jest w obu kierunkach po każdym z torów.
2. Na szlakach z ruchem jednotorowym dwukierunkowym posterunek zapowiadawczy wyprawiający pociąg żąda pozwolenia na wyprawienie pociągu, a posterunek zapowiadawczy przyjmujący pociąg daje pozwolenie na wyprawienie pociągu. Telefonogramy zapowiadawcze z żądaniem i daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu na szlak jednotorowy należy podawać do wiadomości wszystkim czynnym na tym szlaku obsługiwanym posterunkom odstępowym (bocznicowym). Jeżeli łączność nie jest przystosowana do tego celu, telefonogramy te należy podawać do wiadomości tylko sąsiednim posterunkom odstępowym (bocznicowym).
3. Telefonogram z żądaniem oraz daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu wolno nadać, gdy zaistnieją warunki wymienione w § 27 ust. 10 pkt 1, 3 - 10.
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 stacji lub regulaminach pracy bocznicy 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 (bocznicowym) lub posterunkami odstępowymi (bocznicowymi), 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 posterunkowi odstępowemu (bocznicowemu) i bez względu na to, ile czasu upłynęło od jego przyjazdu.
7. Jeżeli w czasie prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlaku z posterunkiem odstępowym (bocznicowym) lub posterunkami odstępowymi (bocznicowymi), dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawił pociąg i otrzymał od sąsiedniego posterunku odstępowego (bocznicowego) potwierdzenie przejazdu tego pociągu, a ma do wyprawienia następny pociąg w tym samym kierunku,

wówczas żądanie pozwolenia na wyprawienie tego pociągu nadaje on według wzoru nr 3a:

„Pociąg.... nr przejechał przez nazwa post. odst.....0.....godz. min.....czy droga dla pociągu.....nrjest 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, według wzoru nr 1b:

„Czy droga dla.....ilość.....pociągów numer..... i numer.....jest wolna”, w przypadku wymienionym w ust. 6 - według wzoru nr 2b:

„Pociąg.....nr.....przejechał o....godz. min. czy droga dla ilość...pociągów numer..... i numer.....jest wolna”,

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

„Pociąg.....nr przejechał przez.....nazwa post. odst..... 0....godz. min. czy droga dla ilość.... pociągów numer.....i numer.....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 według wzoru nr 4b:

„Dla...ilość...pociągów numer.....i numer.....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 lub pociągów według wzoru nr 5a:

„Stój pociąg...nr...”

albo według wzoru nr 5b:

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

oprócz tego należy podać krótko przyczynę odmowy przyjęcia. Po usunięciu przyczyny odmowy przyjęcia pociągu lub pociągów pozwolenie na wyprawienie pociągu lub pociągów daje się telefonogramem według wzoru nr 6a:

„Teraz dla pociągu...nr...droga jest wolna”

albo według wzoru nr 6b:

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

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

11. Jeżeli pociąg ma zatrzymać się na szlaku - wówczas w telefonogramach zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu należy po numerze pociągu dodać słowa: „z postojem na kilometrze.....minut”.

12. Jeżeli pociąg ma zatrzymać się na szlaku i wrócić na stację wyprawienia, wówczas w telefonogramach zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu należy po numerze pociągu dodać słowa:

„do kilometra.....z postojem minut.....i z powrotem”.

13. Jeżeli w pociągu znajdują się przesyłki, z towarami niebezpiecznymi, towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka, przesyłką nadzwyczajną wówczas w telefonogramach zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu należy po numerze pociągu dodać właściwe określenie dotyczące przesyłki w pociągu, w następujący sposób „z towarami niebezpiecznymi”, „z TWR”, „z przesyłką nadzwyczajną”.
14. Oprócz uzupełnień telefonogramów zapowiadawczych w sposób ustalony w ust. 11, 12 i 13 obowiązują również uzupełnienia przewidziane w § 38 ust. 6 pkt 1a, 2a, ust 20 pkt 1, ust 24, § 58 ust. 2 i 3, § 70 ust. 13, § 86, ust. 6 pkt 3.
15. Jeżeli po daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu lub pociągów zajdzie potrzeba zatrzymania pociągu lub pociągów, posterunek zapowiadawczy, który dał pozwolenie, żąda zatrzymania pociągu lub pociągów telefonogramem według wzoru nr 7a:
„Zatrzymać pociąg.....nr.....”
lub według wzoru nr 7b:
„Zatrzymać ilość...pociągi(ów) numer.....i numer.....”
Po otrzymaniu telefonogramu według wzoru nr 7a lub 7b, należy pociąg lub pociągi zatrzymać i powiadomić o tym zainteresowane posterunki ruchu telefonogramem według wzoru nr 8a:
„Pociąg nr..... jest zatrzymany”
lub według wzoru nr 8b:
„.... Ilość....pociągi(ów) numer.....i numer.....są zatrzymane”.
Telefonogram zawiadamiający o zatrzymaniu pociągu lub pociągów nadaje się również wtedy, gdy zatrzymanie pociągu lub pociągów nastąpiło bez otrzymania żądania zatrzymania pociągu lub pociągów, na który(e) otrzymano pozwolenie na wyprawienie. Nadanie zawiadomienia o zatrzymaniu pociągu lub pociągów telefonogramem wzór 8a lub nr 8b unieważnia otrzymane pozwolenie na wyprawienie tego pociągu lub pociągów, wskutek czego wyprawienie jakiegokolwiek pociągu na ten tor szlakowy wymaga nadania żądania i otrzymania nowego pozwolenia na wyprawienie.
16. Na szlaku z dwukierunkową blokadą liniową telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu poprzedza obsługę urządzeń blokady liniowej.
17. Jeżeli do posterunku odgałęźnego przylega dwa lub więcej szlaków jednotorowych, dyżurny ruchu tego posterunku pozwolenie na wyprawienie pociągu może dać tylnemu posterunkowi zapowiadawczemu dopiero po telefonicznym uzgodnieniu tego pozwolenia z dyżurnym ruchu przedniego posterunku zapowiadawczego, przyległego do szlaku jednotorowego.
Uzgadnianie to powinno odbywać się w następującej formie:
Pytanie: „Czy zgoda na danie pozwolenia dla pociągu...nr...”
Odpowiedź: „Tak zgoda na danie pozwolenia dla pociągu.....nr.....”
lub „Nie zgadzam się na danie pozwolenia dla pociągu.....nr.....”
Uzgodnienie nie jest daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu.
18. Jeżeli z jakichkolwiek powodów stacja nie może przyjmować pociągów ze szlaku dwutorowego, powinna zawiadomić tylną stację telefonogramem według wzoru nr 9:
„Nie wyprawiać pociągów od.....godz. min.aż do odwołania”.
Po ustaniu przyczyny nadania tego telefonogramu, wstrzymanie wyprawienia pociągów należy natychmiast odwołać telefonogramem według wzoru nr 10:
„Wstrzymanie wyprawienia pociągów odwołuję o....godz. min....”
Jeżeli stacja z powodu zajęcia torów nie może przyjąć ze szlaku dwutorowego pociągu lub pociągów, który(e) ma(mają) być wyprzedzony(e) przez oczekiwany pociąg

wyższego stopnia pierwszeństwa, powinna zawiadomić o tym tylną stację telefonogramem według wzoru nr 11:

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

lub według wzoru nr 12:

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

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

§ 30

Telefoniczne oznajmienie odjazdu pociągu

1. Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu każdy posterunek następczy podaje najbliższemu przedniemu posterunkowi następczemu. W razie potrzeby można przewidzieć regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy bocznicy, 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 wg 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 wcześniej do 5 minut, co powinno być określone w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy. Wówczas w telefonogramie wzór nr 13 słowo „odjechał” zastępuje się słowem „odjedzie”, a czas odjazdu podaje się przypuszczalny.
4. Posterunek odstępowy (bocznicy) 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 (bocznicy) powinien nadać telefonogramem według wzoru nr 13.
5. Telefonogram zawierający oznajmienie odjazdu pociągu „do kilometra.....z postojem minut.....i z powrotem” i pociągu „z popychaczem do kilometra.....” posterunek zapowiadawczy, wyprawiający ten pociąg, powinien nadać do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków następczych.
6. Uzupełnienia telefonogramów zapowiadawczych, przewidziane w § 29 ust. 10, 11 i 12. mają zastosowanie również w telefonogramach zawierających oznajmienie odjazdu pociągu. Poza tym obowiązują uzupełnienia przewidziane w § 38 ust. 6 pkt 1a, 2a, ust 20 pkt 1, ust 24, § 58 ust. 2 i 3, § 70 ust. 13, § 86, ust. 6 pkt 3.
7. Gdy zbliża się pociąg, dla którego nie otrzymano wymaganego oznajmienia odjazdu, należy niezwłocznie zażądać tego oznajmienia.

§ 31

Telefoniczne potwierdzenie przyjazdu pociągu

1. Przyjazd (przejazd) pociągu każdy posterunek następczy potwierdza najbliższemu tylnemu posterunkowi następczemu, a na szlakach z ruchem jednotorowym dwukierunkowym, podzielonym na odstępy, również posterunek zapowiadawczy

potwierdza przyjazd pociągu tylnemu posterunkowi zapowiadawczemu 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. Wyjątek stanowią potwierdzenie przyjazdu powracającej ze szlaku lokomotywy popychającej pociąg do kilometra, które oznacza tylko przyjazd lokomotywy, nie oznacza natomiast, że tor szlakowy 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 (bocznicy) i istnieje możliwość równoczesnego nadania telefonogramu do tylnego i przedniego posterunku następczego, wówczas zamiast osobnych telefonogramów według wzorów nr 13 i nr 14 nadaje się telefonogram według wzoru nr 15:
„Pociąg.....nr przejechał o....godz. min.”
co dla tylnego posterunku następczego jest potwierdzeniem przyjazdu pociągu, a dla przedniego posterunku następczego jest oznajmieniem odjazdu pociągu.
5. Z potwierdzeniem przyjazdu (przejazdu) pociągu może być połączone żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu przy użyciu telefonogramów wzór nr 2a, 2b, 3a, 3b, stosownie do postanowień § 29 ust. 5, 6, 7.
6. Przyjazd (przejazd) każdego pociągu należy potwierdzić niezwłocznie, gdy spełnione zostaną następujące warunki:
 - 1) pociąg przyjechał (przejechał) i minął sygnałowe miejsce końca pociągu;
 - 2) na pociągu znajduje się sygnał 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 § 51 ust. 8 lub gdy jest wolny odstęp do następnego semafora i za nim odcinek toru do sygnałowego miejsca końca pociągu.
8. Gdy po upływie 5 minut po rozkładowym czasie jazdy nie otrzymano potwierdzenia przyjazdu pociągu, należy dowiedzieć się o przyczynie braku tego potwierdzenia. Po otrzymaniu powiadomienia, że pociąg jeszcze nie przyjechał lub z innych powodów nie można potwierdzić jego przyjazdu, należy zastosować pomocnicze zaniknięcia i tabliczki ostrzegawcze zgodnie z postanowieniami § 54.
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 (bocznicowym) wyprawiono pociąg do określonego kilometra na szlaku, z postojem i z powrotem, a jazda pociągu sięga poza posterunek odstępowy (bocznicowy), posterunek ten po przyjeździe pociągu nie powinien potwierdzić przyjazdu pociągu. Po powrocie pociągu ze szlaku na posterunek zapowiadawczy, który go wyprawił, posterunek ten powinien nadać do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków następczych telefonogram zawierający potwierdzenie przyjazdu tego pociągu.
12. Obowiązują uzupełnienia telefonogramów zapowiadawczych, przewidziane w § 38 ust. 6 pkt 1a, 2a, ust. 20 pkt 1, ust. 24, § 58 ust. 2 i 3, § 70 ust. 13, § 86 ust. 6 pkt 3.

§ 32

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, tj. bloku początkowego i bloku końcowego.
2. Na szlaku dwutorowym obowiązuje ponadto podawanie telefonicznej informacji o numerze pociągu. Informację tę podaje dyżurny ruchu lub inny upoważniony pracownik, wskazany w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy. Informację tę podaje się w następującej formie:
„Pociąg.....nr...odjechał”
przy czym, w razie potrzeby, po numerze pociągu dodaje się słowa: „z postojem na km.....minut.....”, „z popychaczem sprzęgniętym”, „z przekroczoną skrajnią”, „z przesyłką wyjątkowo ciężką”, „z towarem niebezpiecznym”.
W razie potrzeby podaje się również bliższe określenie pociągu, stosownie do postanowień § 39 ust. 4. Telefoniczną informację podaje się przed zablokowaniem bloku początkowego, a na szlakach (odstępach) krótkich podaje się odpowiednio wcześniej do 5 minut przed spodziewanym odjazdem pociągu, co powinno być określone w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy. Telefoniczną informację podaje się najbliższemu przedniemu posterunkowi następczemu, a w razie potrzeby również następnemu z kolei posterunkowi następczemu, co należy przewidzieć w regulaminie technicznym stacji. Informacja o numerze pociągu może być podawana za pomocą specjalnego urządzenia według instrukcji obsługi tego urządzenia.
3. Na szlakach jednotorowych z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową ruch pociągów prowadzi się na podstawie obsługi bloku początkowego i końcowego oraz bloków pozwolenia, a ponadto telefonicznego żądania i dania pozwolenia na wyprawienie pociągu. Niezależnie od stanu bloków pozwolenia należy dla każdego pociągu telefonicznie żądać pozwolenia na wyprawienie pociągu (wzór nr 1a) i jeżeli istnieją wymagane warunki i nie ma przeszkód, należy telefonicznie dać pozwolenie na wyprawienie pociągu (wzór nr 4a), a następnie zablokować blok pozwolenia, jeżeli jest odblokowany.

4. Zablokowanie bloku początkowego i odblokowanie się na przednim posterunku następczym współpracującego bloku końcowego oznacza danie i otrzymanie oznajmienia odjazdu (przejazdu) pociągu.
5. Zablokowanie bloku końcowego i odblokowanie się na tylnym posterunku następczym współpracującego bloku początkowego oznacza danie i otrzymanie potwierdzenia przyjazdu (przejazdu) pociągu.
6. Postanowienia dotyczące warunków telefonicznego żądania i dania pozwolenia na wyprawienie pociągu (§ 27 ust. 10) oraz telefonicznego potwierdzenia przyjazdu pociągu (§ 31 ust. 6) mają zastosowanie również przy prowadzeniu ruchu za pomocą jednodostępowej (półsamoczynnej) blokady liniowej.
7. Jeżeli blok liniowy znajduje się na nastawni wykonawczej, a na nastawni dysponującej wyjątkowo nie ma powtarzacza tego bloku lub powtarzacz ten jest uszkodzony, to o każdej zmianie stanu bloku liniowego nastawniczy powinien niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu.
8. Gdy po nastawieniu na semaforze wyjazdowym sygnału zezwalającego na jazdę na szlak jednotorowy zajdzie potrzeba odwołania wyjazdu pociągu i wyprawienia na ten szlak pociągu przeciwnego kierunku przez sąsiedni posterunek zapowiadawczy, należy na semaforze wyjazdowym nastawić sygnał „Stój” i wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów.
9. Jeżeli po nastawieniu na semaforze wyjazdowym sygnału zezwalającego na jazdę nastąpi zmiana tego sygnału na sygnał „Stój” lub pociąg nie zostanie wyprawiony - należy na semaforze tym nastawić sygnał „Stój”, a pierwszy pociąg tego samego kierunku jazdy na ten szlak (odstęp) należy wyprawić na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny (doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności). Po wyjeździe pociągu urządzenia blokady liniowej należy obsłużyć bez wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów.
10. Gdy zbliża się pociąg lub należy oczekiwać pociągu, dla którego nie odblokował się blok końcowy, należy od tylnego posterunku następczego zażądać wyjaśnienia przyczyny niezablokowania bloku początkowego i stosownie do otrzymanej informacji nastawić na semaforze wyjazdowym względnie odstępowym sygnał zezwalający, o ile nie ma przeszkody do jazdy pociągu.
11. Jeżeli po wyprawieniu pociągu blok początkowy nie odblokował się, mimo że według rozkładowego czasu jazdy pociągu powinno to już nastąpić, należy niezwłocznie dowiedzieć się o przyczynie nie obsłużenia bloku liniowego przez przedni posterunek następczy. Po stwierdzeniu, że pociąg nie zwolnił toru szlakowego względnie odstępu, należy zastosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze, zgodnie postanowieniami § 54.
12. Gdy nie można zablokować bloku końcowego, mimo że spełnione zostały wszystkie wymagane warunki, potwierdzenie przyjazdu (przejazdu) pociągu powinno być dane telefonicznie po ustaleniu, że pociąg z końcowym sygnałem przyjechał (przejechał), a semafor wyjazdowy wskazuje sygnał „Stój”.
13. Jeżeli blok początkowy odblokuje się przed upływem skróconego czasu jazdy pociągu do sąsiedniego posterunku następczego, należy upewnić się telefonicznie o przyjeździe pociągu do tego posterunku. Gdyby okazało się, że blok początkowy

odblokował się przed zablokowaniem bloku końcowego lub przed przyjazdem pociągu do sąsiedniego posterunku następczego, należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów i zastosować zamknięcia pomocnicze, a urządzenie blokady obsługiwać dodatkowo (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 zamknięcie pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze zgodnie z postanowieniami § 54.
16. Na szlaku z blokadą liniową jednoodstępową (półsamoczynną) należy stosować telefoniczne zapowiadanie pociągów bez osobnego wprowadzania telefonogramu, po jednym lub po obu torach szlakowych, albo dla jednego z kierunków jazdy po danym torze przy blokadzie dwukierunkowej w następujących przypadkach:
 - 1) 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;
 - 2) w razie wyprawienia pociągu po torze zamkniętym;
 - 3) 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;
 - 4) w razie wyprawienia pociągu do określonego kilometra na szlaku (na bocznicy) i z powrotem;
 - 5) w razie wyprawienia pociągu z postojem na kilometrze celem obsługi bocznic, jak również w razie wyprawienia pociągu na bocznicy lub z bocznic, przy której jest posterunek pomocniczy lub bocznicowy;
 - 6) w razie wyprawienia pociągu z lokomotywą popychającą pociąg do kilometra na szlaku i z powrotem na stację wyprawienia albo z lokomotywą popychającą pociąg do sąsiedniej stacji, gdy lokomotywa ta nie jest sprzęgnięta z pociągiem;
 - 7) w razie wyprawienia pociągu w odstępie czasu;
 - 8) w razie wyprawienia pojazdu pomocniczego - zapowiadać należy tylko pojazd pomocniczy.
17. Na szlaku z blokadą liniową jednoodstępową (półsamoczynną) należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów, po jednym lub po obu torach szlakowych, albo dla jednego z kierunków jazdy po danym torze przy blokadzie dwukierunkowej w następujących przypadkach:
 - 1) gdy na semaforze wyjazdowym, odstępowym lub wjazdowym na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego, nie można nastawić sygnału zezwalającego za wyjątkiem postanowień ust.9,
 - 2) blokada liniowa działa nieprawidłowo;
 - 3) gdy urządzenia blokady liniowej nie mogą być obsługiwane lub nie wolno ich obsługiwać;

- 4) w razie użycia do jazdy pociągu wyjątkowo drogi przebiegu, dla której nie jest przewidziane nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze, albo dla której nie ma semafora;
- 5) gdy wskutek prowadzonych robót uprawniony pracownik wpisze do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem potrzebę wprowadzenia telefonicznego zapowiadania;
- 6) gdy brak jest plomb lub zamknięć na odpowiednich urządzeniach lub pomieszczeniach wskazanych w instrukcji o zasadach utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- 7) gdy nie można nastawić sygnału „Stój” na semaforze;
- 8) w razie nieprawidłowego działania sprzęgła ramienia semafora wyjazdowego oraz w razie niewyświetlenia się sygnału zezwalającego na świetlnym semaforze wyjazdowym po przełożeniu jego dźwigni lub po obsłużeniu odnośnego przycisku tego semafora;
- 9) w razie czasowego wyłączenia posterunku ruchu, nastawni wykonawczej z udziału w prowadzeniu ruchu.
- 10) w przypadku, gdy urządzenia kontroli niezajętości wskazują na zajętość toru szlakowego pomimo przybycia wcześniej wyprawionego pociągu do jednego z posterunków zapowiadawczych przyległych do szlaku (dla pierwszego wyprawionego pociągu obowiązuje ograniczenie do 40km/h).

18. Telefoniczne zapowiadanie pociągów wprowadza się telefonogramem wg wzoru Nr 16:
 „O godz. min.....wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer.....od.....nazwa posterunku.....do...nazwa posterunkuZ powodu.....”

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

19. 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.

20. Jeżeli blok liniowy obsługuje nastawniczy, to w czasie telefonicznego zapowiadania pociągów nastawniczy może zablokować blok początkowy, blok końcowy tylko na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu. W tym przypadku nastawniczy zgłasza dyżurnemu ruchu o wyjeździe, wjeździe pociągu według postanowień § 50. Po otrzymaniu zgłoszenia o wyjeździe, dyżurny ruchu daje nastawniczemu polecenie zablokowania bloku początkowego. Polecenie to powinno brzmieć „Zablokować blok początkowyoznaczenie bloku.....”. Po otrzymaniu zgłoszenia o wjeździe dyżurny ruchu potwierdza telefonicznie przyjazd pociągu, a następnie daje nastawniczemu polecenie zablokowania bloku końcowego. Polecenie to powinno brzmieć „Zablokować blok końcowyoznaczenie bloku.....”.

21. Zapowiadanie telefoniczne wprowadza dyżurny ruchu tego posterunku następczego, na którym zaistniała przyczyna wymagająca wprowadzenia takiego zapowiadania. Jeżeli przyczyna ta zaistniała na posterunku odstępowym (bocznicowym), na którym blok początkowy i końcowy obsługiwane są wspólnym klawiszem, zapowiadanie telefoniczne należy wprowadzić na dwóch przyległych odstępach.

22. Jeżeli powstała potrzeba wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów, należy telefonicznie potwierdzić przyjazd ostatniego pociągu, który był wyprawiony przed rozpoczęciem telefonicznego zapowiadania pociągów-

23. Podczas telefonicznego zapowiadania pociągów na szlaku z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową dyżurny ruchu informuje nastawniczego nastawni wykonawczej położonej od strony szlaku o przybyciu pociągu lub pojazdu pomocniczego do sąsiedniego posterunku ruchu.
24. W czasie obowiązywania telefonicznego zapowiadania pociągów należy stosować środki pomocnicze według postanowień § 54.
25. Jeżeli ustała potrzeba telefonicznego zapowiadania pociągów, należy zaprzestać telefonicznego zapowiadania pociągów dopiero wtedy, gdy:
- 1) na szlaku jednotorowym z ruchem dwukierunkowym - przejedzie po jednym pociągu w każdym kierunku przy prawidłowo działającej blokadzie;
 - 2) na szlaku dwutorowym:
 - a) przy ruchu dwutorowym jednokierunkowym po każdym torze - po torze, na którym obowiązywało czasowe telefoniczne zapowiadanie, przejedzie pociąg w kierunku ustalonym dla tego toru, przy prawidłowo działającej blokadzie;
 - b) przy czasowym ruchu jednotorowym dwukierunkowym - po przywróceniu ruchu dwutorowego jednokierunkowego po każdym torze przejedzie przy prawidłowo działającej blokadzie po jednym pociągu w kierunku ustalonym dla każdego z tych torów;
 - c) przy czasowym ruchu dwukierunkowym po torze szlaku dwutorowego, przy czynnych obu torach, bez urządzeń srk przystosowanych do prowadzenia takiego ruchu - po przejeździe wszystkich pociągów z kierunku przeciwnego do zasadniczego, przejedzie po tym torze, przy prawidłowym działaniu blokady pociąg w kierunku ustalonym dla tego toru.
26. Po ustaniu przyczyny wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów dyżurny ruchu, który je wprowadził, odwołuje je telefonogramem według wzoru nr 17:
„O ...godz. min.....odwołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer
od.....nazwa posterunku.....do.....nazwa posterunku.....”.
Telefonogram ten nadaje się, gdy spełnione zostały warunki wymienione w ust.23.
27. W razie prowadzenia robót, nieprawidłowego działania lub wyłączenia z działania urządzeń blokady liniowej, odnoszących się tylko do jednego toru szlakowego lub kierunku przy blokadzie dwukierunkowej, ruch pociągów na innych torach lub kierunkach tego szlaku należy prowadzić za pomocą urządzeń blokady liniowej, jako podstawy prowadzenia ruchu.
28. W czasie przerwy łączności telefonicznej przy prawidłowym stanie i działaniu jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokady liniowej, podstawą prowadzenia ruchu jest blokada liniowa, a informację o numerze pociągu do dyżurnego sąsiedniego posterunku ruchu należy przekazać radiotelefonem.
W czasie przerwy łączności telefonicznej i radiotelefonicznej przy prawidłowym stanie i działaniu jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokady liniowej, podstawą prowadzenia ruchu jest blokada liniowa. W takich warunkach, dla ustalenia numerów kursujących pociągów, należy zatrzymywać je w celu zasięgnięcia informacji od drużyny pociągowej.
29. O uszkodzeniu, nieprawidłowym działaniu lub nieprzepisowym stanie urządzeń blokady liniowej należy zawiadomić uprawnionego pracownika.
30. Podczas telefonicznego zapowiadania pociągów na szlaku z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową dyżurny ruchu informuje nastawniczego nastawni

wykonawczej położonej od strony szlaku o przybyciu pociągu lub pojazdu pomocniczego do sąsiedniego posterunku ruchu.

31. Szczegółowe postanowienia o obsłudze urządzeń srk, o sposobie postępowania w razie przeszkód w działaniu tych urządzeń oraz podczas prowadzenia w nich robót, zawierają instrukcje obsługi poszczególnych rodzajów urządzeń oraz instrukcja o zasadach utrzymania tych urządzeń.

§ 33

Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z samoczynną blokadą liniową

1. Na szlakach z samoczynną blokadą liniową semafony odstępowe są nieobsługiwane, a sygnały ukazują się na nich samoczynnie. Sygnały te są zależne od stanu zajętości odstępu, znajdującego się za tym semaforem i od sygnału, jaki wskazuje następny semafor lub semafony.
Jeżeli na posterunku zapowiadawczym są urządzenia do przełączania semaforów odnoszących się do torów głównych zasadniczych na działanie samoczynne dla przejazdu pociągów, to dyżurny ruchu może przełączyć je na samoczynność dla pociągów przejeżdżających po tych torach, jeżeli nie ma przeszkód do jazdy. Nastawienie urządzeń na samoczynność semaforów nie zwalnia dyżurnego ruchu od śledzenia i regulowania ruchu pociągów.
Samoczynność semaforów wolno wyłączyć wówczas, gdy na żadnym odcinku drogi przebiegu, sygnalizowanej semaforami przełączonymi na samoczynność, nie znajduje się żaden pociąg i gdy co najmniej dwa odcinki zbliżania na planie świetlnym nie wykazują zajętości.
2. W razie grożącego niebezpieczeństwa, sygnał zezwalający na semaforze należy natychmiast zmienić na sygnał „Stój”.
W czasie, gdy urządzenia nie są nastawione na samoczynność semaforów, pociągi należy wyprawiać ze stacji wówczas, gdy zasadniczo co najmniej dwa odcinki oddalania na planie świetlnym nie wykazują zajętości i nie ma przeszkód do jazdy. Jeżeli jednak prędkość jazdy ostatniego wyprawionego pociągu jest równa lub większa niż prędkość następnego pociągu, który ma być wyprawiony, to pociąg ten można wyprawić ze stacji, gdy co najmniej pierwszy odcinek oddalania na planie świetlnym nie wykazuje zajętości, urządzenia zezwalają na podanie odpowiedniego sygnału i nie ma przeszkód do jazdy.
3. Po wyprawieniu każdego pociągu obowiązuje podawanie do sąsiedniego obsługiwanego posterunku zapowiadawczego telefonicznej informacji o numerze wyprawianego pociągu i dodatkowych informacji według postanowień § 32 ust. 2. Zamiast telefonicznego powiadamiania o numerach pociągów może być zastosowana samoczynna awizacja numerów pociągów za pomocą odpowiednich urządzeń.
4. W razie niedziałania lub nieprawidłowego działania urządzeń srk, należy postępować w następujący sposób:
 - 1) gdy na semaforze wyjazdowym nie można podać sygnału zezwalającego, pociąg należy wyprawić za pomocą sygnału zastępczego „Sz” albo rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności), przy czym należy przestrzegać następujących postanowień:
 - a) jeżeli pierwszy odcinek oddalania na planie świetlnym działa należycie - pociąg należy wyprawić, gdy odcinek ten nie wykazuje zajętości,
 - b) jeżeli pierwszy odcinek oddalania na planie świetlnym stale wykazuje zajętość, lecz drugi odcinek działa należycie - pierwszy pociąg wolno wyprawić po zażądaniu i otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnego posterunku zapowiadawczego ostatniego wyprawionego pociągu, następne zaś pociągi wolno

- wyprawiać w odstępach 10-cio minutowych albo na podstawie wprowadzonego telefonicznego zapowiadania, w odstępach posterunków następnych, w zależności od postanowień w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy;
- c) jeżeli dwa pierwsze odcinki oddalania na planie świetlnym stale wykazują zajętość - należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów jadących po torze objętym uszkodzeniem; pierwszy pociąg wolno wyprawić po otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnego posterunku zapowiadawczego ostatniego wyprawionego pociągu, następne zaś pociągi należy wyprawiać w odstępach posterunków następnych;
- 2) gdy trzy lub więcej samoczynnych semaforów odstępowych dla jednego kierunku jazdy działa nienależycie, wskazując stale czerwone światło lub są nieoświetlone - należy postępować w sposób ustalony w pkt. 1 lit. c;
- 3) gdy pociąg wyprawiony jest w odstępie posterunków następnych, maszynistę i kierownika pociągu należy zawiadomić rozkazem pisemnym:
- a) o jeździe pociągu w odstępie posterunków następnych;
 - b) o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych;
 - c) o konieczności ograniczenia prędkości o ile przewidziana prędkość rozkładowa na tym odcinku lub szlaku jest wyższa;
 - d) o potrzebie ostrożnej jazdy od ostatniego samoczynnego semafora odstępowego (ze wskaźnikiem W18);
 - e) o otwarciu w razie potrzeby prowizorycznego posterunku odstępowego.
5. W razie stwierdzenia lub otrzymania zawiadomienia, że blokada działa nieprawidłowo, należy niezwłocznie wnieść odpowiedni zapis do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem, zawiadomić o tym uprawnionego pracownika i zainteresowanych pracowników biorących udział w prowadzeniu ruchu pociągów oraz zastosować odpowiednie środki pomocnicze (§ 54). W przypadku zaniku a następnie przywrócenia zasilania blokady samoczynnej bez udziału uprawnionego pracownika do odwołania telefonicznego zapowiadania pociągów zapis tego pracownika nie jest wymagany. Usunięcie nieprawidłowego działania samoczynnej blokady liniowej, jeżeli naprawa odbywa się na szlaku, może być zgłoszone przez uprawnionego pracownika za pomocą urządzeń łączności; uprawniony pracownik usuwający usterkę dyktuje dyżurnemu ruchu treść zapisu dokonanego w książce kontroli urządzeń sterowania ruchem znajdującej się w szafie (kontenerze) sbl, a dyżurny ruchu podyktowaną treść wpisuje do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem znajdującej się na nastawni.
6. Na szlaku z blokadą samoczynną nie wolno wyprawiać pociągu z lokomotywą popychającą pociąg do kilometra i powracającą ze szlaku na stację wyprawienia.
7. Pociąg roboczy, który po wykonaniu pracy na szlaku ma dojechać do następnej stacji, wyprawia się na sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym. Następny pociąg na ten tor szlakowy może być wyprawiony dopiero po ukończeniu pracy pociągu roboczego i po otrzymaniu od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonicznego potwierdzenia przyjazdu tego pociągu.
8. Jeżeli pociąg ma być wyprawiony na część szlaku (do kilometra) lub na bocznice, przy której nie ma urządzonego posterunku ruchu, a następnie ma powrócić do stacji wyprawienia, to pociąg taki należy wyprawiać po zamkniętym torze na podstawie telefonicznego zapowiadania. Wyjazd tego pociągu na zamknięty tor szlakowy następuje na rozkaz pisemny. Po powrocie pociągu ze szlaku należy obsłużyć przycisk chwilowego wyłączenia zasilania blokady, w celu doprowadzenia do stanu zasadniczego wskazań sygnałowych

na samoczynnych semaforach odstępowych, jeżeli przycisk taki jest i jeżeli na żadnym z torów szlakowych, do których odnosi się ten przycisk, nie ma żadnego pociągu.

9. W razie przerwy w łączności telefonicznej przy prawidłowym działaniu samoczynnej blokady liniowej, blokada ta jest nadal podstawą prowadzenia ruchu, a informację o numerze pociągu do sąsiedniego posterunku ruchu należy przekazać radiotelefonem z zastosowaniem tablicy tożsamości.

W czasie przerwy w łączności telefonicznej i radiotelefonicznej przy prawidłowo działającej samoczynnej blokadzie liniowej, podstawą prowadzenia ruchu jest blokada liniowa.

W takich warunkach dla ustalenia numerów kursujących pociągów należy posługiwać się rozkładem jazdy, obserwacją pociągów, a w przypadkach, gdy to jest niezbędne – zatrzymać je w celu wymiany informacji z drużyną pociagową.

10. Na szlaku z samoczną 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 pociąg do określonego kilometra na szlaku i z powrotem do stacji wyprawienia;
- e) w razie wyprawienia pociągu z postojem na szlaku w celu obsługi bocznicy albo wyprawienia pociągu na bocznice, przy której jest posterunek pomocniczy lub bocznicowy;
- f) w razie wyprawienia pojazdu pomocniczego nie oddziałującego na urządzenia srk - zapowiadać należy tylko pojazd pomocniczy;
- g) w razie wyprawienia pociągu roboczego z postojem na szlaku i z jazdą do następnej stacji;
- h) w razie wyprawienia po torze lewym pociągu do określonego kilometra na szlaku lub bocznice, przy której nie ma posterunku ruchu i z powrotem na stację wyprawienia.

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

- a) w razie wykonywania robót w urządzeniach srk, gdy pracownik prowadzący roboty wpisze do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem potrzebę wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów;
- b) gdy dwa pierwsze odcinki oddalania stale wykazują zajętość, jak również, gdy trzy lub więcej samoczynnych semaforów odstępowych samoczynnej blokady liniowej działa nienależycie;
- c) w razie nienastawienia się sygnału „Stój” na semaforze posterunku zapowiadawczego;
- d) w razie niedziałania lub nieprawidłowego działania samoczynnej blokady liniowej.

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

§ 34

Zdalne prowadzenie ruchu pociągów

1. Odcinek zdalnego prowadzenia ruchu pociągów (zprp) jest to odcinek linii kolejowej przystosowany do zdalnego prowadzenia ruchu pociągów z jednego miejsca (nastawni zdalnego sterowania).
2. Ruch pociągów na odcinku zprp prowadzi dyżurny ruchu odcinkowy z nastawni zdalnego sterowania.
3. Do krańców odcinka zprp 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 zprp są szlakami wewnętrznymi.
4. Stacje i posterunki odgałęźne położone na odcinku zprp nazywa się stacjami (posterunkami) zdalnie sterowanymi (w skrócie sterowanymi). Na stacji sterowanej może znajdować się nastawnia przystosowana do nastawiania i obsługi zwrotnic, wykołajnic, przebiegów i sygnałów - zwana nastawnią miejscową - obsługiwana w razie potrzeby przez dyżurnego ruchu na miejscu. 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 lub posterunku odgałęźnego;
 - 3) sprawdzenia przejazdu pociągu z sygnałem końca pociągu przez sygnałowe lub przebiegowe miejsce końca pociągu;
 - 4) awaryjnego strzeżenia i kierowania ruchem drogowym na przejazdach kolejowo-drogowych.
5. Odcinki zdalnego prowadzenia ruchu (zprp) dzielą się na:
 - 1) odcinki wyposażone w urządzenia zdalnego sterowania ruchem (uzs);
 - 2) odcinki bez urządzeń zdalnego sterowania ruchem.
6. Prowadzenie ruchu na odcinku zprp odbywa się według postanowień niniejszej instrukcji, instrukcji obsługi urządzeń oraz regulaminu technicznego odcinka zprp.
7. Dla każdego odcinka zprp należy opracować - zgodnie z Instrukcją JSK-R9 o sporządzaniu regulaminów technicznych stacji, regulaminów pracy bocznic kolejowych i regulaminów tymczasowych prowadzenia ruchu w czasie robót w obszarze kolejowym JSK - regulamin techniczny odcinka zpr.
8. Linie, odcinki linii oraz stacje, na których obowiązuje zdalne prowadzenie ruchu, ujęte są i oznaczone w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
9. Na odcinkach zprp i szlakach stycznych:
 - 1) każdy pojazd kolejowy z napędem musi być wyposażony w sprawne urządzenia radiołączności,
 - 2) w przeciwnym wypadku zabrania się wjazdu pojazdu na odcinek zprp;
 - 3) tory główne na stacjach odcinka zpr muszą być oznaczone tablicami z ich numerami;
 - 4) zabrania się stosowania lokomotyw popychających nie sprzęgniętych z pociągiem;

- 4) stanowisko pracy dyżurnego ruchu odcinkowego musi być wyposażone w urządzenia samoczynnie rejestrujące wszystkie rozmowy prowadzone przez niego za pomocą łączności przewodowej i radiowej, a w miarę potrzeby powinno być wyposażone w urządzenia obrazujące i rejestrujące przemieszczanie się poszczególnych pociągów;
 - 5) na odcinkach zprp wyposażonych w urządzenia zdalnego sterowania ruchem (uzs) zabrania się kursowania pojazdów pomocniczych, które nie oddziałują na te urządzenia.
10. Rejestracja sytuacji ruchowej na odcinku zprp 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 pracującego na miejscu. 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 zprp w zależności od wyposażenia technicznego odcinka zprp i warunków miejscowych oraz w regulaminie obsługi przejazdów kolejowo-drogowych.
 13. W przypadku potrzeby wykonania manewrów na torach głównych stacji odcinka zprp, zgodę na ich wykonanie daje dyżurny ruchu odcinkowy, który określa termin zakończenia manewrów. Zgodę na wykonanie manewrów na stacji, obsadzonej przez dyżurnego ruchu na miejscu, daje dyżurny ruchu na miejscu a w przypadkujazd manewrowych po torach głównych lub z wyjazdem poza granicę przetaczania (ostatni rozjazd), w porozumieniu z dyżurnym ruchu odcinkowym.
 14. Szczegółowe postanowienia dotyczące prowadzenia pracy manewrowej na stacjach odcinka zprp należy określić w regulaminie technicznym odcinka zprp.
 15. Dyżurny ruchu odcinkowy może w zakresie określonym § 62 ust. 9 zlecić dyżurnemu ruchu stacji stycznej wydawanie rozkazów pisemnych drużynie pociągowej wyprawianych pojazdów kolejowych na odcinek zprp, co powinno być określone w regulaminie technicznym odcinka zprp i stycznej do niego posterunku ruchu.
 16. Książkę ostrzeżeń doraźnych należy prowadzić na nastawni odcinkowej dla odcinka zprp i szlaków stycznych.
- A. Prowadzenie ruchu na odcinkach zprp wyposażonych w urządzenia zdalnego sterowania ruchem (uzs)**
17. Podstawą prowadzenia ruchu na odcinkach zprp wyposażonych w urządzenia zdalnego sterowania (uzs) oraz na szlakach stycznych jest:
 - 1) samoczynna dwukierunkowa blokada liniowa z możliwością włączania na samoczynność semaforów obsługiwanych na posterunkach ruchu albo

- 2) jednodostępowa (półsamoczynna) automatyczna blokada liniowa z kontrolą niezajętości toru szlakowego.
18. W razie niedziałania lub nieprawidłowego działania urządzeń srk - do czasu usunięcia usterki urządzeń lub wprowadzenia miejscowej obsługi sterowanych posterunków ruchu - należy postępować na szlakach z samoczynną blokadą liniową w sposób określony w § 33 ust. 4, a na szlakach z jednodostępową (półsamoczynną) automatyczną blokadą liniową w sposób określony w § 32 ust. 16, 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.
19. Ruch jednotorowy dwukierunkowy na szlaku:
- 1) stycznym należy prowadzić według ogólnych zasad określonych w § 57 i § 60, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi;
 - 2) wewnętrznym należy prowadzić według ogólnych zasad określonych w § 57 i § 60, bez nadawania telefonogramów wprowadzających i odwołujących prowadzenie takiego ruchu i telefonogramów zapowiadawczych, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi.
20. Zamknięcie toru szlakowego i prowadzenie ruchu po torze zamkniętym na szlaku:
- 1) stycznym - należy prowadzić według zasad ogólnych określonych w § 56 i § 58, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi,
 - 2) wewnętrznym - należy prowadzić według zasad ogólnych określonych w § 56 i § 58, bez nadawania telefonogramów o zamknięciu i otwarciu toru szlaku wewnętrznego i telefonogramów zapowiadawczych, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi.
21. W przypadku wprowadzenia miejscowej obsługi posterunków sterowanych dyżurnymi ruchu na miejscu, dyżurny ruchu odcinkowy o tym fakcie informuje odpowiednio za pośrednictwem łączności zapowiadawczej i radiotelefonowej dyżurnych ruchu stacji stycznych i drużyny pociągowe pociągów wjeżdżających na odcinek zprp.
22. Szczegółowe postanowienia dotyczące prowadzenia ruchu pociągów na odcinku zprp w zależności od warunków miejscowych i zastosowanych urządzeń srk należy określić w regulaminie technicznym odcinka zprp.

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

23. Na odcinku zprp bez urządzeń zdalnego sterowania ruchem i bez obsady mijanek, ruch pociągów jest prowadzony przez dyżurnego ruchu odcinkowego na podstawie radiotelefonicznego porozumienia z maszynistą.
24. Na takim odcinku mogą znajdować się stacje (posterunki odgałęźne) z obsadą dyżurnych ruchu na miejscu, na których tory główne pozostają w dyspozycji dyżurnego

ruchu odcinkowego. Zasady współpracy dyżurnych ruchu oraz prowadzenia ruchu określa regulamin techniczny odcinka zprp.

25. Warunkiem prowadzenia ruchu na odcinku zprp bez obsady posterunków ruchu (mijanek) jest:
- 1) wyposażenie stanowiska dyżurnego ruchu odcinkowego i pojazdów kolejowych kursujących na danym odcinku w radiołączność pociągową, a dla jazdy pojazdów pomocniczych w radiołączność pociągową lub drogową, o zasięgach zapewniających pełną i ciągłą łączność na całej długości odcinka zprp;
 - 2) wyposażenie mijanek w urządzenia zapewniające nastawianie zwrotnic przez pojazd kolejowy lub obsługę tego pojazdu w wymagane dla danej jazdy położenie;
 - 3) osygnalizowanie miejsc nawiązania rozmów z dyżurnym ruchu odcinkowym niezbędnych dla bezpiecznego prowadzenia ruchu;
 - 4) wyznaczenie torów głównych na mijankach bez obsady dla wjazdu pojazdów kolejowych każdego kierunku jazdy;
 - 5) wyposażenie zwrotnic na mijankach w ogrzewanie elektryczne, sterowane zdalnie lub automatami załączającymi;
 - 6) wyposażenie stanowiska pracy dyżurnego ruchu odcinkowego w urządzenia samoczynnie rejestrujące rozmowy, prowadzone zarówno środkami radiołączności jak i łączności przewodowej;
 - 7) techniczne lub organizacyjne rozwiązanie zagadnienia stwierdzania przyjazdu pojazdu kolejowego na mijankę i jego odjazdu z mijanki z sygnałem końca pociągu;
 - 8) dodatkowe wyposażenie kursujących pojazdów kolejowych na odcinku objętym omawianym systemem prowadzenia ruchu w urządzenia i przybory stosownie do postanowień regulaminu technicznego odcinka zprp.
26. Ruch pojazdów kolejowych na szlakach stycznych dyżurny ruchu odcinkowy prowadzi z dyżurnymi ruchu dysponującymi stacji stycznych zgodnie z obowiązującymi zasadami zapowiadania pociągów.
27. Wjazd lub wyjazd pojazdu kolejowego na lub z mijanek bez obsady odbywa się po porozumieniu się prowadzącego pojazd kolejowy z dyżurnym ruchu odcinkowym za pomocą urządzeń radiołączności na kanale pociągowym lub urządzeń łączności przewodowej z zastosowaniem telefonogramów określonych regulaminem technicznym odcinka zprp. Prędkość wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pojazdu kolejowego nie może przekraczać 40 km/h.
28. O każdym przypadku zamierzonego krzyżowania pojazdów kolejowych na mijance bez obsady, dyżurny ruchu odcinkowy obowiązany jest uprzedzić przez radiotelefon maszynistów obu zbliżających się pojazdów kolejowych i podać im kolejność wjazdu na mijankę.
29. O konieczności wjazdu pojazdu kolejowego na inny tor mijanki niż określono regulaminem, dyżurny ruchu odcinkowy uprzedza maszynistę, podając mu żądane położenie zwrot nicy wjazdowej i poleca zatrzymać się przed nią oraz doprowadzić tę zwrotnicę do wymaganego położenia.
30. Zamiar każdego wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pojazdu kolejowego przez stację (mijankę) maszynista obowiązany jest zgłosić dyżurnemu ruchu odcinkowemu.

31. Maszyniści krzyżujących się pojazdów kolejowych powinni wzajemnie obserwować składy tych pojazdów i o zauważonych nieprawidłowościach informować się między sobą i dyżurnego ruchu odcinkowego.
32. Maszynista obowiązany jest zatrzymać czoło tego pojazdu w wyznaczonym miejscu.
33. Wykonanie pracy manewrowej na mijankach bez obsady możliwe jest tylko w razie konieczności i za zezwoleniem dyżurnego ruchu odcinkowego, który daje maszyniście polecenie odpowiedniego nastawienia zwrotnic i zajęcia drugiego toru mijanki na ściśle określony czas oraz wyznacza miejsce odstawienia taboru lub pojazdu kolejowego. Pracę manewrową wykonuje obsługa pojazdu kolejowego posiadająca wymagane uprawnienia, która obowiązana jest po zakończeniu manewrów doprowadzić zwrotnice do położenia zasadniczego oraz zabezpieczyć z obu stron płozami pobranymi z pojazdu kolejowego i hamulcami ręcznymi tabor (pojazd) odstawiony na inny tor, o ile została udzielona zgoda na pozostawienie tam taboru (pojazdu). Wykonanie tych czynności maszynista obowiązany jest zgłosić dyżurnemu ruchu odcinkowemu, który traktuje tor jako zamknięty dla ruchu pociągów, do czasu usunięcia z niego odstawionego taboru (pojazdu).
34. W przypadku zamknięcia (zajęcia) jednego z głównych torów mijanki bez obsady i konieczności prowadzenia ruchu pociągów po torze czynnym mijanki w obu kierunkach, należy stosować następujące zasady:
- 1) na szlaki przyległe do mijanki z zamkniętym torem nie mogą być wyprawione pojazdy kolejowe przeciwnych kierunków;
 - 2) pojazd kolejowy tego samego kierunku można wyprawić dopiero po wyjeździe poprzednio wyprawionego pojazdu kolejowego z tej mijanki;
 - 3) dyżurny ruchu odcinkowy uprzedza maszynistów o konieczności zatrzymania pojazdu kolejowego przed zwrotnicami i doprowadzenia ich do wymaganego położenia.
35. Maszyniście nie wolno wyjechać ze stacji stycznej na odcinek, jeżeli nie może nawiązać łączności radiotelefonicznej lub przewodowej z dyżurnym ruchu odcinkowym.
36. W przypadku stwierdzenia braku łączności radiotelefonicznej w czasie jazdy pociągu, maszynista obowiązany jest:
- 1) ograniczyć prędkość jazdy przed przejazdami kolejowo-drogowymi strzeżonymi do 20 km/h i podawać sygnał Rp1 „Baczność”;
 - 2) zatrzymać pociąg przed sygnalizatorem wjazdowym i nawiązać łączność z dyżurnym ruchu odcinkowym przy pomocy dostępnych środków łączności oraz zastosować się do poleceń dyżurnego ruchu odcinkowego;
 - 3) po wjeździe na stację (mijankę) zatrzymać pociąg i nawiązać ponownie łączność według pkt 2.
- Sposób prowadzenia ruchu w przypadku braku możliwości nawiązania łączności między maszynistą a dyżurnym ruchu odcinkowym należy określić w regulaminie odcinka zprp.
37. W razie zaistnienia nieprzewidzianego wewnętrznym rozkładem jazdy zatrzymania pociągu na szlaku lub mijance i niemożności dalszego kontynuowania jazdy, maszynista obowiązany jest natychmiast zgłosić ten fakt dyżurnemu ruchu odcinkowemu, podając dokładne miejsce i przyczynę postoju pociągu, a dyżurny ruchu odcinkowy określa sposób dalszego postępowania.
38. Cofanie pociągu bez zgody dyżurnego ruchu odcinkowego jest zabronione.

§ 34a

Wjazd, wyjazd lub przejazd pociągów na posterunkach odcinka zdalnego prowadzenia ruchu w sytuacji awaryjnej

1. Sytuacja awaryjna na posterunkach odcinka zdalnego prowadzenia ruchu polega na:
 - a) utracie kontroli położenia zwrotnic lub braku możliwości ich przestawiania,
 - b) utracie kontroli stwierdzania niezajętości torów lub rozjazdów,
 - c) usterce powodującej brak możliwości zdalnego sterowania posterunkiem.
2. W powyższej sytuacji, pracownikowi zatrudnionemu na stanowisku automatyka lub toromistrza, spełniającego określone wymagania można powierzyć ułożenie i zabezpieczenie drogi przebiegu, przy czym, do czasu ukończenia tych czynności, nie może wykonywać żadnych innych czynności zawodowych.
3. Jeżeli w sytuacji awaryjnej, określonej w ust.1, pracownik zatrudniony na stanowisku automatyka lub toromistrza będzie dokonywał czynności związanych z przygotowaniem drogi przebiegu pociągu oraz jego obserwacją i potwierdzaniem przejazdu - należy stosować awaryjny tryb prowadzenia ruchu.
4. Do czasu zakończenia prowadzenia ruchu w trybie awaryjnym, przy udziale pracownika zatrudnionego na stanowisku automatyka lub toromistrza nie wolno powierzać mu innych czynności zawodowych.
5. Szczegółowy sposób postępowania w takiej sytuacji należy określić w Regulaminie Technicznym odcinka zdalnego prowadzenia ruchu, oddzielnie dla każdego posterunku.
6. Na posterunku odcinka zdalnego prowadzenia ruchu lub tylko w danym okręgu zwrotnicowym w obszarze zpr, na którym wystąpiła sytuacja awaryjna określona w ust. 1, prędkość wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pojazdu kolejowego nie może przekroczyć 40 km/h.

§ 35

Jazda na widoczność

1. Jazda na widoczność oznacza, że:
 - 1) nie obowiązuje zasada, że na jednym szlaku względnie odstępie (jeżeli szlak jest podzielony na odstępy) równocześnie może znajdować się tylko jeden pociąg;
 - 2) bezpieczeństwo ruchu pociągów na szlaku zależy wyłącznie od obserwacji toru szlakowego oraz od odpowiedniego regulowania prędkości jazdy pociągów i zatrzymania ich w porę przed przeszkodą.
 - 3) prędkość jazdy na widoczność nie może przekraczać 20 km/h.
2. Jazdę na widoczność stosuje się w następujących przypadkach:
 - 1) jeżeli samoczynny semafor odstępowy nie wskazuje sygnału zezwalającego na jazdę, wówczas pociąg po zatrzymaniu może minąć ten semafor i wjechać na odstęp, który należy uważać za zajęty przez poprzedni pociąg z prędkością do 40 km/h, z wyłączeniem ciężkiego pociągu towarowego, który może przejechać bez zatrzymania ze zmniejszoną prędkością do 20 km/h obok semafora odstępowego, na którym umieszczono wskaźnik W22,
 - 2) w razie wyprawienia pociągów w odstępie czasu - wówczas pociąg jedzie na szlak, który jest zajęty przez poprzedni pociąg.
 - 3) gdy maszynista po usłyszeniu sygnału „ALARM” otrzymanego środkami radiolączności nie otrzymał wyjaśnienia przyczyny jego nadania – po zatrzymaniu

- i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, pociąg może jechać dalej do najbliższego posterunku ruchu z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h.
- 4) przy wyjeździe pociągu na szlak z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową na podstawie sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego; prędkość jazdy na widoczność nie może przekraczać 40 km/h i 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. W przypadkach wymagających jazdy na widoczność maszynista powinien regulować prędkość jazdy pociągu, zależnie od odległości widzenia i pochylenia toru w ten sposób, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody do jazdy. W przypadkach wskazanych w ustępie 2 pkt. 1 prędkość jazdy na widoczność nie powinna przekraczać 40 km/h.
 4. W czasie jazdy na widoczność należy liczyć się z tym, że za pociągiem może jechać na widoczność następny pociąg i dlatego należy dołożyć wszelkich starań, aby nie zatrzymywać pociągów na szlaku i przed semaforami wjazdowymi.
 5. Należy zwrócić szczególną uwagę na prawidłowe osygnalizowanie czoła i końca pociągu.

§ 36

Prowadzenie ruchu pociągów z wykorzystaniem urządzeń radiołączności

1. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów stosuje się w przypadku powstania przerwy w łączności przewodowej.
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 gólnoeksploatacyjnej lub telefonii komórkowej, stosując zasady radiotelefonicznego zapowiadania pociągów.
3. Pociągi wyprawiane na szlak, na którym obowiązuje radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów, należy zatrzymać na posterunku zapowiadawczym i uprzedzać ich drużyny pociągowe rozkazami pisemnymi:
 - 1) o konieczności ograniczenia prędkości jazdy pociągów przed przejazdem kolejowo-drogowym lub obsługiwanym przejściem do 20 km/h i 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 Rm1 "Do mnie",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, ogólnieeksploatacyjną lub telefonię komórkową osób trzecich i przekazania przez nie informacji mogącej mieć ujemny wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, obowiązują

oprócz ustalonych form porozumiewania (§ 7 ust. 9 i 10), dodatkowe cyfrowe oznaczenia identyfikacyjne zawarte w oddzielnych tablicach cyfrowych zwanych dalej tablicami tożsamości, o różnym układzie cyfr dla każdego szlaku.

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

5. Tablice tożsamości należy opracować według zasad określonych w Instrukcji JSK-R9 o sporządzaniu regulaminów technicznych stacji, regulaminów pracy bocznic kolejowych i regulaminów tymczasowych prowadzenia ruchu w czasie robót w obszarze kolejowym JSK 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 / 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 § 29, § 30 i § 31.
10. W przypadku pogorszenia się słyszalności lub innych zakłóceń, gdy odbierający nie rozumie poszczególnych wyrazów należy je przeliterować używając znanych imion, nazw itp.
11. Każdy radiotelefonogram zapowiadawczy powinien być na dowód zrozumienia powtórzony, z wyjątkiem radiotelefonogramu zawierającego żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu oraz zakończony słowem „Odbiór” lub „Bez odbioru”.

12. Dyżurny ruchu przekazujący dyżur w czasie trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów, odnotowuje to w dzienniku ruchu zaznając jednocześnie przyjmującego dyżur ze stanem radiołączności i wszystkimi uwagami, jakie nasunęły mu się w czasie dotychczasowego trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów.

§ 37

Prowadzenie ruchu pociągów bez zapowiadania

1. Na szlaku jednotorowym, linii znaczenia miejscowego, bez urządzeń blokady liniowej, na którym jedna lokomotywa obsługuje wszystkie pociągi, za zgodą Zarządcy Infrastruktury Kolejowej, ruch pociągów może odbywać się bez zapowiadania, zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego stacji. Regulamin prowadzenia takiego ruchu należy opracować zgodnie z Instrukcją JSK-R9 o sporządzeniu regulaminów technicznych stacji, regulaminów pracy bocznic kolejowych i regulaminów tymczasowych prowadzenia ruchu w czasie robót w obszarze kolejowym JSK. W razie potrzeby Zarządca Infrastruktury Kolejowej wydaje dodatkowe wytyczne opracowania wymienionego regulaminu.
2. W przypadkach odpowiadających postanowieniom ust. 1. ruch pociągów jednym pojazdem trakcyjnym bez zapowiadania może być prowadzony między posterunkiem zapowiadawczym, a końcowym punktem linii bez posterunku zapowiadawczego, pod warunkiem, że między tym posterunkiem a punktem końcowym oraz w punkcie końcowym nie będzie znajdował się żaden inny pociąg.
3. Na odcinku jednotorowym z małym ruchem pociągów i nie wyposażonym w urządzenia zdalnego sterowania, ruch pociągów może być prowadzony przez dyżurnego ruchu odcinkowego na podstawie porozumienia z prowadzącymi pojazdy kolejowe kursujących pociągów. Postanowienia dotyczące takiego sposobu prowadzenia ruchu na odcinku należy podać w osobnym regulaminie. Na prowadzenie takiego ruchu wymagana jest zgoda Zarządcy Infrastruktury Kolejowej.
4. Drużyna pociągowa, wyznaczona do obsługi pociągów bez ich zapowiadania, powinna być zapoznana z postanowieniami regulaminu technicznego stacji obsługującej oraz regulaminem prowadzenia ruchu na tym szlaku.

§ 38

Prowadzenie ruchu pociągów do obsługi bocznic

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

A. Przy bocznicy nie ma posterunku ruchu

4. Bocznicą wówczas ma połączenia z jednym tylko torem szlakowym.
5. Pociąg bocznicowy po obsłudze bocznicy albo wraca na stację obsługującą, po tym samym torze, po którym przyjechał na bocznicę, albo jedzie do następnej stacji.

6. Pociąg bocznicowy, który po obsłudze bocznicy:

- 1) ma jechać do następnej stacji - zapowiada się telefonicznie i dodatkowo obsługuje się blokadę liniową, jeżeli jest.

W telefonogramach zapowiadawczych po numerze pociągu dodaje się słowa:

- a) w żądaniu i daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu (przy ruchu jednotorowym dwukierunkowym) – „z obsługą bocznic (ładowni).....”
- b) w oznajmieniu odjazdu i w potwierdzeniu przyjazdu pociągu – „z kluczem(ami) od bocznic (ładowni).....” jeżeli klucz nie jest utwierdzony w urządzeniach srk bocznic;

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

W telefonogramach zapowiadawczych po numerze pociągu dodaje się słowa:

- a) w żądaniu i daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu (przy ruchu jednotorowym dwukierunkowym) – „na bocznicę i z powrotem”,
- b) w oznajmieniu odjazdu i w potwierdzeniu przyjazdu pociągu - jak w pkt. 1, lit. b.
W przypadkach wymienionych w pkt. 1 i 2, gdy pociąg obsługuje dwie lub więcej bocznic, słowo „bocznicy” zastępuje się słowem „bocznic”.

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

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

9. Na szlaku jednotorowym z blokadą liniową, przed wyprawieniem pociągu bocznicowego z posterunku zapowiadawczego, blok pozwolenia na stacji wyprawiającej pociąg powinien być w stanie odblokowanym.

10. Jeżeli klucz od wykolejnicy lub zwrotnicy ochronnej, znajdującej się w torze odgałęziającym bocznicę - zwany kluczem od bocznicy - nie jest utwierdzony w urządzeniu srk przy bocznicy, kierownik pociągu bocznicowego otrzymuje ten klucz na stacji obsługującej bocznicę. Dopóki klucz od bocznicy nie zostanie zwrócony na stacji obsługującej lub na stacji sąsiedniej, albo nie zostanie utwierdzony w urządzeniach srk przy bocznicy, nie wolno potwierdzać przyjazdu pociągu bocznicowego i tor szlakowy należy uważać za zajęty. Klucz od bocznicy, oddany na następnej stacji, należy przesłać stacji obsługującej przez kierownika wyznaczonego pociągu. Odbiór klucza kwituje kierownik pociągu w książce ustalonej regulaminem obsługi bocznicy (w dzienniku ruchu, itp.). Kierownik pociągu odpowiedzialny jest za to, aby po obsłudze bocznicy zwrotnice i wykolejnice zostały ustawione w położenie zasadnicze i zamknięte, i aby nie pozostawiono żadnego wagonu na torze szlakowym. Jeżeli szlak podzielony jest na odstępy i jeżeli po obsłudze bocznicy pociąg bocznicowy jedzie do następnej stacji, to po utwierdzeniu klucza od bocznicy w urządzeniach srk przy bocznicy i po zaistnieniu wymaganych warunków pociąg w tym samym kierunku może być wyprawiony, jeżeli odstęp jest wolny.

11. Na posterunkach ruchu, na których dla danego szlaku nie ma blokady liniowej:

- 1) dla jazdy pociągu bocznicowego po jednotorowym szlaku i po torze prawym szlaku dwutorowego obsługuje się semafor;
- 2) dla powrotu pociągu bocznicowego jadącego po torze lewym szlaku dwutorowego (w kierunku przeciwnym do zasadniczego):

- a) przejazd przez posterunek odstępowy odbywa się na sygnał zezwalający na semaforze odstępowym (o ile jest) lub na ręczny sygnał Rm1 „Do mnie”,
- b) wjazd na stację lub posterunek odgałęźny odbywa się:
 - na sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym, odnoszącym się do toru lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego);
 - na sygnał zastępczy na tym semaforze lub na oddzielnym urządzeniu odnoszącym się do toru lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego);
 - na rozkaz pisemny, doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności.

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

- 1) jeżeli pociąg po obsłudze bocznicy jedzie do następnej stacji - obsługuje się semafony i blokadę liniową; blok końcowy, wolno zablokować dopiero po zwrocie przez kierownika pociągu klucza od bocznicy;
- 2) jeżeli pociąg bocznicowy nie dojeżdża do następnego posterunku zapowiadawczego, semaforów oraz blokady liniowej nie obsługuje się, jeżeli urządzenia srk na to nie pozwalają; wówczas wyjazd pociągu odbywa się na sygnał zastępczy lub na rozkaz pisemny (doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności), a dalsza jazda na bocznice i z powrotem odbywa się według postanowień ust. 11 pkt. 2 lit. a, b, c.

Jeżeli jednak urządzenia srk przystosowano do tego, aby pociąg powracający ze szlaku nie oddziaływał na urządzenia blokady liniowej, wówczas wjazd pociągu bocznicowego, powracającego ze szlaku jednotorowego, może odbywać się na sygnał zezwalający na semaforze.

13. Jeżeli pociąg bocznicowy do obsługi bocznicy ma jechać po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) szlaku dwutorowego to pociąg ten wyprawia się po zamknięciu tego toru (§ 56).

B. Przy bocznicy jest posterunek pomocniczy

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

15. Dyżurny ruchu posterunku pomocniczego, otwiera go:

- 1) przed wyprawieniem ze stacji pociągu na bocznice;
 - 2) przed wyprawieniem pociągu z bocznicy;
 - 3) przed wykonaniem manewrów z wyjazdem z bocznicy na tor szlakowy.
- W razie potrzeby właściwy Zarządca Infrastruktury Kolejowej może ustalić, aby posterunek pomocniczy otwierany był po przyjeździe pociągu bocznicowego do miejsca odgałęzienia bocznicy, którą ma ten pociąg obsłużyć. Posterunek pomocniczy może być otwarty, gdy w jego kierunku nie został wyprawiony pociąg ani nie dano pozwolenia na wyprawienie pociągu po torze, od którego odgałęzia się bocznica, z wyjątkiem pociągu bocznicowego. W sprawie możliwości i czasu otwarcia posterunku pomocniczego dyżurny ruchu tego posterunku powinien porozumieć się telefonicznie z obu sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi i stacją obsługującą. Jeżeli nie ma przeszkód do otwarcia posterunku pomocniczego, dyżurny ruchu tego posterunku nadaje do obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i do stacji obsługującej telefonogram według wzoru nr 28.

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

- 1) posterunek zapowiadawczy, wyprawiający pociąg na bocznice, powinien od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i od posterunku pomocniczego żądać pozwolenia na wyprawienie pociągu bocznicowego; jeżeli posterunek pomocniczy ma być otwarty dopiero po przyjeździe pociągu bocznicowego do posterunku pomocniczego, pozwolenie na wyprawienie pociągu na bocznice żąda się tylko od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego;
- 2) pozwolenie to daje najpierw sąsiedni posterunek zapowiadawczy, a następnie dopiero posterunek pomocniczy (o ile jest już otwarty);
- 3) oznajmienie odjazdu pociągu na bocznice posterunek zapowiadawczy, wyprawiający pociąg, nadaje do posterunku pomocniczego i do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego; gdy posterunek pomocniczy ma być otwarty dopiero po przyjeździe pociągu bocznicowego do miejsca odgałęzienia bocznicy, wówczas oznajmienie odjazdu pociągu na bocznice podaje się tylko sąsiedniemu posterunkowi zapowiadawczemu;
- 4) potwierdzenie przyjazdu pociągu na bocznice nadaje dyżurny ruchu posterunku pomocniczego do obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, po wjeździe tego pociągu na bocznice i po nastawieniu i zamknięciu zwrotnic dla przejazdu pociągów po tym torze szlakowym.

17. Posterunek pomocniczy zamyka dyżurny ruchu tego posterunku:

- 1) po wjeździe pociągu na bocznice;
- 2) po wyjeździe pociągu z bocznicy i po otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu tego pociągu do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego;
- 3) po ukończeniu manewrów z wyjazdem z bocznicy na tor szlakowy i po wjeździe manewrujących pojazdów kolejowych na bocznice.

W każdym z tych przypadków, po nastawieniu i zamknięciu zwrotnicy odgałęziającej na przejazd pociągów po torze szlakowym oraz zwrotnicy ochronnej lub wykolejnicy w położeniu zasadniczym. Wówczas dyżurny ruchu posterunku pomocniczego nadaje do obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych telefonogram według wzoru nr 29. Zarządca Infrastruktury Kolejowej może ustalić, aby zamknięcie posterunku pomocniczego następowało przed przyjazdem pociągu bocznicowego do posterunku zapowiadawczego. Wówczas potwierdzenie przyjazdu pociągu bocznicowego daje się tylko sąsiedniemu posterunkowi zapowiadawczemu.

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

„Czy droga dla manewrów znazwa posterunku.....na tor szlakowy numer.....na minut.....jest wolna”.

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

„Dla manewrów znazwa posterunku na tor szlakowy numer.....na minutdroga jest wolna”.

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

„Manewry znazwa posterunku.....na tor szlakowy numer.....są ukończone i tor ten jest wolny”,

a następnie zamyka posterunek pomocniczy.

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

19. Zapowiadanie pociągu wyprawianego z bocznicy powinno odbywać się w następujący sposób po otwarciu posterunku:
- 1) posterunek pomocniczy powinien od obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych żądać pozwolenia na wyprawienie pociągu z bocznicy;
 - 2) pozwolenie to daje najpierw posterunek zapowiadawczy przedni w stosunku do kierunku jazdy pociągu, nadaje telefonogram do posterunku pomocniczego i do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego, a następnie posterunek tylny;
 - 3) oznajmienie odjazdu pociągu z bocznicy posterunek pomocniczy daje, obu sąsiednim posterunkom zapowiadawczym;
 - 4) potwierdzenie przyjazdu pociągu boczniczowego posterunek zapowiadawczy, do którego pociąg ten przyjechał, daje posterunkowi pomocniczemu i sąsiedniemu posterunkowi zapowiadawczemu.
20. W telefonogramach zapowiadawczych po numerze pociągu dodaje się słowa:
- 1) w żądaniu i daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu – „na bocznice.....nazwa...” lub „z bocznicy.....nazwa...do.....posterunku zapowiadawczego...”.
 - 2) w oznajmieniu odjazdu i w potwierdzeniu przyjazdu pociągu „z kluczem(ami) od bocznicy ...nazwa...” jeżeli klucz nie jest utwierdzony w urządzeniu srk przy bocznicy.
21. Jeżeli na szlaku są posterunki odstępowe, wszystkie telefonogramy dotyczące otwarcia i zamknięcia posterunku pomocniczego, zapowiadania pociągu boczniczowego i wykonania manewrów z wyjazdem na tor główny szlakowy, należy podawać do wiadomości dyżurnych ruchu tych posterunków.
22. Blokady liniowej nie obsługuje się, lecz na szlaku jednotorowym z blokadą liniową, przed wyprawieniem pociągu boczniczowego z posterunku zapowiadawczego, blok pozwolenia na stacji wyprawiającej pociąg powinien być w stanie odblokowanym.
23. Odnosnie obsługi urządzeń srk dla wyjazdu pociągu boczniczowego na bocznice, przejazdu przez posterunki odstępowe i odgałęźne i powrotu pociągu z bocznicy obowiązują postanowienia ust. 11, 12, 13. Wjazd i wyjazd pociągu boczniczowego na i z posterunku pomocniczego odbywa się na sygnal Rm1 „Do mnie”.

C. Przy bocznicy jest posterunek bocznicowy

24. Posterunek bocznicowy osłania semaforami miejsce połączenia bocznicy z torami szlakowymi. Posterunek bocznicowy jest posterunkiem zapowiadawczym dla pociągu boczniczowego, natomiast dla innych pociągów jest posterunkiem odstępowym. Ruch pociągów bocznicznych odbywa się na podstawie telefonicznego zapowiadania, jak przy ruchu jednotorowym dwukierunkowym, a blokadę liniową, jeżeli jest, obsługuje się dodatkowo. W żądaniu i daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu na bocznice lub z bocznicy i w oznajmieniu odjazdu takiego pociągu należy po numerze pociągu dodać słowa:
„Na bocznice...nazwa...” względnie „z bocznicy...nazwa...do...nazwa poster...”.
25. Drogi przebiegu nastawia się według tablicy zależności. Jeżeli zwrotnice są nieześrodkowane, klucze zwrotnicowe przechowywane są na posterunku bocznicowym.
26. Jeżeli zachodzi potrzeba wykonania manewrów z wyjazdem na tor szlakowy, należy postępować w sposób wskazany w ust. 18, lecz bez otwierania i zamykania posterunku.

27. Bocznicę szlakową na odcinkach zpr obsługuje się stosując ogólne zasady wskazane w niniejszy paragrafie i szczegółowe postanowienia podane w regulaminie technicznym odcinka zpr dostosowane do warunków miejscowych.

W przypadkach: A, B i C

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

§ 39

Prowadzenie ruchu pociągów gospodarczych i roboczych

1. Pociągi gospodarcze i robocze powinny kursować zasadniczo na podstawie zgłoszonych planów pracy tych pociągów. W przypadkach pilnych zgłoszeń doraźnych, pociągi gospodarcze i robocze mogą być wyprawiane na podstawie porozumienia posterunków następczych. Jeżeli pociąg gospodarczy zdąża do usunięcia przerwy w ruchu pociągów, należy wyznaczyć mu stopień pierwszeństwa, przewidziany dla pociągu ratunkowego.
2. Pociągi robocze określa się wyrazem „roboczy” lub bliższym określeniem, jak np. "sieciowy" oraz poczynając od 1 względnie 2-kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym, zależnie od kierunku, w którym dany pociąg roboczy zostanie wyprawiony pierwszy raz na dany szlak (szlaki). Pociąg ten nie zmienia swego numeru:
 - a) w razie późniejszej jazdy w kierunku przeciwnym,
 - b) jeżeli pracuje nadal po północy; wówczas jego numeru nie wolno nadać żadnemu innemu pociągowi roboczemu, który po północy ma być wyprawiony na ten sam szlak.
3. Dla jazdy pociągu roboczego należy zamknąć tor szlakowy (§ 56 ust. 1 pkt. 8).
4. Pociąg roboczy, zatrzymujący się na szlaku, nie powinien znajdować się na szlaku dłużej, niż to przewidziano w rozkazie pisemnym. Pociąg roboczy pracujący na szlaku powinien przyjechać na wskazaną stację nie później niż 5 minut przed planowanym wyprawieniem pociągu na tor szlakowy, na którym pracował pociąg roboczy.
5. W pociągu roboczym powinien znajdować się kierownik pociągu. Obowiązki kierownika pociągu roboczego może pełnić pracownik jednostki korzystającej z pociągu roboczego, który posiada wymagane kwalifikacje i jest objęty pouczeniami okresowymi. Kierownik pociągu roboczego, odpowiada za bezpieczeństwo ruchu na szlaku.
6. Przy wyprawianiu pociągu roboczego, który dla wykonania przewidzianej pracy na szlaku ma być rozczepiony na spadku większym niż 2,5‰ lokomotywa powinna być umieszczona od strony spadku, na przodzie lub w końcu pociągu, aby mogła zapobiec zbiegnięciu odczepionych wagonów. W razie rozczepienia pociągu roboczego na

szlaku, każda grupa odczepionych wagonów powinna być zabezpieczona od zbiegnięcia przez zahamowanie hamulców wagonowych lub przez podłożenie płozów hamulcowych i powinna być pod dozorem pracownika pełniącego obowiązki kierownika pociągu roboczego. Wyposażenie w płozy hamulcowe powinno być elementem stałego wyposażenia pociągu roboczego.

7. Rozładowywanie wagonów podczas jazdy pociągu jest zabronione. Wyjątek stanowi rozładunek podsypki, wysiewek, długich szyn, kabla i śniegu. Przy rozładunku wymienionych ładunków prędkość jazdy pociągu roboczego powinna być zmniejszona według wskazówek kierownika robót. Na szlakach dwutorowych otwieranie drzwi wagonowych od strony sąsiedniego toru jest wzbronione. Przy załadowaniu wagonów należy zwracać uwagę na prawidłowe załadowanie i możliwie równomierne rozłożenie ładunków, w celu uniknięcia nierównomiernego obciążenia resorów.
8. W czasie robót należy zwracać uwagę, aby narzędzia i ładunki nie znajdowały się w skrajni sąsiedniego toru. W czasie przejazdu pociągów po sąsiednim torze, dźwig nie powinien wchodzić w skrajnię tego toru.
9. W czasie jazdy i postoju na szlaku pociągu roboczego należy pilnie obserwować tor szlakowy, a w razie zauważenia niebezpieczeństwa należy zastosować odpowiednie środki zaradcze.
10. Po zakończeniu pracy na szlaku kierownik robót obowiązany jest sprawdzić osobiście, czy na torze lub obok toru nie ma przeszkód do jazdy pociągu oraz czy nie pozostawiono pojazdów kolejowych, płoz, klinów, sprzętu lub materiałów stanowiących przeszkodę do jazdy pociągów na tym szlaku. Przed dalszą jazdą lub przed powrotem pociągu roboczego należy dokonać próby hamulca. W razie ukończenia robót na szlaku wcześniej niż to było przewidziane, pociąg roboczy może wrócić na stację przed czasem, po porozumieniu się kierownika pociągu roboczego z właściwym dyżurnym ruchu.
11. Jeżeli na ten sam szlak ma być wyprawionych kilka pociągów roboczych, można je połączyć i wyprawiać razem, nadając każdemu z nich osobny kolejny numer nieparzysty lub parzysty, zależnie od kierunku, w którym ten zespół zostanie wyprawiony pierwszy raz na dany szlak. Zespół ten należy określać: "Połączone pociągi robocze numer....." (np. 1, 3, itp.). Odłączenie poszczególnych pociągów roboczych na jednym i tym samym szlaku, a następnie połączenie ich odbywa się według wskazówek kierownika robót. Połączone pociągi robocze ze szlaku do stacji powinny przyjechać zasadniczo w takim składzie, w jakim wyjechały ze stacji na szlak. Po przyjeździe połączonych pociągów roboczych dyżurny ruchu powinien upewnić się, czy przyjechały wszystkie pociągi robocze, które były wyprawione zespołowo. Każdy z pociągów roboczych powinien mieć swego kierownika pociągu, a kierownikiem połączonych pociągów roboczych jest kierownik pierwszego pociągu roboczego.
12. W czasie zajęcia szlaku przez pociąg roboczy należy stosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze według postanowień § 54.

§ 40

Prowadzenie ruchu pociągów ratunkowych

1. Dyspozytor po otrzymaniu zgłoszenia od dyżurnego ruchu lub innego pracownika o wypadku lub zdarzeniu, którego skutki wymagają wysłania pociągu ratunkowego w zależności od zaistniałej sytuacji powiadamia:
 - 1) zakład stacjonowania pociągu ratunkowego o uruchomienie pociągu ratunkowego;

- 2) po otrzymaniu zgłoszenia o gotowości pociągu ratunkowego do odjazdu zawiadamia telefonicznie dyżurnych ruchu wszystkich posterunków zapowiadawczych znajdujących się na drodze jazdy pociągu ratunkowego, podając im największą dozwoloną prędkość jazdy i – w razie potrzeby stopień pierwszeństwa tego pociągu.
2. Pociągi ratunkowe określa się wyrazem „ratunkowy” oraz:
- 1) dla jazdy od stacji macierzystej lub innej do stacji, na której zdarzył się wypadek lub do stacji przyległej do szlaku (szlaków), gdzie zdarzył się wypadek - poczynając od 11 względnie 12, kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym, zależnie od kierunku jazdy;
 - 2) dla jazdy od stacji przyległej do szlaku (szlaków), gdzie zdarzył się wypadek - poczynając od 1 względnie 2, kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym, zależnie od kierunku, w którym dany pociąg ratunkowy zostanie wyprawiony pierwszy raz na dany szlak.
- Pociąg ten nie zmienia swego numeru:
- a) w razie późniejszej jazdy w kierunku przeciwnym,
 - b) jeżeli pracuje nadal po północy;
- Wówczas jego numeru nie wolno nadać żadnemu innemu pociągowi ratunkowemu, który po północy ma być wyprawiony na ten sam szlak.
3. Jazda pociągu ratunkowego do stacji, na której zdarzył się wypadek lub do stacji przyległej do szlaku, na którym zdarzył się wypadek, odbywa się zasadniczo bez wewnętrznego rozkładu jazdy, na podstawie porozumienia właściwych posterunków następczych. O największej dozwolonej prędkości jazdy pociągu ratunkowego na poszczególnych odcinkach należy powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym. Prędkość ta nie powinna być większa niż dopuszczalna prędkość jazdy, wskazana na pojeździe kolejowym wchodzącym w skład pociągu ratunkowego, z uwzględnieniem postanowień § 67.
4. Jazda pociągu ratunkowego od stacji przyległej do szlaku, na którym zdarzył się wypadek, do miejsca wypadku oraz powrót tego pociągu na tę stację odbywa się po torze zamkniętym, według zasad ruchu jak dla pociągów roboczych.
5. W przypadku awarii pojazdu trakcyjnego, utknięcia pociągu na szlaku lub innych trudności eksploatacyjnych wymagających konieczności jego ściągnięcia ze szlaku, jeżeli nie ma innych przeszkód do jazdy - dyżurny ruchu wyprawia zastępczy pojazd trakcyjny jako pociąg ratunkowy.
6. Szczegółowe zasady postępowania z pociągami ratunkowymi zawarte są w oddzielnej umowie o uruchomieniu pociągu ratunkowego.

§ 41

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. nr 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 9 o jeździe pociągu po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego; w przypadku jego wyprawienia po torze, którym dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego nie zarządza (ust. 7 pkt. 7a);
 - 2) dla szlaków wyposażonych w blokadę liniową nie przystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego, po każdym torze szlaku dwutorowego, przeznaczyć dla każdego toru tego szlaku osobną stronę dziennika ruchu, a w razie potrzeby osobny dziennik dla jednego z torów tego szlaku.
Ilość dzienników ruchu i przeznaczenie każdego z nich dla poszczególnych szlaków należy dla każdego posterunku zapowiadawczego, a w razie potrzeby i dla posterunku odstępowego (bocznikowego), ustalić w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy.
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. Dziennik ruchu prowadzi dyżurny ruchu.
 5. Dziennik ruchu należy prowadzić bieżąco. Telefonogramy należy zapisywać niezwłocznie po ich odebraniu i bezpośrednio przed ich nadaniem. Zawiadomienia dróżników przejazdowych o jeździe pociągów należy notować bezpośrednio po nadaniu tego zawiadomienia.
 6. Czasu żądania pozwolenia na wyprawienie pociągu nie notuje się w dzienniku ruchu.
 7. Telefonogramy zapowiadawcze, dla których przewidziane są osobne rubryki, należy w dziennikach ruchu dla posterunków zapowiadawczych zapisywać w następujący sposób:
 - 1) w rubryce 1 i 2 - numery pociągów lub wyraz manewry, zajmując oddzielny poziomy wiersz dla każdego pociągu (manewru) i dla każdego pojazdu pomocniczego, a dla każdego powrotu ze szlaku pociągu, popychacza lub pojazdu pomocniczego oraz potwierdzenia przybycia ze szlaku pociągu, popychacza, pojazdu pomocniczego lub zakończenia manewrów należy zająć następny poziomy wiersz, przy czym oba wiersze należy z lewej strony zakreślić klamrą; rubryki: 1 względnie 2 należy wypełnić po przed nadaniem względnie odebraniu telefonogramu zawierającego:
 - na szlaku dwutorowym - oznajmienie odjazdu pociągu lub informację o numerze pociągu;
 - na szlaku jednotorowym - żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu;
 - 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 poziomym wierszu, jeżeli jednak pociąg jest wyprzedzony przez inny pociąg, kończy lub rozpoczyna bieg, wyprawienie pociągu notuje się w innym dzienniku ruchu, niż przyjęcie tego pociągu, odpowiedni poziomy wiersz

- w przeciwległej stronicy należy zakreskować; na stacjach węzłowych i rozrządowych, w razie potrzeby można w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy postanowić, że zapisy dotyczące tego samego pociągu na każdej z obu stronic mogą być dokonywane w różnych poziomych wierszach;
- 3) w rubryce 3 - notuje się numer toru stacyjnego, na który przyjmuje się lub z którego wyprawia się pociąg;
 - 4) w rubryce 4 - notuje się czas nadania względnie czas odebrania telefonogramu zawierającego dane pozwolenia na wyprawienie pociągu (wykonanie manewrów); jeżeli czas ten różni się co najmniej o dwie minuty od czasu blokowania bloku pozwolenia, to czas ten należy zanotować w formie ułamka, podając w liczniku czas nadania względnie odebrania telefonogramu, a w mianowniku czas blokowania;
 - 5) w rubryce 5 - notuje się czas podany w telefonogramie zawierającym oznajmienie odjazdu pociągu, a w rubryce 6 - czas podany w telefonogramie zawierającym potwierdzenie przyjazdu pociągu lub czas zakończenia manewrów; jeżeli czasy te różnią się co najmniej o dwie minuty od czasu nadania względnie odebrania telefonogramu, to czasy te należy zanotować w formie ułamka, podając w liczniku czas wskazany w telefonogramie, a w mianowniku rzeczywisty czas nadania względnie odebrania telefonogramu; jeżeli podstawą do 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 kontrolą niezajętości torów szlakowych, półsamoczynna automatyczna blokada liniowa lub samoczynna blokada liniowa – wówczas w rubryce 5 notuje się czas odjazdu pociągu wyprawionego z własnego posterunku zapowiadawczego, a w rubryce 6, czas przyjazdu pociągu przyjętego na własny posterunek zapowiadawczy;
 - 6) w rubryce 7 i 8 dyżurny ruchu przyjmujący dyżur umieszcza swój podpis do rubryk 4 i 6 przy pociągu, dla którego dyżurny ruchu przekazujący dyżur otrzymał pozwolenie na wyprawienie pociągu oraz przy pociągu, który w chwili objęcia dyżuru znajduje się na szlaku;
 - 7) w rubryce 9 notuje się:
 - a) uzupełnienie informacji o numerze pociągu oraz treści telefonogramów zapowiadawczych zanotowanych w rubrykach 4 - 6 („z postojem na km..... min.....”, „do km.....z postojem min.....i z powrotem”, „do.....z pop. sprzęg.”, „z pop niesprzęg.”, „z pop. do km.....”, „po torze lewym”, „na bocznice.....”, „z bocznic.....do.....po zamkniętym torze nr.....”, „z kluczem(ami) od bocznic(y).....”, „przesyłką nadzwyczajną”, „towar niebezpieczny”, „TWR”, „bez zderzaka” itp.); odnośnie pojazdów pomocniczych, jak również pociągów wyprawianych po zamkniętym torze: („do stacji.....z postojem na km.....”, „do km.....i z powrotem”, „do km.....”, „z km.....do.....”); odnośnie manewrów („po torze nr na min...”, „manewry po 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.....o.....” odnośnie telefonicznego potwierdzenia przyjazdu ostatniego pociągu, wyprawionego przed rozpoczęciem telefonicznego zapowiadania pociągów;
 - g) zmieniony numer licznika sygnału zastępczego, zmieniony stan licznika przełącznika blokady liniowej dwukierunkowej, zmieniony stan licznika użytego przyciski chwilowego wyłącznika zasilania blokady liniowej itp.;
 - h) inne okoliczności, mające znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu (np. symbol i numer wydane go rozkazu pisemnego, numer: dPo, dKo, dAPo, dKPo).
- 8) w rubryce 10 notuje się zawiadomienie drózników przejazdowych o jeździe pociągu; zawiadomienie to notuje się zgodnie z postanowieniami § 88 ust. 10 pkt. 1, 2 i 3 ust. 11 i ust. 12.
8. Jeżeli dyżurny ruchu żąda pozwolenia na wyprawienie kilku pociągów bezpośrednio po sobie następujących lub połączonych pociągów roboczych, to przed nadaniem tego telefonogramu wpisuje on w rubryce 1 względnie 2 numer każdego z tych pociągów w oddzielnym wierszu poziomym, zachowuje kolejność zamierzonego wyprawienia tych pociągów. W ten sam sposób wypełnia rubrykę 1 względnie 2 dyżurny ruchu dający pozwolenie na wyprawienie tych pociągów oraz dyżurny ruchu posterunku blokowego, któremu podano do wiadomości to pozwolenie. Przy wszystkich tych pociągach wpisuje się ten sam czas dania pozwolenia na ich wyprawienie. Pozostałe rubryki wypełnia się czasu rzeczywistego dla każdego pociągu.
- W razie odmowy przyjęcia żądanej ilości pociągów lub w żądanej kolejności, a następnie żądania pozwolenia na wyprawienie uzgodnionej wstępnie innej ilości pociągów lub innej kolejności, należy numery pociągów podanych w poprzednim żądaniu przekreślić na krzyż, a pozostałe rubryki zakreskować, zaś ostatnie żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu zanotować, wpisując numery pociągów w następnych wolnych wierszach w rubryce 1 względnie 2.
9. W czasie prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlaku z posterunkiem odstępowym (bocznikowym) względnie z posterunkami odstępowymi (bocznikowymi), należy stosować również następujące postanowienia:
- 1) gdy po przyjeździe pociągu do posterunku zapowiadawczego posterunek ten zażądał pozwolenia na wyprawienie pociągu przeciwnego kierunku, telefonogramem według wzoru nr 2a lub 2b, wówczas posterunek ten powinien w poziomym wierszu dotyczącym pociągu, dla którego żądano pozwolenia w rubryce 9 zanotować numer pociągu, który przyjechał, skrót nazwy swego posterunku i czas przyjazdu pociągu; natomiast posterunek dający pozwolenie powinien w wolnym wierszu, bezpośrednio pod wierszem zajęтым dla ostatniego wyprawionego pociągu, wpisać w rubryce 6 otrzymane potwierdzenie przyjazdu tego pociągu do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego, w rubryce 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 (bocznikowy) 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 (bocznikowy) oraz skrót nazwy tego posterunku wpisać w rubryce 9, w wierszu dotyczącym pociągu, dla którego żądano pozwolenia na wyprawienie.

10. Telefonogramy zapowiadawcze według wzorów 9 - 12 i 16, 17, 21 wraz z nazwiskiem nadającego należy zapisywać przez całą szerokość stronicy. Pod tym zapisem nadający notuje: „Nadał nazwa post. następ. i nazwisko nadającego o godz..... min... Odebrał.....nazwa post. następ. i nazwisko odbierającegoo godz.....min.....”, a jeżeli telefonogram taki nadano do kilku posterunków następnych, nadający notuje wszystkich, którzy telefonogram ten odebrali. Odbierający pod tym telefonogramem notuje nazwisko nadającego i czas odebrania telefonogramu. Każdy telefonogram, wpisany przez całą szerokość stronicy wraz w odnoszącym się do niego zapisem o odebraniu telefonogramu, należy oddzielić grubą linią poziomą od innych zapisów.
11. Również przez całą szerokość odpowiedniej stronicy zapisuje się inne telefonogramy i okoliczności mające wpływ na sposób prowadzenia ruchu.
12. Przyjęcie i przekazanie dyżuru przez dyżurnego ruchu oraz początek doby należy notować:
- przez obie stronicy dziennika ruchu przeznaczonego dla dwóch szlaków (odstępów)
 - przez szerokość stronicy dziennika ruchu przeznaczonego dla jednego szlaku (odstępu).
13. Otrzymane zawiadomienia pisemne będące podstawą zamknięcia lub otwarcia toru szlakowego (§ 56 ust. 7), wyłączenia i załączenia napięcia w sieci trakcyjnej, dyżurny ruchu wkleja na odpowiedniej stronicy dziennika ruchu.
14. Dziennik ruchu dla posterunków odstępowych (bocznicowych) (zał. nr 1b) prowadzi się analogicznie jak dziennik ruchu dla posterunków zapowiadawczych z tym, że:
- 1) porozumienie w sprawie ruchu pociągów na obu przyległych odstępach rejestruje się na jednej stronicy dziennika ruchu dla posterunków odstępowych (bocznicowych);
 - 2) dziennik ten zawiera osobną rubrykę (7) dla zapisywania telefonogramów nadanych według wzoru nr 15 oraz dla równoczesnego blokowania bloku końcowego i bloku początkowego wspólnym klawiszem, natomiast nie zawiera rubryk: 3, 7, 8 i 10 dziennika ruchu dla posterunków zapowiadawczych.
15. Jeżeli wyprawiony został pociąg z popychaczem do kilometra, dyżurny ruchu na posterunku odstępowym (bocznicowym) może wpisać w rubryce 6 potwierdzenie przyjazdu pociągu i nadać je dopiero po otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu popychacza na posterunek zapowiadaczy, który go wyprawił. Potwierdzenie przyjazdu popychacza na posterunek zapowiadaczy dyżurny ruchu na posterunku odstępowym (bocznicowym) powinien zapisać w rubryce 9 i 10, w pierwszym wolnym wierszu, a oba wiersze tj. wiersz dotyczący pociągu z popychaczem do kilometra i wiersz dotyczący popychacza, należy z lewej strony zakreślić klamrą.
16. Jeżeli wyprawiony został pociąg (pojazd pomocniczy) do kilometra na szlaku, skąd ma powrócić na stację wyprawienia, dyżurny ruchu na posterunku odstępowym (bocznicowym) nie powinien potwierdzić jego przyjazdu, lecz powinien zakreskować rubryki 6, 7 i 9 a po powrocie pociągu na posterunek zapowiadaczy, który go wyprawił, otrzymane potwierdzenie przyjazdu tego pociągu powinien zanotować w sposób wskazany dla popychacza, który powrócił ze szlaku.
17. Dziennik ruchu przed wydaniem do użytku powinien być sprawdzony, przesnurowany, opieczętowany oraz podpisany przez upoważnionego pracownika Zarządcy Infrastruktury Kolejowej.
18. Przykłady prowadzenia dziennika ruchu zawiera załącznik nr 1a i 1b.

Rozdział V

PRZYJMOWANIE, WYPRAWIANIE I PRZEPUSZCZANIE POCIĄGÓW NA POSTERUNKACH RUCHU

§ 42

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 konieczności, dyżurny ruchu może prowadzić ruch pociągów po torach głównych, nieposiadających zorganizowanych przebiegów dla danego kierunku jazdy, przy czym powinien stosować się do postanowień § 48 i regulaminu technicznego stacji. Przyjęcie pociągu na tor boczny i wyprowadzenie 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 wyprowadzić z toru bocznego pociąg towarowy lub lokomotywę, jeżeli zasady takich jazd zostały określone w regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu pociągów podczas robót. Pociąg przyjmowany na tor boczny należy zatrzymać przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) i wprowadzić go do stacji z prędkością 20 km/h, z zachowaniem niezbędnych środków ostrożności określonych w rozkazie pisemnym „O”. Przy wyprowadzeniu pociągu z toru bocznego należy stosować się do wskazówek podanych w regulaminie technicznym stacji.
2. 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 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. W tych przypadkach zatrzymanie pociągu przez dyżurnego ruchu przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) jest zbędne, gdy zaistniał jeden z następujących warunków:
 - 1) sygnał podany na tarczy ostrzegawczej lub na poprzednim semaforze uprzedza o tym, z jaką prędkością należy przejechać w okręgu zwrotnicowym osłanianym odnośnym semaforem wjazdowym (drogowskazowym);
 - 2) drużyna pociągowa uprzedzona została rozkazem pisemnym o wjeździe pociągu na tor główny dodatkowy i z jaką prędkością należy przejechać w okręgu zwrotnicowym, osłanianym odnośnym semaforem wjazdowym (drogowskazowym);
 - 3) ze względów miejscowych w obrębie wjazdowej drogi przebiegu obowiązuje zmniejszenie prędkości jazdy do 40 km/h lub poniżej tej prędkości;
 - 4) bezpośrednio przed semaforem wjazdowym znajduje się miarodajne wzniesienie, większe niż 6 ‰ na długości drogi hamowania, a Zarządca Infrastruktury Kolejowej zezwolił na niezatrzymywanie przez dyżurnego ruchu ciężkich pociągów towarowych przed tym semaforem, co powinno być ujęte w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy boczniczy; za ciężkie pociągi towarowe - w rozumieniu tego postanowienia należy uważać takie pociągi towarowe, których masa wynosi więcej niż 3/4 obciążenia ustalonego dla obsługujących je lokomotyw.
3. Ruch pociągów towarowych należy prowadzić o ile jest to możliwe - po torach nie krótszych niż długość pociągów.

4. Przejazd pociągów przez stację powinien odbywać się z reguły po torach głównych zasadniczych dla danego kierunku jazdy. W razie potrzeby przejazd pociągów może odbywać się po torze głównym dodatkowym, jeżeli urządzenia srk zezwalają na równoczesne nastawienie przebiegów i sygnałów na wyjazd i wjazd oraz jeżeli sygnały na tarczach ostrzegawczych lub na poprzedzających semaforach świetlnych wskazują, jakie sygnały znajdują się na semaforach: wjazdowym i wyjazdowym. Jeżeli tych warunków jest brak, pociąg przyjmowany na tor główny dodatkowy, a mający rozkładowo przejazd, należy przyjąć na stację z zachowaniem warunków wymaganych w przypadkach:
 - 1) przyjęcia pociągu, który będzie miał nieprzewidziany postój na stacji;
 - 2) zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny dodatkowy.
5. Ruch pociągów z trakcją elektryczną należy prowadzić po torach zelektryfikowanych.
6. Ruch pociągów z towarami niebezpiecznymi lub przesyłkami nadzwyczajnymi powinien odbywać się po torach wskazanych w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy albo w doraźnym zarządzeniu.
7. Jeżeli zajdzie potrzeba przyjęcia pociągu na tor częściowo zajęty albo na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości, pociąg należy zatrzymać przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym), powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemny „O” o częściowym zajęciu lub częściowej użyteczności toru wjazdowego oraz o konieczności ostrożnej jazdy z prędkością najwyżej 20 km/h, a następnie należy nastawić sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym.

Jeżeli urządzenia srk lub inne przyczyny nie pozwalają na podanie na semaforze wjazdowym (drogowskazowym) sygnału zezwalającego na jazdę, zatrzymany pociąg należy przyjąć na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny „S” lub „N”.

Na tor częściowo zajęty lub na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości, nie wolno przyjmować pociągów towarowych przewożących towary niebezpieczne. Na tor częściowo zajęty lub na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości, nie wolno przyjmować pociągów towarowych przewożących przesyłki niebezpieczne.
8. Jeżeli zajdzie konieczność wyjątkowego przyjęcia pociągu na tor zakończony kozłem oporowym, należy postąpić tak samo, jak przy przyjęciu pociągu na tor częściowo zajęty (ust. 7).
9. O zmianie toru wyznaczonego w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów należy zawczasu zawiadomić zainteresowanych pracowników.

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

Miejsce zatrzymania pociągu powinno być z reguły tak wyznaczone, aby tor mógł być wykorzystany możliwie na całej długości, aby pociąg nie zagrażał przejścia lub przejazdu, nie stanowił przeszkody dla jazd innych pociągów i manewrów.

§ 43

Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu

1. Ruch pociągów powinien odbywać się tylko po przygotowanych drogach przebiegu.

2. Droga 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 wyjazdu pociągu na stację droga przebiegu pociągu obejmuje również drogę ochronną (leżącą za semaforem wyjazdowym, drogowskazowym lub tarczą zaporową), jeżeli jest ona wymagana. Drogi przebiegu pociągów wskazane są na każdym posterunku ruchu w tablicy zależności lub w odpowiednich zapisach zależności.
3. Przez przygotowanie drogi przebiegu pociągu należy rozumieć wykonanie wszystkich przewidzianych czynności w sposób określony regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy bocznicy, 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 i ich sprawdzenia.
4. Polecenie przygotowania drogi przebiegu wydaje osobiście dyżurny ruchu dysponujący wszystkim posterunkom technicznym, biorącym udział w przygotowaniu danej drogi przebiegu. Posterunki te wskazane są w regulaminie technicznym stacji.
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 stacji. 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 stacji.
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 podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę, co jest równocześnie poleceniem przygotowania drogi przebiegu pociągu. Dla pracownika biorącego udział w przygotowaniu drogi przebiegu, który nie otrzymuje polecenia za pomocą urządzeń blokady stacyjnej, otrzymanie informacji o numerze pociągu, kierunku jazdy i numerze toru oznacza polecenie przygotowania drogi przebiegu lub tylko sprawdzenia jej, gdy nie obsługuje żadnych urządzeń srk. Informację o numerze pociągu, kierunku jazdy i numerze toru należy dawać w następującej formie:
„pociąg.....nr...Z.....nazwa tylnego post. zapow.....na tor...nr...”
lub
„pociąg...nr...do...nazwa przedniego post. zapow. ...Z toru...nr...”.
7. Dyżurny ruchu wydaje telefonicznie lub ustnie polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu, gdy:
 - 1) nie ma urządzeń blokady stacyjnej;
 - 2) urządzenia blokady stacyjnej są, lecz:
 - a) jazda pociągu ma odbyć się bez podania sygnału zezwalającego na semaforze;
 - b) nastawianie sygnału zezwalającego na semaforach nie jest uzależnione od prawidłowego nastawienia drogi przebiegu;

- c) urządzenia nie wyłączają sprzecznych przebiegów;
- d) zachodzą przeszkody w działaniu urządzeń blokady stacyjnej;
- e) w urządzeniach są prowadzone roboty, które mogą naruszać przepisowe uzależnienie lub powodować nieprawidłowe działanie urządzeń srk;
- f) w nastawni wykonawczej brak jest plomb na urządzeniach, których nieprzepisowa obsługa mogłaby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu;
- g) urządzenia nie są wykorzystywane w zakresie ustalonym dla normalnego działania;
- h) w blokadzie stacyjnej:
 - brak jest przymusu zwrotu nakazu lub przymusu zwrotu zgody;
 - blok otrzymania nakazu lub otrzymania zgody dotyczy więcej niż jednego toru (blok grupowy).
- i) Zarządca Infrastruktury Kolejowej zarządzi to ze względu na szczególne warunki miejscowe. Telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegu wprowadza się wg wzoru:
 „O godz. wprowadzam telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegu po torze nr..... lub dla wjazdów/wyjazdów z powodu..... Nadał dyżurny ruchu..... Odebrał nastawniczy / zwrotniczy.....”.

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

„O godz. odwołuję telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegów po torze nr..... lub dla wjazdów/wyjazdów. Nadał dyżurny ruchu..... Odebrał nastawniczy / zwrotniczy.....”.

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

Nastawniczemu, pełniącemu dyżur na nastawni dysponującej, polecenie przygotowania drogi przebiegu dyżurny ruchu daje ustnie. Starszy nastawniczy polecenie przygotowania drogi przebiegu daje ustnie. Starszy zwrotniczy polecenie przygotowania drogi przebiegu daje zwrotniczym ustnie lub telefonicznie. Jeżeli telefoniczne polecenie przygotowania drogi przebiegu nie może być wydane z powodu przerwy łączności, wówczas polecenie to dyżurny ruchu wydaje pisemnie. Telefoniczne, ustne lub pisemnie polecenie przygotowania drogi przebiegu należy dawać w następującej formie:

„Przygotować wjazd pociągu ...nr...Z ...nazwa tylnego post. zapow.....na tor ...nr...” lub
 „Przygotować wyjazd pociągu...nr...do.....nazwa przedniego post. zapow..... 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 powtórnego polecenia powinna być sprawdzona przez dającego polecenie. Telefoniczne polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu należy dawać o ile jest to możliwe, równocześnie wszystkim posterunkom biorącym udział w jej przygotowaniu, a jeśli warunki miejscowe wymagają pewnej kolejności, powinna ona być wskazana w regulaminie technicznym stacji.

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

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

9. Telefoniczne, ustne lub pisemne polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu nie oznacza polecenia nastawienia na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę, na co dyżurny ruchu daje nastawniczemu (st. zwrotniczemu) obsługującemu dany semafor, osobne polecenie (§ 46 ust. 6).
10. Jednoczesna jazda pociągów dozwolona jest wówczas, gdy ich drogi przebiegu nie są sprzeczne. Jeżeli zbliżający się pociąg musiałby być zatrzymany przed semaforem wjazdowym wskutek sprzeczności jego drogi przebiegu z drogą przebiegu pociągu wyjeżdżającego, należy dać pierwszeństwo wjazdowi pociągu, o ile nie stoi temu na przeszkodzie pilna potrzeba ruchowa.
11. Jeżeli pracownik uprawniony do przygotowywania i zgłaszania gotowości dróg przebiegu nie ma możliwości prowadzenia książki przebiegów lub jej nie prowadzi (np. brak posterunków nastawczych), to wymagane polecenia, zgłoszenia i informacje między pracownikiem zgłaszającym, a dyżurnym ruchu mogą odbywać się z wykorzystaniem radiolączności sieci drogowej i utrzymania, ale wyłącznie z funkcją rejestracji rozmów. W takiej sytuacji książka przebiegów jest prowadzona tylko przez dyżurnego ruchu w pełnym zakresie z pominięciem rubryki 6.

§ 44

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 stacji lub regulaminie pracy bocznicy dokonać ścisłego podziału ich czynności.
2. Po otrzymaniu polecenia przygotowania drogi przebiegu należy:
 - 1) usunąć pojazd kolejowy 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 stacji lub regulaminie pracy bocznicy, czy droga przebiegu jest wolna od przeszkód do jazdy tj. czy tor jest wolny, czy pojazd kolejowy nie znajduje się poza ukresami rozjazdów znajdujących się w tym torze, czy nie pozostawiono na szynach płoza hamulcowego lub klina zabezpieczającego, czy jest właściwie ustawiona wysięgnica żurawia wodnego, czy skrajnia pojazdu kolejowego nie jest przekroczona i czy nie ma innych przeszkód;
 - 3) upewnić się, czy na sąsiednich torach pojazd kolejowy został zabezpieczony przed przetoczeniem się w drogę przebiegu;
 - 4) nastawić zwrotnice, wykolejnice, tarcze zaporowe i manewrowe oraz inne urządzenia w położenie wymagane dla jazdy pociągu oraz zamknąć i zabezpieczyć je przed przestawieniem do czasu przejazdu pociągu z sygnałem końcowym poza przebiegowe miejsce przejazdu końca pociągu, które wskazane jest w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy. Czynności te należy wykonać zgodnie z tablicą zależności lub kartą przebiegową albo z tymczasowym regulaminem prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót;
 - 5) upewnić się w sposób wskazany w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy o zabezpieczeniu przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych znajdujących się w obrębie obsługiwanego i nadzorowanego okręgu.
3. Obsługa urządzeń sterowania ruchem powinna odbywać się według postanowień osobnych instrukcji obsługi i regulaminu technicznego stacji.

4. Przy nastawieniu zwrotnicy (wykolejnicy) nie scentralizowanej należy sprawdzić czy nie jest ona uszkodzona i czy iglica dolega do opornicy, a przy przestawianiu zwrotnicy scentralizowanej - czy nie ma oznak nieprawidłowego działania. W razie zauważenia uszkodzenia lub nieprawidłowego działania zwrotnicy należy zastosować się do postanowień instrukcji obsługi oraz przepisów o oględzinach i naprawie rozjazdów.
5. W przypadku braku lub wyłączenia zależności semafora od zwrotnic albo braku semafora, po nastawieniu zwrotnic i wykolejnic wchodzących w drogę przebiegu pociągu, zabezpieczenie ich, zależnie od rodzaju i stanu urządzeń, powinno być następujące:
 - 1) jeżeli zwrotnice i wykolejnice nie scentralizowanej są wyjątkowo nie zamknięte na zamki, należy od czasu sprawdzenia ich nastawienia aż do czasu przejazdu pociągu strzec je przed przestawieniem; zwrotnice strzeżone są wtedy, gdy pracownik obsługujący widzi ich położenie z miejsca, w którym się znajduje i może zapobiec przestawieniu ich;
 - 2) jeśli zwrotnice i wykolejnice nie scentralizowanej są zamykane na zamki, należy zamknąć je, a wszystkie właściwe klucze umieścić na tablicy kontrolnej u dyżurnego ruchu lub starszego zwrotniczego, co powinno być ustalone w regulaminie technicznym stacji. Klucze od zwrotnic, przez które wyjeżdżający pociąg ma przejechać z ostrza, jeżeli przechowywane są na posterunku dyżurnego ruchu, mogą w czasie wyjazdu pociągu znajdować się na posterunku zwrotniczego;
 - 3) jeśli klucze od zwrotnic i wykolejnic nie scentralizowanej są zamykane drążkiem lub kluczem przebiegowym, należy klucze od zamków zwrotnicowych i wykolejnicowych umieścić w skrzyni lub w zamku zależności i zamknąć je kluczem lub drążkiem przebiegowym;
 - 4) jeśli zwrotnice i wykolejnice wyłączone z scentralizowanego nastawiania są ryglowane z nastawni, należy je zaryglować, a dźwignie ryglowe zamknąć drążkiem przebiegowym, jeżeli jest;
 - 5) jeśli zwrotnice i wykolejnice są scentralizowane, należy zamknąć je drążkiem przebiegowym lub pomocniczym drążkiem przebiegowym, jeżeli jest to możliwe. W urządzeniach elektrycznych dźwignie przebiegowo - sygnałowe zgody lub nakazu należy przełożyć, jeżeli to jest możliwe, w takie położenie, aby nastąpiło zamknięcie drogi przebiegu; w urządzeniach przekątnikowych po nastawieniu zwrotnic i wykolejnic należy wyłączyć prąd nastawczy. Ponadto w przypadkach wymienionych w pkt. 3 - 5 należy zastosować zamknięcia pomocnicze w sposób wskazany w § 54.
6. Jeśli zajdzie potrzeba przygotowania drogi przebiegu dla pociągu w czasie wyłączenia z scentralizowanego nastawiania zwrotnicy nie ryglowanej i przejeżdżanej na ostrze lub ochronnej, wówczas należy:
 - 1) przy przewidzianym wyłączeniu tej zwrotnicy na okres przejściowy, zamknąć ją na zamek kluczowy, a klucz uzależnić lub przechowywać w sposób wskazany w regulaminie technicznym stacji;
 - 2) przy nieprzewidzianym wyłączeniu tej zwrotnicy można zwrotnicę taką zamknąć sponą iglicową, o ile założenie zamka spowodowałoby opóźnienie pociągu.
7. Nie wolno nastawiać przebiegów sprzecznych, nawet gdyby pomyłkowo takie polecenie zostało wydane.

§ 45

Sprawdzanie i zgłaszanie gotowości drogi przebiegu pociągu

1. Zanim zostanie podany na semaforze sygnał zezwalający lub pozwoli się w inny sposób na jazdę pociągu, należy sprawdzić, czy droga przebiegu jest przygotowana, tj. czy jest prawidłowo nastawiona i zabezpieczona i czy nie ma przeszkód do jazdy. Przy

przygotowaniu drogi przebiegu dla pociągu trakcji elektrycznej należy również sprawdzić, czy tor jest zelektryfikowany.

2. Jeżeli w przygotowaniu drogi przebiegu pociągów, oprócz dyżurnego ruchu dysponującego, bierze udział jeszcze inny posterunek techniczny, wówczas stacja powinna być podzielona na okręgi nastawcze i w każdym okręgu powinien być wyznaczony pracownik odpowiedzialny za sprawdzanie dróg przebiegu. W razie potrzeby sprawdzanie czy tor jest wolny, może być powierzone regulaminem technicznym stacji 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 stacji lub regulaminie pracy bocznicy ustala się, kto i w jaki sposób sprawdza, czy droga przebiegu jest wolna od przeszkód, oraz granice okręgów, w których wyznaczeni pracownicy mają obowiązek sprawdzania dróg przebiegu pociągów.
3. Gdyby miejscowe warunki stwarzały trudności w sprawdzaniu dróg przebiegu należy ustalić sposób postępowania, a odpowiednie postanowienia ująć w regulaminie technicznym stacji.
4. Drogę przebiegu pociągu (lub jej część), posiadającą izolację odcinków torowych i rozjazdów, sprawdza się przez obserwację świateł kontrolnych na planie świetlnym, gdy urządzenia te działają prawidłowo. W regulaminie technicznym stacji należy podać granice odcinków izolowanych oraz sposób sprawdzania drogi przebiegu w razie uszkodzenia lub nieprawidłowego działania tych odcinków lub w razie prowadzenia robót, które mogą mieć wpływ na funkcjonowanie odcinków izolowanych.
5. Sprawdzenie prawidłowego nastawienia zwrotnic i wykolejnic odbywa się w sposób ustalony w instrukcjach obsługi dla poszczególnych rodzajów urządzeń srk. Sprawdzenie to powinni wykonać w przydzielonych okręgach pracownicy przygotowujący drogę przebiegu pociągu. Nastawienie zwrotnic i wykolejnic przestawianych ręcznie i wyjątkowo nie zabezpieczonych zamkami kluczowymi lub zabezpieczonych zamkami kluczowymi bez uzależnienia z semaforami, sprawdza dyżurny ruchu lub inny wyznaczony regulaminem technicznym stacji uprawniony pracownik. Nastawienie zwrotnic i wykolejnic przestawianych ręcznie i wyjątkowo nie zabezpieczonych zamkami kluczowymi lub zabezpieczonych tymczasowo zamkami kluczowymi, sprawdza się każdorazowo na miejscu.
6. Zgłoszenie o przygotowaniu drogi przebiegu pociągu w przydzielonym okręgu pracownicy biorący w tym udział dają za pomocą odpowiednich urządzeń blokowych (bloków zgody), a gdy ich nie ma, telefonicznie, zaś nastawniczy pełniący dyżur na nastawni dysponującej - ustnie. Nastawniczy, który polecenie nastawienia sygnału zezwalającego na jazdę otrzymał za pomocą bloku nakazu, nie składa osobnego meldunku o przygotowaniu drogi przebiegu pociągu. Nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze oznacza równocześnie, że droga przebiegu została przygotowana.
Jeżeli polecenie przygotowania drogi przebiegu dyżurny ruchu wydał telefonicznie, pracownik, który to polecenie otrzymał, powinien o przygotowaniu drogi przebiegu zgłosić dyżurnemu ruchu telefonicznie. Zgłoszenie to obowiązuje również w tych przypadkach, gdy dodatkowo obsługuje się urządzenia blokowe.
Telefoniczne i ustne zgłoszenie o przygotowaniu drogi przebiegu pociągu należy składać
w następującej formie:

„Wjazd pociągu.....nr...Z....nazwa tylnego poster. zapow.....na tor...nr...przygotowany”
lub

„Wyjazd pociągu ...nr... do.....nazwa przedniego post. zapow..... z toru...nr.....przygotowany”.

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

- a) poszczególnych zwrotnic i wykołojnic - wchodzących w przebieg oraz ochronnych - jeżeli jazda pociągu ma odbywać się po drodze przebiegu nie uzależnionej od wskazań semafora (jazda na sygnał zastępczy, rozkaz pisemny doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności) lub zastosowanie innych zabezpieczeń (§ 44 ust. 5),
- b) nie ryglowanej zwrotnicy, wyłączonej z scentralizowanego nastawiania i z zależności, lecz zamkniętej zanikiem kluczowym 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”.

§ 46

Podawanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu

1. W czasie, gdy nie odbywają się jazdy pociągów, semafony obsługiwane powinny wskazywać sygnał „Stój”, z wyjątkiem semaforów stacyjnych, ustawionych przy torach głównych zasadniczych, jeżeli semafony te zostały przełączone na działanie samoczynne. Semafony obsługiwane przełączone na działanie samoczynne w położeniu zasadniczym wskazują sygnał zezwalający.
2. Sygnał zezwalający na semaforze obsługiwanym podaje dyżurny ruchu lub na każdorazowe jego polecenie pracownik wyznaczony regulaminem technicznym stacji.
3. Polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu daje dyżurny ruchu za pomocą urządzeń blokady stacyjnej, telefonicznie lub ustnie.
4. Telefoniczne polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu daje dyżurny ruchu wówczas, gdy zachodzą okoliczności, w których obowiązuje telefoniczne polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu (§ 43 ust. 7).
5. Nastawniczemu pełniącemu dyżur na nastawni dysponującej polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu daje dyżurny ruchu ustnie lub za pomocą urządzeń blokady stacyjnej.
6. Telefoniczne i ustne polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu nastawniczemu (st. zwrotniczemu), obsługującemu semafor, należy dawać w następującej formie:
„Dla pociągu.....nr...Z.....nazwa tylnego poster. zapow.....na tor...nr...dać sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym” lub
„Dla pociągu...nr...do.....nazwa przedniego post. zapow...Z toru.....nr...dać sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym”.
7. Po otrzymaniu zgłoszeń o przygotowaniu drogi przebiegu, przewidzianych w § 45 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 stacji lub regulaminem pracy bocznicy sygnał ten podać (lub zezwala

w inny sposób na jazdę pociągu), jeżeli spełnione są wszystkie wymagane warunki i zbliża się pociąg lub czas jego odjazdu.

8. Jeżeli na nastawni dysponującej obsługuje się dźwignię przebiegowy, dźwignię przebiegowo - sygnałową lub wydaje się klucz sygnałowy, to czynności te może wykonać tylko dyżurny ruchu osobiście.
9. Sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym i odstępowym należy podawać w takim czasie, aby przez zbyt późne nastawienie sygnału zezwalającego na jazdę nie spowodować zbędnego zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy pociągu albo przez przedwczesne nastawienie tego sygnału na semaforze wjazdowym nie utrudnić pracy manewrowej.
10. Dla pociągu mającego rozkładowy postój na stacji, sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym należy podawać dopiero po 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 stacji lub regulaminem pracy bocznicy.
11. Dla pociągów przejeżdżających przez stację bez postoju wolno podać sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym i drogowskazowym, gdy wyjazd ze stacji jest wolny. Jeżeli posterunek zapowiadawczy jest wyposażony w semafor wyjazdowy to sygnał zezwalający na nim powinien być podany przed podaniem sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym i drogowskazowym. Kolejność ta nie obowiązuje, gdy przed semaforem 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.
12. Semafor wjazdowy i odpowiedni semafor wyjazdowy grupowy nie mogą wskazywać równocześnie sygnału zezwalającego na przejazd pociągu przez stację bez zatrzymania, z wyjątkiem przypadku, gdy przy torach, do których ten semafor się odnosi, znajdują się tarcze zaporowe ustawione na maszcie o normalnej wysokości i są one uzależnione z tym semaforem.
13. O podaniu sygnału zezwalającego na semaforze dyżurny ruchu powinien upewnić się w sposób ustalony w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy.
14. Gdy na semaforze podany został sygnał zezwalający na jazdę, to przy jednoosobowej obsadzie nastawni, z której obsługuje się ten semafor, pracownik obsługujący semafor nie powinien opuścić nastawni, z wyjątkiem konieczności zapobieżenia grożącemu niebezpieczeństwu ruchu. Wówczas drzwi pomieszczenia nastawniczego należy zamknąć, a klucz zabrać.
15. W razie nagłej przeszkody do przyjęcia lub wyprawienia pociągu, wynikłej po daniu sygnału zezwalającego na semaforze, należy sygnał ten zmienić natychmiast na sygnał "Stój". Jeżeli w tym czasie pociąg minął już tarczę ostrzegawczą lub przedni semafor świetlny, należy niezwłocznie powiadomić maszynistę o zmianie sygnału na semaforze wjazdowym (drogowskazowym) lub wyjazdowym za pomocą urządzeń łączności lub w inny dostępny sposób.
16. Dyżurnemu ruchu nie wolno dać sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym (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 - jeżeli nie spełniono warunków wymienionych w § 42 ust. 2;
- 3) konieczności zatrzymania na stacji pociągu nie mającego rozkładowego postoju na tej stacji, z wyjątkiem przypadków wskazanych w § 52 ust. 5;
- 4) konieczności przyjęcia pociągu na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony kozłem oporowym - jeżeli nie spełniono warunków wymienionych w § 42 ust. 7 i 8;
- 5) konieczności przyjęcia pociągu na tor, na którym występuje ograniczenie prędkości niższe niż wynika ze wskazań semafora, jeżeli drużyna pociągowa nie została o tym uprzedzona;
- 6) wyłączenia zwrotnic z zależności od semafora lub zaistnienia innych okoliczności, wymagających zatrzymania pociągu i uprzedzenia o konieczności zmniejszenia prędkości jazdy, o czym drużyna pociągowa nie została powiadomiona;
- 7) zaistnienia innych przeszkód do jazdy pociągu.

W tych przypadkach sygnał zezwalający na semaforze należy podać po przygotowaniu drogi przebiegu, jeżeli w okolicznościach wymienionych w punktach:

- 1) ustała sprzeczność przebiegu;
- 2) i 3) pociąg zatrzymał się przed semaforem wjazdowym a semafor wyjazdowy wskazuje sygnał „Stój”;
- 4), 5) i 6) powiadomiono drużynę pociągową;
- 8) usunięto przeszkodę.

17. Na stacjach, na których w blokadzie stacyjnej brak jest przymusu zwrotu zgody lub nakazu, należy postępować w następujący sposób:

- 1) gdy brak jest przymusu zwrotu zgody - w każdym przypadku, w którym wymagane jest obsłużenie urządzenia dania zgody, pracownik dający zgodę, po wykonaniu czynności przewidzianych przepisami, przed obsłużeniem tego urządzenia powinien pracownikowi otrzymującemu zgodę zgłosić telefonicznie o przygotowaniu drogi przebiegu pociągu. Zgłoszenie to powinno być zapisane w książce przebiegów przez nadającego i odbierającego. Otrzymanie zgody za pomocą urządzenia blokady stacyjnej nie upoważnia do dania polecenia lub nastawienia sygnału zezwalającego na semaforze, jeżeli nie otrzymano telefonicznego zgłoszenia o przygotowaniu drogi przebiegu pociągu;
- 2) gdy brak jest przymusu zwrotu nakazu - w każdym przypadku, w którym wymagane jest obsłużenie urządzenia dania nakazu, niezależnie od dania informacji i obsłużenia urządzenia dania nakazu, gdy droga przebiegu jest całkowicie przygotowana i nie ma przeszkód do jazdy pociągu, dyżurny ruchu powinien dać nastawniczemu, obsługującemu ten semafor, telefoniczne polecenie dania sygnału zezwalającego na semaforze. Polecenie to notują dyżurny ruchu i nastawniczy w książce przebiegów. Bez otrzymania takiego telefonicznego polecenia nie wolno nastawniczemu nastawić sygnału zezwalającego na semaforze;
- 3) na stacjach, na których w blokadzie stacyjnej brak jest przymusu zwrotu zgody lub nakazu, należy odpowiednie postanowienia umieścić w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy.

§ 47

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

1. Między semaforem a zwrotnicami, wykolejnicami i ryglami powinna być taka zależność, aby sygnał zezwalający na jazdę na tym semaforze mógł być podany dopiero po

prawidłowym nastawieniu wymienionych urządzeń i aby były one zamknięte, dopóki na semaforze podany jest sygnał zezwalający na jazdę.

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, odnoszących się do tej samej drogi przebiegu.
3. Zależności wymienione w ust. 1 i 2 należy uważać za wyłączone, gdy uprawniony pracownik dokonał stosownych zapisów, 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, wykołojnic, rygli, tarcz zaporowych, manewrowych lub semaforów w położenie wskazane w tablicy zależności lub w karcie przebiegowej.
4. Po wyłączeniu zależności wskazanych w ust. 1 zezwolenie na jazdę pociągu może być dane przez podanie sygnału zezwalającego na semaforze - o ile to jest możliwe lub za pomocą sygnału zastępczego albo rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności) o potrzebie zmniejszenia prędkości obowiązuje w przypadku, gdy prędkość ta ma być mniejsza od prędkości nakazanej sygnałem zezwalającym, podanym na semaforze lub od prędkości obowiązującej w razie dania zezwolenia na jazdę za pomocą sygnału zastępczego albo rozkazu pisemnego.
5. Jeżeli w urządzeniach srk przewidziane są specjalne zamki zależności, należy je zastosować dla przywrócenia zależności semafora od zwrotnicy wyłączonej z tej zależności.
6. W razie braku zależności wykluczającej podanie sygnałów zezwalających dla przebiegów sprzecznych, należy unieruchomić zamknięciami pomocniczymi drążki przebiegowe, bloki dania nakazu, bloki dania zgody lub dźwignie sygnałowe dla przebiegów sprzecznych z przygotowaną drogą przebiegu, co należy wskazać w regulaminie technicznym stacji.

§ 48

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

1. Gdy wyjątkowo zachodzi potrzeba użycia drogi przebiegu pociągu, dla której nie jest możliwe, nie jest przewidziane, albo nie wolno podać na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę, jeżeli nie ma przeszkód, należy zezwolić na jazdę pociągu za pomocą sygnału zastępczego albo rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności). Gdy na stacji posiadającej semafony wyjazdowe zachodzi potrzeba użycia drogi przebiegu dla pociągu z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego - zezwoleniem na wyjazd jest rozkaz pisemny przekazany na zasadach określonych w § 62 ust. 4 pkt. 2. ust. 5 pkt. 3 i ust. 24. Na posterunkach odgałęźnych wyposażonych tylko w semafony wjazdowe jak również na posterunkach odstępowych, bocznicowych lub osłonnych w przypadku niemożności podania na semaforze wjazdowym (odstępowym) sygnału zezwalającego, jeżeli nie ma przeszkód do jazdy, zezwoleniem na przejazd pociągu jest rozkaz pisemny na zasadach określonych w § 62 ust. 4 pkt. 3 i ust. 24. W wyjątkowych przypadkach za zgodą Zarządcy Infrastruktury Kolejowej można stosować sygnał zastępczy na posterunku odgałęźnym bez semaforów wjazdowych. Oprócz wymienionych środków, służących do udzielenia zezwolenia na jazdę pociągu, dla wyjazdu (przejazdu) pociągu obowiązuje

ponadto podanie sygnału „Nakaz jazdy” lub dla wyjazdu pociągu ustne polecenie za pośrednictwem nastawniczego - w przypadkach przewidzianych w § 64.

2. Jeżeli jazda pociągu ma odbyć się bez podania sygnału zezwalającego, dyżurny ruchu wydaje oddzielne polecenie na przygotowanie drogi przebiegu, a po przygotowaniu jej i po otrzymaniu zgłoszeń o tym, wjazd i wyjazd pociągu odbywa się na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny doręczony lub przekazany przez urządzenia łączności.
3. Nastawioną drogę przebiegu pociągu należy zabezpieczyć i sprawdzić oraz zgłosić jej przygotowanie, po czym dyżurny ruchu daje pozwolenie na jazdę pociągu. O tym, że spełnione są wszystkie wymagane warunki i że nie ma przeszkody do wyjazdu pociągu, dyżurny ruchu powinien zawiadomić nastawniczych (zwrotniczych), którzy zgłosili przygotowanie drogi przebiegu dla wyjazdu tego pociągu. Zawiadomienie to brzmi:
„Pociąg.....nr.....może wyjechać”.
Jeżeli nastawniczy (zwrotniczy) nie otrzymał tego zawiadomienia, powinien zatrzymać wyjeżdżający pociąg.
4. Podanie sygnału zastępczego oraz przekazanie rozkazu pisemnego może nastąpić dopiero wtedy, gdy droga przebiegu jest przygotowana, spełnione są wszystkie wymagane warunki i nie ma przeszkody do jazdy pociągu.
5. Zezwolenie na przejazd pociągu obok ważnego sygnału „Stój” na obsługiwanym semaforze może przekazać tylko ten dyżurny ruchu, który obsługuje ten semafor, lub na którego polecenie obsługuje go nastawniczy (zwrotniczy).
6. Zezwolenie na przejazd pociągu obok tarczy zaporowej kształtowej, na której nie można podać sygnału „Jazda dozwolona”, jeżeli nie ma przeszkód, należy przekazać za pomocą rozkazu pisemnego doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności.
7. Zezwolenie na jazdę pociągu udzielone sygnałem zastępczym lub rozkazem pisemnym (doręczonym lub przekazanym za pomocą urządzeń łączności) uprawnia do jazdy do następnego semafora, tarczy zaporowej, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D1 lub ukresu pierwszego rozjazdu leżącego w końcu toru, po którym zezwolono na jazdę. Dalsza jazda może się odbyć stosownie do wskazań semafora lub tarczy zaporowej - jeżeli są.
8. W razie zarządzenia jazdy pociągu bez podania sygnału zezwalającego na semaforze, nie może odbywać się inna jazda, która zwrotnicami ochronnymi lub wykolejnicami wchodzącymi w zależność nie byłaby zabezpieczona przed możliwością starcia z tym pociągiem. Jeżeli drogi przebiegów nie mają ze sobą żadnych połączeń, wówczas w razie niemożności podania sygnału zezwalającego dla jazdy pociągów po tych drogach jednoczesne jazdy pociągów mogą się odbywać.
9. Gdy na posterunku zdalnie sterowanym nie można lub nie wolno podać sygnału zezwalającego na jazdę pociągu, należy użyć sygnału zastępczego lub zezwolenia na jazdę udzielić za pomocą rozkazu pisemnego według zasad określonych w § 34.

§ 49

Obserwacja przejeżdżającego pociągu

1. Pracownik posterunku technicznego, w sposób wskazany w regulaminie technicznym stacji po przygotowaniu drogi przebiegu, powinien obserwować okręg nastawczy oraz przejeżdżający pociąg aż do całkowitego jego wjazdu, wyjazdu lub przejazdu,

a w przypadku wystąpienia nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu pociąg niezwłocznie zatrzymać lub podjąć inne działania w celu usunięcia zagrożenia.

2. Obserwacja jadącego pociągu i okręgu nastawczego z miejsca i w sposób określony w regulaminie technicznym stacji należy do obowiązku dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych i dróżników przejazdowych, o ile nie są oni zwolnieni od tego obowiązku postanowieniami regulaminu dotyczącego danego posterunku. Do obserwacji mogą być wykorzystane urządzenia techniczne, określone w regulaminie technicznym stacji.
3. Przy obserwacji jadącego pociągu należy zwrócić szczególną uwagę, czy:
 - 1) pociąg jest przepisowo osygnalizowany;
 - 2) nie ma oznak zagrzenia się czopów osi zestawu kołowego;
 - 3) nie ma widocznych uszkodzeń pojazdu kolejowego zagrażających bezpieczeństwu ruchu;
 - 4) nie hamuje żaden wagon, gdy pociąg jedzie w stanie odhamowanym;
 - 5) powierzchnie toczne kół nie mają płaskich miejsc lub nalepów (na które wskazują silne rytmiczne uderzenia kół);
 - 6) nie ma braku zderzaków na końcu pociągu, z wyjątkiem pojazdu kolejowego bezzderzakowego;
 - 7) nie ma przesuniętego ładunku, wycieku lub wysypywania się ładunku, luźnych opon, oderwanych dachów lub otwartych na zewnątrz drzwi wagonów;
 - 8) nie ma pożaru w pociągu itp.;
 - 9) maszynista reaguje na nadawane sygnały;
 - 10) nie ma innych nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
4. Zakres obserwacji określony w ust. 3 nie obowiązuje na odcinkach wyposażonych w urządzenia zpr, odcinkach z mijankami bez obsady oraz w przypadkach, gdy ze względów technicznych i terenowych nie można zapewnić odpowiedniej lokalizacji nastawni - sposób postępowania w tych przypadkach należy określić w regulaminie technicznym stacji.

§ 50

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 obsłudze 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 stacji.
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 nastawniczego 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 polecenie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu, wjeździe lub wyjeździe pociągu oraz nastawieniu sygnału „Stój” na semaforze, dyżurnemu ruchu nastawniczy nastawni wykonawczej telefonicznie, a nastawniczy nastawni dysponującej ustnie składa w formie:
„Pociąg nr Wjechał”,
lub
„Pociąg nr Wyjechał”.
 7. Na wyznaczonych posterunkach ruchu wjazd lub wyjazd z sygnałem końcowym niektórych pociągów może stwierdzać i zgłaszać dyżurnemu ruchu drużyna pociągowa. Posterunki te oraz sposób zgłoszenia należy wskazać w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów oraz w regulaminie technicznym stacji.
 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.

§ 51

Nieprawidłowości przy podawaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora

1. Gdy pracownik obsługujący semafor zauważy lub dowie się, że dalszej jeździe pociągu grozi niebezpieczeństwo, obowiązany jest sygnał zezwalający na semaforze natychmiast zmienić na sygnał „Stój”. W innych przypadkach nieprzewidzianej potrzeby zatrzymania jadącego pociągu, sygnał zezwalający na semaforze należy zmienić na sygnał „Stój” najpóźniej, gdy czoło pociągu znajduje się przed tarczą ostrzegawczą, odnoszącą się do tego semafora, a jeśli tarczy tej nie ma, gdy czoło pociągu znajduje się przed poprzednim semaforem. Po cofnięciu dźwigni sygnałowej do położenia odpowiadającego sygnałowi „Stój”, nastawniczy zgłasza o tym dyżurnemu ruchu, nie obsługując ani blokady liniowej, ani bloku otrzymania nakazu, do czasu otrzymania od dyżurnego ruchu odpowiedniego polecenia.
2. Jeżeli po zmianie na semaforze sygnału zezwalającego na sygnał „Stój”, zajdzie konieczność przestawienia zwrotnic lub wy kolejnic wchodzących w drogę przebiegu, dyżurny ruchu ma prawo zarządzić rozwiązanie drogi przebiegu pociągu dopiero po zatrzymaniu się pociągu przed semaforem. Celem zapobieżenia wypadkowi lub

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

3. Jeżeli telefoniczne potwierdzenie przyjazdu pociągu daje dyżurny ruchu pomocniczy na podstawie odblokowania się bloku dania nakazu, to w razie odwołania lub wstrzymania zarządzonej jazdy pociągu dyżurny ruchu dysponujący powinien uprzedzić go o tym.
4. W razie konieczności zmiany sygnału zezwalającego na sygnał „Stój” i zatrzymania się czoła pociągu przed semaforem, po ustaniu przeszkody dojazdu należy ponownie podać na semaforze sygnał zezwalający, o ile urządzenia na to pozwalają. Gdy urządzenia uniemożliwiają powtórne podanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu - należy na jazdę tę pozwolić za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności).
5. Gdy czoło pociągu minęło obsługiwany semafor i pociąg zatrzymał się tak, że koniec pociągu nie minął sygnałowego miejsca końca pociągu, wówczas:
 - a), jeżeli semafor wskazywał sygnał zezwalający, nie wolno zmieniać go na sygnał „Stój”;
 - b), jeżeli zaszła konieczność zmiany sygnału zezwalającego na sygnał „Stój”, celem zatrzymania pociągu - należy z powrotem nastawić sygnał zezwalający, jeżeli ustała przeszkoda do jazdy, a urządzenia pozwalają na powtórne ustawienie sygnału zezwalającego;
 - c), jeżeli na semaforze nie był nastawiony sygnał zezwalający i semafor wskazywał sygnał „Stój” - należy nastawić na nim sygnał zezwalający, jeżeli urządzenia pozwalają na to oraz zaistniały wymagane warunki i nie ma przeszkody do jazdy; jeżeli jest blokada liniowa, sygnał zezwalający na semaforze należy podać tylko wówczas, gdy przy dalszej jeździe pociągu co najmniej jedna oś przejedzie przez odcinek izolowany elektrycznej zastawki liniowej.Jeżeli w przypadkach wymienionych pod lit. b i c nie można nastawić sygnału zezwalającego na semaforze, pozwolenie na dalszą jazdę pociągu należy dać za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności).

W przypadkach wymienionych pod lit.: a, b i c nie wolno potwierdzić przyjazdu (przejazdu) pociągu, lecz należy zawiadomić dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego o zatrzymaniu pociągu i o niemożności potwierdzenia jego przyjazdu (przejazdu). Dopiero po minięciu przez pociąg sygnałowego miejsca końca pociągu, należy na semaforze nastawić sygnał „Stój” i potwierdzić przyjazd (przejazd) pociągu.
6. Jeżeli sygnał zezwalający na semaforze zmieni się przedwcześnie na sygnał „Stój” i pociąg zatrzyma się, pozwoleniem na dalszą jazdę jest ponownie podany sygnał zezwalający, sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny.
7. Cofanie pociągu, który nie zatrzymał się przed semaforem wskazującym sygnał „Stój” lecz dopiero za nim, bez pozwolenia dyżurnego ruchu dozwolone jest tylko w razie grożącego niebezpieczeństwa.
8. Jeżeli wskutek nieprawidłowego działania urządzeń nie można podać sygnału „Stój” na semaforze, należy postępować w następujący sposób:
 - 1) nastawniczy powinien o tym natychmiast zgłosić dyżurnemu ruchowi;

- 2) bezpośrednio przed tym semaforem należy ustawić sygnał D1 „Stój” (tarczę zatrzymania) oraz obok tarczy ostrzegawczej sygnał DO (przenośną tarczę ostrzegawczą);
- 3) po ujawnieniu nienastawienia się sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym, odstępowym lub wyjazdowym należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów;
- 4) pozwoleniem na minięcie przez pociąg sygnału D1 „Stój” unieważniającego sygnał zezwalający na semaforze, jest otrzymanie przez kierownika pociągu (maszynistę) rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności);
- 5) usunięcie tarcz przenośnych (D1 i DO) może nastąpić na polecenie dyżurnego ruchu dopiero po usunięciu usterki;
- 6) przy prawidłowo działającej radiowej łączności pociągowej dyżurny ruchu powinien niezwłocznie zawiadomić maszynistów pociągów znajdujących się na szlaku o konieczności zatrzymania się przed określonym semaforem.

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

- 1), jeżeli nie można z powrotem podać sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym lub odstępowym:
 - a) dyżurny ruchu powinien natychmiast zawiadomić o tym tylny posterunek następny i wezwać go do zatrzymywania pociągów i zawiadamiania ich o uszkodzeniu semafora rozkazem pisemnym,
 - b) do czasu ustawienia sygnału D1 „Stój” i zawiadomienia tylnego posterunku następczego o uszkodzeniu semafora, nie wolno zawiadamiać dyżurnego ruchu o wjeździe pociągu (zablokować bloku otrzymania nakazu), ani potwierdzać przyjazdu pociągu (zablokować bloku końcowego),
 - c) jeżeli nienastawienie się sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym lub odstępowym spostrzeżono po daniu potwierdzenia przyjazdu pociągu, należy zbliżającemu się pociągowi podawać sygnały D2 i D3 lub zatrzymać go radiotelefonicznym systemem alarmowym,
 - d) dyżurny ruchu, który otrzymał od przedniego posterunku następczego zawiadomienie o nienastawieniu się sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym lub odstępowym, powinien zatrzymywać wszystkie pociągi i zawiadamiać je rozkazem pisemnym, zawierającym następującą treść: „Na stacji (posterunku) semafor wjazdowy (odstępowy) uszkodzony, sygnał zezwalający nieważny, zatrzymać przed nim pociąg”; posterunek odstępowy lub odgałęźny może zaprzestać wydawania tych zawiadomień, gdy uszkodzenie semafora zostało usunięte lub gdy obowiązek wydawania zawiadomień przejmie tylna stacja;
- 2) jeżeli nie można z powrotem podać sygnału „Stój” na semaforze wyjazdowym lub drogowskazowym:
 - a) dyżurny ruchu powinien zatrzymywać pociągi przed semaforem wjazdowym i zawiadamiać je rozkazem pisemnym podobnie, jak w pkt. 1 lit. d,
 - b) jeżeli do uszkodzonego semafora zbliża się pociąg, który nie został zawiadomiony o uszkodzeniu, należy go zatrzymać sygnałami D2 i D3 lub radiotelefonicznym systemem alarmowym.
 - c) odnośnie semafora wyjazdowego, postanowienia zawarte pod lit. a oraz b nie dotyczą pociągów wjeżdżających na stację końcową, jeżeli przed semaforem wyjazdowym ustawiony jest sygnał D1 „Stój”,
 - d) drużynę pociągu, który ma odjechać ze stacji początkowej dyżurny ruchu tej stacji zawiadamia rozkazem pisemnym o uszkodzeniu semafora wyjazdowego

(drogowskazowego), o nieważności sygnału zezwalającego na nim oraz udziela pozwolenia na jazdę pociągu obok tego semafora, jak w przypadkach, gdy semafor wskazuje sygnał „Stój”.

10. Jeżeli w przypadkach wymienionych w ust. 8 i 9 nie może być przywrócona do położenia zasadniczego również odnośna tarcza ostrzegawcza lub jeżeli nie może być przywrócona do tego położenia tylko tarcza ostrzegawcza, należy przed nią ustawić przenośną tarczę ostrzegawczą i powiadamiać o tym drużyny pociągowe rozkazem pisemnym.
11. Gdy po przejeździe pociągu przez miejsce oddziaływania na sprzęgło elektryczne ramienia semafora, ramię to nie opadnie samoczynnie w położenie odpowiadające sygnałowi „Stój”, należy cofnąć dźwignię sygnałową w położenie „Stój” w celu nastawienia na semaforze sygnału „Stój” i obsłużyć blokadę.
12. W razie zatrzymania się pociągu wskutek przedwczesnego nastawienia się sygnału „Stój”, pozwolenie na dalszą jazdę pociągu należy dać za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego (doręczanego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności) jeżeli urządzenia nie zezwalają na ponowne podanie sygnału zezwalającego na semaforze.
13. W przypadku zauważenia rozerwania pędni semafora lub tarczy ostrzegawczej, należy upewnić się, że urządzenia te w terenie wskazują sygnał odpowiadający sygnałowi „Stój”, a dźwignię sygnałową unieruchomić zamknięciem pomocniczym.
14. Jeśli sygnał zastępczy nie wygaśnie we właściwym czasie, należy obsłużyć przycisk odwołania tego sygnału, a gdy go nie ma lub nie działa, należy wyłączyć zasilanie sygnału zastępczego (wyjąć bezpiecznik) i jeżeli to jest możliwe - nie używać tego urządzenia do czasu wykonania naprawy. Jeśli nie można wyłączyć zasilania nie wygaśniętego sygnału zastępczego, należy postępować według postanowienia ust. 8.
15. W razie potrzeby wykonania robót w urządzeniach srk, pracownik uprawniony do wykonania tych robót, zapisując w książce kontroli urządzeń sterowania ruchem zamierzone roboty, ustala przy tym pisemnie konieczne obostrzenie w sposobie prowadzenia ruchu oraz czy należy pomocniczo obsługiwać urządzenia blokady w przypadku, gdy podstawą prowadzenia ruchu będzie telefoniczne zapowiadanie pociągów lub telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu i nastawiania sygnałów na semaforach. Jeżeli warunki ruchowe na to pozwalają, pozwolenie na wykonanie robót w urządzeniach wolno wydać dopiero wtedy, gdy dyżurny ruchu:
 - 1) wprowadził wymagane obostrzenia, tj.:
 - a) telefoniczne zapowiadanie pociągów;
 - b) telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu i nastawiania sygnałów na semaforach;
 - c) powiadamianie drużyn pociągowych o konieczności zmniejszenia prędkości jazdy pociągów.
 - 2) zawiadomił zainteresowanych pracowników oraz zastosował i polecił zastosować odpowiednie zamknięcia pomocnicze.Szczegółowe postanowienia dotyczące obsługi poszczególnych urządzeń sterowania ruchem w czasie ich uszkodzeń i robót w tych urządzeniach podają instrukcje obsługi poszczególnych rodzajów urządzeń. Ponadto należy stosować się ściśle do zatwierdzonego regulaminu prowadzenia robót i ruchu, który powinien być opracowany,

jeżeli roboty naruszające istniejącą zależność mają trwać dłużej niż trzy przerwy między pociągami.

16. W przypadkach wskazanych w ust.: 5, 6, 8 pkt. 3, 9, pkt. 1 lit b, 13, 15 należy stosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze stosownie do postanowień § 54.

§ 52

Zatrzymanie lub przepuszczanie pociągu nieprzewidziane w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów

1. Pociąg, który w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów ma przewidziany przejazd bez zatrzymania, należy zatrzymać na posterunku ruchu, jeżeli wymagają tego względy techniczno-ruchowe.
2. W razie wypadku kolejowego, pożaru lub niebezpieczeństwa wolno pociąg zatrzymać w celu usunięcia zagrożenia albo udzielenia pomocy.
3. W razie potrzeby nieprzewidzianego zatrzymania pociągu z przyczyn innych niż wymienione w ust. 1 i 2, zatrzymanie to zarządza dyspozytor. O zarzadzonym zatrzymaniu pociągu należy powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym.
4. Jeżeli przewiduje się, że nie rozkładowy postój pociągu na posterunku będzie trwał dłużej, niż 30 minut, należy powiadomić o tym maszynistę z podaniem przyczyny postoju.
5. W razie potrzeby zatrzymania na stacji pociągu nie mającego rozkładowego postoju na tej stacji, pociągowi temu wolno dać zezwolenie na wjazd do stacji, po uprzednim zatrzymaniu się pociągu przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym). Zatrzymanie pociągu przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) jest zbędne, gdy spełniony jest jeden z następujących warunków:
 - 1) przed semaforem wjazdowym znajduje się tarcza ostrzegawcza odnosząca się do tego semafora lub sygnał na poprzednim semaforze wskazuje, jaki sygnał znajduje się na semaforze 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 wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów przewidziano postój w razie potrzeby;
 - 4) bezpośrednio przed semaforem wjazdowym znajduje się miarodajne wzniesienie, większe niż 6 ‰ na długości drogi hamowania, a Zarządca Infrastruktury Kolejowej zezwolił na niezatrzymywanie przez dyżurnego ruchu ciężkich pociągów towarowych przed tym semaforem, co powinno być ujęte w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy; za ciężkie pociągi towarowe - w rozumieniu tego postanowienia - należy uważać takie pociągi towarowe, których masa przekracza 3/4 obciążenia ustalonego dla obsługujących je lokomotyw. Semafor wjazdowy, odnoszący się do toru, na który wjeżdża ten pociąg, powinien wskazywać sygnał „Stój”. Jeżeli przy tym torze nie ma semafora wjazdowego, wówczas w przypadkach wskazanych w pkt. 3 i 4 należy ustawić tarczę zatrzymania (D1) w miejscu, w którym pociąg powinien się zatrzymać. W razie nieustawienia tej tarczy, zatrzymanie pociągu przed semaforem wjazdowym jest niezbędne.
6. Pociąg mający rozkładowy postój na stacji może być przepuszczony bez postoju, gdy zachowane zostaną następujące warunki:
 - 1) postój pociągu jest zbędny;

2) przejazd nastąpi po drodze przebiegu przystosowanej do przejazdu bez postoju. Jeżeli jazda pociągu ma odbyć się przed czasem rozkładowym, należy stosować się do postanowień § 55.

§ 53 **Prowadzenie książki przebiegów**

1. Książka przebiegów służy do zapisywania poleceń i informacji oraz zgłoszeń w sprawie przygotowania drogi przebiegu dla wjazdów i wyjazdów pociągów i pojazdów pomocniczych, a ponadto zgłoszeń o tym, że tor jest wolny, albo że pociąg wjechał z sygnałem końca pociągu (załącznik nr 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 przewidziane w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy.
2. Lewa stronica książki przebiegów przeznaczona jest dla zapisywania przebiegów pociągów wjeżdżających, a stronica prawa przeznaczona jest dla zapisywania przebiegów pociągów wyjeżdżających. Każdą stronicę wypełnia się na bieżąco, wpisując pociągi kolejno.
3. Książkę przebiegów należy prowadzić na posterunkach nastawczych, biorących udział w przygotowaniu dróg przebiegu pociągów oraz powinni ją prowadzić pracownicy wyznaczeni do sprawdzania czy tor jest wolny, jak również pracownicy posterunków stwierdzania końca pociągu, którzy zgłaszają wjazd pociągu z sygnałami końca pociągu.
4. Książkę przebiegów prowadzą:
 - 1) dyżurny ruchu:
 - a) w skróconym zakresie w okolicznościach wymienionych w ust. 5;
 - b) w pełnym zakresie, jeżeli obowiązuje telefoniczne polecanie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegu;
 - 2) nastawniczy nastawni wykonawczej:
 - a) w skróconym zakresie przy sprawnie działającej blokadzie stacyjnej;
 - b) w pełnym zakresie, jeżeli obowiązuje telefoniczne dawanie poleceń i zgłoszeń przygotowania drogi przebiegu;
 - 3) zwrotniczy - w pełnym zakresie, jeżeli telefonicznie zgłasza przygotowanie drogi przebiegu;
 - 4) pracownik posterunku technicznego - w skróconym zakresie - jeżeli sprawdza i zgłasza dyżurnemu ruchowi, że tor jest wolny;
 - 5) pracownik posterunku stwierdzania końca pociągu - w skróconym zakresie, jeżeli zgłasza telefonicznie lub za pomocą specjalnego urządzenia wjazd pociągu z sygnałem końca pociągu, a w pełnym zakresie, gdy bierze udział w przygotowaniu drogi przebiegu.

Pracownicy wymienieni w pkt. 4 i 5 prowadzą książkę przebiegów bieżąco wpisując kolejno zgłaszane pociągi bez podziału na lewą i prawą stronę (ust. 2).
Pracownik opuszczający posterunek na polecenie dyżurnego ruchu lub za jego zgodą powinien odnotować w książce przebiegów godzinę i minutę wyjścia i powrotu na posterunek.
5. Na posterunku zapowiadawczym, na którym czynności dyżurnego ruchu zostały podzielone pomiędzy kilku dyżurnych ruchu tej samej nastawni, w razie potrzeby można przewidzieć regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy bocznicy

przewodzenie przez jednego z nich książki przebiegów w skróconym zakresie (rubryki: 1, 2, 3, 7) pomimo, że blokada stacyjna działa prawidłowo.

6. Gdy blokada stacyjna działa prawidłowo - nastawniczy nastawni wykonawczej, po otrzymaniu informacji o numerze pociągu (§ 43 ust. 6), kierunku jazdy i numerze toru, po którym ma odbyć się jazda tego pociągu, wypełnia rubryki: 1, 2, 3 książki przebiegów, a czas wjazdu pociągu z końcowym sygnałem i nastawienie sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym względnie czas wyjazdu pociągu notuje w rubryce 7 (bez zgłaszania tego telefonem dyżurnemu ruchu). Nastawniczy nastawni dającej tylko zgodę dla danego przebiegu wypełnia rubryki: 1, 2, 3 książki przebiegów oraz notuje w rubryce 5 czas zablokowania bloku dania zgody (bez zgłaszania tego telefonem dyżurnemu ruchu).
7. Gdy obowiązuje dawanie telefonicznych poleceń i zgłoszeń w sprawie dróg przebiegu (§ 43 ust. 7), tak dyżurny ruchu, jaki nastawniczy nastawni wykonawczej prowadzą książkę przebiegów w pełnym zakresie. Wówczas rubrykę 4 wypełnia tylko dyżurny ruchu, wpisując kolejno skróty posterunków, które zgłosiły przygotowanie drogi przebiegu; w rubryce 5 dyżurny ruchu notuje czas otrzymania ostatniego ze wszystkich zgłoszeń, które powinien otrzymać. Gdy zamiast informacji dyżurny ruchu dał telefonicznie polecenie przygotowania drogi przebiegu, oznacza to dla nastawniczego, że obowiązuje dawanie telefonicznych zgłoszeń również wówczas, gdy obsługuje się blokadę stacyjną. Telefoniczne polecenie podania sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym lub wyjazdowym, dyżurny ruchu i nastawniczy notują w rubryce 6 książki przebiegów (§ 46 ust. 4).
8. Pracownik wyznaczony regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy bocznicy 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 sygnałami końca pociągu notuje w rubryce 7. Otrzymane telefoniczne zgłoszenie rejestruje dyżurny ruchu wypełniając ponadto rubrykę 4.
9. Gdy oprócz obsługi blokady liniowej obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów, wówczas danie polecenia nastawniczemu na zablokowanie bloku końcowego i czas tego polecenia notują:
 - nastawniczy w rubryce 8 książki przebiegów;
 - dyżurny ruchu w rubryce 8 książki przebiegów, gdy obowiązuje dawanie telefonicznych poleceń i zgłoszeń w sprawie przygotowania dróg przebiegu, zaś w rubryce 9 dziennika ruchu, gdy dawanie telefonicznych poleceń i zgłoszeń nie obowiązuje.Wymienione polecenie na zablokowanie bloku końcowego i jego zapis mogą być dokonane po otrzymaniu od nastawniczego zgłoszenia o wjeździe pociągu i o nastawieniu sygnału "Stój" na semaforze wjazdowym i po daniu telefonicznego potwierdzenia przyjazdu pociągu. Otrzymaniem zgłoszenia o wjeździe pociągu i o nastawieniu sygnału "Stój" na semaforze wjazdowym jest albo odblokowanie bloku dania nakazu i otrzymanie telefonicznego zgłoszenia, gdy obowiązuje dawanie telefonicznych poleceń i zgłoszeń, oprócz obsługi blokady stacyjnej, albo otrzymanie telefonicznego zgłoszenia, gdy blokady stacyjnej nie obsługuje się.
10. Dyżurny ruchu i nastawniczy nastawni wykonawczej notują ponadto w rubryce 8 książki przebiegów:
 - 1) powiadomienie o zmianie wyznaczonego toru wjazdowego;
 - 2) powiadomienie o wjeździe na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor żeberkowy;

- 3) powiadomienie o położeniu zwrotnic i wykołajnic wyłączonych ze ześrodkowanego nastawiania i z zależności z semaforem (ich numer i słownie: plus lub minus) lub zastosowaniu innych zabezpieczeń (§ 44 ust. 5);
 - 4) powiadomienie nastawniczego, że pociąg może wyjechać i czas tego powiadomienia - gdy dla wyjazdu pociągu nie może być podany sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym, rubrykę 6 należy wówczas zakreskować;
 - 5) polecenie i czas polecenia nastawniczemu, aby:
 - a) podał sygnał zastępczy „Sz”;
 - b) wydał rozkaz pisemny odpowiedniego rodzaju;
 - c) przekazał ustne polecenie w myśl § 65 ust. 2 pkt. 3;
 - d) podał sygnał „Nakaz jazdy” (Rd1) w myśl § 65 ust. 7.
 - 6) powiadomienie nastawniczego o jeździe pociągu; do kilometra i z powrotem, z popychaczem do kilometra, z przesyłką nadzwyczajną, TWR oraz o innych okolicznościach wymagających powiadomienia przez dyżurnego ruchu, a nie ujętych w ustępie 12;
 - 7) przybycie pociągu lub pojazdu pomocniczego do sąsiedniego posterunku ruchu w myśl postanowień § 32 ust 29.
11. Gdy dyżurny ruchu nie prowadzi książki przebiegów, a zachodzi potrzeba dokonania niektórych zapisów tylko w rubryce 8 tej książki, wówczas dyżurny ruchu umieszcza te zapisy w rubryce 9 dziennika ruchu.
12. Przez całą szerokość obu stron książki przebiegów należy notować:
- 1) przyjęcie i przekazanie dyżuru;
 - 2) początek doby;
 - 3) zamknięcie i otwarcie toru szlakowego lub toru głównego na stacji;
 - 4) wprowadzenie i odwołanie ruchu dwukierunkowego po torze szlakowym;
 - 5) wprowadzenie i odwołanie obostrzeń na szlaku (telefoniczne zapowiadanie pociągów) lub na stacji (telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegu).
 - 6) inne okoliczności, mające wpływ na przyjmowanie i wyprawianie pociągów (wyłączenie zasilania sieci trakcyjnej, itp.).
- Po zapisach okoliczności wskazanych w punktach: 3-6 należy zanotować, kogo zawiadomiono i czas dania względnie otrzymania zawiadomienia. Jeżeli przed zapisem wykonanym przez całą szerokość prowadzonej książki przebiegów na jednej stronie znajdują się nie zapisane wiersze, należy je zakreskować.
13. Otrzymane zawiadomienia pisemne będące podstawą zamknięcia lub otwarcia toru stacyjnego (§ 59 ust.7), pracownik posterunku nastawczego wkleja na odpowiedniej stronie książki przebiegów.
14. Książka przebiegów przed wydaniem do użytku powinna być sprawdzona, przesnurowana, opieczetowana i podpisana przez wyznaczonego pracownika Zarządcy Infrastruktury Kolejowej.
15. Przykłady prowadzenia książki przebiegów zawiera załącznik nr 2.

§ 54

Stosowanie środków pomocniczych (zabezpieczających lub ostrzegających)

1. Pod nazwą środki pomocnicze należy rozumieć pomocnicze zamknięcia urządzeń nastawczych i blokowych, tabliczki ostrzegawcze i kontrolkę zajęcia torów.

2. Zamknięcia pomocnicze służą do uniemożliwienia niedozwolonej obsługi urządzeń nastawczych lub blokowych. Zamknięciami pomocniczymi są: klipy zastawcze do drążków przebiegowych i do dźwigni nastawczych, podpórki klawiszy blokowych, kapturki do przycisków i inne przyrządy ochronne, odpowiednie do konstrukcji urządzeń srk określone w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy. Funkcję zamknięć pomocniczych spełniają również takie urządzenia srk, które wskutek wykonania odpowiednich czynności uniemożliwiają realizację niedozwolonej lub omyłkowej obsługi zwrotnic, wykolejnic, sygnałów, urządzeń blokady liniowej, itp. bez stosowania klinów zastawczych, podpórek, kapturków lub innych przyrządów ochronnych. Klipy zastawcze zakłada się na drążki i dźwignie przebiegowe w ten sposób, aby uniemożliwić przełożenie drążka w niedozwolonym kierunku lub unieruchomić go w położeniu zasadniczym lub przełożonym, a na innych dźwigniach w ten sposób, aby uniemożliwić przełożenie dźwigni. Klipy zastawcze na drążki przebiegowe zakłada się na wszystkich posterunkach nastawczych, posiadających drążek przebiegowy dla danego przebiegu. Podpórki zakłada się pod klawisze blokowe, znajdujące się w położeniu zasadniczym (górnym). Założenie kapturków powinno uniemożliwiać obsługę przycisków. Założenie innych urządzeń ochronnych powinno uniemożliwić obsługę elementów nastawczych srk, dla których są przeznaczone.
3. Zamknięcia pomocnicze stosuje się celem:
- 1) uniemożliwienia potwierdzenia przyjazdu pociągu - w tym celu zamknięcie pomocnicze zakłada się przy odblokowanym bloku końcowym;
 - 2) uniemożliwienia wyprowadzenia pociągu ze stacji - w tym celu zamknięcie pomocnicze zakłada się na linii jednotorowej na obu sąsiednich posterunkach zapowiadawczych, a na linii dwutorowej na posterunku zapowiadawczym, który wyprowadza pociągi na dany tor szlakowy:
 - a) przy odblokowanym bloku przebiegowym utwierdzającym dla wyjazdów na dany tor szlakowy;
 - b) gdy bloku przebiegowego utwierdzającego nie ma, przy odblokowanych blokach dania nakazu dla wyjazdów na dany tor szlakowy;
 - c) gdy żadnego z bloków wymienionych pod lit. a i b nie ma lub nie można uniemożliwić obsługi bloku nakazu - na wszystkich drążkach przebiegowych dla wyjazdów na dany tor szlakowy, w sposób uniemożliwiający przełożenie ich w położenie dla wyjazdu na ten tor szlakowy;
 - d) gdy przy urządzeniach kluczowych nie ma drążków przebiegowych, na dźwigniach wszystkich semaforów wyjazdowych dla wyjazdów na dany tor szlakowy, ustawionych w położeniu zasadniczym, z wyjątkiem przypadków, gdy te same dźwignie semaforów wyjazdowych służą do sygnalizowania wyjazdów w kilku kierunkach;
 - e) gdy są elektryczne urządzenia srk - na elementach nastawczych (dźwigniach przebiegowych, przyciskach lub przełącznikach), dotyczących danego toru szlakowego;
 - 3) uniemożliwienia przepuszczenia pociągu przez posterunek odgałęźny lub odstępowy - w tym celu zamknięcie pomocnicze zakłada się:
 - a) na drążku przebiegowym, w sposób uniemożliwiający przestawienie go dla danej jazdy;
 - b) gdy drążka przebiegowego nie ma - na odnośnej dźwigni semafora, ustawionej w położeniu zasadniczym (sygnał „Stój”);
 - c) gdy są elektryczne urządzenia srk - na elementach nastawczych (dźwigniach przebiegowych, przyciskach lub przełącznikach) dotyczących danego odstępu;
 - 4) uniemożliwienia przyjęcia pociągu na dany tor stacyjny - w tym celu zamknięcia pomocnicze zakłada się:

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

L.p.	W przypadku, gdy:	Na posterunku	Według ust.3 pkt.
1.	przy braku samoczynnego zwalniania urządzeń srk, koniec zatrzymanego pociągu nie minął miejsca końca pociągu: a) sygnałowego b) przebiegowego	na tym posterunku zapowiadawczym (tzn. na tym, na którym zachodzi przypadek wskazany w rubr. 2 lit. a) na tylnym posterunku następczym na tym posterunku zap.	1 2 wzgl. 3 5
2.	wjechał pociąg na stację bez sygnału końca pociągu	Na tej stacji, na tylnej stacji, na pośrednich posterunkach następczych	1 2 3
3.	przejechał pociąg przez posterunek odgałęźny lub odstępowy bez sygnału końca pociągu	na tym posterunku, na tylnej stacji na przedniej stacji, na pośrednich posterunkach następczych:	1 2 1

		tylnych przednich	3 1
4.	wyjechał pociąg ze stacji bez sygnалу końca pociągu	na tej stacji na przedniej stacji, na pośrednich posterunkach następczych	2 1 1
5.	a) potwierdzenia przyjazdu pociągu nie otrzymano w ciągu 5 min. po upływie rozkładowego czasu jazdy pociągu (nastąpiło nieplanowe zatrzymanie pociągu na szlaku lub wydłużenie czasu jazdy), b) blok początkowy nie odblokował na tylnym posterunku nie odblokował się, mimo że według rozkładowego czasu jazdy powinno to już nastąpić	Na tylnym posterunku następczym	2 wzgl.3
6.	wyprawiono pociąg do kilometra i z powrotem	na szlaku 1-torowym: na posterunku zapowiadawczym, który dał pozwolenie na wyprawienie tego pociągu -po daniu pozwolenia, na tylnym posterunku zapowiadawczym - po odjeździe pociągu, na szlaku 2-torowym: na tylnym posterunku zapowiadawczym - po odjeździe pociągu	2 wzgl. 3 2 wzgl. 3 2 wzgl. 3
7.	wyprawiono pociąg z popychaczem, który nie sprzęgnięty z pociągiem jedzie do następnej stacji	na tylnym posterunku następczym po odjeździe (przejeździe) pociągu - do czasu otrzymania potwierdzenia przejazdu pociągu i popychacza, na przednim posterunku następczym po otrzymaniu oznajmienia odjazdu (przejazdu) - do czasu wjazdu względnie przejazdu pociągu i popychacza	2 wzgl. 3 1
8.	wyprawiono pociąg z popychaczem, który wraca z kilometra (ze szlaku)	na tylnym posterunku zapowiadawczym, po odjeździe (przejeździe) pociągu do czasu powrotu popychacza i do czasu otrzymania potwierdzenia przyjazdu pociągu na przednim posterunku zapowiadawczym po daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu, na szlaku 1 -	2 wzgl.3 1 1

		torowym, a po otrzymaniu oznajmienia odjazdu (przejazdu) pociągu na szlaku 2-torowym - do czasu otrzymania od tylnego posterunku zapowiadawczego potwierdzenia przyjazdu (przejazdu) powracającego popychacza i do czasu przyjazdu (przejazdu) pociągu, na pośrednich posterunkach odstępowych - po otrzymaniu oznajmienia odjazdu (przejazdu) pociągu do czasu otrzymania od tylnego posterunku zapowiadawczego potwierdzenia przyjazdu (przejazdu) powracającego popychacza i do czasu otrzymania potwierdzenia przyjazdu (przejazdu) pociągu	
9.	dano pozwolenie sąsiedniej stacji na manewrowanie poza dozwoloną granicę manewrowania	na stacji, która dała pozwolenie natychmiast po daniu pozwolenia	2
10.	zamknięto tor szlakowy	na szlaku 1-torowym: na obu przyległych do tego szlaku posterunkach zapowiadawczych na szlaku 2-torowym: na posterunku zapowiadawczym, który normalnie wyprawia pociągi po torze, który jest zamknięty	2 wzgl. 3 2 wzgl. 3
11.	dano pozwolenie na wyprawienie pociągu po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego	na posterunku zapowiadawczym, który zarządza tym torem szlakowym, na który pozwolił wyprawić pociąg	2 wzgl. 3
12.	pozwolono na minięcie sygnału "Stój" lub sygnału "Jazda zabroniona" za pomocą sygnału "Sz" lub rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności)	na tym posterunku zapowiadawczym, na wszystkich posterunkach nastawczych, biorących udział w przygotowaniu danej drogi przebiegu	5
13.	przedwcześnie odblokował się blok początkowy	na tym posterunku następczym, do czasu otrzymania telefonicznego potwierdzenia przyjazdu pociągu	2 wzgl. 3
14.	przedwcześnie zwolniła się elektryczna zastawka liniowa nad blokiem końcowym	na tym posterunku następczym do czasu stwierdzenia przyjazdu pociągu z sygnałem końca pociągu	1
15.	przedwcześnie odblokował się blok dania nakazu, dania zgody lub przebiegowy utwierdzający	na tym posterunku zapowiadawczym - w czasie trwania przebiegu pociągu	5
16.	prowadzi się roboty, które mogą mieć wpływ na prawidłowość działania	na tym posterunku zapowiadawczym - w czasie trwania przebiegów	5

	urządzeń utwierdzających drogę przebiegu		
17.	uszkodzone są poszczególne urządzenia nastawcze (semafor, tarcza zwrotnica, wykolejnica)	na tym posterunku nastawczym	6
18.	zamknięto tor główny na stacji	na tej stacji	4

6. W celu zapobiegania przyjęcia pociągu na zajęty tor:

- 1) natychmiast po wjeździe i po rozwiązaniu drogi przebiegu pociągu zatrzymującego się na stacji lub po otrzymaniu polecenia lub pozwolenia albo po powzięciu wiadomości o zajęciu toru wjazdowego (lub tylko ukresu rozjazdu prowadzącego na tor wjazdowy, bądź zajęcia skrajni tego toru) przez pojazd - nastawniczowie, w których okręgu zajęty jest tor wjazdowy, oraz pracownicy tylko sprawdzający drogę przebiegu, powinni zastosować zamknięcia pomocnicze według ust. 3 pkt. 4;
- 2) prowadzi się kontrolkę zajęcia torów (załącznik nr 10), stosuje zamknięcia pomocnicze według ust. 3 pkt. 4 oraz wymienione środki pomocnicze w następujący sposób:
 - a) w kontrolce zajęcia torów wypełnia się rubryki 1 i 2 w chwili objęcia dyżuru, a następnie zaznacza bieżąco w rubryce 3 zmiany zachodzące w zajęciu torów wjazdowych, a mianowicie:
 - natychmiast po daniu polecenia lub pozwolenia na zajęcie toru wjazdowego oraz po powzięciu wiadomości o zajęciu toru (lub tylko ukresu rozjazdu prowadzącego na tor wjazdowy, bądź zajęcia skrajni tego toru) przez pociąg, notuje się numer pociągu, a o zajęciu toru przez pojazd – odpowiedni skrót pojazdu oraz ilość, jeżeli jest więcej niż jeden pojazd lub ogólnie, jeżeli ilość ta zmienia się (np. manewry), również należy odnotować zamknięcie toru wjazdowego;
 - zabezpieczenie i zdjęcie zabezpieczenia pojazdów pozostawionych na postój w formie np.: pł. nr 7, pł. nr 7/5,
 - dopiero po całkowitym wyjeździe pociągu lub po zabranii wszystkich pojazdów i zdjęciu zabezpieczeń pojazdów pozostawionych na postój albo po otwarciu zamkniętego toru, można zapis przekreślić (w formie litery x),
 - b) natychmiast po wjeździe i po rozwiązaniu drogi przebiegu pociągu zatrzymującego się na stacji lub po daniu polecenia lub pozwolenia na zajęcie toru wjazdowego oraz po powzięciu wiadomości o zajęciu toru wjazdowego (lub tylko ukresu rozjazdu prowadzącego na tor wjazdowy bądź zajęciu skrajni tego toru) przez pojazd lub o zamknięciu toru wjazdowego - stosuje się zamknięcia pomocnicze według ust. 3 pkt. 4.

7. Na stacjach o dużym ruchu pociągów dopuszcza się niestosowanie środków pomocniczych, gdy tor zajęty jest przez pociąg, zatrzymujący się nie dłużej niż 5 minut, który nie pozostawia pojazdu kolejowego na torze wjazdowym, jeżeli przewidziano to w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznic.

8. Na stacjach posiadających izolację torów i plan świetlny (ekran monitora) wskazujący zajęcie torów, środki pomocnicze, przewidziane w razie zajęcia toru wjazdowego, należy stosować tylko wówczas, gdy zachodzą przeszkody w należytych działaniach 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.

9. Stosowanie środków pomocniczych nie zwalnia w żadnym przypadku od obowiązku każdorazowego sprawdzenia drogi przebiegu pociągu w sposób wskazany w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy.
10. Tabliczki ostrzegawcze służą do zwrócenia uwagi pracownikowi posterunku nastawczego na zakaz lub nakaz wykonywania pewnych czynności.
Tabliczki ostrzegawcze powinny mieć jeden z następujących napisów:
- 1) „Tor zajęty”;
 - 2) „Tor zamknięty”;
 - 3) „Trakcja elektryczna zabroniona”;
 - 4) „Pojazd pomocniczy”;
 - 5) „Telefoniczne zapowiadanie”;
 - 6) „Telefoniczne polecenie i zgłaszanie”;
 - 7) „O odjazdach zawiadomić kierownika robót”;
 - 8) „Uwaga! Konserwator na rozjazdach”;
 - 9) „Ruch jednotorowy dwukierunkowy”.
- Tabliczki wymienione w punktach 2 do 8 stosuje się w przypadkach wskazanych w treści napisu na tabliczce, we wszystkich innych przypadkach, w których wymagane jest zawieszenie tabliczki ostrzegawczej, należy używać tabliczki wymienione w pkt. 1. W przypadkach wskazanych w ust. 11 tabliczki wymienione w punktach: 2 do 7 stosuje się niezależnie od zamknięć pomocniczych, wskazanych w ust. 5.
11. Odpowiednie tabliczki ostrzegawcze należy stosować:
- 1) w przypadkach, w których wymagane jest stosowanie zamknięć pomocniczych, a nie ma urządzenia srk, na którym wymagane jest założenie zamknięcia pomocniczego, tabliczkę ostrzegawczą należy zawiesić na aparacie odpowiedniego łącza telefonicznego, a mianowicie:
 - a) gdy napis na tabliczce ma dotyczyć toru szlakowego - na aparacie łącza zapowiadawczego, a na posterunku nastawczym, na którym nie ma łącza zapowiadawczego, na aparacie łącza stacyjno – ruchowego;
 - b) gdy napis na tabliczce ma dotyczyć torów lub urządzeń stacyjnych - na aparacie łącza stacyjno - ruchowego;
 - 2) w przypadkach, w których ruch pociągów prowadzi się wyjątkowo na podstawie telefonicznego zapowiadania, a mianowicie:
 - a) gdy stosownie do postanowień § 32 ust. 16 obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów - tabliczkę należy zawiesić na aparacie łącza zapowiadawczego na obu sąsiednich posterunkach zapowiadawczych i na pośrednich posterunkach następnych oraz na bloku początkowym na posterunku zapowiadawczym i na pośrednich posterunkach następnych;
 - b) gdy obowiązuje dawanie telefonicznych poleceń i zgłoszeń przygotowania dróg przebiegu - tabliczkę należy zawiesić na posterunkach nastawczych, biorących udział w przygotowaniu dróg przebiegu pociągów. na aparacie łącza stacyjno - ruchowego oraz na odpowiednim bloku przebiegowym utwierdzającym, a gdzie go nie ma - na odpowiednich blokach nakazu lub zgody;
 - 3) w razie zamknięcia toru szlakowego - należy odpowiednią tabliczkę zawiesić na aparacie łącza zapowiadawczego na obu sąsiednich posterunkach zapowiadawczych i na pośrednich posterunkach następnych;
 - 4) gdy nie ma blokady liniowej, a pociąg:
 - a) zatrzymał się nieplanowo lub wydłużył czas jazdy ponad 5 minut;
 - b) zatrzymał się na posterunku następczym tak, iż koniec pociągu nie minął sygnałowego miejsca końca pociągu, należy na obu sąsiednich posterunkach następnych zawiesić tabliczkę ostrzegawczą na aparacie łącza zapowiadawczego;

- 5) w razie wyprawienia pojazdu pomocniczego - na obu posterunkach zapowiadawczych na bloku liniowym, dotyczącego toru szlakowego należy zawiesić odpowiednią tabliczkę; pośrednie posterunki następcze zawieszają ją wówczas, gdy pojazd pomocniczy znajduje się w jednym z przyległych odstępów toru szlakowego z ruchem dwukierunkowym, względnie w odstępie przednim toru szlakowego z ruchem jednokierunkowym; zawieszać należy tyle tabliczek, ile znajduje się pojazdów pomocniczych; gdy nie ma blokady liniowej tabliczki zawiesza się na aparacie łączą zapowiadawczego;
 - 6) w razie wyprawienia na zamknięty tor szlakowy pociągu lub pojazdu pomocniczego - na obu posterunkach zapowiadawczych na łączu zapowiadawczym należy zawiesić tyle odpowiednich tabliczek (dla pociągu - z napisem o zajęciu toru, dla pojazdu pomocniczego - z napisem o pojeździe pomocniczym), ile pociągów względnie pojazdów pomocniczych znajduje się na zamkniętym torze szlakowym;
 - 7) w razie, gdy po zelektryfikowanym torze zabroniony jest ruch pojazdów elektrycznych, należy zawiesić odpowiednią tabliczkę:
 - a) na łączu zapowiadawczym, gdy zakaz dotyczy toru szlakowego;
 - b) na łączu stacyjno - ruchowym, gdy zakaz dotyczy toru stacyjnego;
 - 8) w przypadkach, w których o odjeździe pociągu należy zawiadamiać kierownika robót na szlaku - dyżurny ruchu, którzy mają obowiązek wykonać to zawiadomienie, powinni zawiesić odpowiednią tabliczkę na łączu strażnicowym.
12. Jeżeli nie ma możliwości zawieszenia tabliczki na aparacie odpowiedniego łączu telefonicznego (centralka), należy zawiesić ją winnym widocznym miejscu, o ile jest to możliwe, w pobliżu urządzenia łączności, w sposób umożliwiający orientację co do miejsca, którego tabliczka dotyczy. Miejsca i sposób zawieszania tabliczek należy ustalić w regulaminach technicznych stacji lub regulaminach pracy bocznic.
13. Gdy okoliczności wymagające zastosowania środków pomocniczych mogą nie być wiadome pracownikom, którzy powinni je zastosować, to dyżurny ruchu powinien ich o tym zawiadomić i polecić im zastosowanie odpowiednich zamknięć pomocniczych i tabliczek ostrzegawczych.
14. Zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze należy natychmiast usunąć, gdy ustała przyczyna, która wymagała ich zastosowania. Jeżeli ustanie tej przyczyny może nie być wiadome pracownikom, którzy powinni byli zastosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze, dyżurny ruchu powinien ich o tym zawiadomić i polecić usunięcie tych środków pomocniczych.
15. Wzór kontrolki zajęcia torów zawiera załącznik nr 6.

§ 55

Regulowanie ruchu pociągów

1. Przy regulowaniu ruchu pociągów obowiązują następujące zasady:
 - 1) pociągi należy przyjmować i wyprawiać zgodnie z wewnętrznym rozkładem jazdy pociągów;
 - 2) opóźnienia pociągów należy zmniejszać przez skrócenie postojów na stacjach, przepuszczanie pociągów towarowych bez zatrzymania, jeżeli ich rozkładowy postój jest zbędny;
 - 3) 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.

2. W regulowaniu ruchu pociągów uczestniczą:
 - 1) dyżurny ruchu - na przyległych szlakach;
 - 2) dyspozytor JSK;
 - 3) maszynista - w zakresie stosowania skróconego czasu jazdy.
3. O odchyleniach od wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów dyżurni ruchu zobowiązani są informować się wzajemnie, zasięgając w razie potrzeby informacji od dyspozytora. Na tych samych zasadach następuje wymiana informacji pomiędzy dyspozytorem JSK a dyspozytorami przewoźników.
4. Dyspozytor JSK powinien z odpowiednim wyprzedzeniem zawiadomić zainteresowanych dyżurnych ruchu 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.
5. Dyspozytorowi należy zgłaszać o:
 - 1) przewidywanych odchyleniach od wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów i o zmianach w tych odchyleniach - zgłoszenia dokonują dyżurni ruchu stacji początkowej;
 - 2) rzeczywistych odchyleniach od wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów - zgłoszenia dokonują wszystkie stacje odcinka, na których zaistniało odchylenie.
6. O opóźnieniach pociągu, zmianie toru, na który przyjedzie pociąg oraz innych zmianach w ruchu pociągów dyżurny ruchu powinien powiadomić wszystkich zainteresowanych w sposób określony w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznic.
7. Opóźnione pociągi należy wyprawiać przed pociągami jadącymi zgodnie z wewnętrznym rozkładem jazdy pociągów z takim wyliczeniem, aby jadące pociągi zgodnie z wewnętrznym rozkładem jazdy pociągów nie doznawały opóźnień. W tym celu należy uwzględniać czasy odbiegów podane w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznic. Sposób obliczania czasów odbiegów podany jest w Instrukcji JSK-R9.
8. Szczegółowe zasady regulowania i prowadzenia ruchu pociągów na szlakach z posterunkami odgałęźnymi należy określić w regulaminach technicznych stacji.
9. W celu regulowania ruchu pociągów na szlakach dwutorowych przyległych do posterunku odgałęźnego lub stacji węzłowej, Zarządca Infrastruktury Kolejowej może zarządzić w potrzebnym zakresie telefoniczne żądanie i dawanie pozwoleń na wyprawianie pociągów w kierunku posterunku odgałęźnego lub stacji węzłowej. Pozwolenie to na szlaku z blokadą liniową stosuje się niezależnie od prowadzenia ruchu za pomocą urządzeń blokady liniowej.

Rozdział VI

ZAMKNIĘCIA TORÓW. PROWADZENIE RUCHU DWUKIERUNKOWEGO

§ 56

Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego

1. Tor szlakowy należy zamknąć dla ruchu pociągów, gdy:
 - 1) powstała przeszkoda po jazdy po tym torze (np. skutek 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 nagle konieczność wykonania robót uniemożliwiających jazdę pociągów po danym torze;
- 6) zachodzi potrzeba wyprawienia po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego pociągu lub pojazdu pomocniczego na bocznice lub do określonego miejsca na szlaku;
- 7) bezpieczeństwu ruchu po sąsiednim torze zagrażałby pociąg z przesyłką nadzwyczajną;
- 8) pociąg ratunkowy, roboczy albo ciężki pojazd pomocniczy ma się zatrzymać na szlaku celem wykonania pracy (remontowej, wyładunku, itp.);
- 9) uprawniona komórka JSK zarządzi zamknięcie toru,
- 10) zachodzi potrzeba wstawienia pojazdu szynowo-drogowego.

2. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o przeszkodzie do ruchu, powinien przeszkodę osłonić i zawiadomić pracownika najbliższego posterunku, celem powiadomienia dyżurnego ruchu. Jeżeli na szlaku względnie odstępie, na którym znajduje się przeszkoda do ruchu, jedzie pociąg w kierunku tej przeszkody, to należy pociąg zatrzymać wszelkimi dostępnymi środkami. Dróżników przejazdowych należy wywołać do telefonu sygnałem „Alarm”, podanym za pomocą dzwonka aparatu telefonicznego i wezwać ich do zatrzymania pociągu.

3. Tor szlakowy zamyka - w przypadkach wskazanych w ust. 1:

- 1) w pkt. 1, 2, 3 i 4 dyżurny ruchu przyległego posterunku zapowiadawczego, który dowiedział się o jednym z tych przypadków:
- 2) w pozostałych punktach ust. 1:
 - a) na szlaku jednotorowym - dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego najwięcej zainteresowanego, a więc w pkt. 5 - dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, od którego zamknięcia toru zażądał kierownik robót; w pkt. 8 - dyżurny ruchu, który ma wyprowadzić pociąg wymieniony w tym punkcie; w pkt. 9 - dyżurny ruchu posterunku wyznaczonego w zarządzeniu;
 - b) na szlaku dwutorowym - dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego zarządzający torem, który ma być zamknięty; jeżeli potrzeba zamknięcia toru (ust.1 pkt. 5 - 9) powstała na posterunku zapowiadawczym, nie zarządzającym torem, który ma być zamknięty, posterunek ten powinien zażądać od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego zamknięcia toru, podając mu numer toru i powód względnie cel tego zamknięcia.

4. W przypadkach wskazanych w ust.1 pkt. 1, 2, 3 i 4 zamknięcie toru szlakowego nie wymaga uprzedniego uzgodnienia z sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym. W innych przypadkach zamknięcie toru szlakowego następuje po uprzednim uzgodnieniu z dyżurnym ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego; jeżeli sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym jest posterunek odgałęźny, to uzgodnienie to powinno nastąpić również z dyżurnym ruchu sąsiedniej stacji. Zamknięcie toru zarządza się nadając do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według wzoru nr 21:

„Tor.....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”.

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

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

„Roboty na torze.....szlaku.....zostały ukończone o godzinie.....minut..... Tor ten jest zdalny i nie ma przeszkód do ruchu pociągów”.

Na końcu zawiadomienia należy podać nazwisko i stanowisko zawiadamiającego. W zawiadomieniu należy podać wymagane ograniczenia prędkości jazdy pociągów. Zawiadomienie o ukończeniu robót kierownik robót przekazuje 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 (wklejać) 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.....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.

§ 57

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:
„Odnazwa posterunku.....donazwa posterunku..... wprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze 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 wg wzoru nr 24:
„Wprowadzić ruch jednotorowy dwukierunkowy od nazwa posterunku.....do...nazwa posterunku.....po torze 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 wyprawia się w odstępach posterunków następczych, natomiast pociągi przeciwnych kierunków - w odstępach posterunków zapowiadawczych.
5. Jeżeli wskutek zamknięcia toru prowadzi się ruch jednotorowy dwukierunkowy co najmniej na dwóch szlakach przyległych do posterunku odgałęźnego, wówczas każdorazowe danie pozwolenia na wyprawienie pociągu dyżurny ruchu posterunku odgałęźnego powinien uzgodnić z przednim posterunkiem zapowiadawczym w formie przewidzianej w § 29 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 stacji lub regulaminie pracy bocznicy.
6. Dla pociągów jadących po torze prawym w kierunku zasadniczym (prawym patrząc w kierunku jazdy) obsługuje się semafor oraz dodatkowo urządzenia blokady liniowej, a dla pociągów jadących po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego oraz po torze prawym w kierunku zasadniczym, przy którym otwarto prowizoryczne posterunki następcze urządzeń tych nie obsługuje się, chyba, że zostały do tego przystosowane.
7. Wyjazd pociągu na tor lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), ze stacji lub z posterunku odgałęźnego, posiadającego semafor wyjazdowy dla danego kierunku jazdy, może się odbyć:
 - 1) gdy na przystosowanym do tego semaforze wyjazdowym podano sygnał zezwalający, z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W24 lub sygnał zastępczy „Sz”, z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W24;

- 2) gdy na semaforze wyjazdowym nie przystosowanym do sygnalizowania wyjazdu na tor szlakowy lewy podano w porze dziennej sygnał zastępczy „Sz” uzupełniony przenośną nieoświetloną tablicą ze wskaźnikiem W24;
 - 3) jeśli nie można podać sygnału i wskaźnika, o których mowa w pkt. 1 i 2, gdy dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, wyprawiający pociąg na tor szlakowy lewy przekazał drużynie pociągowej rozkaz pisemny „N”, zezwalający przejechać obok semafora wyjazdowego wskazującego sygnał „Stój” (względnie wyjechać z toru stacyjnego nie posiadającego semafora wyjazdowego) i wyjechać na tor szlakowy lewy;
 - 4) w przypadkach wymienionych w pkt. 1, 2 i 3 - gdy ponadto dano sygnał Rd1 „Nakaz jazdy” lub słowne polecenie dyżurnego ruchu, jeżeli wymagają tego postanowienia § 65;
 - 5) w przypadkach wymienionych w pkt 1 i 2 – odnośnie szlaków z blokadą liniową jednokierunkową – gdy drużyna pociągowa została uprzedzona rozkazem pisemnym „N” o zamknięciu toru i wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym (62 ust 5 pkt 4 i ust 23).
8. Przejazd przez posterunek zapowiadawczy pociągu wyprawianego na tor szlakowy lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) może się odbyć, gdy:
- 1) semafor wyjazdowy na posterunku zapowiadawczym względnie wjazdowy na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy został przystosowany do takich jazd (tj. umożliwia przygotowanie zorganizowanych pociągowych dróg przebiegu na dany tor lewy w kierunku przeciwnym do zasadniczego 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 W24, a na stacji na której jest to wymagane ponadto podano sygnał Rd1 „Nakaz jazdy”;
 - 2) semafor wyjazdowy na posterunku zapowiadawczym względnie wjazdowy na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego nie jest przystosowany do takich jazd lub urządzenia blokady liniowej nie są przystosowane do prowadzenia ruchu po danym torze szlakowym lewym - na semaforze podano w porze dziennej sygnał zastępczy „Sz” uzupełniony przenośną nieoświetloną tablicą ze wskaźnikiem W24, o czym drużyna pociągowa została uprzedzona rozkazem pisemnym „N” przez stację ostatniego postoju lub stację wyznaczoną;
 - 3) na przystosowanym semaforze wyjazdowym lub wjazdowym na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego (blokada nie jest przystosowana do ruchu zmiennokierunkowego) podano sygnał zezwalający z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24 lub sygnał zastępczy „Sz” z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24 i drużynę pociągową uprzedzono rozkazem pisemnym „N” (§ 62 ust. 20);
 - 4) jeżeli nie są spełnione warunki wymienione w pkt. 1 lub 2, pociąg należy zatrzymać i przekazać drużynie pociągowej rozkaz pisemny „N” zezwalający na przejazd przez posterunek i na jazdę po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego.
9. Na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy przejazd pociągu przyjmowanego z toru lewego z kierunku przeciwnego do zasadniczego i wyprawianego na tor prawy w kierunku zasadniczym, może się odbyć, gdy na semaforze wjazdowym znajdującym się przy torze lewym z kierunku przeciwnego do zasadniczego wyświetli się sygnał zezwalający lub zastępczy; w przypadku braku semafora - gdy drużynie pociągu zatrzymanego przed granicą szlaku i tego posterunku przekazano rozkaz pisemny „N” zezwalający na przejazd przez posterunek lub zezwolono na taki przejazd pociągu sygnałem zastępczym „Sz” na

osobnym urządzeniu (§ 65 ust. 2). Na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy, przejazd pociągu przyjmowanego z toru lewego z kierunku przeciwnego do zasadniczego i wyprawianego na tor lewy w kierunku przeciwnym do zasadniczego może się odbyć, gdy spełnione są warunki wymienione w ust. 8 pkt. 1 i 2 ; natomiast dla przypadków, w których te warunki nie są spełnione - gdy drużynie pociągu zatrzymanego przed granicą szlaku i tego posterunku przekazano rozkaz pisemny „N” zezwalający na przejazd przez posterunek i jazdę po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego. 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 w kierunku przeciwnym do zasadniczego obok posterunku odstępowego (bocznikowego) (o ile na tym posterunku nie ma semafora odstępowego dla jazdy po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego), odbywa się na sygnał ręczny „Do mnie”, podany przez dyżurnego ruchu tego posterunku. Po przejeździe pociągu po torze lewym z kierunku przeciwnego do zasadniczego dyżurny ruchu na posterunku odstępowym (bocznikowym) bezzwłocznie ustawia tarczę sygnału D1 „Stój”. Tarczę sygnału D1 „Stój” usuwa lub odwraca 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 (bocznikowy) powinien podawać również ręczny i dźwiękowy sygnał „Stój”.
11. Pociąg jadący po torze szlakowym lewym (z kierunku przeciwnego do zasadniczego), który nie otrzymał zezwolenia na wjazd za pomocą sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego „Sz”, należy zatrzymać w miejscu, które jest granicą między torem szlakowym a posterunkiem zapowiadawczym (§ 3 ust. 9). Przy zbliżaniu się pociągu do tej granicy należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby pociąg zatrzymał się, gdyby nie otrzymał zezwolenia na wjazd.
12. Wjazd pociągu z toru szlakowego lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego) na stację lub posterunek odgałęźny z semaforem wyjazdowym dla danego kierunku jazdy może nastąpić, gdy:
 - 1) na semaforze wjazdowym, odnoszącym się do toru lewego, podano sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy „Sz”;
 - 2) na sygnalizatorze sygnału zastępczego odnoszącego się do toru szlakowego lewego, podano sygnał zastępczy „Sz”;
 - 3) jeżeli nie ma lub nie można podać sygnału wskazanego w pkt. 1, 2 - gdy wręczono drużynie pociągowej rozkaz pisemny „N” zezwalający na wjazd pociągu lub przekazano jego treść za pomocą urządzeń łączności.
13. Drużyny pociągowe należy informować rozkazem pisemnym „N” lub „O” o zamknięciu toru szlakowego i wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego oraz o innych okolicznościach, stosownie do postanowień § 62 ust. 3 i 5 z wyjątkiem przypadków podanych w ust. 23 pkt. 2.
14. Drogi przebiegu pociągów jadących na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny (doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności), powinny być zabezpieczone w zależności od rodzaju stosowanych urządzeń srk, w sposób określony w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy. Urządzenia te należy unieruchomić zamknięciem pomocniczym. W razie niemożności zabezpieczenia drogi przebiegu drążkiem przebiegowym lub dźwignią przebiegowo - sygnałową, należy dźwignie

(przyciski) zwrotnic przejeżdżanych na ostrze, zwrotnic ochronnych, wykolejnic, rygli i tarcz zaporowych unieruchomić zamknięciami pomocniczymi. Jeżeli miejsce zatrzymania się czoła pociągu wjeżdżającego z toru lewego z kierunku przeciwnego do zasadniczego na stacji nie jest oznaczone (brak semafora wyjazdowego lub tarczy zaporowej), należy w miejscu tym ustawić tarczę zatrzymania D1 „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 w kierunku przeciwnym do zasadniczego. Jeżeli wskutek robót na zamkniętym torze zachodzi potrzeba zmniejszenia prędkości jazdy pociągów po torze czynnym, kierownik robót powinien zawczasu zawiadomić o tym jedną ze stacji przyległych do szlaku, na którym wykonuje się te roboty.
16. Zarządca Infrastruktury Kolejowej może zarządzić, aby w czasie zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego i prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego, posterunki odstępowe (bocznikowe) nie brały udziału w prowadzeniu ruchu. Sygnały na semaforach nieczynnych posterunków odstępowych są wówczas nieważne. Drużyny pociągowe należy o tym zawiadamiać rozkazem pisemnym.
17. Jeżeli wprowadzony był ruch jednotorowy dwukierunkowy, to po otwarciu zamkniętego toru i po przyjeździe ostatniego pociągu, dla którego dano pozwolenie na wyprawienie po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego, ruch dwutorowy przywraca ten posterunek zapowiadaczy, który wprowadził ruch jednotorowy, tj. który zarządza torem czynnym. Dyżurny ruchu tego posterunku nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram wg wzoru nr 25:
„Przywracam ruch dwutorowy od...nazwa posterunku.... do.....nazwa posterunku.....O... godz. min.....”.
18. Po przejeździe pociągu po torze lewym ze szlaku z blokadą samoczynną jednokierunkową należy obsłużyć przycisk chwilowego wyłączenia zasilania blokady przed wyprawieniem pierwszego pociągu po tym samym torze w kierunku zasadniczym. W przypadku braku takiego przycisku należy pierwszemu pociągowi, wyprawionemu po torze prawym, przekazać rozkaz pisemny z zawiadomieniem o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych i o potrzebie ostrożnej jazdy od ostatniego semafora odstępowego (ze wskaźnikiem W18).
19. Jeżeli na linii wyposażonej w urządzenia radiołączności pociągowej, zgłoszenie o ustaniu przeszkody, dla której tor szlakowy był zamknięty, nastąpiło w czasie, gdy tor czynny zajęty jest pociągami, w celu szybkiego przeprowadzenia nagromadzonych pociągów dyżurny ruchu może dokonać otwarcia tego toru i wznowić po nim ruch pociągów, przestrzegając następujących zasad:
 - 1) gdy tor dotychczas czynny zajęty jest pociągami, jadącymi torem w kierunku zasadniczym - przywraca ruch dwutorowy;
 - 2) gdy tor dotychczas czynny zajęty jest pociągami jadącymi w kierunku przeciwnym do zasadniczego - anuluje wcześniej uzyskane pozwolenie na wyprawienie następnych pociągów po torze lewym z kierunku przeciwnego do zasadniczego (jeżeli pozwolenie takie było dane) i przywraca ruch dwutorowy, gdy przybędzie ostatni pociąg jadący torem w kierunku przeciwnym do zasadniczego;
 - 3) drużyny pociągów znajdujących się na torze dotychczas czynnym należy uprzedzić radiotelefonem o otwarciu sąsiedniego toru i przywróceniu ruchu dwutorowego.

20. O wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego i przywróceniu ruchu dwutorowego należy zawiadomić dróżników przejazdowych.
21. Na szlaku z blokadą samoczynną jednokierunkową, po zamknięciu jednego z torów szlaku dwutorowego i po wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego, ruch pociągów po torze czynnym należy prowadzić w następujący sposób:
- 1) obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów pomiędzy obsługiwanyimi posterunkami, jak na szlaku jednotorowym bez urządzeń blokady liniowej;
 - 2) ruch pociągów prowadzi się jak na szlaku jednotorowym - przy czym pociągi tego samego kierunku jazdy:
 - a) po torze prawym w kierunku zasadniczym - jadą w odstępach samoczynnych semaforów odstępowych;
 - b) po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego - jadą w odstępach posterunków zapowiadawczych, a w razie otwarcia prowizorycznych posterunków następnych w odstępach posterunków następnych.
- Jeżeli po przyjeździe pociągu z kierunku przeciwnego do zasadniczego ma być wyprawiony pociąg po torze w kierunku zasadniczym, należy postąpić według postanowień ust. 18.
22. Jeżeli na szlaku dwutorowym z blokadą samoczynną dla ruchu jednokierunkowego po każdym torze urządzona została blokada liniowa półsamoczynna, wówczas dla ruchu pociągów po torze czynnym w kierunku przeciwnym do zasadniczego w czasie zamknięcia jednego z torów szlakowych obowiązują następujące postanowienia:
- 1) dla wszystkich pociągów obu kierunków jazdy po torze czynnym przed wyprawieniem wymagane jest telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu;
 - 2) następstwo pociągów jadących w kierunku zasadniczym reguluje blokada samoczynna, a jadącym w kierunku przeciwnym do zasadniczego blokada półsamoczynna;
 - 3) pociągom obu kierunków jazdy po torze czynnym nie przekazuje się rozkazów pisemnych, o których mowa w § 62 ust. 18.
- Szlaki, na których urządzona została taka blokada, należy wskazać w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
23. Gdy blokada samoczynna lub półsamoczynna przystosowana jest do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego, w razie zamknięcia jednego toru obowiązują następujące postanowienia:
- 1) dla wszystkich pociągów obu kierunków jazdy po torze czynnym, przed wyprawieniem wymagane jest telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu;
 - 2) pociągom obu kierunków jazdy po torze czynnym nie przekazuje się rozkazów pisemnych, o których mowa w § 62 ust. 19.
- Szlaki, na których urządzona została taka blokada, należy wskazać w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
24. Jeżeli na szlaku dwutorowym znajduje się posterunek osłonny, a zachodzi potrzeba prowadzenia ruchu po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego w którym znajduje się miejsce niebezpieczne, miejsce to należy osłonić sygnałem D1 „Stój” wraz z tarczą ostrzegawczą DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania”. O miejscu znajdowania się tego sygnału (D1) należy zawiadamiać rozkazem pisemnym drużyny pociągów jadących po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego. Przejazd pociągu przez to miejsce odbywa się po usunięciu sygnału D1 i po podaniu ręcznego sygnału Rm1 „Do mnie” przez pracownika posterunku osłonnego.

25. Szczegółowe wskazówki prowadzenia ruchu w czasie zamknięcia jednego z torów szlakowych należy podać w regulaminach technicznych stacji.
26. Na czas wykonywania robót należy opracować regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu zgodnie z postanowieniami Instrukcji JSK - R9.
Jeżeli wskutek planowych robót jeden tor szlaku dwutorowego ma być bez przerwy zamknięty co najmniej przez dwie doby, a urządzenia srk zostaną odpowiednio przystosowane, Zarządca Infrastruktury Kolejowej może zarządzić, aby szlak ten uważano czasowo za jednotorowy.
Szlak może być uważany czasowo za jednotorowy od chwili zamknięcia jednego toru i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego do chwili otwarcia zamkniętego toru i przywrócenia ruchu dwutorowego.
W tymczasowym regulaminie prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót należy wskazać sposób prowadzenia ruchu na tym szlaku.
Z regulaminem tym powinni być zapoznani zainteresowani pracownicy. Drużyny pociągowe należy powiadomić dowodnie o treści tego regulaminu.

§ 58

Prowadzenie ruchu po torze zamkniętym

1. Pociągi i pojazdy pomocnicze wyprawiane po torze zamkniętym, należy zapowiadać telefonicznie w sposób ustalony dla szlaków jednotorowych. Posterunki odstępowe w miarę potrzeby biorą udział w tym zapowiadaniu. Jeżeli ustalono, aby w zapowiadaniu pociągów wyprawianych po torze zamkniętym, brały udział również posterunki odstępowe, to w telefonogramie wg wzoru nr 21 należy treść uzupełnić słowami:
„posterunek ...nazwa.....bierze udział w zapowiadaniu pociągów po torze zamkniętym”.
2. We wszystkich telefonogramach zapowiadawczych po numerze pociągu dodaje się słowa: „po zamkniętym torze numer.....”.
3. Jeżeli pociąg ma być wyprawiony po zamkniętym torze i zatrzymany na szlaku, w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia oraz oznajmienie odjazdu, w razie potrzeby po słowach „po zamkniętym torze numer.....” dodaje się słowa: „z postojem na kilometrze.....” albo „do kilometra.....i z powrotem”, albo gdy kierunek dalszej jazdy jest nieokreślony „do kilometra.....”. Dla jazdy ze szlaku w wymienionych telefonogramach zapowiadawczych dodaje się słowa: „z kilometra..... do.....”.
4. Pociągi i pojazdy pomocnicze, wyprawione po torze zamkniętym, przez cały czas znajdowania się na tym torze zachowują swe określenia i numer, bez względu na kierunek jazdy (§ 39 ust. 2, § 84 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. - § 39 ust. 11).
5. Dla pociągu, który dojeżdża do następnej stacji:
 - 1) po szlaku jednotorowym lub po torze prawym w kierunku zasadniczym na szlaku dwutorowym - obsługuje się semafony oraz dodatkowo blokadę liniową, jeżeli urządzenia na to pozwalają;

- 2) po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego - semaforów nie obsługuje się, chyba, że semafor wyjazdowy został przystosowany do wyjazdu na tor lewy w kierunku przeciwnym do zasadniczego względnie, że przy torze dla jazd w kierunku przeciwnym do zasadniczego znajduje się semafor wyjazdowy;
 - 3) na szlaku z dwukierunkową blokadą półsamoczynną dla każdego toru obowiązują postanowienia pkt. 1.
6. Dla pociągu, który nie dojeżdża do następnego posterunku zapowiadawczego, dla jazdy po szlaku jednotorowym lub po torze prawym w kierunku zasadniczym szlaku dwutorowego, semafor obsługuje się wówczas, gdy nie ma blokady liniowej. Gdy jest blokada liniowa, lecz urządzenia srk przystosowane są do tego, aby pociąg powracający ze szlaku nie oddziaływał na urządzenia blokady liniowej, wówczas wyjazd pociągu powracającego ze szlaku jednotorowego lub powracającego po torze prawym w kierunku zasadniczym szlaku dwutorowego, może odbywać się na sygnał zezwalający na semaforze. Dla jazdy po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego szlaku dwutorowego, odnośnie obsługi semaforów, należy postępować w sposób podany w ust. 5 pkt. 2 i 3.
 7. Jeżeli semaforów nie obsługuje się, wyjazd pociągów na zamknięty tor szlakowy odbywa się na rozkaz pisemny „S”, zaś wyjazd pociągów z zamkniętego toru na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny „S”.
 8. Na zamknięty tor szlakowy można wyprawić kilka pociągów. Drugi i następny pociąg w tym samym kierunku można wyprawić w odstępie czasu najmniej dwóch minut w odległości najmniej 500 m za pociągiem poprzednim.
 9. Prędkość jazdy pociągu na zamkniętym i zajęтым 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 pociągami roboczymi znajdującymi się na tym torze. Zbliżenie się tych pociągów roboczych może nastąpić po porozumieniu się wzajemnym kierowników pociągów roboczych. Na zamkniętym torze szlakowym nie zajęтым przez tabor kolejowy, 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.
 10. Dla pociągu jadącego na zajęty tor szlakowy nie nastawia się sygnałów na semaforach i nie obsługuje się urządzeń blokowych.
 11. Drużynę pociągową względnie kierowcę pojazdu pomocniczego należy zawiadomić rozkazem pisemnym „S” o jeździe po zamkniętym torze z podaniem numeru zamkniętego toru, nazwy stacji, w kierunku której ma odbyć się jazda, określonego miejsca zatrzymania na szlaku i pozwolenia na dalszą jazdę lub powrót do stacji wyprawienia albo na jazdę tylko do określonego miejsca na szlaku.
Jeżeli pozwolono na jazdę tylko do określonego miejsca na szlaku, lub nastąpiła zmiana stacji zjazdu z toru zamkniętego wówczas dalsza jazda lub powrót może nastąpić po uzyskaniu pozwolenia dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego, do którego pociąg lub pojazd pomocniczy ma jechać, za pomocą rozkazu pisemnego „S” - przekazanego za pomocą urządzeń łączności albo pod osłoną przez odpowiedniego pracownika poprzedzającego pociąg na odległość 500 m. Ponadto drużyny pociągowe, względnie kierowcę pojazdu pomocniczego, należy powiadamiać:
 - 1) o ostrzeżeniach doraźnie wprowadzonych, jeżeli wymagają zmniejszenia prędkości jazdy poniżej dozwolonej dla danego pociągu; ograniczenia prędkości jazdy zawarte

w wykazie ostrzeżeń stałych, obowiązują w obu kierunkach jazdy po danym torze, jeżeli wymagają zmniejszenia prędkości jazdy poniżej dozwolonej dla danego pociągu;

- 2) o znajdujących się na zamkniętym torze innych pociągach i pojazdach pomocniczych i kierunku ich jazdy lub miejscu postoju;
- 3) o jeździe w odstępie czasu co najmniej 2 minut innego pociągu roboczego lub pojazdu pomocniczego;
- 4) o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd pociągu, jeżeli nie będzie podany sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym;
- 5) o unieważnieniu sygnałów na semaforach wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu (§ 62);
- 6) o wszelkich innych okolicznościach, wymagających zachowania szczególnej ostrożności.
- 7) o ograniczeniu prędkości czoła pociągu roboczego na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego z samoczynnym systemem przejazdowym (ssp) do 20 km/h oraz konieczności dodatkowego podawania sygnału Rp1 „Baczność” od wskaźnika nakazującego maszyniście podać ten sygnał, w przypadku niedziałania lub wyłączenia urządzeń zabezpieczenia ruchu w strefie oddziaływania na pociąg (§ 62 ust. 3 pkt 2 lit. i), upewnienie się przez kierownika pociągu roboczego przed wjazdem na przejazd kolejowo-drogowy o strzeżeniu przejazdu kolejowo-drogowego przez uprawnionego pracownika obsługującego pociąg roboczy lub pojazd pomocniczy.

12. Jeżeli wyprawiono pociąg, który ma dojechać do następnej stacji, nie wolno wyprawiać pociągu przeciwnego kierunku, dopóki pociąg ten nie przyjedzie do tej stacji. Jeżeli wyprawiono pociąg do określonego kilometra i hektometra, pociąg przeciwnego kierunku wolno wyprawić do miejsca znajdującego się co najmniej 500 m przed tym kilometrem i hektometrem. W rozkazie pisemnym należy wskazać miejsce, do którego wolno dojechać. Zbliżenie się obu pociągów może nastąpić po porozumieniu się drużyn pociągowych. Jeżeli pociąg wyprawiono do kilometra z postojem i z powrotem, lecz drużyny nie powiadomiono rozkazem pisemnym, o tym, że za nim zostanie wyprawiony następny pociąg tego samego kierunku, wówczas nie wolno wyprawić następnego pociągu, dopóki wyprawiony pociąg nie powróci. Jeżeli jednak powiadomienie takie może być przekazane pociągowi znajdującemu się na torze zamkniętym za pomocą urządzeń łączności, należy to uczynić przekazując stosowną treść rozkazu pisemnego „S” i wyprawić następny pociąg.

13. O wszelkich jazdach po zamkniętym torze i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu należy zawiadomić posterunki ruchu położone przy tym szlaku, dróżników przejazdowych i zainteresowany personel stacyjny.

14. Na aparacie łącza zapowiadawczego dla danego szlaku należy umieszczać tyle tabliczek ostrzegawczych, ile pociągów i pojazdów pomocniczych znajduje się na zamkniętym torze szlakowym.

15. Zapewnienie bezpieczeństwa pracowników pracujących na torze zamkniętym, jak również zabezpieczenia osób i pojazdu kolejowego od najechania przez inne pociągi, należy do obowiązków kierującego robotami stosownie do postanowień przepisów jednostki organizacyjnej wykonującej roboty na szlaku.

16. W razie potrzeby, w miejscu na szlaku, do którego wyprawia się pociągi po zamkniętym torze, może być urządzony prowizoryczny posterunek ruchu na prawach posterunku zapowiadawczego, który bierze udział w regulowaniu ruchu na zamkniętym torze. Dla tak urządzonego posterunku należy opracować odrębny regulamin techniczny.

§ 59

Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego

1. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się, że tor stacyjny jest niezdatny do ruchu, powinien niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu.
2. Tor niezdatny do ruchu należy zamknąć w następujący sposób:
 - 1) natychmiast zawiadomić o tym nastawniczych, drużyny manewrowe i innych zainteresowanych pracowników;
 - 2) tor ten osygnalizować zgodnie z postanowieniami Instrukcji JSK - E1 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, jeżeli jest do dyspozycji odpowiednie urządzenie.
3. Jeżeli zamknięty tor jest torem wjazdowym, należy ponadto zastosować środki pomocnicze, stosownie do postanowień § 54.
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, oznaczyć sygnałem D1 „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 kierownika robót lub kierownika właściwej jednostki organizacyjnej pisemnego zawiadomienia o usunięciu przeszkód do ruchu na tym torze.
7. Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego należy zanotować w książce przebiegów. Otrzymane pisemne zawiadomienie będące podstawą zamknięcia lub otwarcia toru stacyjnego należy wkleić na odpowiedniej stronie książki przebiegów. Zamknięcie toru wjazdowego dyżurny ruchu powinien zaznaczyć również w kontrolce zajęcia torów.
8. W razie potrzeby należy wydać pisemnie szczegółowe zarządzenie w sprawie postępowania w czasie zamknięcia toru stacyjnego.

§ 60

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

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

- pozwolenia odbywa się telefonicznie lub za pomocą specjalnego urządzenia. Czas otrzymania pozwolenia na wyprawienie pociągu przeciwnego kierunku należy wpisać w rubryce 4 dziennika ruchu posterunku zapowiadawczego bez konieczności zapisu telefonogramu wprowadzającego i odwołującego taki ruch;
- 2) gdy blokada liniowa nie jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego, ruch dwukierunkowy po torze, dla którego zachodzi konieczność wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego wprowadza posterunek zapowiadawczy zarządzający tym torem;
- 3) w przypadku wymienionym w pkt. 2 obowiązuje nadanie do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogramu wg wzoru nr 26:
„Przy czynnych obu torach wprowadzam od..... nazwa posterunku.....do..... nazwa posterunku.....ruch dwukierunkowy po torze numer.....po którym ostatni pociąg odjechał o.....godz. min...”.
3. Pociągom wyprawionym po torze posiadającym blokadę liniową przystosowaną do ruchu dwukierunkowego nie jest wymagane przekazywanie informacji o wprowadzeniu ruchu dwukierunkowego.
4. Szlaki, na których blokada samoczynna i półsamoczynna jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego po każdym torze przy czynnych obu torach szlakowych, należy wskazać w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
5. Na szlakach z blokadą liniową przystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze, jak również na szlakach z blokadą liniową nieprzystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego, sposób prowadzenia ruchu pociągów po torze w kierunku zasadniczym nie ulega zmianie, natomiast prowadzenie ruchu pociągów po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego odbywa się tak, jak w czasie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego.
6. Dyżurny ruchu w przypadkach, o których mowa w § 57 ust. 7 i 8 i w § 60 ust. 5, informuje maszynistę ustnie lub za pomocą urządzeń łączności, o zamiarze wyprawienia pociągu na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego.
7. Dla zwrócenia uwagi na prowadzenie ruchu dwukierunkowego stacja, która go wprowadziła, stosuje środki pomocnicze według postanowień § 54.
8. Jeżeli drogi przebiegu obu równocześnie zbliżających się do posterunku zapowiadawczego pociągów byłyby sprzeczne, należy zatrzymać przed semaforem wjazdowym pociąg jadący po torze prawym patrząc w kierunku jazdy. Dopuszcza się w razie konieczności przyjęcie w pierwszej kolejności pociągu jadącego po torze prawym patrząc w kierunku jazdy, jeżeli w torze dla pociągu jadącego po torze lewym patrząc w kierunku jazdy zwrotnice ustawione są ochronnie.
9. Po przepuszczeniu wyznaczonych pociągów i po przejeździe ostatniego pociągu, dla którego dano pozwolenie na wyprawienie po określonym torze i po potwierdzeniu przyjazdu tego pociągu, ruch jednokierunkowy po tym torze przywraca ten posterunek zapowiadawczy, który wprowadził ruch dwukierunkowy, tj. ten, który zarządza tym torem; dyżurny ruchu tego posterunku nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram wg wzoru nr 27:
„Przywracam ruch jednokierunkowy po torze numer.....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 dróźników przejazdowych.
11. W sprawie ograniczenia prędkości jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego obowiązują postanowienia § 57 ust. 15.

Rozdział VII

Postępowanie w razie otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu

§ 61

Postępowanie w razie otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu

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

Przypadki: A i B

2. Otwarcie dla czynności technicznych posterunku ruchu, nowo wybudowanego lub istniejącego, lecz stale zamkniętego dla czynności technicznych, dokonuje się w celu powiększenia przepustowości szlaku.
3. Stałe zamknięcie posterunku ruchu następuje wówczas, gdy ustała przyczyna, dla której posterunek ten został otwarty.
4. Otwarcia dla czynności technicznych posterunku ruchu, nowo wybudowanego lub istniejącego, lecz stale zamkniętego dla czynności technicznych, jak również stałego zamknięcia czynnego posterunku ruchu dokonuje Zarządca Infrastruktury Kolejowej który wprowadza odpowiednią poprawkę w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
5. Semafore i tarcze ostrzegawcze posterunku ruchu stale zamkniętego unieważnia się w sposób przewidziany postanowieniami Instrukcji JSK- E1 sygnalizacji.
6. W razie pilnej konieczności czasowego otwarcia dla czynności technicznych (np. na czas przewozów jesiennych) posterunku ruchu stale zamkniętego, o jego otwarciu decyduje Zarządca Infrastruktury Kolejowej. Szczegółowe postanowienia w przypadku otwarcia tych posterunków powinny znajdować się w regulaminach technicznych stacji lub regulaminach pracy bocznic sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

7. O otwarciu dla czynności technicznych posterunku ruchu nowo wybudowanego lub istniejącego, lecz stale zamkniętego dla czynności technicznych, jak również o stałym zamknięciu czynnego posterunku ruchu należy zawiadamiać drużyny pociągowe stosownie do postanowień § 62 ust. 4 pkt. 19 i 21.

Przypadek C

8. Okresowe zamykanie posterunku następczego dokonuje się na podstawie decyzji Zarządcy Infrastruktury Kolejowej.
9. 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.
10. Drużyny pociągowe należy zawiadamiać rozkazem pisemnym „S” stosownie do postanowień § 62 ust. 4 pkt 19. Jeżeli stacja lub posterunek następczy czynne okresowo, otwierane i zamykane są codziennie w określonych godzinach wskazanych w wewnętrznym rozkładzie jazdy, to nie jest konieczne wydawanie drużynom pociągowym informacji rozkazami pisemnymi o otwarciu stacji lub posterunku następczego dla czynności technicznych.
11. Przed okresowym zamknięciem posterunku zapowiadawczego zwrotnice należy nastawić na przejazd po torach głównych zasadniczych na linii dwutorowej, a na linii jednotorowej po torze głównym zasadniczym lub po jednym z nich, jeżeli są dwa tory główne zasadnicze. W tym położeniu należy zwrotnice zamknąć za pomocą zamków kluczowych. Dźwignie semaforów należy pozostawić w położeniu zasadniczym. W czasie okresowego zamknięcia posterunku, semaforów i tarcz ostrzegawczych nie należy unieważniać ani nie należy oświetlać ich sygnałów.
12. Sygnały na semaforach i tarczach ostrzegawczych ważne są tylko w tym czasie, w którym posterunek jest czynny; w pozostałym czasie są one nieważne.
13. Klucze od semaforów, zwrotnic, wykolejnic i od pomieszczeń posterunku należy przechowywać w sposób podany w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznic.
14. Zamknięcie okresowe posterunku następczego i otwarcie go następuje w czasie wyznaczonym w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
15. Przed otwarciem posterunku należy dokonać sprawdzenia stanu technicznego i działania wewnętrznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz łączności. Ponadto należy sprawdzić czy w rozjazdach na drodze przebiegu pociągu:
 - a) nie nastąpiło uszkodzenie miejscowego zabezpieczenia zwrotnic;
 - b) na tokach szynowych rozjazdów nie leżą obce przedmioty;
 - c) nie nastąpiła kradzież elementów rozjazdu;
 - d) nie nastąpiło odłączenie prętów nastawczych lub kontrolnych oraz czy nie ma widocznych uszkodzeń napędu.Jeżeli wyjątkowo nie można dokonać powyższych sprawdzeń, pierwszemu pociągowi należy nakazać ostrożną jazdę i ograniczyć prędkość w granicach posterunku ruchu do 40 km/h.

16. Szczegółowe postanowienia o zamknięciu i otwarciu posterunku okresowo powinien zawierać regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy bocznicy.

Przypadek D

17. Zamykanie okresowo wszystkich posterunków następnych na wyznaczonym odcinku i równoczesne wstrzymanie ruchu pociągów w tym czasie na tym odcinku następuje na podstawie decyzji Zarządcy Infrastruktury Kolejowej, a odcinki te powinny być wskazane w wewnętrznym rozkładzie jazdy.
18. Posterunki następne, położone na tym odcinku, powinny być czynne zasadniczo w czasie wyznaczonym każdemu z nich w decyzji Zarządcy Infrastruktury Kolejowej. Otwarcie posterunku powinno nastąpić nie później niż 10 minut przed czasem odjazdu z sąsiedniej stacji pierwszego pociągu po przerwie w ruchu. Zamknięcie posterunku powinno nastąpić nie wcześniej niż po otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnej stacji ostatniego pociągu kursującego przed przerwą w ruchu.
19. W czasie zamknięcia posterunku ruchu na odcinku, zwrotnice i semafony powinny znajdować się w stanie, jak wskazano w ust. 11.
20. Dyżurny ruchu stacji, do której przyjechał ostatni pociąg przed zamknięciem posterunku ruchu, poleca dróżnikom przejazdowym, znajdującym się na szlaku, z którego przyjechał ten pociąg zamknąć ich posterunki. W czasie zamknięcia posterunku i wstrzymania ruchu pociągów rogatki powinny pozostać otwarte i w tym położeniu powinny być zabezpieczone.
21. Przed przywróceniem ruchu dróżnicy przejazdowi powinni otworzyć swego posterunku zgłosić dyżurnemu ruchu obu sąsiednich stacji.
22. Przed otwarciem posterunków ruchu i posterunków dróżników przejazdowych pracownicy obejmujący dyżur powinni stwierdzić stan i prawidłowe działanie urządzeń łączności i sterowania ruchem. Sposób sprawdzenia oraz postępowania dyżurnych ruchu określa ust. 15.
23. W czasie zamknięcia posterunków i wstrzymania ruchu pociągów na odcinku, wolno uruchomić na tym odcinku tylko pociąg ratunkowy, roboczy lub pług odśnieżny po porozumieniu się obu czynnych stacji krańcowych tego odcinka i innych posterunków następnych, gdyby zgodnie z regulaminem niektóre z nich jeszcze były czynne w tym czasie. Prędkość jazdy pociągu ratunkowego, roboczego lub pług odśnieżnego na takim odcinku nie powinna przekraczać 30 km/h, a przez przejazdy kolejowo-drogowe z rogatkami 20 km/h.
24. Szczegółowe postanowienia o zamknięciu i otwarciu okresowo wszystkich posterunków następnych na wyznaczonym odcinku powinien zawierać regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy bocznicy zainteresowanych posterunków następnych.

Przypadek E

25. Otwarcie prowizorycznego posterunku następczego może nastąpić w razie:
- 1) zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego, celem wykonania planowanych robót;
 - 2) planowanych robót i potrzeby zamknięcia tylko części jednego toru szlaku dwutorowego oraz połączenia czynnej części tego toru z torem sąsiednim, celem prowadzenia ruchu dwutorowego na tej części szlaku;
 - 3) dłuższej przeszkody w działaniu lub w zasilaniu samoczynnej blokady liniowej na szlaku jednotorowym lub na jednym albo na obydwu torach szlaku dwutorowego;

- 4) dłuższej przeszkody w zasilaniu sieci trakcyjnej na jednym torze szlaku dwutorowego i prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze z czynną siecią trakcyjną;
 - 5) innych okoliczności.
26. W przypadkach planowanych robót o otwarciu prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznikowego) (ust. 24 pkt. 1) lub prowizorycznego posterunku odgałęźnego (ust. 24 pkt. 2) decyduje Zarządca Infrastruktury Kolejowej. Tymczasowy regulamin prowadzenia ruchu w czasie robót powinien zawierać szczegółowe wskazówki dotyczące otwarcia, pracy i zamknięcia prowizorycznego posterunku. W przypadkach wskazanych w ust. 25 pkt. 3 i 4 o otwarciu prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznikowego) decyduje Zarządca Infrastruktury Kolejowej, a szczegółowe postanowienia dotyczące otwarcia, pracy i zamknięcia prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznikowego) powinien zawierać osobny regulamin, dołączony do regulaminu technicznego stacji lub regulaminu pracy bocznicy zainteresowanych posterunków następczych. Regulamin ten powinien uwzględniać wszystkie możliwe warianty prowadzenia ruchu w zależności od przeszkód, które mogą zaistnieć (prowadzenie ruchu pociągów po torze numer jeden lub po torze numer dwa albo po obu torach). W razie zaistnienia innych okoliczności, wymagających zwiększenia przelotności szlaku (ust. 24 pkt. 4) otwarcie prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznikowego) następuje w oparciu o decyzję Zarządcy Infrastruktury Kolejowej, zawierającą szczegółowe wskazówki dotyczące otwarcia, pracy i zamknięcia tego posterunku.
27. Prowizoryczne posterunki odstępowe (bocznikowe) i odgałęźne mogą mieścić się w pomieszczeniach stałych lub przewoźnych. Pomieszczenia te należy wyposażyć w łączność telefoniczną (wykorzystując łącza wypadkowe lub strażnicowe) potrzebne urządzenia i przyrządy sygnałowe potrzebne formularze (dzienniki, rozkazy pisemne itp.) przybory sygnałowe, niezbędny inwentarz i oświetlenie, a w razie potrzeby i w skrzyni zależności lub w tablicę kluczową.
28. Na prowizorycznych posterunkach odstępowych (bocznikowych) i odgałęźnych powinny być stosowane zasadniczo semafony i tarcze ostrzegawcze świetlne, gdy miejscowe warunki techniczne na to pozwalają. W wyjątkowych przypadkach, jeżeli miejscowe warunki techniczno-ruchowe na to zezwalają dopuszcza się stosowanie semaforów i kształtowych tarcz ostrzegawczych. Na prowizorycznych posterunkach odgałęźnych, a w czasie wykonywania planowanych robót również na prowizorycznych posterunkach odstępowych (bocznikowych) mogą być stosowane tarcze zatrzymania (sygnał D1) i przenośne tarcze ostrzegawcze (sygnał DO).
29. Prowizoryczne semafony lub tarcze D1 ustawia się:
- 1) na prowizorycznym posterunku odstępowym (bocznikowym) naprzeciw pomieszczenia dyżurnego ruchu po jednym urządzeniu sygnałowym dla każdego kierunku ruchu, dla którego czynny jest ten posterunek;
 - 2) na prowizorycznym posterunku odgałęźnym po jednym urządzeniu sygnałowym dla każdego kierunku ruchu w odległości przewidzianej dla ustawienia semaforów wjazdowych na posterunku odgałęźnym. Tarcze ostrzegawcze należy ustawiać przed semaforem w odległości drogi hamowania a w przypadku ustawienia tarcz D1 i DO w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200 m.
30. Na prowizorycznym posterunku odgałęźnym zwrotnice powinny być zamykane zamkami kluczowymi.

31. Prowizoryczny posterunek odstępowy (bocznicowy) bierze udział w regulowaniu następstwa pociągów, jadących po tym torze względnie po tych torach i w tym kierunku względnie w tych kierunkach, które przewidziano w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy lub w tymczasowym regulaminie prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, zależnie od potrzeb. Prowizoryczny posterunek odgałęźny bierze udział w regulowaniu ruchu wszystkich pociągów na wszystkich przyległych szlakach.
32. Przejazd pociągu przez prowizoryczny posterunek odbywa się na sygnał zezwalający podany na semaforze odstępowym względnie wjazdowym lub na ręczny sygnał „Do mnie” (Rm1) podany przez dyżurnego ruchu po obróceniu tarczy D1 o 90° przed nadjeżdżającym pociągiem.
33. Po przejeździe każdego pociągu należy bezzwłocznie z powrotem ustawić sygnał „Stój”.
34. Pociągi przejeżdżające przez rozjazd w kierunku zwrotnym lub z kierunku zwrotnego powinny zmniejszyć prędkość jazdy pociągu do 40 km/h.
35. Drużyny wszystkich pociągów wyprawianych na szlak, na którym czynny jest prowizoryczny posterunek odstępowy (bocznicowy) lub odgałęźny, należy powiadomić rozkazem pisemnym (§ 62 ust. 4 pkt. 22).

Przypadek F

36. Postanowienia dotyczące otwarcia i zamknięcia posterunku pomocniczego zawiera § 38 ust. 14, 15, 17 i 21.

Przypadek G

37. Czasowe zamknięcie i wyłączenie z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku następczego dokonuje się na podstawie decyzji Zarządcy Infrastruktury Kolejowej w przypadku, gdy posterunek ten nie może brać udziału w prowadzeniu ruchu. W razie potrzeby mogą być zamknięte i wyłączone z udziału w prowadzeniu ruchu również dwa lub więcej kolejne posterunki następcze.
W przypadku potrzeby czasowego zamknięcia i wyłączenia z udziału w prowadzeniu ruchu stacji węzłowej lub posterunku odgałęźnego, Zarządca Infrastruktury Kolejowej ustala kierunek, na którym ma być prowadzony ruch. Jeżeli zamknięciu wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu podlega posterunek zapowiadawczy, a pomiędzy tym posterunkiem i sąsiednim czynnym posterunkiem zapowiadawczym znajduje się posterunek odstępowy (bocznicowy), to posterunek ten należy również wyłączyć z udziału w prowadzeniu ruchu.
38. Zamknięcie i wyłączenie posterunku z udziału w prowadzeniu ruchu powinno być poprzedzone wykonaniem odpowiednich pod względem techniczno-organizacyjnym prac przygotowawczych, umożliwiających bezpieczne prowadzenie ruchu tylko po torach głównych zasadniczych bez udziału tego posterunku. Zakres i sposób wykonania tych prac powinny być określone w zarządzeniu o zamknięciu posterunku.
39. Przed zamknięciem i wyłączeniem posterunku, zwrotnice rozjazdów leżących w torach głównych zasadniczych należy ustawić w położeniu umożliwiającym przejazd pociągów po tych torach jako przedłużenie jazdy po torach szlakowych i w tym położeniu zabezpieczyć przy pomocy zamków zwrotnicowych lub spon iglicowych, a zwrotnice rozjazdów leżących w torach głównych dodatkowych sąsiadujących z torami głównymi zasadniczymi - jeżeli jest to możliwe w położeniu ochronnym uniemożliwiającym wyjazd z tych torów w tory główne zasadnicze i w tym położeniu odpowiednio zabezpieczyć.

40. Semafor zamykanego posterunku, w zależności od możliwości technicznych, mogą:
- 1) być wyciemnione (w przypadku sygnalizacji świetlnej);
 - 2) wskazywać sygnał „Stój”;
 - 3) być unieważnione w sposób przewidziany Instrukcją JSK - E1 sygnalizacji.
- Sygnały na semaforach w czasie trwania zamknięcia posterunku i wyłączenia go z udziału w prowadzeniu ruchu są nieważne.
41. Urządzenia zewnętrzne i wewnętrzne na posterunkach nastawczych należy zabezpieczyć przed niedozwolonym ich obsługiwaniem i wykorzystaniem w czasie trwania zamknięcia i wyłączenia posterunku.
42. Po wykonaniu prac przygotowawczych i zabezpieczających należy dokonać sprawdzenia prawidłowości ich przeprowadzenia, a gotowość do wyłączenia posterunku z udziału w prowadzeniu ruchu i jego zamknięcia - odnotować w odnośnej dokumentacji techniczno-ruchowej lub w oddzielnym protokole.
43. Zamknięcie posterunku może nastąpić, gdy szlaki przyległe do tego posterunku są wolne.
44. Zamknięcia i wyłączenia posterunku z udziału w prowadzeniu ruchu dokonuje wyznaczony dyżurny ruchu, nadając do sąsiednich czynnych posterunków zapowiadawczych telefonogram według wzoru nr 29, stosując się do postanowień ust. 39. W telefonogramie należy podać kilometrą przejazdów kolejowo-drogowych, które nie będą zawiadamiane o jeździe pociągu.
45. Po zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku, ruch pociągów należy prowadzić na podstawie telefonicznego zapowiadania pomiędzy sąsiednimi czynnymi posterunkami zapowiadawczymi, przy zachowaniu postanowień § 27 - 36; do zapowiadania pociągów należy uprzednio odpowiednio przystosować łączność telefoniczną.
46. Prędkość jazdy pociągów w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następnych należy ograniczyć do 40 km/h, a przed przejazdami kolejowo-drogowymi, których nie można zawiadomić o jeździe pociągu do 20 km/h (dotyczy czoła pociągu).
47. Dyżurni ruchu sąsiednich czynnych posterunków zapowiadawczych powinni powiadamiać rozkazem pisemnym „S” drużyny pociągów wyprawianych na szlak z zamkniętym i wyłączonym z udziału w prowadzeniu ruchu posterunkiem o:
- 1) zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku(ów) następczego(ych);
 - 2) unieważnieniu sygnałów na semaforach zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następnych;
 - 3) unieważnieniu sygnałów na semaforach samoczynnej blokady liniowej;
 - 4) ograniczeniach prędkości wskazanych w § 64.
48. Po ustaniu przyczyny, która powodowała, że posterunek nie mógł brać udziału w prowadzeniu ruchu, przywróceniu urządzeń łączności zapowiadawczej i strażnicowej do stanu wyjściowego i sprawdzeniu jej działania - otwarcia czasowo zamkniętego posterunku następczego dokonuje dyżurny ruchu, nadając do sąsiednich czynnych posterunków zapowiadawczych telefonogram według wzoru nr 28, stosując się do postanowień ust. 59.

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

Przypadek H

51. Czasowe wyłączenie z udziału w prowadzeniu ruchu nastawni wykonawczej może być dokonane w razie zaistnienia takiej konieczności na podstawie decyzji Zarządcy Infrastruktury Kolejowej.
52. Przed wyłączeniem nastawni wykonawczej z udziału w prowadzeniu ruchu, zwrotnice rozjazdów obsługiwanych z tej nastawni, należy ustawić i zabezpieczyć zgodnie z postanowieniami ust. 39.
53. Po ułożeniu i zabezpieczeniu drogi przebiegu, pomieszczenie nastawni należy zamknąć, a klucz przechowywać u dyżurnego ruchu. Ruch pociągów na przyległym szlaku prowadzić na podstawie telefonicznego zapowiadania.
54. Zezwolenie za pomocą rozkazu pisemnego „S” na przejazd obok semaforów wjazdowych i wyjazdowych w okręgu wyłączonej z udziału w prowadzeniu ruchu nastawni wykonawczej udziela dyżurny ruchu tego posterunku zapowiadawczego.
55. Po ustaniu przyczyny, która spowodowała wyłączenie posterunku nastawczego z udziału w prowadzeniu ruchu i przywróceniu urządzeń do stanu wyjściowego, ruch pociągów należy prowadzić z udziałem tego posterunku.

Przypadek I

56. W przypadku konieczności wyłączenia stacji (posterunku ruchu, nastawni), z udziału w prowadzeniu ruchu z przyczyn losowych (katastrofa budowlana, klęska żywiołowa, pożar, itp.), w zależności od warunków miejscowych prowadzenia ruchu, Zarządca Infrastruktury Kolejowej określa postępowanie w zakresie:
- 1) zabezpieczenia urządzeń zewnętrznych (zwrotnic, wykolejnic, semaforów);
 - 2) prowadzenia ruchu pociągów między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi;
 - 3) jazdy pociągów (z określeniem prędkości przejazdu) w obrębie nieczynnej stacji (posterunków) itp.

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

57. W przypadkach wskazanych w ust. 1 otwarcia i zamknięcia posterunku dokonuje dyżurny ruchu tego posterunku.
Zamknięcia posterunku dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 29:
„...rodzaj i nazwa posterunku.... zamknięty(a) o [godz.min.....”.
Otwarcia posterunku dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 28:
„...rodzaj i nazwa posterunku.... otwarty(a) o godz..... min.....”.
58. 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 stacji czynnych ograniczających odcinek z zamkniętymi posterunkami następczymi;

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

Rozdział VIII

POWIADAMIANIE DRUŻYN POCIĄGOWYCH I MANEWROWYCH

§ 62

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 wskazano w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów lub w wykazie ostrzeżeń stałych;
 - 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. nr 3), „S” (zał. nr 4), „N” (zał. nr 5), „Nrob.” (zał. nr 5a).
3. Za pomocą rozkazu pisemnego „O” wydaje się drużynie pociągowej następujące polecenia:
 - 1) polecenie ostrożnej jazdy - z powodu:
 - a) niezawiadomienia dróżnika przejazdowego lub kierownika o zmianie normalnego kierunku jazdy pociągu po torze szlakowym, o jeździe po zamkniętym torze, o jeździe w odstępie czasu;
 - b) nieotrzymania potwierdzenia przyjazdu względnie zawiadomienia o usunięciu z toru szlakowego lekkiego pojazdu pomocniczego;
 - c) wykonywania robót torowych na sąsiednim torze, wykonywania robót torowych w torze zamkniętym w sąsiedztwie toru czynnego, wykonywania robót torowych, w czasie których należy drużynom pociągowym nakazać podawanie sygnału Rp1 „Baczność”;
 - d) znajdowania się w pociągu wagonów z przesyłkami nadzwyczajnymi lub z towarami niebezpiecznymi, TWR;
 - e) jazdy po sąsiednim torze szlakowym lub stacyjnym pociągu, w którym znajdują się wagony z przesyłką nadzwyczajną, jeżeli w danym przypadku jest wymagane takie ostrzeżenie;

- f) jazdy po torze w kierunku zasadniczym w przypadku zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym lub prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze szlaku dwutorowego przy czynnych obu torach szlakowych, jeżeli blokada liniowa nie jest przystosowana do prowadzenia takiego ruchu;
 - g) braku znajomości obsługiwanego odcinka przez drużynę trakcyjną, którego znajomość jest konieczna do prowadzenia pociągu na tym odcinku (ostrzeżenia stałe doraźne, odcinki z blokadą samoczynną, miejsca prowadzenia robót, miejsca zmiany numeru kanału radiowego, dozwolone wewnętrznym rozkładem jazdy prędkości pociągów i kilometry ich zmiany, miejsca znajdowania się przejazdów kolejowo-drogowych, inne okoliczności mające wpływ na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego) – o ile dopuszczalna prędkość jazdy pociągów na tym odcinku (szlaku) nie przekracza 40 km/h (§ 20 ust. 3);
 - h) innych okoliczności, wymagających ostrożnej jazdy.
- 2) polecenie ostrożnej jazdy z jednoczesnym zmniejszeniem prędkości jazdy z powodu:
- a) zmiany toru wjazdowego w okolicznościach wskazanych w § 42 ust. 2;
 - b) wjazdu pociągu na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na zakończony kozłem oporowym (§ 42 ust. 7, 8), albo na tor, na którym istnieje ograniczenie prędkości niższe niż wynika to ze wskazań semafora (§ 46 ust. 16 pkt. 5);
 - c) stanu pojazdów kolejowych;
 - d) stanu lub rodzaju ładunku, które wymagają ograniczenia prędkości jazdy;
 - e) stanu nawierzchni i budowli inżynierskich;
 - f) stanu urządzeń srk;
 - g) stanu urządzeń sieci trakcyjnej;
 - h) niezawiadomienia dróżnika przejazdowego lub kierownika robót (jeżeli zawiadomienie kierownika robót jest przewidziane tymczasowym regulaminem prowadzenia ruchu w czasie robót) o odjeździe pociągu lub pojazdu pomocniczego;
 - i) niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na obsługiwanym przejazdach kolejowo-drogowych, 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 wyposażonych w samoczynne systemy przejazdowe oraz konieczności wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp1 „Baczność”;
 - j) braku znajomości obsługiwanego odcinka przez drużynę trakcyjną, którego znajomość jest konieczna do prowadzenia pociągu na tym odcinku (ostrzeżenia stałe doraźne, odcinki z blokadą samoczynną, miejsca prowadzenia robót, miejsca zmiany numeru kanału radiowego, dozwolone rozkładem jazdy prędkości pociągów i kilometry ich zmiany, miejsca znajdowania się przejazdów kolejowo-drogowych, inne okoliczności mające wpływ na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego);
 - k) innych okolicznościach wymagających ograniczenia prędkości jazdy;
 - l) konieczności zatrzymania pociągu wskutek uszkodzenia lub zagrożenia toru itp. i przejazdu przez miejsce uszkodzone ze wskazaną prędkością i ewentualnie z pilotem;
 - ł) po otwarciu posterunku (§ 61).
4. Za pomocą rozkazu pisemnego „S” wydaje się drużynie pociągowej i manewrowej następujące zezwolenia, polecenia i informacje:
- 1) zezwolenie - na przejechanie obok semafora wjazdowego, wskazującego sygnał „Stój”, sygnał wątpliwy, białe światło bądź nieoświetlonego, o ile nie można podać sygnału zastępczego „Sz” (§ 65) oraz informację, czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału Rd1 „Nakaz jazdy”, czy też bez otrzymania tego

- sygnału, z zastrzeżeniem o którym mowa w § 68 ust. 9, a także zezwolenie na przejechanie obok semafora wyjazdowego w okręgu nastawczym nastawni wyłączonej z udziału w prowadzeniu ruchu (§ 61 ust. 53 i 54);
- 2) zezwolenie - na wyjazd ze stacji posiadającej semafor wyjazdowy z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego oraz informację czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału Rd1 „Nakaz jazdy”, czy też bez otrzymania tego sygnału wraz z podaniem numeru toru szlakowego, na który pociąg wjeżdża. Informację tę należy zapisać w rubryce „Inne” rozkazu pisemnego „S”;
 - 3) zezwolenie - na przejechanie obok semafora wjazdowego, drogowskazowego lub obsługiwanego semafora odstępowego albo tarczy zaporowej, wskazujących sygnał „Stój”, również sygnał wątpliwy, białe światło, bądź nieoświetlonych, o ile nie można podać sygnału zastępczego „Sz”, - wyjątek stanowi przypadek, gdy semafor kształtowy wskazuje nocny sygnał „Stój” lub gdy w porze ciemnej jest nieoświetlony, a jednocześnie sygnał dzienny wskazuje sygnał zezwalający, wówczas ważny jest sygnał dzienny, o ile przed tym semaforem nie ustawiono tarczy zatrzymania D1 „Stój” - a także zezwolenie na przejechanie obok semafora wjazdowego w okręgu nastawczym nastawni wykonawczej wyłączonej z udziału w prowadzeniu ruchu (§ 61 ust. 53 i 54);
 - 4) jeżeli nie ma możliwości chwilowego wyłączenia zasilania samoczynnej blokady liniowej jednokierunkowej - zezwolenie pierwszemu pociągowi, wyprawionemu po otwarciu zamkniętego toru szlakowego, na zasadach określonych w § 57 ust. 18;
 - 5) zezwolenie - na jazdę manewrową lokomotywy w kierunku szlaku, poza ustaloną granicę przetaczania lub poza ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów) dla przypadków określonych w § 15 ust. 4;
 - 6) zezwolenie na wjazd z zamkniętego toru szlakowego, przy którym nie ma semafora wjazdowego;
 - 7) zezwolenie na jazdę w przypadku, gdy pojazd trakcyjny znajduje się poza semaforem wskazującym sygnał zezwalający, którego maszynista nie widzi;
 - 8) zezwolenie na dalszą jazdę zatrzymanego pociągu skierowanego na tor prawy, gdy jego czoło minęło semafor z wyświetlonym wskaźnikiem W24;
 - 9) zezwolenie na przejechanie obok sygnału D1 „Stój” (§ 51 ust. 8 pkt. 4 i § 68 ust. 9);
 - 10) zezwolenie na dalszą jazdę zatrzymanego pociągu, gdy czoło pociągu minęło obsługiwany semafor tak, że koniec pociągu minął sygnałowe miejsce końca pociągu, lecz nie minął przebiegowego miejsca końca pociągu, lub gdy pociąg przejechał i zatrzymał się za semaforem wskazującym sygnał „Stój” - z zachowaniem postanowień zawartych w § 51 ust. 6;
 - 11) zezwolenie na wstawienie i jazdę pojazdu dwudrogowego przystosowanego do jazdy po drodze i po szynach (§ 86 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 pociągów;
 - 13) polecenie popychania pociągu (od do ...) przez lokomotywę sprzęgniętą z pociągiem lub przez lokomotywę nie sprzęgniętą z pociągiem, która dojeżdża za pociągiem do następnej stacji, ze wskazaniem miejsca zatrzymania się popychacza na tej stacji, lub która ze szlaku jednotorowego wraca do stacji wyprawienia - o ile popychanie nie jest przewidziane w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów;
 - 14) polecenie jazdy po zamkniętym torze szlakowym i o okolicznościach wskazanych w § 58 ust. 11;
 - 15) polecenie zatrzymania pociągu niemającego rozkładowego postoju, na stacji w okolicznościach wskazanych w § 52 ust. 5 i na szlaku w okolicznościach wskazanych w § 72 ust. 1 pkt 2;
 - 16) polecenie nieprzewidzianego wewnętrznym rozkładem jazdy zatrzymania na szlaku pociągu, z określeniem celu i czasu postoju;

- 17) polecenie rozłączenia lokomotyw przed miejscami (np. mostami), na których niedozwolona jest podwójna trakcja, przejazdu pojedynczo przez to miejsce i ponownego połączenia lokomotyw za tym miejscem, o ile rozłączania lokomotyw nie przewiduje wewnętrzny rozkład jazdy pociągów;
- 18) polecenie zatrzymania pociągu przed uszkodzonym obsługiwanym semaforem (§ 51 ust. 9 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 pociągów, oraz drużynie pociągu bocznikowego, jeżeli jest to uregulowane regulaminem obsługi bocznicy i drużyna ta jest z nim zapoznana;
- 20) informację o zmianach w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów (o wprowadzeniu lub zniesieniu postoju, o stałym otwarciu lub stałym zamknięciu posterunku ruchu, o okresowym zamykaniu posterunku ruchu, o zarządzonej zmianie sposobu prowadzenia ruchu, itp.). O takich zmianach należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym w ciągu 14 dni od chwili wejścia w życie tych zmian, a poza tym podać im dowodnie do wiadomości treść odnośnego zarządzenia;
- 21) informację o ustawieniu nieistniejących dotychczas w danym miejscu stałych sygnałów, ważnych dla danego pociągu o zmianie miejsca znajdowania się istniejących sygnałów, o zmianie obrazu sygnałów. O takich zmianach należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym w ciągu 14 dni od chwili zaistnienia tych zmian;
- 22) informację o czasowym otwarciu (np. na czas przewozów jesiennych) posterunku ruchu stale zamkniętego; drużyny pociągowe należy zawiadamiać w ciągu całego okresu otwarcia posterunku lub przez 14 dni, jeżeli wprowadzono poprawkę w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów;
- 23) informację o otwarciu prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznikowego) lub odgałęźnego i miejscu jego usytuowania (szlak, km), przy czym należy podać na jaki sygnał dozwolony jest przejazd pociągu przez posterunek; drużyny pociągowe należy zawiadamiać w ciągu całego okresu otwarcia posterunku;
- 24) informacje o tym, że w czasie prowadzenia ruchu pociągów w odstępach posterunków następczych (§ 33 ust. 4) sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne;
- 25) informację o uszkodzeniu torowych urządzeń kontroli prowadzenia pociągów (SHP, itp.);
- 26) informację o pociągu w innym kierunku niż przewidziany w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów; jeżeli rozkazu tego nie wydała jedna z poprzednich stacji, stacja wyprawiająca pociąg w innym kierunku powinna zawiadomić o tym maszynistę i kierownika pociągu;
- 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);
- 28) informację i polecenia dla pociągu roboczego, znajdującego się na torze szlakowym zamkniętym (§ 58 ust. 12);
- 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 (§ 61 ust. 47);

- 30) informację o unieważnieniu wskazań tarcz ostrzegawczych przejazdowych odnoszących się do przejazdu kolejowego, strzeżonego przez uprawnionego pracownika w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu;
 - 31) informację o nieważności na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu.
 - 32) informację o przejeździe wskazanej osoby w kabinie maszynisty (§ 72).
5. Za pomocą rozkazu pisemnego „N” w wydaje się drużynie pociągowej następujące zezwolenia, polecenia i informacje:
- 1) zezwolenie na przejechanie obok semafora wyjazdowego wskazującego sygnał „Stój” i wyjazd pociągu na tor szlakowy lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), gdy na semaforze wyjazdowym nie będzie podany sygnał „Sz” oraz informację czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału Rd1 „Nakaz jazdy”, czy też bez otrzymania tego sygnału;
 - 2) zezwolenie na wjazd pociągu z toru szlakowego lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego), przy którym nie ma semafora wjazdowego lub innego urządzenia sygnałowego albo gdy nie można na nich podać odpowiedniego sygnału;
 - 3) zezwolenie na wyjazd pociągu ze stacji posiadającej semafory wyjazdowe z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego, na tor szlakowy lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) oraz informację czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału Rd1 „Nakaz jazdy”, czy też bez otrzymania tego sygnału;
 - 4) informację o zamknięciu toru szlakowego i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze szlakowym czynnym (patrz jednak ust. 21);
 - 5) informację o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd z toru szlakowego lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego) pociągu względnie powracającego popychacza, jeżeli wjazd ten nie odbędzie się na sygnał zezwalający na ustawionym przy tym torze semaforze wjazdowym lub na sygnał „Sz” umieszczony na nim; zbędne jest podanie tej informacji drużynie popychacza, jeżeli popychanie to jest przewidziane w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów oraz drużynie pociągu bocznicy, jeżeli jest to uregulowane regulaminem obsługi bocznic;
 - 6) informację o tym, że przejazd pociągu po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) obok posterunków odstępowych (bocznicowych) może nastąpić po otrzymaniu ręcznego sygnału Rm1 „Do mnie” od dyżurnego ruchu każdego z tych posterunków;
 - 7) informację o prowadzeniu ruchu dwukierunkowego po torze szlaku dwutorowego przy czynnych obu torach szlakowych, jeżeli blokada liniowa nie jest do tego przystosowana; informację tę otrzymuje drużyna pociągu wyprawianego na tor szlakowy lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), po którym odbywa się ruch dwukierunkowy;
 - 8) jeżeli jazda względnie popychanie pociągu do określonego kilometra na szlaku i powrót nie są przewidziane w wewnętrznym rozkładzie jazdy - informację, do którego miejsca na szlaku dwutorowym odbędzie się jazda względnie popychanie pociągu oraz polecenie powrotu po torze z kierunku przeciwnego do zasadniczego; drużynie pociągowej należy wówczas podać również najpóźniejszy czas powrotu na stację wyprawienia.
6. W czasie planowych zamknięć torów w celu wykonania robót, drużynie pociągowej można wydać potrzebne zezwolenia, polecenia i informacje można wydać (§ 57 ust. 13 i 16, § 62 ust. 5 i 21) za pomocą rozkazu pisemnego „N_{rob}.” zamiast rozkazu pisemnego „N” lub zamiast rozkazu pisemnego „S” (§ 61 ust. 35 wypełniając odpowiednie rubryki. Jeden rozkaz „N” lub „N_{rob}” 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 „S” lub „N” dopisać dodatkowo treść

polecenia, które zasadniczo wpisuje się w rozkazie „O”, pod warunkiem, że wszystkie zapisy dokonane w rozkazie „S” lub „N” będą dobrze czytelne.

8. W wyjątkowym przypadku, w razie konieczności, a także w przypadku wyposażenia posterunków następczych w odpowiednie urządzenia techniczne, rozkaz pisemny „O” może być napisany na nieustalonym druku albo w formie wydruku komputerowego, 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 (telefonem, radiotelefonem) drużynie pociągowej dyżurny ruchu.
Można również ustalić w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy, aby rozkaz pisemny „O”, „S” i „N” wydał nastawniczy (zwrotniczy) lub inny uprawniony pracownik wyznaczonego posterunku, na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu dysponującego.
Szczegółowe postanowienia o wydawaniu rozkazów pisemnych powinien zawierać regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy bocznicy.
10. Dla pociągów, w których kierownik pociągu znajduje się w przodzie pociągu, lecz nie w kabinie maszynisty, ani w przyległym do niej przedziale połączonym przejściem z kabiną, rozkazy pisemne sporządza się w trzech egzemplarzach o jednakowej treści, z których trzeci egzemplarz pozostaje w bloku rozkazów, a pierwopis i jeden wtórnik doręcza się kierownikowi pociągu za pokwitowaniem na drugim wtórniku. Kierownik pociągu doręcza maszyniście prowadzącemu pociąg pierwopis za pokwitowaniem na wtórniku. Dla pociągów, w których kierownik pociągu znajduje się w kabinie maszynisty lub przyległym do niej przedziale połączonym przejściem z kabiną albo na końcu pociągu, jak również dla pociągów bez obsady konduktorskiej, sporządza się tylko jeden wtórnik rozkazu pisemnego, na którym maszynista kwituje odbiór pierwopisu.
W przypadku pokwitowania wypełnionego w dwóch egzemplarzach rozkazu pisemnego przez kierownika pociągu otrzymany pierwopis kierownik pociągu przekazuje za podpisem maszyniście, którego informuje o treści rozkazu oraz dopilnowuje, aby maszynista podpisał go. Rozkaz pisemny nakazujący nieprzewidziane popychanie pociągów, zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości jazdy - powinien otrzymać również maszynista popychacza za pokwitowaniem na egzemplarzu doręczającego. Rozkaz pisemny „S”, zezwalający na jazdę manewrujących pojazdów kolejowych w kierunku szlaku poza ustaloną granicę przetaczania lub poza granicę stacji, powinien otrzymać kierownik manewrów i maszynista. Kwitowanie otrzymanych egzemplarzy rozkazu pisemnego odbywa się według podanej zasady.
11. Pracownik doręczający rozkaz pisemny powinien o jego treści powiadomić ustnie pracownika otrzymującego rozkaz pisemny, a pracownik otrzymujący powinien sprawdzić treść rozkazu pisemnego i wpisać czas jego doręczenia.
12. W razie podwójnej trakcji maszynistę drugiej czynnej lokomotywy o treści rozkazu pisemnego powinien powiadomić ustnie pracownik doręczający rozkaz pisemny maszyniście pierwszej lokomotywy.
13. Pomocnika maszynisty lub kierownika pociągu znajdującego się w kabinie maszynisty lub w przyległym przedziale połączonym przejściem z kabiną o treści rozkazu pisemnego powiadamia ustnie maszynistę. W przypadku otrzymania przez maszynistę treści rozkazu pisemnego za pomocą urządzeń łączności, to dla pociągów, w których kierownik pociągu znajduje się w przodzie pociągu, lecz nie w kabinie maszynisty, ani w przyległym do niej przedziale połączonym przejściem z kabiną, maszynista przekazuje jego treść kierownikowi pociągu, za pomocą urządzeń łączności.

14. O popychaniu pociągu na szlaku, na którym przewidziane jest popychanie pociągów, drużynę pociągową powinien zawiadomić ustnie dyżurny ruchu sam lub za pośrednictwem innego pracownika (kierownika pociągu, zwrotniczego, itp.).
15. Maszynista powinien rozkaz pisemny umieścić na widocznym dla siebie miejscu, gdzie rozkaz ten powinien znajdować się do czasu zakończenia jazdy danej lokomotywy z tym pociągiem. W przypadku wymiany lokomotywy na trasie jazdy pociągu wydane rozkazy pisemne należy przekazać drużynie trakcyjnej zmienionej lokomotywy.
16. Jeżeli dyżurny ruchu dysponujący doraźnie poleci nastawniczemu (zwrotniczemu) albo innemu wyznaczonemu regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy bocznicy pracownikowi wydać rozkaz pisemny, powinien wypisać go w swym bloku w jednym egzemplarzu i podpisać oraz podyktować go pracownikowi, który ma wydać ten rozkaz, uprzedzając go o liczbie potrzebnych wtórników.
17. Pracownik ten po wypisaniu potrzebnej liczby egzemplarzy rozkazu pisemnego, po podpisaniu ich nazwiskiem dyżurnego ruchu dysponującego oraz własnym, powinien napisaną treść powtórzyć dosłownie, a dyżurny ruchu dysponujący powinien sprawdzić zgodność treści powtórzonej z treścią podyktowaną i w miejscu pokwitowania wpisać nazwisko pracownika wydającego rozkaz pisemny drużynie pociągowej.
18. Rozkazy pisemne powinny wydawać na określony odcinek stacje w tym celu wyznaczone w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów w części określającej warunki techniczno-ruchowe linii.
Stacjami wyznaczonymi powinny być stacje początkowe pociągów oraz stacje, na których dla danego lub danych pociągów istnieje możliwość wydawania rozkazów pisemnych na przyległe odcinki.
Jeżeli pociąg nie otrzymał wymaganego zawiadomienia na stacji wyznaczonej, należy wezwać stację ostatniego postoju pociągu przed miejscem, którego dotyczy zawiadomienie, celem wydania rozkazu pisemnego, a gdyby to nie było możliwe - należy pociąg zatrzymać na stacji poprzedzającej posterunek lub szlak, na którym zachodzą okoliczności wymagające zawiadomienia drużyny pociągowej o ostrzeżeniu.
19. Wyjątek od postanowień ust. 17 stanowią rozkazy pisemne z zawiadomieniami wymienionymi:
 - 1) w ust. 4 pkt. 1 i 3, 5, 6, 7, 8, 10 w ust. 5 pkt. 1 i 2 - które może wydać tylko ten posterunek następczy i ten dyżurny ruchu, który tymi semaforami dysponuje;
 - 2) w ust. 4 pkt. 2, 4, 9, 11, 12, 13, 18, w ust. 5 pkt. 3 i 8 i w ust. 6 - które może wydać tylko ten posterunek następczy i ten dyżurny ruchu, który prowadzi ruch pociągów na przyległym szlaku, na którym zachodzi jedna z wymienionych w tych punktach okoliczności;
 - 3) w ust. 4 pkt. 28 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) lub wyjazdowy na posterunku odgałęźnym (bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy), jest przystosowany do takich jazd i posiada wskaźnik W24, wyświetlający się równocześnie z sygnałem zezwalającym lub sygnałem zastępczym albo - gdy na semaforze nieprzystosowanym do takich jazd - w porze dziennej podano sygnał zastępczy uzupełniony nieoświetloną przenośną tablicą ze wskaźnikiem W24, jeżeli ujęte to zostało w wydany uprzednio rozkazie pisemnym „N” (§ 57 ust. 7 i 8). Zawiadomienie rozkazem pisemnym jest zbędne, gdy urządzenia blokady stacyjnej i liniowej są przystosowane do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze czynnym (§ 57 ust. 22 i 23).

21. Zezwolenia, polecenia i informacje wymienione w ust. 3, 4 i 5 mogą być przekazywane przez dyżurnego ruchu maszyniście za pomocą urządzeń łączności po zatrzymaniu obsługiwanego przez niego pociągu.

Zatrzymanie to nie jest wymagane, jeżeli obsada lokomotywy 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 właściwych druków rozkazów pisemnych będących na wyposażeniu tej lokomotywy, a podczas jazdy pociągu – maszynista lub na jego polecenie pomocnik maszynisty lub kierownik pociągu, jeżeli znajduje się w kabinie maszynisty.

Przekazaną treść należy powtórzyć, a dyżurny ruchu sprawdza zgodność powtórzenia. W miejscu przewidzianym na pokwitowanie dyżurny ruchu wpisuje nazwisko i stanowisko pracownika, któremu treść rozkazu pisemnego przekazał, a odbierający treść wpisuje nazwisko dyżurnego ruchu.

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

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

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

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

23. W każdym bloku rozkazów pisemnych, niezależnie od wydrukowanej numeracji poszczególnych kart, należy oznaczać kolejnym numerem każdorazowe wydanie rozkazu pisemnego. Numeracja ta jest miesięczna lub roczna, co ustala regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy bocznicy. 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”, „N rob.” obramować linią pionową na obu marginesach. W obramowanych działkach treść niepotrzebną należy skreślić linią falistą poziomą. Treść odręczną napisać należy czytelnie. Kolejność wpisania ostrzeżeń do rozkazów pisemnych powinna odpowiadać kolejności przejeżdżania miejsc na odcinku, których dotyczą ostrzeżenia.
25. Pociągom wyprawianym na szlak i z powrotem, popychaczom powracającym ze szlaku oraz pociągom kursującym na odcinku, na którym ruch pociągów prowadzi się tylko jedną lokomotywą należy w jednym rozkazie pisemnym wypisać wszystkie ostrzeżenia ważne dla obu kierunków jazdy. Drużynom pociągowym, które nie zmieniają się i prowadzą pociągi kilkakrotnie po tym samym odcinku, ostrzeżenia ważne dla wszystkich tych jazd można wydać jednorazowo, wpisując numery wszystkich pociągów, dla których są ważne. W razie zmiany w drodze drużyny pociągowej, przy przekazywaniu czynności następcy należy przekazać mu również rozkazy pisemne, które obowiązują w dalszej drodze. Przekazane obowiązujące rozkazy pisemne należy odnotować w raporcie z jazdy, a w przypadku nie prowadzenia raportu w książce pokładowej pojazdu z napędem, podając rodzaje i numery tych rozkazów oraz nazwę stacji ich wydania. Przekazanie rozkazów pisemnych podpisuje zdający i przyjmujący.
25. Bloczki rozkazów pisemnych przed wydaniem do użytku należy otemplować nazwą posterunku lub jednostki macierzystej lokomotywy, przesnurować, opieczętować, a liczbę kart w bloczku powinien poświadczyc upoważniony pracownik Zarządcy Infrastruktury Kolejowej. Bloczki rozkazów pisemnych „S”, „N”, „Nrob” i „O” należy ująć ściśle ewidencją.

§ 63

Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego „O”

1. Na posterunkach ruchu wyposażonych w urządzenia elektronicznej rejestracji i wydawania ostrzeżeń doraźnych, rozkazy pisemne „O” wydawane są w formie wydruku komputerowego wg. wzoru przedstawionego w załączniku nr 3a.
2. Na stacjach, przy sprawnie działających urządzeniach o których mowa w ust. 1, na podstawie zapisów wprowadzanych do pamięci komputera tworzona jest automatycznie elektroniczna książka ostrzeżeń. W tym przypadku nie stosuje się postanowień

zawartych w § 64 ust. 29, 31, 32, 33 i wzoru książki ostrzeżeń według załącznika nr 6. Pozostałe postanowienia § 64 mają zastosowanie analogiczne jak dla prowadzenia jednej książki ostrzeżeń.

3. Stacje wyznaczone do wydawania ostrzeżeń na których prowadzone są elektroniczne książki ostrzeżeń są odpowiednio oznaczone w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
4. Na stacjach o których mowa w ust. 3 rejestruje się ostrzeżenia doraźne obowiązujące dla jazdy po wszystkich torach szlakowych w kierunku zasadniczym i przeciwnym do zasadniczego, a także po torach głównych na stacjach.
5. Komputer, na którym tworzona jest elektroniczna książka ostrzeżeń obsługuje dyżurny ruchu.
6. Po każdej wprowadzonej zmianie w ostrzeżeniach należy sporządzić wydruk książki ostrzeżeń.
7. W przypadku usterki urządzeń elektronicznej rejestracji i wydawania ostrzeżeń doraźnych, rejestrację ostrzeżeń należy kontynuować w książce ostrzeżeń doraźnych wg wzoru określonego w załączniku nr 6 z wykorzystaniem posiadanego wydruku, o którym mowa w ust. 6, a rozkazy pisemne wydawać na druku wg wzoru przedstawionego w załączniku nr 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 § 8 wskazani w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznic.
9. Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego sporządza się w niezbędnej ilości egzemplarzy (§ 62 ust 10) i doręcza maszyniście lub kierownikowi pociągu za pokwitowaniem w książce doręczeń ze wskazaniem: nr rozkazu, nr pociągu i godziny doręczenia. Nie sporządza się kopii rozkazu dla potrzeb własnych.
Zasady przekazywania treści komputerowego wydruku rozkazu pisemnego między maszynistą a kierownikiem pociągu regulują instrukcje przewoźnika.
10. W komputerowym wydruku rozkazu pisemnego „O” mogą być zamieszczane informacje wydawane za pomocą rozkazu pisemnego „S” o których mowa w § 62 ust. 4 oraz „N_{rob}” zawarte w działkach 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 upoważnionego pracownika Zarządcy Infrastruktury Kolejowej 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 urządzeń (również wtedy, gdy na wydruku podana jest informacja o braku ostrzeżeń na wskazanym odcinku), to posterunki te powinny być odpowiednio oznaczone w wewnętrznym rozkładzie 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.

12. Szczegółowe zasady obsługi i eksploatacji urządzeń do komputerowego wydruku rozkazu pisemnego „O” zawiera instrukcja użytkownika systemu elektronicznej rejestracji i wydawania ostrzeżeń doraźnych.

§ 64 **Ostrzeżenia**

1. Ostrzeżeniami nazywają się pisemne zawiadomienia wydawane drużynom pociągowym, a dotyczące ograniczenia prędkości jazdy lub zachowania innych ostrożności - z wyjątkiem zawiadomień wymienionych w § 62 ust. 18.
2. Ostrzeżenia dzielą się na stałe i doraźne.
Za ostrzeżenia stałe uważa się ostrzeżenia, które ujęte są w wykazie ostrzeżeń stałych (zwanym dalej w skrócie „Wykazem ostrzeżeń stałych”), bez względu na to, czy ostrzeżenie obowiązuje stale czy tylko w ustalonym okresie.
Ostrzeżeniami doraźnymi są ostrzeżenia nie ujęte w „Wykazie ostrzeżeń stałych”, które wprowadzone zostały przez zarządcę infrastruktury.
Ostrzeżenia doraźne mogą być jednorazowe, tj. odnoszące się do określonego pociągu lub okresowe, tj. odnoszące się do wszystkich pociągów w okresie ważności tego ostrzeżenia.
3. W „Wykazie ostrzeżeń stałych” należy wskazać wszystkie przewidziane ostrzeżenia, które trwać będą dłużej niż 90 dni.
4. W „Wykazie ostrzeżeń stałych” wymagane ograniczenia prędkości jazdy należy wskazać osobno dla każdego toru szlakowego i dla każdego kierunku jazdy po każdym z tych torów oraz dla torów głównych na stacji, na których obowiązują ograniczenia prędkości niższe niż wynika to ze wskazań semafora zezwalającego na wjazd. W żądaniach wprowadzenia ograniczeń należy wskazać, jakiego ruchu pociągów dane ograniczenie dotyczy.
5. Wykaz ostrzeżeń stałych należy wydawać okresowo, przy czym po raz pierwszy równocześnie z wejściem w życie nowego wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów. Termin ważności tego wykazu powinien być wskazany na wierzchniej stronie okładki.
6. Nowe wydanie wykazu ostrzeżeń stałych należy wysyłać odpowiednio wcześniej za pokwitowaniem.
7. 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 objęciem pracy przez maszynistę, który ma prowadzić pociąg (pojazd kolejowy) pierwszy raz w okresie obowiązywania wykazu ostrzeżeń stałych, przełożony powinien sprawdzić, czy ten maszynista otrzymał potrzebne mu wykazy ostrzeżeń stałych.
8. Nie wolno dokonywać w wykazie ostrzeżeń stałych następujących zmian:
 - 1) wnoszenia ostrzeżeń, których w wykazie tym nie wydrukowano;
 - 2) zmiany czasu obowiązywania ostrzeżenia z wyjątkiem jego skrócenia;

- 3) zmiany miejsca (i toru), na którym obowiązuje ostrzeżenie, z wyjątkiem przypadku wymienionego w ust. 9 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.

9. Zarządca Infrastruktury Kolejowej może zarządzić dokonanie w wykazie ostrzeżeń stałych tylko następujących zmian:

- 1) skreślenie ostrzeżenia w całości;
- 2) skrócenie miejsca podanego w ostrzeżeniu stałym;
- 3) podwyższenie prędkości jazdy, podanej w ostrzeżeniu stałym,
- 4) skrócenie czasu obowiązywania ostrzeżenia

Zmiany te należy pisemnie przekazać niezwłocznie komórkom organizacyjnym, które natychmiast powiadamiają zainteresowanych pracowników. W treści pisemnego zarządzenia wszelkie liczby należy podawać słownie z wyjątkiem nr linii i strony wykazu.

10. Jeżeli stan infrastruktury kolejowej lub organizacja prowadzenia wymagają wydawania drużynom pociągowym ostrzeżeń nie ujętych w Wykazie ostrzeżeń stałych, właściwe komórki organizacyjne lub uprawnieni pracownicy powinni niezwłocznie zawiadomić o tym pisemnie, lub telefonogramem dyżurnego jednej ze stacji sąsiadujących z miejscem, w którym powstały okoliczności wymagające wydania ostrzeżeń. W zawiadomieniu tym upoważniony pracownik Zarządcy Infrastruktury Kolejowej powinien dokładnie określić: miejsce, w którym konieczne jest zmniejszenie prędkości jazdy lub zachowanie ostrożności (nr 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, nieparzystym czy parzystym oraz określenie, od którego miejsca do którego miejsca obowiązuje ostrzeżenie), dopuszczalną prędkość jazdy pociągów, powód ograniczenia prędkości lub potrzeby zachowania ostrożności i od kiedy do kiedy ostrzeżenie to obowiązuje (natychmiast lub od określonego terminu do odwołania lub do określonego terminu). Telefoniczne żądanie wydawania ostrzeżeń należy potwierdzić pisemnie.

11. Jeżeli regulaminem tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót wymagane jest ograniczenie prędkości, to należy postępować zgodnie z ust. 14 po otrzymaniu zarządzenia w sprawie rozpoczęcia robót.

12. W nagłych przypadkach zawiadomienie o przeszkodzie do ruchu pociągów może być dokonane telefonicznie lub ustnie przez każdego pracownika kolejowego oraz przez osobę postronną. Niezwłocznie po otrzymaniu tego zawiadomienia dyżurny ruchu powinien zawiadomić o nim upoważnionego pracownika Zarządcy Infrastruktury Kolejowej, który po zbadaniu zagrożonego miejsca powinien niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu o wyniku badania.

Do czasu otrzymania tego zgłoszenia dyżurny ruchu powinien, w zależności od treści otrzymanego zawiadomienia albo wstrzymać ruch pociągów, albo za pomocą rozkazu pisemnego polecić drużynie pociągowej zatrzymanie pociągu przed miejscem zagrożonym, zbadanie przeszkody przez maszynistę i kierownika pociągu, jeżeli jest, oraz zgłoszenie o wyniku badania, celem ustalenia dalszego postępowania.

13. W razie niepodania terminu wejścia w życie ostrzeżenia, należy termin ten wyjaśnić telefonicznie, a jeżeli nie można tego wykonać natychmiast, należy przyjąć, że obowiązuje ono od chwili otrzymania zawiadomienia.
14. Dyżurny ruchu stacji, na której zaistniały okoliczności, wymagające wydania ostrzeżeń, lub która otrzymała zawiadomienie o takich okolicznościach, powinien o potrzebie wydawania ostrzeżeń zawiadomić telegramem lub telefonogramem:
- 1) jeżeli ostrzeżenie dotyczy miejsca znajdującego się na szlaku - sąsiednią stację czynną, stale otwartą dla ruchu pociągów, położoną z drugiej strony miejsca, gdzie zachodzą okoliczności wymagające wydawania ostrzeżeń; jeżeli miejsce to znajduje się na szlaku pomiędzy stacją a posterunkiem odgałęźnym lub między dwoma posterunkami odgałęźnymi, to zawiadomić należy stację sąsiednie ze wszystkich kierunków, z których pociągi przejeżdżają przez to miejsce;
 - 2) jeżeli ostrzeżenie dotyczy miejsca znajdującego się na stacji na drodze wjazdu pociągów - te sąsiednie stacje, które wyprawiają pociągi przejeżdżające przez to miejsce;
 - 3) jeżeli ostrzeżenie dotyczy miejsca znajdującego się na stacji na drodze wyjazdu pociągów - stacje wyznaczone, wyprawiające pociągi, które na drodze wyjazdu przejeżdżają przez to miejsce;
 - 4) w przypadkach wymienionych w pkt. 1 i 2 - również stacje wyznaczone do wydawania ostrzeżeń (ust. 31).
- Jeżeli dotyczy to stacji różnych Zarządców Infrastruktury Kolejowej, to sposób i tryb postępowania Zarządcy Infrastruktury Kolejowej uzgadniają między sobą. Szczegółowe uregulowanie w tym zakresie należy zamieścić w regulaminach technicznych zainteresowanych stacji.
15. Stacje sąsiednie i wyznaczone, wymienione w ust. 14, otrzymanie zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia powinny potwierdzić pisemnie telegramem lub telefonogramem tej stacji, od której zawiadomienie to otrzymały, a stacje wyznaczone również stacji położonej bezpośrednio przed miejscem, którego dotyczy dane ostrzeżenie. W potwierdzeniu tym należy powtórzyć treść ostrzeżenia oraz podać liczbę porządkową pod którą ostrzeżenie wpisano do książki ostrzeżeń, a stacje wyznaczone ponadto powinny podać od którego pociągu włącznie rozpoczną wydawanie ostrzeżeń.
16. Wszystkim pociągom, którym stacje wyznaczone ostrzeżenia nie wydały, powinna ostrzeżenie to wydać ostatnia stacja przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie. Pociągi nie mające na tej stacji przewidzianego postoju, należy zawiadomić o ostrzeżeniu, o ile jest to możliwe, za pośrednictwem ostatniej stacji postoju, a jeżeli jest to niemożliwe, należy pociąg zatrzymać i doręczyć ostrzeżenie na ostatniej stacji przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, albo przekazać treść rozkazu pisemnego maszyniście za pomocą urządzeń łączności zgodnie z postanowieniami § 62 ust. 20.
17. W celu ustalenia, któremu pociągowi nie wydano ostrzeżenia, ostatnia stacja znajdująca się przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, powinna ustalić które z pociągów znajdujących się w drodze do niej zostały wyprawione ze stacji wyznaczonej przed pociągiem, który pierwszy otrzymał ostrzeżenie.
18. O ostrzeżeniach doraźnych, obowiązujących dla jazdy pociągów po torze szlakowym lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), stacja wyprawiająca pociągi po torze szlakowym lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), powinna zawiadomić stacje wyznaczone, wyprawiające pociągi, które będą jechać po tym torze szlakowym.

19. Jeżeli doraźne ostrzeżenie obowiązuje od określonego terminu, stacje wyznaczone powinny wydawanie ostrzeżeń rozpocząć wcześniej, z takim wyliczeniem, aby pociągi przejeżdżające po tym terminie na ostatnią stację przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, były już zawiadomione o ostrzeżeniu.
20. Jeżeli zachodzi potrzeba jednorazowego wydania ostrzeżenia, stacja, na której zaistniały okoliczności wymagające tego ostrzeżenia, powinna zażądać wydania ostrzeżenia przez stację wyznaczoną lub przez stację ostatniego postoju albo przez stację sąsiednią, z której ma przyjechać ten pociąg lub wydać je sama, jeżeli ostrzeżenie dotyczy wyjazdu pociągu. Jeżeli jednorazowe ostrzeżenie dotyczy szlaku, a stacja wyznaczona ani stacja ostatniego postoju pociągu nie może już zawiadomić pociągu o ostrzeżeniu, zawiadomienie to powinna wykonać ostatnia stacja znajdująca się przed tym szlakiem.
Stacja żądająca wydania jednorazowego ostrzeżenia może uważać, że pociąg został zawiadomiony o ostrzeżeniu, gdy otrzymała zgłoszenie o dokonanym zawiadomieniu pociągu.
21. Pociągów wyprawianych po torze zamkniętym (ze względu na obowiązujące ich ograniczenie prędkości jazdy do 30 km/h) dotyczą tylko te z ostrzeżeń stałych i doraźnych, które ograniczają prędkość jazdy poniżej 30 km/h, a jeżeli dopuszczono jazdę z prędkością dozwoloną dla danego pociągu - tylko te, które ograniczają prędkość poniżej dozwolonej dla tego pociągu.
22. Ostrzeżenie obowiązujące do określonego terminu traci ważność po tym terminie. W tym przypadku stacje wyznaczone powinny wydawanie ostrzeżeń zakończyć wcześniej, z takim wyliczeniem, aby pociągi przejeżdżające po tym terminie na ostatnią stację przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, nie były już zawiadomione o ostrzeżeniu.
23. Jeżeli nie podano terminu, do którego obowiązuje ostrzeżenie, jest ono ważne aż do odwołania. Odwołanie ostrzeżenia następuje w trybie przewidzianym do wprowadzenia ostrzeżenia, z wyjątkiem potwierdzenia pisemnego telegramem lub telefonogramem otrzymania odwołania, które jest zbędne.
24. W razie odchyień od podanych terminów ważności ostrzeżenia, stacje, które ostrzeżenie wprowadziły, mają obowiązek o zmianie terminu zawiadomić zainteresowane stacje w trybie przewidzianym dla wprowadzenia ostrzeżenia.
25. Jeżeli zawiadomienie o konieczności ostrzeżenia pociągów otrzyma posterunek odgałęźny lub odstępowy (bocznikowy), obowiązany on jest wydawać pociągom ostrzeżenia do czasu: zawiadomienia o ostrzeżeniu najbliższej stacji, otrzymania od niej potwierdzenia odebrania ostrzeżenia, otrzymania informacji, który pociąg pierwszy zostanie zawiadomiony o ostrzeżeniu oraz przejazdu wszystkich pociągów, które odjechały ze stacji bez ostrzeżenia.
26. W przypadku, gdy pociąg ma rozpocząć jazdę na stacji, na której nie jest to przewidziane w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, dyżurny ruchu tej stacji powinien zażądać od właściwej stacji wyznaczonej, podania mu ostrzeżeń obowiązujących na odcinku pomiędzy stacją początkową tego pociągu a najbliższą stacją wyznaczoną, obowiązującą do wydawania ostrzeżeń temu pociągowi i o otrzymanych ostrzeżeniach zawiadomić drużynę pociągową.

27. Pociąg jadący bez wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów powinien być zatrzymany na stacji wyznaczonej do wydawania ostrzeżeń w kierunku jazdy pociągu, celem doręczenia drużynie pociągowej ostrzeżeń.
28. Stacje, które otrzymały żądanie, zarządzenie lub zawiadomienie o ostrzeżeniu powinny niezwłocznie wpisać go do właściwej książki ostrzeżeń doraźnych (zał. nr 7 - dalej książki ostrzeżeń). Jednorazowych ostrzeżeń nie wpisuje się do książki ostrzeżeń.
29. Każda stacja prowadzi tyle książek ostrzeżeń, w ilu kierunkach wyprawia pociągi. Książki te należy prowadzić w ten sposób, aby przy wypełnianiu rozkazów pisemnych nie zachodziła potrzeba wyszukiwania ostrzeżeń w różnych książkach. Jeżeli ilość ostrzeżeń jest mała, można prowadzić jedną książkę ostrzeżeń z odpowiednim podziałem kart dla każdego kierunku i z odpowiednim ich oznaczeniem. Numerację ostrzeżeń prowadzi się miesięcznie w formie ułamka. Liczbą arabską w liczniku oznacza się numer porządkowy ostrzeżenia w danym kierunku i w danym miesiącu. Liczba rzymska w mianowniku oznacza miesiąc, w jakim zapisano ostrzeżenie po raz pierwszy do książki ostrzeżeń doraźnych np. 1/V.
30. Ostrzeżenia dotyczące szlaków:
- 1) jednotorowych:
 - a) stacje wyznaczone do wydawania ostrzeżeń wpisują do książek ostrzeżeń wszystkie doraźne ostrzeżenia obowiązujące na wyznaczonych odcinkach;
 - b) inne stacje wpisują do książek ostrzeżeń ostrzeżenia doraźne wprowadzone na własnej stacji na drodze wyjazdu pociągów, na szlakach do najbliższych sąsiednich stacji i na sąsiednich stacjach na drodze wjazdu pociągów;
 - 2) dwutorowych:
 - a) stacje wyznaczone wpisują do książek ostrzeżeń doraźnych ostrzeżenia dotyczące torów szlakowych kierunku zasadniczego i miejsc znajdujących się na stacjach na drodze wjazdu i wyjazdu wyprawianych pociągów (ust. 14), natomiast dotyczących torów szlakowych kierunku przeciwnego do zasadniczego tylko w razie otrzymania zawiadomienia o jeździe pociągów po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego;
 - b) ostatnie stacje, znajdujące się przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, wpisują do książek ostrzeżeń ostrzeżenia dotyczące każdego przyległego toru szlakowego w obu kierunkach jazdy.
31. Książki ostrzeżeń powinien prowadzić na bieżąco dyżurny ruchu. Jeżeli na stacji prowadzonych jest kilka książek ostrzeżeń to należy wyznaczyć regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy bocznicy, posterunek techniczny na którym będzie prowadzony stacyjny komplet książek ostrzeżeń.
32. Każde ostrzeżenie należy oddzielić od następnego poziomą kreską. Po odwołaniu ostrzeżenia we wszystkich książkach ostrzeżeń, w których wpisane było to ostrzeżenie, należy wypełnić rubryki dotyczące odwołania a rubryki dotyczące wprowadzenia i liczbę porządkową, przekreślić atramentem lub długopisem. Jeżeli w książce ostrzeżeń odwołane ostrzeżenie znajduje się przed ostrzeżeniem nadal obowiązującym, ostrzeżenia wpisane są w innej kolejności, niż występują one na drodze jazdy pociągów, to dnia 1-go następnego miesiąca należy wszystkie obowiązujące ostrzeżenia na nowo wypisać i ponumerować w takiej kolejności, w jakiej będą one wpisywane do rozkazów pisemnych. Należy przy tym w poprzednich, zapisach rubryki dotyczące wprowadzenia i liczbę porządkową przekreślić a w rubrykach dotyczących odwołania zanotować: „przeniesiono pod Lp.....”. Prawdliwość przeniesienia obowiązujących ostrzeżeń powinna być sprawdzona przez uprawnionych pracowników,

których pracownicy prowadzą książki ostrzeżeń doraźnych, w każdym miesiącu niezwłocznie po przeniesieniu ostrzeżeń i poświadczona podpisem.

33. Książki ostrzeżeń należy przed oddaniem ich do użytku ostemplować nazwą Zarządcy Infrastruktury Kolejowej, wpisać nazwę posterunku, dla którego są one przeznaczone, przesnuować, opieczetować, strony ponumerować a ilość stron powinien poświadczyć upoważniony pracownik Zarządcy Infrastruktury Kolejowej.
34. Wszystkie załączniki dotyczące jednego ostrzeżenia należy oznaczyć w liczniku numerem porządkowym pierwszego zapisu tego ostrzeżenia w książce ostrzeżeń a w mianowniku liczbą rzymską oznaczającą miesiąc, w którym pierwszy raz wpisano ostrzeżenie, a następnie załączniki te należy złączyć razem. Dopuszcza się przechowywanie w pamięci komputera wszystkich pism i telegramów związanych z żądaniem, wprowadzeniem, potwierdzeniem i odwołaniem ostrzeżeń otrzymanych drogą elektroniczną.
35. W regulaminie technicznym stacji i regulaminie pracy bocznicy należy ustalić, na których posterunkach, ile książek ostrzeżeń i w których kierunkach powinno się je prowadzić oraz czy zezwala się na dokonywanie zapisów w książkach ostrzeżeń przez innego pracownika pod nadzorem dyżurnego ruchu.
36. Dyżurny ruchu zdający 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.
Dyżurny ruchu przyjmujący dyżur powinien zapoznać się ze wszystkimi obowiązującymi ostrzeżeniami doraźnymi.
37. Jeżeli ostrzeżenie ma trwać powyżej 90 dni kierownik właściwej sekcji ds. nawierzchni Zarządcy Infrastruktury Kolejowej powinien odpowiednio wcześniej zwrócić się do sekcji odpowiedzialnej za wydawnictwo wewnętrznego rozkładu jazdy.

Rozdział IX

JAZDA POCIĄGÓW

§ 65

Zezwolenie na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu

1. Żaden pociąg nie może wyjechać ze stacji, wjechać na stację ani przejechać przez stację lub inny posterunek następczy bez zezwolenia dyżurnego ruchu.
2. Zezwoleniem na wyjazd pociągu ze stacji lub posterunku odgałęźnego z semaforem wyjazdowym jest:
 - 1) podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wyjazdowym,
 - 2) podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym grupowym i sygnału zastępczego na semaforze przy torze, z którego ma odjechać pociąg,
 - 3) podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym grupowym i polecenie dyżurnego ruchu wydane drużynie pociągowej za pomocą urządzeń łączności, za pośrednictwem nastawniczego (zwrotniczego) lub ustnie w formie „Pociąg numer z toru numer odjazd”.

W przypadkach wymienionych w pkt 1-3, jeżeli nie można lub nie wolno podać sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wyjazdowym albo jeżeli pociąg wyjątkowo ma wyjechać z toru 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 na stacjach ustalonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów - zezwoleniem na odjazd pociągu jest polecenie dyżurnego ruchu przekazane drużynie pociągowej za pomocą urządzeń łączności, po uprzednim nastawieniu na semaforze wyjazdowym sygnału zezwalającego na jazdę.
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 posterunkach odgałęźnych z semaforem wyjazdowym, wyposażonych w semafory świetlne z tarczą ostrzegawczą odnoszącą się do semafora wyjazdowego - podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym i wjazdowym oraz drogowskazowym (jeśli jest),
 - 2) na stacjach i posterunkach odgałęźnych z semaforami wjazdowymi, wyposażonych w semafory bez tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wyjazdowego - podanie sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym i wjazdowym oraz sygnału „Nakaz jazdy” z pierwszej nastawni na drodze przejazdu pociągu;
 - 3) na posterunkach odgałęźnych bez semaforów wjazdowych oraz na posterunkach bocznicowych – podanie sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym;
 - 4) na posterunkach odstępowych - podanie sygnału zezwalającego na semaforze odstępowym.
6. Jeżeli na semaforze wjazdowym przy spełnieniu wymaganych warunków nie może być podany sygnał zezwalający lub semafor ten wskazuje sygnał wątpliwy, bądź jest nieoświetlony, wówczas:
 - 1) zezwoleniem na wyjazd pociągu jest:
 - a) podanie na tym semaforze sygnału zastępczego „Sz”,
 - b) przekazanie odpowiedniego rozkazu pisemnego, zezwalającego na przejechanie obok wskazującego sygnał „Stój” semafora wjazdowego,
 - 2) zezwoleniem na przejazd pociągu - oprócz podania sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym (i drogowskazowym) jest:
 - a) podanie na semaforze wjazdowym sygnału zastępczego „Sz”,
 - b) jeżeli pociąg był zatrzymany przed semaforem wjazdowym: przekazanie odpowiedniego rozkazu pisemnego zezwalającego na przejechanie obok semafora wjazdowego wskazującego sygnał „Stój”,
7. Sygnał „Nakaz jazdy” podaje dyżurny ruchu. Jeżeli jednak sygnał „Nakaz jazdy” ma być podany z nastawni wykonawczej (ust. 3 pkt. 2), wówczas sygnał ten może podać nastawniczy na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu dysponującego.
8. Jeżeli podanie sygnału „Nakaz jazdy” dla pociągu oczekującego na wyjazd ze stacji posiadającej semafory wjazdowe jest wymagane, lecz doraźnie jest niemożliwe, sygnał ten może być zastąpiony poleceniem dyżurnego ruchu dysponującego, wydanym kierownikowi pociągu (maszyniście) za pomocą urządzeń łączności w formie:
„Pociągnr.... z toru.....nr odjazd”

lub za pomocą rozkazu pisemnego, w którym skreślono wyrazy „sygnału Nakaz jazdy”.

9. Dyżurnemu ruchu wolno wydać zezwolenie 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.

§ 66

Podawanie sygnałów przez drużynę pociągową przed odjazdem pociągu

1. Przy pociągach bez obsady kierownika pociągu, odjazd pociągu następuje po otrzymaniu zezwolenia na wyjazd pociągu (§ 65).
2. 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 (§ 65 ust. 2), 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.
3. Przed uruchomieniem pociągu, który ma odjechać przy sygnale zezwalającym na semaforze, maszynista powinien sprawdzić wzrokowo, czy dotyczący semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę lub sygnał zastępczy oraz czy w zasięgu jego wzroku nie ma przeszkód do jazdy uwzględniając postanowienia § 65 ust. 3.
Gdy pojazd trakcyjny znajduje się wyjątkowo poza semaforem i maszynista nie może rozpoznać sygnału, informację o tym sygnale przekazuje kierownik pociągu lub drugi maszynista lub uprawniony pracownik przewoźnika.
W przypadku jednoosobowej obsady pojazdu trakcyjnego pociągu bez obsady kierownika pociągu, maszynista powinien otrzymać rozkaz pisemny „S” (doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności).
4. Szczegółowe postępowanie drużyny pociągowej przed odjazdem pociągu określają przepisy wewnętrzne przewoźnika kolejowego.

§ 67

Prędkość jazdy pociągów

1. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągów zależy od:
 - 1) konstrukcji i stanu technicznego nawierzchni i podtorza oraz obiektów inżynierskich i urządzeń srk;
 - 2) konstrukcji pojazdów kolejowych, ich stanu technicznego, rodzaju hamulców i masy hamującej pociągu;
 - 3) rodzaju pociągu i warunków ruchowych.
2. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągu, której nie wolno przekroczyć, jest wskazana dla każdego pociągu w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów. 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. Prędkość jazdy pociągu z podwójną trakcją nie może przekraczać prędkości konstrukcyjnej żadnej z obu lokomotyw.
4. Ograniczenia prędkości jazdy określone są w postanowieniach niniejszej instrukcji i Instrukcji JSK-E1 sygnalizacji. Najczęściej stosowane ograniczenia prędkości jazdy 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	tymczasowe zabezpieczenie pękniętej szyny; podczas przejazdu pociągu miejsce uszkodzone powinien obserwować uprawniony pracownik	JSK R-1 § 79 ust. 3
2)	5	cofanie pociągu ze szlaku bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu	JSK R-1 § 74 ust. 4
3)	5 - 10	wjazd pociągu na stację z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego; jazdę wagonu z zagrzanym czopem osi powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej	JSK R-1 § 80 ust. 4
4)	10	wymagających ustawienia sygnału D1 „Stój”	JSK E-1
5)	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 podając sygnał Rm1 „Do mnie”. Prędkość obowiązuje dla czoła pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia.	JSK R-1 § 88 ust. 24
6)	40	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	JSK R-1 § 35 ust. 2 oraz JSK R-12 § 12 ust. 12
7)	20	pchanie pociągu na szlaku z przejazdami kolejowo-drogowymi, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób (obowiązuje czoło pociągu)	JSK R-1 § 71 ust. 8

8)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia na odcinku z zamkniętymi posterunkami ruchu dla przejazdu pociągu ratunkowego, roboczego lub pługą odśnieżnego (obowiązuje czoło pociągu)	JSK R-1 § 61 ust. 23
9)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych, których nie można zawiadomić o jeździe pociągu w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych (obowiązuje czoło pociągu)	JSK R-1 § 61 ust. 46
10)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, których nie można zawiadomić o odjeździe pociągu lub jeżeli dyżurny ruchu nie otrzymał potwierdzenia otrzymania sygnału dzwonkowego przez dróżników przejazdowych (obowiązuje czoło pociągu)	JSK R-1 § 88 ust. 18
11)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia z uszkodzonymi urządzeniami zabezpieczenia ruchu, do czasu usunięcia uszkodzenia lub rozpoczęcia strzeżenia na miejscu przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia (obowiązuje czoło pociągu)	JSK R-1 § 88 ust. 20
12)	40	wyjazd pociągu na szlak z blokadą samoczynną na podstawie sygnału zastępczego „Sz” lub rozkazu pisemnego do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, o ile maszynista nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacją, że samoczynne semafony odstępowe są nieważne	JSK R-1 § 68 ust. 10 oraz JSK E-1 § 3 ust. 2
13)	20	ciężki pociąg towarowy może przejechać bez zatrzymania obok semafora odstepowego blokady samoczynnej nie wskazującego sygnału zezwalającego na jazdę, gdy na tym semaforze jest umieszczony wskaźnik W 22	JSK R-1 § 35 ust. 2 oraz JSK E-1 § 15
14)	20	przyjęcie pociągu na tor boczny lub wyprawienie pociągu towarowego z toru bocznego	JSK R-1 § 42 ust. 1
15)	20	w odstępstwie od wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów – przyjęcie pociągu na tor częściowo zajęty albo na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości lub zakończony kozłem oporowym	JSK R-1 § 42 ust. 7 i 8
16)	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	JSK R-1 § 66 ust. 2

17)	40	gdy samoczynny semafor odstępowy wskazuje sygnał „Stój” bądź białe światło lub sygnał wątpliwy, albo gdy semafor ten jest nieoświetlony, a z kabiny maszynisty nie widać przeszkody, na przednim odstępie, po zatrzymaniu można kontynuować jazdę tak, aby w każdej chwili można zatrzymać pociąg w razie zauważenia przeszkody; jazda z taką prędkością obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę	JSK R-1 § 68 ust. 10 oraz JSK E-1 § 3
18)	40	gdy powtarzacz izolacji toru szlakowego półsamoczynnej blokady liniowej z blokiem pozwolenia i izolowanym torem szlakowym wskazuje zajętość pomimo przybycia wcześniej wyprawionego pociągu do jednej ze stacji przyległych do szlaku, pierwszy wyprawiony pociąg	JSK R-1 § 32 ust. 17 pkt 10
19)	20	gdy pociąg jest pchany lub cofany za wiedzą dyżurnego ruchu - na szlaku z przejazdami kolejowo-drogowymi, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób	JSK R-1 § 71 ust. 7 § 74 ust. 2
20)	20	po zauważeniu nadawanego w kierunku maszynisty sygnału Pc6, należy zmniejszyć prędkość jazdy obok stojącego pociągu tak, aby zatrzymać ten pojazd w miejscu znajdowania się maszynisty unieruchomionego pociągu	JSK R-1 § 68 ust. 25
21)	20	jazda do najbliższej stacji z płaskimi miejscami lub nalepami na obręczach zestawów kołowych	JSK R-1 § 80 ust. 6
22)	20	jazda pociągu do najbliższej stacji w stanie odhamowanym, a wagon hamuje tak silnie, że jego koła ślizgają się po szynie	JSK R-1 § 80 ust. 8
23)	20	polecenie ograniczenia prędkości w razie zauważenia braku zderzaka przy wagonie w pociągu poprzedzającym	JSK R-1 § 80 ust. 10
24)	20	wyjazd na tor sąsiadujący z torem, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu	JSK R-1 § 81 ust. 2
25)	20	podczas przejeżdżania przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście zabezpieczone rogatekami, w przypadku, gdy maszynista zauważył niezaniknięcie rogatki lub półrogatki i brak pracownika strzegącego przejazdu kolejowo-drogowego, o czym nie był powiadomiony rozkazem pisemnym (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia)	JSK R-1 § 88 ust. 20
26)	20	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w przypadku, gdy tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje sygnał „Osp1”, sygnał wątpliwy lub jest ciemna (obowiązuje czoło pociągu)	JSK R-1 § 88 ust. 20 oraz JSK E-1 § 5 ust. 3

27)	30	gdy pociąg jedzie po torze zamkniętym zajęтым przez inne pojazdy kolejowe lub na którym znajduje się przeszkoda do jazdy	JSK R-1 § 58 ust. 9
28)	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	JSK R-1 § 71 ust. 8 § 74 ust. 2
29)	30	w czasie zamknięcia posterunków i wstrzymania ruchu pociągów na danym odcinku linii kolejowej, prędkość jazdy pociągu ratunkowego, roboczego lub pługą odśnieżnego	JSK R-1 § 61 ust. 23
30)	30	jazda do najbliższej stacji po wstawieniu wagonów po wykolejeniu, dostosowując prędkość do wskazówek rewidenta	JSK R-1 § 80 ust. 2
31)	40	przez rozjazdy na szlaku lub na posterunkach prowizorycznych, gdy jazda odbywa się w kierunku zwrotnym	JSK R-1 § 61 ust. 34
32)	40	jazda bez znajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowej	JSK R-1 § 20 ust. 3
33)	40	przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, w którym jazda odbywa się na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny (doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności); przy wyjeździe na szlak bez blokady samoczynnej jazda z prędkością do 40 km/h obowiązuje w granicach posterunku ruchu	JSK-E-1
34)	40	wjazd, przejazd lub wyjazd pojazdu kolejowego na lub z mijanek bez obsady po porozumieniu się maszynisty z dyżurnym ruchu odcinkowym	JSK R-1 § 34 ust. 27
35)	40	przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, osłanianym semaforem, który nie jest uzależniony od zwrotnic lub nie ma zamknięcia przebiegu	JSK R-1 § 61 ust. 34
36)	40	jazda pociągów w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych	JSK R-1 § 61 ust. 46
37)	50	przez zwrotnice ryglowane, przejeżdżane na ostrze w kierunku prostym podczas nieprawidłowego działania bloku przebiegowego - utwierdzającego	JSK – E Dział II, Rozdział I, Art.4 § 4 ust

38)	50	przez zwrotnice scentralizowane w urządzeniach mechanicznych i uzależnione w przebiegu, przejeżdżane na ostrze w kierunku prostym, w przypadku wyłączenia rygla ze scentralizowanego nastawiania	JSK – E Dział II, Rozdział I, Art.4 § 4 ust 11
39)	60	gdy pociąg z czynną lokomotywą ciągnącą jest popychany	JSK R-1 § 70 ust. 3
40)	60	po minięciu wskaźnika We1 (przygotować się do opuszczenia pantografów)	JSK E-1
41)	160	przy jednoosobowej obsadzie lokomotywy	JSK R-1 § 19 ust. 3
42)	50	po otwarciu posterunku ruchu	JSK R-1 § 61 ust. 15

5. Jeżeli zmniejszenie prędkości dotyczy okręgu nastawczego, należy przyjmować, że początkiem jego jest miejsce ustawienia semafora, a końcem ostatni przejeżdżany rozjazd lub miejsce sygnałowe, gdy nie ma rozjazdów.
6. Zarządca Infrastruktury Kolejowej wprowadza odpowiednie dodatkowe ograniczenia prędkości jazdy, gdy tego wymaga stan toru, urządzeń, itp.
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 z gdy powodu gwałtownych zaburzeń atmosferycznych (huragan, itp.), istnieje możliwość powstania przeszkody do jazdy.

§ 68

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 przepisowe sygnały;
 - 2) podczas wyjazdu pociągu ze stacji - zwracać uwagę, czy nie jest podawany sygnał „Stój”;
 - 3) podczas jazdy pociągu - obserwować:
 - a) sygnały i wskaźniki, informować się z drugim maszynistą lub uprawnionym pracownikiem 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 kolejowo-drogowy 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: zesunięcie 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) podczas przejazdu w granicach posterunku ruchu obserwować drogę przebiegu.

4) zatrzymać pociąg, jeżeli:

- a) pociąg został skierowany na tor w kierunku przeciwnym do zasadniczego i nie został wyświetlony wskaźnik W 24 lub gdy drużyna trakcyjna nie została powiadomiona odpowiednim rozkazem pisemnym o zamiarze skierowania pociągu na ten tor;
- b) pociąg został skierowany w innym kierunku niż przewiduje wewnętrzny rozkład jazdy a drużyna trakcyjna nie została o tym powiadomiona rozkazem pisemnym;
- c) podczas jazdy na szlaku jednotorowym lub po torze lewym semafor dla przeciwnego kierunku jazdy wskazuje sygnał zezwalający na jazdę po tym torze;
- d) pociąg został skierowany na tor prawy przy wyświetlonym wskaźniku W24.

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

- 2. Drugi maszynista lub uprawniony pracownik przewoźnika obowiązany jest brać udział w tych obserwacjach i w informowaniu się wzajemnym z maszynistą o sygnałach w czasie zbliżania się wjazdu pociągu do stacji, wyjazdu ze stacji, względnie przejazdu pociągu przez stację, a poza tym także w innych przypadkach o ile obowiązki obsługi pojazdu trakcyjnego pozwalają mu na to. O spostrzeżeniach mających znaczenie dla bezpieczeństwa i sprawności ruchu drugi maszynista lub uprawniony pracownik przewoźnika powinien zgłosić maszyniście. W czasie, gdy kierownik pociągu znajduje się w kabinie maszynisty, powinien on brać udział w obserwacji sygnałów i informować się wzajemnie z maszynistą o wskazaniach sygnalizatorów.
- 3. Maszynista powinien dotrzymywać rozkładowe czasy jazdy, ustalone dla danego pociągu. Przy opóźnieniu pociągu lub po otrzymaniu sygnału „Stosować skrócony czas jazdy” należy jechać z prędkością odpowiadającą skróconemu czasowi jazdy. W żadnym jednak przypadku nie wolno stosować prędkości większej niż największa dozwolona wskazana w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, maksymalnej prędkości eksploatacyjnej pojazdów kolejowych (nie większej niż prędkość konstrukcyjna), jak również nie wolno przekraczać prędkości wskazanej w wykazie ostrzeżeń stałych, w rozkazie pisemnym i za pomocą sygnałów i wskaźników. Przez miejsce uszkodzenia toru, wymagające zmniejszenia prędkości jazdy należy przejechać z nakazaną prędkością, w stanie odhamowanym.
- 4. Jeżeli maszynista zauważy zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, powinien podać sygnał „Alarm” i zastosować najwłaściwsze w tej sytuacji środki zaradcze. Jeżeli maszynista usłyszy lub dostrzeże sygnał „Alarm”, powinien - zależnie od okoliczności - albo zatrzymać obsługiwany pociąg, albo zmniejszyć jego prędkość jazdy tak, aby mógł go zatrzymać przed przeszkodą. Jeżeli drużyna pociągowa zauważy, że po tym samym torze na szlaku zbliża się inny pociąg przeciwnego kierunku jazdy, powinna obsługiwany pociąg zatrzymać, a maszynista powinien podawać sygnał „Alarm” i zastosować wszelkie dostępne środki w celu niedopuszczenia do wypadku lub zmniejszenia skutków wypadku. Na liniach wyposażonych w urządzenia radiołączności pociągowej stosowanie radiotelefonicznego systemu alarmowego regulują postanowienia Instrukcji JSK-R12 o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej.
- 5. Jeżeli drużynie pociągowej nasunie się podejrzenie, że brak jest sygnału końca pociągu, należy zażądać sprawdzenia tego sygnału na najbliższym posterunku ruchu.
- 6. Gdy dwustawna tarcza ostrzegawcza, odnosząca się do semafora wjazdowego lub wyjazdowego albo drogowskazowego wskazuje, że na dotyczącym semaforze podano sygnał zezwalający na jazdę, do czasu zaobserwowania sygnału na tym semaforze

maszynista powinien postępować tak, jak gdyby semafor wskazywał sygnał „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością”.

7. Gdy sygnał tarczy ostrzegawczej lub semafora wskazuje, że na najbliższym semaforze należy spodziewać się sygnału „Stój”, maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby pociąg zatrzymał z całą pewnością przed sygnałem „Stój”. To samo dotyczy przenośnej tarczy ostrzegawczej i tarczy zatrzymania. W razie otrzymania pisemnego zawiadomienia o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych, należy od miejsca znajdowania się ostatniego semafora odstępowego (ze wskaźnikiem W18) spodziewać się, że semafor wjazdowy może wskazywać sygnał „Stój” i należy zachować ostrożność jazdy. Przód pociągu powinien zatrzymać się możliwie blisko sygnału „Stój”, a przy semaforach świetlnych - nie bliżej, niż to jest potrzebne do niewątpliwego rozpoznania sygnału.
8. Maszynista podczas zbliżania się pociągu do tarczy ostrzegawczej lub do ostatniego semafora blokady samoczynnej, informujących, że semafor wjazdowy wskazuje sygnał „Stój”, obowiązany jest radiotelefonem nawiązać łączność z dyżurnym ruchu, celem wyjaśnienia przyczyny niepodania sygnału zezwalającego.
9. Obok semafora obsługiwanego, wskazującego sygnał „Stój” lub nieoświetlonego albo wskazującego sygnał wątpliwy bądź białe światło, pociąg może przejechać po otrzymaniu osobnego zezwolenia według postanowień Instrukcji JSK - E1 sygnalizacji. Osobne zezwolenie nie jest jednak potrzebne, gdy semafor kształtowy wskazuje nocny sygnał „Stój” lub - gdy jest ciemno - jest nieoświetlony, a jednocześnie sygnał dzienny wskazuje niewątpliwie sygnał zezwalający, wówczas ważny jest sygnał dzienny, o ile przed tym semaforem nie ustawiono tarczy zatrzymania (sygnał D1). Obok tarczy zaporowej wskazującej sygnał Z1 „Stój” pociąg może jechać dalej na rozkaz pisemny, doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności drużynie pociągowej. Przejazd pociągu obok sygnału D1 „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 dźwiękowo, może jechać dalej, gdy ustała przeszkoda do jazdy.
10. Maszynista pociągu zatrzymanego na szlaku przed samoczynnym semaforem odstępowym, wskazującym sygnał „Stój” bądź białe światło lub sygnał wątpliwy, albo gdy semafor ten jest nieoświetlony, powinien uruchomić pociąg, jeżeli z pojazdu trakcyjnego nie widać pociągu lub innej przeszkody do jazdy na przednim odstępie i powinien jechać ostrożnie 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 z prędkością nie przekraczającą 40 km/h obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę. Wyjazd pociągu na szlak z blokadą samoczynną na podstawie sygnału zastępczego, rozkazu pisemnego doręczonego drużynie pociągowej lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności powinien odbywać się ze szczególną ostrożnością, tak aby maszynista mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody, przy czym prędkość jazdy nie może przekraczać 40 km/h; jazda pociągu z ostrożnością obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, o ile maszynista nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacją, że samoczynne semafony odstęgowe są nieważne.
11. Jeżeli pociąg przejechał bez zezwolenia obok sygnalizatora wskazującego sygnał „Stój” lub poza miejsce wymaganego zatrzymania, wówczas drużyna pociągowa powinna

bezzwłocznie pociąg zatrzymać i porozumieć się z dyżurnym ruchu co do dalszego postępowania.

12. Jeżeli pociąg przejechał poza ukres w sposób zagrażający jazdom pociągowym lub manewrowym, maszynista tego pociągu powinien podawać sygnał „Alarm”. Kierownik pociągu lub inny uprawniony pracownik, a gdy go nie ma lub znajduje się w końcu pociągu – maszynista powiadamia o tym niezwłocznie dyżurnego ruchu lub nastawniczego (zwrotniczego). Bez zezwolenia dyżurnego ruchu cofanie pociągu jest niedozwolone, z wyjątkiem nagle grożącego niebezpieczeństwa.
13. O każdym nieprzewidzianym zatrzymaniu pociągu na szlaku z samoczynną blokadą liniową, wskazywaniu przez samoczynny semafor odstępowy sygnału „Stój” lub sygnału wątpliwego, nie działaniu urządzeń kontroli prowadzenia pociągów (SHP, itp.) i o innych spostrzeżeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu, maszynista powinien zawiadomić za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej dyżurnego ruchu tylnego posterunku, a jeżeli to jest niemożliwe - dyżurnego ruchu przedniego posterunku ruchu. Dyżurny ruchu - o ile istnieje taka potrzeba - otrzymane zawiadomienie powinien przekazać maszynistom pociągów jadących na danym szlaku za pociągiem, od którego otrzymał informacje jak również pociągów jadących sąsiednim torem, udzielając niezbędnych wskazówek dotyczących koniecznego postępowania. Maszynistom pociągów wyprawianych na taki szlak - jeżeli nie ma przeciwwskazań do wyprawienia - informacje należy przekazać radiotelefonem lub rozkazem pisemnym - jeżeli jest to wymagane.
14. Drużyna trakcyjna pociągu wyprawionego na szlak z blokadą liniową za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności), powinna zachować szczególną ostrożność i pilnie obserwować szlak.
15. Jeżeli pociąg ma przewidziany postój należy go zatrzymać w określonym miejscu.
16. W razie nieprzewidzianego zatrzymania się pociągu na szlaku, drużyna pociągowa zobowiązana jest ustalić przyczynę postoju i porozumieć się z dyżurnym ruchu co do dalszego postępowania. Dyżurny ruchu stosownie do otrzymanych informacji powinien podjąć niezwłocznie działania zapewniające bezpieczeństwo ruchu na torze zajęтым przez pociąg oraz na torach sąsiednich. W przypadku nieplanowego zatrzymania pociągu na szlaku linii wyposażonej w urządzenia radiołączności pociągowej, należy postępować zgodnie z postanowieniami instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej.
17. Po otrzymaniu informacji o przyczynie nieplanowego zatrzymania pociągu na szlaku należy wstrzymać wyprawianie pociągów do czasu zwolnienia toru, względnie usunięcia przeszkody do jazdy.
18. 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.

19. W przypadku zauważenia przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu ruchu w torze wyposażonym w system niezajętości, należy ją usunąć, a jeśli usunięcie tej przeszkody nie jest możliwe zewrzeć toki szyn.
20. Kierownik pociągu lub inny uprawniony pracownik powinien:
- 1) przed odjazdem pociągu ze stacji:
 - a) doręczyć za pokwitowaniem maszyniście otrzymane rozkazy pisemne,
 - b) stwierdzić, czy dano zezwolenie na wyjazd pociągu ze stacji;
 - c) zgłosić zdjęcie zabezpieczenia składu przed zbiegnięciem,
 - d) stwierdzić gotowość pociągu do odjazdu,
 - 2) zatrzymać pociąg, jeżeli zauważy, że:
 - a) maszynista nie zatrzymuje pociągu przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, gdzie pociąg miał się zatrzymać;
 - b) pociąg skierowano na tor lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) i nie ukazał się wskaźnik W24, a kierownika pociągu o tym nie zawiadomiono rozkazem pisemnym;
 - c) pociąg skierowano w innym kierunku niż przewiduje wewnętrzny rozkład jazdy, a kierownika pociągu nie powiadomiono o tym w jakikolwiek sposób;
 - d) dla pociągu przeciwnego kierunku jazdy podano sygnał zezwalający na jazdę po tym samym torze;
 - e) maszynista przekracza dozwoloną prędkość jazdy lub nie przestrzega obowiązujących ostrzeżeń;
 - f) gdy pociąg jest cofany bez powiadomienia kierownika pociągu.
 - 3) zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższej stacji, jeżeli zauważy nie zamknięcie rogatki (półrogatki) lub brak na przejeździe kolejowo-drogowym dróznika przejazdowego;
 - 4) 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”;
 - 5) zawiadomić dyżurnego ruchu o nieplanowym zatrzymaniu pociągu na szlaku oraz przyczynie jego zatrzymania.
21. 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.
22. W przypadku, gdy drużyna pociągowa jest niezdolna do pracy należy to zgłosić dyżurnemu ruchowi.
Jeżeli maszynista stanie się niezdolny do pracy, należy pociąg zatrzymać i dalsze postępowanie uzgodnić z dyżurnym ruchem.
23. Na stacjach wskazanych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów drużyna pociągowa zgłasza dyżurnemu ruchowi wyjazd pociągu z sygnałem końca pociągu niezwłocznie po zatrzymaniu się pociągu na właściwym miejscu.
24. Zauważone nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu, drużyna pociągowa powinna zgłosić niezwłocznie dyżurnemu ruchowi.
25. Maszynista, który zauważył podany w jego kierunku sygnał ostrzegawczy Pc6 - 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 ruch. Jeśli uzyskał informację, że

dyżurny nie został powiadomiony, jest obowiązany powiadomić dyżurnego ruchu. Dalsza jazda obok tego pociągu powinna odbywać się z prędkością nie większą niż 20 km/h, aż do miejsca znajdowania się maszynisty unieruchomionego pociągu lub przeszkody uniemożliwiającej jazdę.

26. 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.
27. Po zakończeniu jazdy pociągu sposób zabezpieczenia składu tego pociągu w zależności od warunków miejscowych określa regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy bocznicy. Do czasu zabezpieczenia składu pociągu nie wolno odłączyć pojazdu trakcyjnego nawet na torach położonych w poziomie. Przed odłączeniem lokomotywy od składu pociągu maszynista powinien wykonać hamowanie pełne.

§ 69

Postępowanie przy pociągu z podwójną trakcją

1. Dwie czynne lokomotywy mogą znajdować się na przodzie pociągu tylko na tych szlakach, na których podwójna trakcja nie jest zabroniona. Wykaz szlaków, na których zabroniona jest podwójna trakcja, zawiera wewnętrzny rozkład jazdy pociągów.
2. W pociągach z podwójną trakcją na pierwszym miejscu należy ustawić lokomotywę, której prędkość konstrukcyjna jest większa. Gdy prędkość konstrukcyjna obu lokomotyw jest jednakowa, na pierwszym miejscu należy ustawić lokomotywę posiadającą na przodzie wózek lub oś toczną. Jeżeli podwójną trakcję stanowią lokomotywy różnych trakcji, to o kolejności ustawiania decydują potrzeby i warunki ruchowe, przy czym podczas jazdy nie wolno przekroczyć prędkości konstrukcyjnej żadnej z tych lokomotyw.
3. Pierwsza lokomotywa jest lokomotywą prowadzącą pociąg. Maszynista drugiej lokomotywy powinien stosować się do sygnałów podawanych przez maszynistę pierwszej lokomotywy. Gdy jednak maszynista drugiej lokomotywy spostrzeże grożące niebezpieczeństwo powinien zastosować środki zmierzające do zapobiegnięcia wypadkowi, nie oczekując na hamowanie i podanie sygnału przez maszynistę pierwszej lokomotywy. Odpowiedzialność za dotrzymanie rozkładowego czasu jazdy ponoszą maszyniści obu lokomotyw. Gdy połączone lokomotywy sterowane są z pierwszej lokomotywy, regulowanie jazdy należy wyłącznie do maszynisty lokomotywy. 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 JSK-R12.
4. W razie konieczności wyłączenia z pociągu lub włączenia do pociągu wagonu lub grupy wagonów, można to wykonać obu lokomotywami, lecz bez stosowania odrzutu.

§ 70

Postępowanie przy pociągu popychanym

1. Użycie lokomotywy popychającej (popychacza) stosuje się w ruchu towarowym w przypadkach określonych wewnętrznym rozkładem jazdy pociągów.
2. W razie uszkodzenia lokomotywy w pociągu lub w innych szczególnych przypadkach nie przewidzianych wewnętrznym rozkładem jazdy pociągów, popychacz może być użyty na odcinkach linii (szlakach), na których popychanie pociągów nie zostało zakazane.
3. Wykaz odcinków (szlaków), na których obowiązuje zakaz używania popychaczy zawarty jest w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów w części określającej warunki techniczno-ruchowe linii.
Prędkość pociągów popychanych nie może przekraczać 60 km/h. Odpowiednie postanowienia dotyczące prowadzenia ruchu na szlaku przy użyciu popychaczy należy wnieść do regulaminów technicznych stacji lub regulaminów pracy bocznicy.
4. Wagony spalinowe nie mogą być używane do popychania pociągu.
5. Nie może być popychany pociąg, w którego składzie znajdują się:
 - 1) wagony z ławami pokrętnymi, połączone samym ładunkiem lub rozworą albo wagonem pośrednim;
 - 2) wagony bez ław pokrętnych, załadowane długimi szynami lub prętami żelaznymi (np. do zbrojenia betonów) na dwóch lub więcej wagonach;
 - 3) na końcu pociągu wagon z uszkodzeniem uniemożliwiającym włączenie go w innym miejscu w pociąg.
6. Lokomotywę popychającą należy sprzęgać z pociągiem i podłączyć do przewodu hamulca zespolonego, jeżeli pociąg ma być popychany do stacji, na której ma postój. Jeżeli pociąg ma być popychany tylko na części szlaku lub do stacji, na której nie zatrzymuje się, wówczas od stacji ostatniego postoju nie należy sprzęgać z nim lokomotywy popychającej.
W razie użycia dwóch lokomotyw do popychania pociągu, powinny one być ze sobą sprzęgnięte i połączone przewodem hamulca zespolonego.
7. W czasie jazdy popychanego pociągu drużyna pociągowa obowiązana jest zwracać baczną uwagę na skład pociągu oraz na sygnały podawane z pociągu, ze stacji lub ze szlaku.
Maszynista lokomotywy popychającej powinien stosować się do sygnałów i informacji podawanych przez maszynistę lokomotywy ciągnącej i zwracać uwagę na skład pociągu, szczególnie w czasie jazdy na łukach.
8. Rozpoczęcie względnie zaprzestanie popychania powinno następować w miejscach:
 - 1) oznaczonych odpowiednimi wskaźnikami - na szlakach, na których popychanie pociągów jest przewidziane wewnętrznym rozkładem jazdy pociągów;
 - 2) wskazanych w rozkazie pisemnym „S” na szlakach, na których popychanie pociągu nie jest przewidziane wewnętrznym rozkładem jazdy pociągów.
9. Jeżeli lokomotywa popychająca, nie sprzęgnięta z pociągiem, po ukończeniu popychania ma dojechać za pociągiem do sąsiedniej stacji, maszynista powinien odłączyć się od składu i jechać za nim w odległości około 100 m. Na stacji lokomotywa popychająca powinna zatrzymać się w miejscu wyznaczonym w regulaminie

technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy lub w miejscu wskazanym w rozkazie pisemnym.

10. Jeżeli popychanie pociągów w razie potrzeby jest na danym odcinku (szlaku) przewidziane w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, należy tam podać szczegółowe wskazówki, dotyczące jazdy i powrotu popychacza. Maszynista popychacza powinien posiadać ten rozkład.
11. O popychaniu pociągu należy zawiadomić drużynę trakcyjną lokomotywy popychającej według postanowień § 62 ust. 4 pkt. 12, 18, ust. 5 pkt. 8, ust. 14.
12. Jeżeli popychacz jedzie z pociągiem lub za pociągiem do następnej stacji, wówczas w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających oznajmienie odjazdu pociągu oraz potwierdzenie przyjazdu pociągu, należy po numerze pociągu dodać słowa: „Z popychaczem sprzęgniętym” lub „Z popychaczem niesprzęgniętym”. Jeżeli popychanie pociągu ma odbywać się tylko do określonego kilometra na szlaku, po czym popychacz ma powrócić na stację wyprawienia, wówczas w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu oraz oznajmienie odjazdu pociągu, należy po numerze pociągu dodać słowa „Z popychaczem do kilometra...”. W telefonogramie zawierającym potwierdzenie przyjazdu popychacza na stację wyprawienia popychacz ten określa się według § 28 ust. 8.
13. Powrót popychacza ze szlaku odbywa się stosownie do postanowień § 38 ust. 11 pkt. 2. Szczegółowe wskazówki dotyczące pozwolenia na wjazd popychacza powinny być ujęte w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy.
14. Na szlakach z blokadą liniową lokomotywa popychająca powinna zasadniczo dojeżdżać z pociągiem do następnej stacji.
Powrót lokomotywy popychającej pociąg do określonego miejsca na szlaku z blokadą liniową jest dozwolony, jeżeli urządzenia uniemożliwiają wyprawienie pociągu przed powrotem lokomotywy popychającej.
15. Na szlaku z blokadą samoczynną powrót ze szlaku lokomotywy popychającej jest zabroniony.
16. Dla zaznaczenia zajęcia szlaku (odstępu) przez lokomotywę popychającą, która powraca ze szlaku, należy od chwili wyprawienia pociągu z lokomotywą popychającą do czasu powrotu względnie otrzymania potwierdzenia powrotu lokomotywy popychającej, zastosować na posterunkach następnych pomocnicze zamknięcia i tabliczki ostrzegawcze.
17. Szczegółowy sposób postępowania w warunkach miejscowych w przypadku popychania pociągów należy podać w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy.

§ 71

Postępowanie przy pociągu pchanym

1. Pociągi, które na czole nie mają czynnej lokomotywy lub 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) robocze, ratunkowe, inspekcyjne i diagnostyczne,
 - 2) jadące do i z bocznic,
 - 3) próżne pociągi pasażerskie.
4. Zabrania się pchania pociągów przewożących podróżnych.
5. Pojazd trakcyjny pchający pociąg powinien być sprzęgnięty ze składem pociągu.
6. Pociąg 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 Rp1 „Baczność” w miejscach, w których wymagane jest podanie tego sygnału przez maszynistę,
 - 3) przekazywać maszyniście informacje dotyczące jazdy pociągu pchanego za pomocą urządzeń radiołączności,
 - 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 przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób.

§ 72

Jazda w kabinie maszynisty

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

Rozdział X

POSTĘPOWANIE W RAZIE ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU I ZDARZEŃ KOLEJOWYCH

§ 73

Ogólne zasady

1. Z chwilą zauważenia lub powzięcia informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu należy zastosować wszelkie środki w celu niedopuszczenia do wypadku, a gdy to jest niemożliwe - do zmniejszenia skutków wypadku.
2. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o przeszkodzie dla ruchu, zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub o wypadku kolejowym, powinien zgłosić o tym dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu. Dyżurny ruchu, który otrzymał to zgłoszenie, powinien o treści zgłoszenia zawiadomić dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków i dróźników przejazdowych oraz innych zainteresowanych pracowników w celu ewentualnego wstrzymania wyprawiania lub zatrzymania pociągu, lub wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej, jeżeli zachodzi taka potrzeba.
3. W przypadku zauważenia przeszkody, mogącej zagrażać bezpieczeństwu ruchu, należy przedsięwziąć stosowne środki w celu usunięcia jej, a w razie potrzeby podawać sygnały „Stój”, wezwać pomoc i o przeszkodzie zgłosić dyżurnemu ruchu. Jeżeli tor jest wyposażony w system niezajętości należy najpierw zewrzeć jego toki szyn.
4. Pracownik, który zauważył zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, może dopiero wtedy opuścić miejsce, z którego można zapobiec powstaniu wypadkowi albo zmniejszyć jego skutki, gdy wykonał wszystkie czynności, zmierzające do uniknięcia wypadku lub zmniejszenia jego skutków.
5. 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. W tym celu dyżurny ruchu powinien bezzwłocznie powiadomić dyspozytora zasilania elektroenergetycznego bezpośrednio lub za pośrednictwem dyspozytora JSK.
6. Jeżeli dyżurny ruchu stwierdzi lub otrzyma powiadomienie albo nasunie mu się przypuszczenie o powstaniu potrzeby wzmoczenia ostrożności lub zmniejszenia prędkości, powinien to zarządzić i drużyny pociągowe powiadamiać o tym rozkazami pisemnymi „O”.
7. Po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku lub o przeszkodzie, które wymagają wstrzymania ruchu pociągów, dyżurny ruchu zamyka dany tor lub szlak, wydaje polecenia i zawiadamia o wypadku przełożonego, dyspozytora JSK i inne organa, zgodnie z wymogami wynikającymi z postanowień Instrukcji JSK-R3 o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, jak również innymi obowiązującymi przepisami i regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy bocznic.
- W razie niezatrzymania się pociągu w miejscu, w którym miał się zatrzymać należy zbadać stan i działanie urządzeń hamulcowych.
8. Do czasu przybycia upoważnionego pracownika Zarządcy Infrastruktury Kolejowej na miejsce wypadku kierownik pociągu lub inny uprawniony pracownik przewoźnika, a gdy go nie ma, maszynista powinien przedsięwziąć odpowiednie środki, celem

zabezpieczenia od możliwych dalszych szkodliwych następstw wypadku (zgłoszenie dyżurnemu ruchu itp.), niesienia pomocy ofiarom wypadku, zabezpieczenia śladów, które mogłyby ułatwić ustalenie przyczyn wypadku oraz zabezpieczenia mienia kolejowego, ładunku.

9. Jeżeli dyżurny ruchu spostrzegł lub dowiedział się, że pociąg bez pozwolenia wyjechał na szlak lub następny odstęp albo że jazda pociągu znajdującego się na szlaku (odstępie) bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu ruchu pociągów, należy postępować w następujący sposób:

- 1) dyżurny ruchu powinien natychmiast podać sygnał „Alarm” za pomocą urządzeń radiolączności pociągowej i podjąć działania zapobiegające wypadkowi lub zmniejszające jego skutki; na liniach nie wyposażonych w radiolączność pociągową należy nadać sygnał „Alarm” z wykorzystaniem dostępnych środków łączności, a następnie polecić dróżnikom przejazdowym i odpowiednim posterunkom następczym zatrzymania 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 pociąg, który ma być zatrzymany, określać w taki sposób, aby omyłkowo nie zatrzymano na szlaku żadnego z pociągów znajdujących się na tym szlaku przed pociągiem, który powinien być zatrzymany.
- 2) dróżnicy przejazdowi, znajdujący się przed pociągiem, który ma być zatrzymany, lecz za jadącym przed nim ostatnim pociągiem, powinni natychmiast ustawić tarczę zatrzymania D1, a w kierunku zbliżającego się pociągu podawać 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 D1, a dróżnicy przejazdowi powinni polecenie to wykonać;
- 5) posterunki następcze, wezwane sposobem alarmowym do zatrzymania pociągu, powinny oprócz wskazania temu pociągowi sygnału „Stój” na odpowiednim semaforze - w razie potrzeby podawać również wzrokowe i dźwiękowe sygnały „Stój” tak, aby z całą pewnością i możliwie najwcześniej pociąg zatrzymać.

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

§ 74

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, odebraniu sygnału „Stój” oraz w miejscach o których mowa w ust 5.
Drużyna trakcyjna powinna cofać pociąg ze szczególną ostrożnością, nie przekraczając prędkości:

- 1) 30 km/h gdy pociąg jest cofany na szlaku z przejazdami kolejowo-drogowymi, które są obsługiwane lub są zabezpieczone w inny sposób;
 - 2) 20 km/h gdy pociąg jest cofany na szlaku z przejazdami kolejowo-drogowymi, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób.
- 2.1. Cofanie pociągu zestawionego z zespołów trakcyjnych, pojazdów trakcyjnych luzem lub składów zakończonych kabiną sterowniczą, odbywa się z kabiny umieszczonej w kierunku cofania, z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h, przy czym:
- 1) przy przejeżdżaniu przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia wyposażone w samoczynny system przejazdowy należy ograniczyć prędkość do 20 km/h (dla czoła pociągu);
 - 2) jeżeli cofany pociąg znajduje się przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przejściem osłanianym tarczą ostrzegawczą przejazdową, która nadaje sygnał Osp 2, nie stosuje się ograniczenia, o którym mowa w pkt 1.
3. W razie nieplanowego zatrzymania pociągu na szlaku kierownik pociągu lub uprawniony pracownik wspólnie z maszynistą, jeżeli nie ma kierownika pociągu lub uprawnionego pracownika - maszynista, powinien ustalić przyczynę zatrzymania i jeżeli okaże się, że pociąg nie może jechać dalej, powinien zażądać potrzebnej pomocy od dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego. 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 się odbywać z prędkością 5 km/h, pod warunkiem, że w odległości drogi hamowania pociąg będzie poprzedzał odpowiedni pracownik z przyborami sygnałowymi i że widoczność jest nie mniejsza niż 100 m. Wyjątek stanowią następujące przypadki, w których cofanie pociągu jest zabronione:
- 1) jeżeli pociąg prowadzony jest w obsadzie jednoosobowej,
 - 2) na szlaku z blokadą 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) gdy pociąg jedzie na jednotorowym odcinku linii bez obsady stacji (mijanek) i bez urządzeń sterowania zdalnego i 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:
 - a) jeżeli na cofanie pociągu nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu stacji, do której pociąg ma się cofać;
 - b) jeżeli pozwolenie takie otrzymano, lecz dyżurny ruchu z posterunku blokowego nie podaje sygnału Rm1 „Do mnie”;
 - 2) przed posterunkiem zapowiadawczym:
 - a) przed urządzeniem sygnałowym, ważnym dla cofanego pociągu;
 - b) gdy urządzenia takiego nie ma - obok semafora wjazdowego, znajdującego się przy sąsiednim torze z prawej strony w kierunku cofania;
 - c) gdy semafora przy sąsiednim torze nie widać - w odległości 100 m przed pierwszym rozjazdem (skrzyżowaniem) na drodze cofanego pociągu.
6. Jeżeli po zatrzymaniu pociągu okaże się, że część pociągu może jechać dalej, to oprócz wykonania zawiadomienia według § 68 ust. 16 i 17, 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 powiadomienie o podzieleniu lub rozerwaniu pociągu i pozostawieniu jego części na szlaku, zamyka tor szlakowy (§ 56 ust. 1). Zainteresowane posterunki ruchu i posterunki nastawcze powinny założyć na odpowiednich urządzeniach pomocnicze zamknięcia i tabliczki ostrzegawcze (§ 54).
8. Pozostająca 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 wolno umieszczać sygnału końca pociągu; maszynista powinien natychmiast zanotować numer ostatniego wagonu tej części pociągu, aby upewnić się na stacji, że część ta przyjechała w całości; nie dotyczy to ostatniej części pociągu.
10. Jadącą część pociągu - z wyjątkiem ostatniej części - należy zatrzymać przed semaforem najbliższego posterunku ruchu, nawet jeżeli semafor ten wskazuje sygnał zezwalający na jazdę i należy zawiadomić dyżurnego ruchu względnie nastawniczego o pozostawieniu części pociągu na szlaku i o miejscu (według kilometrażu linii) o miejscu jej znajdowania się. Jeżeli zawiadomienia dokonano za pomocą radiotelefonu podczas jazdy części pociągu ze szlaku, nie ma potrzeby zatrzymania się przed semaforem wskazującym sygnał zezwalający. Jeżeli zawiadomienie to otrzymał nastawniczy (zwrotniczy) powinien natychmiast zgłosić o tym dyżurnemu ruchu. Dalsza jazda odbywa się według poleceń dyżurnego ruchu.
11. O zbliżaniu się tylko części pociągu dyżurny ruchu powinien uprzedzić zainteresowanych nastawniczych (zwrotniczych), przede wszystkim zaś posterunek nastawniczego obsługującego semafor wjazdowy od strony tego szlaku, z którego zbliża się część pociągu. Wjazd na stację poszczególnych części pociągu następuje na zasadach podanych dla ruchu po torze zamkniętym.
12. Po pozostałej na szlaku części pociągu należy wysłać lokomotywę z tą samą drużyną trakcyjną, 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 na szlaku pozostałej części pociągu.
13. Po zwolnieniu toru szlakowego należy potwierdzić przyjazd całego pociągu na jedną stację lub przyjazd poszczególnych części pociągu na różne stacje przyległe do tego szlaku, otworzyć zamknięty tor, powiadomić o tym zainteresowane posterunki oraz zarządzić zdjęcie pomocniczych zamknięć i tabliczek ostrzegawczych.

§ 75

Rozerwanie pociągu na szlaku i zbiegnięcie wagonów

1. Po zatrzymaniu rozerwanego pociągu należy hamulcem postojowym lub ręcznym zahamować w oderwanej części składu odpowiedni procent masy ogólnej składu pociągu stosownie do postanowień regulacji wewnętrznych przewoźnika kolejowego. O zatrzymaniu rozerwanego pociągu drużyna pociągowa informuje dyżurnego ruchu najbliższego posterunku.

2. Po wykonaniu czynności wymienionych w ust. 1, jeżeli obsada pociągu na to pozwala, to należy przednią częścią rozerwanego pociągu dojechać do części oderwanej, a następnie obie części połączyć, wykonać próbę hamulca, wagony odhamować i jechać dalej.
Powyższe czynności wykonują pracownicy drużyny pociągowej.
Szczegółowe postępowanie przy pociągu określają przepisy wewnętrzne przewoźnika kolejowego.
3. Gdy połączenia obu części pociągu nie można wykonać, należy o rozerwaniu pociągu zawiadomić dyżurnego ruchu, o ile jest to możliwe, najbliższego tylnego posterunku ruchu i porozumieć się z nim co do sposobu zwolnienia toru szlakowego.
Dalsze postępowanie odbywa się według postanowień § 74 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, skoro przednia część pociągu wjechała już na przednią stację albo 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 stacji lub regulaminie pracy bocznicy środki zapobiegające zbiegnięciu wagonów i skutkom w razie zbiegnięcia.
6. W razie zbiegania wagonów ze stacji, należy je wszelkimi sposobami zatrzymać, a gdy to jest niemożliwe, skierować na tor żeberkowy lub inny tor stacyjny, a gdy i to nie jest możliwe - wykoleić na wykolejnicy lub w inny sposób, np. za pomocą podkładania podkładów itp.
7. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o zbiegnięciu wagonów na szlak, powinien natychmiast zawiadomić lub spowodować zawiadomienie o tym dróżników przejazdowych sąsiedniej stacji, w kierunku której toczą się wagony i pośrednich posterunków ruchu.
Pracowników tych należy wezwać do telefonu sygnałem "Alarm", na który powinni oni natychmiast zgłosić się do telefonu.
Należy ich zawiadomić, na który tor szlakowy i w którym kierunku zbiegły wagony.
8. Po zauważeniu lub dowiedzeniu się o zbiegnięciu wagonów dróżnicy przejazdowi powinni zamknąć rogatki i zatrzymać pociąg jadący naprzeciw zbiegłym wagonów. Na szlakach wielotorowych pociągi jadące po torach sąsiadujących z torem, po którym toczą się wagony, należy zatrzymać do czasu ustalenia, że zbiegłe wagony nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu tych pociągów. Drużyny zatrzymanych pociągów należy zawiadomić o zbiegnięciu wagonów, podając przy tym, na który tor i w którym kierunku zbiegły wagony. Pociąg znajdujący się na torze, na który zbiegły wagony, należy w razie potrzeby cofać. Na szlaku z blokadą samoczynną nie należy cofać pociągu jadącego naprzeciw zbiegłym wagonów, lecz pociąg zatrzymać.
9. Na stacji, w kierunku której toczą się wagony, należy przygotować się na ich zatrzymanie względnie przepuszczenie przez stację.
10. Jeżeli za stacją tor szlakowy aż do sąsiedniej stacji jest wolny i porozumiano się z dyżurnym ruchu tej stacji należy zbiegłe wagony wpuścić na tor wolny i starać się je zatrzymać przy użyciu płozów hamulcowych, albo wagony te przepuścić na tor

szlakowy, jeżeli jego profil sprzyja zatrzymaniu się wagonów. Jeżeli tor szlakowy aż do sąsiedniej stacji jest zajęty lub jest wolny, lecz dyżurny ruchu tej stacji nie wyraził zgody na przepuszczenie wagonów, należy zbiegłe wagony wpuścić na odpowiedni tor żeberkowy lub inny, zajęty wagonami albo wykoleić na wykolejnicy lub w inny sposób. Nie wolno skierować zbiegniętych wagonów na tor, na którym znajdują się wagony z ludźmi lub załadowane towarami niebezpiecznymi. Szczegółowy sposób postępowania, zależnie od istniejących warunków miejscowych, należy ustalić w regulaminie technicznym.

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

§ 76

Pożar w pociągu

1. W razie powstania pożaru w pociągu, należy pociąg ten niezwłocznie zatrzymać, podawać sygnał A2 „Pożar”, starać się ugasić pożar za pomocą posiadanych środków, w razie potrzeby przy pomocy podróżnych. Jeżeli nie można ugasić pożaru w zarodku, należy wezwać straż pożarną. Gdy zachodzi obawa zapalenia się sąsiedniego wagonu, należy pociąg rozprzęgnąć, palący się wagon odciągnąć od pozostałych wagonów na bezpieczną odległość, a następnie odjechać od niego również, na bezpieczną odległość. Odczepione wagony należy zahamować
2. O powstaniu pożaru w pociągu należy niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu i zażądać pomocy.
3. W razie pożaru w pociągu na szlaku należy zamknąć tor szlakowy, również sąsiedni tor należy zamknąć, jeżeli przejazd obok płonącego wagonu byłby niebezpieczny.
4. Jeżeli na sąsiednim torze znajduje się pociąg, należy zatrzymać go przed miejscem pożaru, jeżeli przejazd obok tego miejsca byłby niebezpieczny.
5. W razie pożaru na linii z trakcją elektryczną należy niezwłocznie opuścić pantografy, zatrzymać pociąg i przystąpić do gaszenia pożaru. Wolno gasić urządzenia elektryczne wewnątrz pojazdu kolejowego, jeżeli pantografy są opuszczone i odłączona jest bateria.
6. Po ugaszeniu pożaru uprawniony pracownik powinien dokonać oględzin uszkodzonego wagonu i zdecydować, czy wagon jest zdalny do ruchu.

§ 77

Zaspy śnieżne

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

3. W czasie zamieci śnieżnej i dużego opadu śniegu należy starać się nie dopuszczać do zbędnych zatrzymań pociągów.
4. O powstaniu zasy śnieżnej, która stanowi przeszkodę do ruchu pociągów, należy zawiadomić dyżurnego ruchu.
Tor szlakowy, na którym powstała zasya śnieżna, stanowiąca przeszkodę do ruchu pociągów, należy zamknąć i żądać usunięcia zasy.
5. Jeżeli pociąg zatrzyma się na torze szlakowym, z powodu zasp śnieżnych, uniemożliwiających dalszą jazdę, należy powiadomić dyżurnego ruchu i zastosować się do otrzymanej dyspozycji. Jeżeli pociąg zatrzymał się w miejscu, w którym grozi zawianie pociągu, należy go możliwie jak najprędzej cofnąć przynajmniej poza zagrożone miejsce, stosując się przy tym do postanowień § 74 ust. 2-4.
6. W razie potrzeby należy uruchomić pług odśnieżny. Pociąg z pługiem odśnieżnym, wyprawiony do akcji usuwania zasp śnieżnych, kursuje na zasadach ustalonych dla pociągów ratunkowych.
7. Jeżeli w czasie pracy pługa odśnieżnego na jednym torze szlaku wielotorowego warunki miejscowe (szerokość międzytorza) i rodzaj pługa wymagają tego, to sąsiedni tor szlakowy należy zamknąć.
Jeżeli pracujący pług odśnieżny będzie zasypywał sąsiedni tor, tor ten należy zamknąć do czasu ukończenia zasypywania oraz odśnieżenia go. Dotyczy to jednego lub obu sąsiednich torów, zależnie od konstrukcji pługa. W regulaminach technicznych należy wskazać te tory szlakowe, które należy zamknąć w czasie pracy pługa na sąsiednim torze.

§ 78

Gwałtowna ulewa lub przybór wód

1. Jeżeli ulewny deszcz lub przybór wód przybierze rozmiar, przy którym stan toru może zagrażać bezpieczeństwu ruchu pociągów, 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 jazdy tak, aby drużyna pociągowa mogła obserwować stan toru i w razie potrzeby zatrzymać pociąg przed przeszkodą;
 - 2) zwracać uwagę również na to, czy nie zostały zamulone żłobki na przejazdach kolejowo-drogowych, zwłaszcza niestrzeżonych;
 - 3) przed miejscami zagrożonymi wskutek ulewy lub przyboru wód - zatrzymać pociąg i dokonać oględzin toru;
 - 4) w razie stwierdzenia przeszkody do jazdy lub wątpliwości co do bezpiecznej jazdy pociągu, zawiadomić o tym dyżurnego ruchu tylnej stacji, a na szlaku jednotorowym dyżurnych ruchu obu sąsiednich stacji i poczekać na decyzję uprawnionego pracownika. Poza tym obowiązują postanowienia § 73 ust. 7.
3. Postanowienia dotyczące drużyn pociągów jadących podczas gwałtownej ulewy (ust. 2) obowiązują również drużynę pociągu wyprawionego bezpośrednio po gwałtownej ulewie, o której drużynę tę należy zawiadomić rozkazem pisemnym.

§ 79

Pęknięcie szyny lub deformacja toru

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

§ 80

Uszkodzenie wagonu w pociągu

1. W razie ujawnienia w pociągu uszkodzenia wagonu, które mogłoby ujemnie wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu, należy uszkodzenie usunąć bez wyłączenia wagonu, a jeżeli to jest niemożliwe - wagon wyłączyć z pociągu. W przypadku wątpliwości, czy dane uszkodzenie może ujemnie wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu, decyduje właściwy pracownik przewoźnika kolejowego, a gdy go nie ma – maszynista.
2. Wagony wykolejone, nawet nie uszkodzone, powinny być zbadane przez właściwego pracownika 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 właściwego uprawnionego pracownika, przy czym prędkość ta nie może być większa niż 30 km/h.
3. Pracownik, który zauważy nieprawidłowość zagrażającą bezpiecznej jeździe pociągu, powinien pociąg zatrzymać, a jeżeli tego nie może zrobić, powinien wezwać do zatrzymania pociągu pracownika następnego posterunku ruchu lub dróżnika przejazdowego, powiadamiając go o zauważonej nieprawidłowości. O przyczynie zatrzymania pociągu należy powiadomić drużynę pociągową. Po zbadaniu nieprawidłowości maszynista decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może jechać dalej.
4. W razie zaobserwowania zagrzanego się czopa osi zestawu kołowego, należy pociąg niezwłocznie zatrzymać.

Grzanie się czopa osi zestawu kołowego rozpoznaje się po ciągłym gwiździe lub pisku, po zapachu spalenizny, czarnym dymie lub płomieniu wydobywającym się z łożyska

osiowego, a w porze nocnej również po rozgrzaniu do czerwoności. Wagon z zagrzany czopem osi zestawu kołowego należy na stacji wyłączyć z pociągu. Jeżeli wagon z zagrzany 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 zagrzany czopem osi zestawu kołowego, a wjazd pociągu do stacji powinien się odbyć z zachowaniem następujących środków ostrożności:

- 1) pociąg należy przyjąć po drodze przebiegu możliwe bez łuków (o ile jest to możliwe, na tor główny zasadniczy lub na najbliższy tor główny dodatkowy);
- 2) prędkość wjazdu pociągu powinna wynosić 5-10 km/h;
- 3) jazdę wagonu z zagrzany czopem osi powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej i gdyby wagon ten wykolejał się, natychmiast pociąg zatrzymać;
- 4) po sąsiednich torach nie powinny przejeżdżać żadne pojazdy.

Jeżeli pociąg nie może jechać, gdy istnieje niebezpieczeństwo złamania osi, należy zażądać pomocy.

5. W razie zaobserwowania złamania osi należy pociąg natychmiast zatrzymać i żądać pomocy. Oznaką złamanej osi jest nierówna i niespokojna jazda wagonu oraz pochylenie się wagonu na jedną stronę. Jeżeli przyczyną złamania się osi było zagrzanie się czopa osi zestawu kołowego, może ponadto wydobywać się z łożyska woń spalenizny lub dym.

6. Rytmiczne stuki w czasie jazdy pociągu wskazują na to, że w pociągu znajduje się wagon mający koła z płaskimi miejscami lub nalepami.

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

Jeżeli stacja nie otrzymała tych szczegółowych informacji, powinna pociąg zatrzymać przed semaforem wjazdowym, a następnie w czasie wjazdu pociągu ustalić, który wagon posiada płaskie miejsca na obręczach kół. Jeżeli starcie obręczy koła przekracza dopuszczalną granicę, określoną w odrębnych przepisach, wagon należy wyłączyć z pociągu.

7. Jeżeli w pociągu jadącym w stanie odhamowanym hamuje wagon, lecz koła jego nie ślizgają się po szynie - hamowanie takie można poznać po szumie, pisku oraz po iskrzeniu i dymieniu powstającym między klockami hamulcowymi a obręczami kół - wówczas należy zawiadomić o tym najbliższą stację. Stacja ta powinna zatrzymać pociąg i spowodować odhamowanie wagonu lub wyłączenie jego hamulca.

8. Jeżeli w pociągu jadącym w stanie odhamowanym wagon hamuje tak silnie, że koła ślizgają się po szynie - hamowanie to można poznać po iskrzeniu pomiędzy kołem a szyną - wówczas należy natychmiast zatrzymać pociąg, hamulce wyłączyć i wyluzować, ze względu na powstałe wytarcie obręczy kół jechać z prędkością najwyżej 20 km/h do najbliższej stacji, gdzie należy wagon zbadać, czy wytarcie obręczy nie przekracza dopuszczalnej granicy (ust. 6).

9. Wagony wyłączone z pociągu z powodu grzania się czopów osi zestawów kołowych, złamania osi, płaskich miejsc innych uszkodzeń, mogą być ponownie włączone do pociągu po zbadaniu przez właściwego pracownika i po stwierdzeniu, że wagon jest zdalny 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 zawiadomić rozkazem pisemnym „O” polecając - zmniejszenie prędkości jazdy do 20 km/h zachowanie ostrożności, odszukanie zderzaka i usunięcie go z torowiska oraz zawiadomienie sąsiedniej stacji o wyniku poszukiwania zderzaka. W przypadku stwierdzenia przez drużynę pociągową, że zderzaka nie ma lub zderzak został usunięty, dyżurny ruchu dla następnych pociągów nie wprowadza ograniczeń.
11. Dyżurny ruchu stacji włączającej na koniec pociągu wagon bez zderzaka zobowiązany jest powiadomić o tym pośrednie posterunki następne i dróżników przejazdowych na szlaku, na który pociąg ma być wyprawiony oraz dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego. Dyżurni ruchu następnych posterunków zapowiadawczych zobowiązani są dokonywać analogicznych powiadomień na kolejnych szlakach przebiegu takiego pociągu.
12. Informacje o usterkach wykrytych w pojazdach kolejowych przez urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych w jadącym pojeździe 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, dyżurny ruchu oraz drużyna pociągowa postępuje zgodnie z postanowieniami regulaminu obsługi terminala, opracowanego na podstawie wytycznych techniczno-eksploatacyjnych urządzeń do wykrywania stanów awaryjnych pojazdów kolejowych.
Maszynista, któremu dyżurny ruchu polecił zatrzymanie pociągu z powodu wykrycia stanu ostrzegawczego, granicznego lub alarmowego przez urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych pojazdu kolejowego, po zatrzymaniu pociągu powinien dokonać oględzin technicznych wskazanego pojazdu kolejowego.
Po przeprowadzeniu oględzin technicznych maszynista informuje dyżurnego ruchu o podjętej decyzji.

§ 81

Brak sygnałów na pociąg 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 pociągu. W przypadku stwierdzenia niekompletnego lub niewłaściwego osygnalizowania czoła lub końca pociągu jadącego na szlakach wyposażonych w blokadę samoczynną w porze ciemnej, prawidłowego jego osygnalizowania należy dokonać na najbliższej stacji. O niewłaściwym osygnalizowaniu pociągu pracownicy posterunków ruchu i dróżnicy przejazdowi powinni się kolejno powiadamiać.
2. Gdy pracownik obsługujący semafor nie stwierdził z całą pewnością lub nie upewnił się, że pociąg ma sygnał końca pociągu, należy uważać, że mogło nastąpić rozerwanie pociągu i wówczas nie wolno uczynić niczego, co umożliwiłoby wyprawienie innego pociągu na tor, po którym przejechał pociąg bez sygnału końcowego. Tory sąsiadujące

z torem, po którym przejechał pociąg bez sygnału końcowego należy uważać za zagrożone i przed wyprawieniem na nie pociągu, należy drużynę pociągową powiadomić 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: „Pociągnr wyjechał bez sygnału końca pociągu”, a następnie obsłużyć urządzenie blokady liniowej i stacyjnej.

Dyżurny ruchu, który stwierdził lub któremu zgłoszono, że pociąg wyjechał bez sygnału końca pociągu, powinien zawiadomić o tym najbliższą przednią stację, pośrednie posterunki następne i dróżników przejazdowych. Stacja, która otrzymała to zawiadomienie, powinna zatrzymać pociąg i po sprawdzeniu, że wjechał on w całości, powiadomić o tym tylną stację, pośrednie posterunki następne i dróżników przejazdowych zaś koniec pociągu osygnalizować. Do czasu otrzymania zawiadomienia od przedniej stacji, że pociąg przyjechał do niej w całości, tor szlakowy należy uważać za zajęty, a na odpowiednie urządzenia należy założyć pomocnicze zamknięcia i tabliczki ostrzegawcze.

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

„Pociągnr.....wjechał bez sygnału końca pociągu, semafor wjazdowy wskazuje sygnał”.

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

„Zatrzymać pociągi, pociąg...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 następny. Po otrzymaniu tego zawiadomienia tylny posterunek następny powinien wstrzymać wyprawianie następnych pociągów na tor szlakowy, na którym znajduje się pociąg bez sygnału końca pociągu oraz powinien zawiadomić tylne posterunki ruchu i dróżników przejazdowych w sposób wskazany w ust. 4. W razie wyprawienia w międzyczasie pociągu na tor szlakowy z blokadą 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, nastawniczy 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 nastawniczemu bez zezwolenia dyżurnego ruchu nastawić sygnał „Stój” na semaforze wjazdowym i rozwiązać drogę

przebiegu tylko w razie grożącego niebezpieczeństwa, lecz powinien on niezwłocznie zgłosić o tym dyżurnemu ruchu.

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

§ 82

Uszkodzenie sieci trakcyjnej

1. W razie zauważenia, że sieć trakcyjna oberwała się lub niebezpiecznie obniżyła się nad torem lub torami - należy:
 - 1) opuścić pantografy pociągu zbliżającego się do przeszkody;
 - 2) zatrzymać pociąg, o ile jest to możliwe, przed miejscem uszkodzonym;
 - 3) o uszkodzeniu sieci trakcyjnej zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor i zawiadomić dyspozyturę zakładu elektroenergetyki kolejowej i zażądać wyłączenia napięcia;
 - 4) w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu po sąsiednim torze prowadzący pojazd kolejowy z napędem 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 wg wzoru nr 31:
„Tor nr od..... do od godz. min. nieprzejezdny dla pociągów z trakcją elektryczną”.
3. Jeżeli ustała przyczyna, dla której wprowadzono zakaz jazdy trakcją elektryczną dyżurny ruchu nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogram wg wzoru nr 32:
„Po torze nr od do od godz. min. przywracam ruch trakcją elektryczną”.
4. Drużyny pociągowe wyprawianych pociągów trakcją spalinową należy powiadamiać rozkazami pisemnymi „O” w celu zachowania ostrożnej jazdy pociągów w miejscu obniżenia sieci trakcyjnej, kilometra jego znajdowania się i konieczności obserwacji miejsca opuszczenia sieci.

§ 83

Zasłabnięcie, zranienie i śmierć osób

1. W razie zasłabnięcia lub uszkodzenia cielesnego osoby znajdującej się na terenie kolejowym, pracownik kolejowy, który to spostrzegł lub o tym się dowiedział, obowiązany jest udzielić pierwszej pomocy lub zapewnić udzielenie tej pomocy przez innego pracownika, a w razie potrzeby i pomocy lekarskiej, jeżeli tego jeszcze nie zrobiono.

2. Po najechaniu na człowieka lub spostrzeżeniu rannego na torze lub w pobliżu toru należy pociąg zatrzymać, udzielić rannemu pomocy i o ile jest to możliwe przewieźć go do najbliższej stacji, na której może być udzielona wymagana pomoc.
3. W przypadku najechania człowieka przez pociąg lub pojazd kolejowy znajdujący się w ruchu, pociąg ten lub pojazd należy zatrzymać i zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku. Dyżurny ruchu obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o wypadku dyspozytora JSK, pogotowie ratunkowe oraz najbliższą jednostkę Policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu czynności śledczych. Dalszy tok postępowania uzależnia się od decyzji organów ścigania.
4. W przypadku zauważenia na torze zwłok ludzkich, pociąg lub pojazd kolejowy należy zatrzymać i postępować zgodnie z przepisami ust. 3.
5. O każdym wypadku załobnienia, zranienia lub śmierci na terenie kolejowym należy niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu.
6. Szczegółowe zasady powiadamiania o wypadkach i incydentach kolejowych określa Instrukcja JSK-R3 o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym.

Rozdział XI

RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH

§ 84

Ogólne zasady

1. Pojazdy pomocnicze są to kolejowe pojazdy, których budowa nie pozwala na ich włączenie do składu pociągu a w szczególności: maszyny budowlane na kołach, ciągniki szynowe, drezyny i wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych.
2. Pod względem ruchowym pojazdy pomocnicze dzielą się na 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:
 - 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 nie oddziaływujący na urządzenia kontroli niezajętości torów i rozjazdów.
3. Jazdą każdego pojazdu pomocniczego powinien kierować upoważniony pracownik, zwany maszynistą lub prowadzącym 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 w razie niezbędnej konieczności np. usuwania skutków wypadku, przeszkód, uszkodzenia urządzeń i nawierzchni kolejowej, zagrażających bezpieczeństwu ruchu.
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 kolejowo-drogowego lub przejścia, gdy roгатka jest otwarta, do miejsca robót na torze oraz gdy nie ma odpowiedniej widoczności toru i w miejscach przewidzianych, należy stosować taką prędkość jazdy, aby pojazd pomocniczy mógł być zatrzymany przed przeszkodą do jazdy.
8. Pojazdu pomocniczego nie wolno łączyć z pojazdem kolejowym. Wyjątkowo w przypadkach konieczności ściągnięcia ze szlaku do najbliższej stacji uszkodzonego pojazdu pomocniczego można pojazd ten z pojazdem kolejowym połączyć pod warunkiem zastosowania potrzebnych środków ostrożności i odpowiedniej prędkości jazdy.
9. Ruch pojazdów pomocniczych na liniach nieczynnych lub na liniach nie oddanych do eksploatacji odbywa się na zasadach podanych w osobnych regulaminach lub instrukcjach prowadzenia ruchu na takich liniach.
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 usunięcie maderonu (drabiny) na zewnętrzną stronę toru natychmiast i w każdym miejscu. Na liniach dwutorowych maderony należy prowadzić tylko po zewnętrznych tokach szyn. Gdy zbliża się pociąg, należy pojazd usunąć z toru. O zbliżaniu się pociągu pracownik kierujący pracą maderonu, defektoskopu lub drabiny powinien być ostrzegany przez osobnego pracownika, który z odpowiedniej odległości powinien obserwować tor szlakowy. Na szlaku dwutorowym pracownik ostrzegający powinien znajdować się z tej strony defektoskopu, z której spodziewany jest pociąg, a na linii jednutorowej powinno być dwóch pracowników ostrzegających, po jednym z każdej strony defektoskopu, maderonu.

§ 85

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 ich przeznaczenia pojazdu, radiotelefon sieci pociągowej lub drogowej 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 niezajętości torów i rozjazdów powinny być oznaczone literą „E”.
4. Maszynista pojazdu pomocniczego lub prowadzący pojazd kolejowy, powinien posiadać:
 - 1) przybory sygnałowe (trąbka, chorągiewka, latarka);
 - 2) aktualny wewnętrzny rozkład jazdy pociągów lub wyciąg z niego, wykaz ostrzeżeń stałych ważny na 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 przenośne urządzenie radiołączności.
5. Maszynista pojazdu pomocniczego lub prowadzący pojazd kolejowy powinien:
 - 1) stosować się ściśle do poleceń dyżurnego ruchu dotyczących jazdy, postoju i usunięcia pojazdu pomocniczego z toru;
 - 2) obserwować bacznie sygnały i wskaźniki, tor i przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia;
 - 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.

§ 86

Prowadzenie ruchu pojazdów pomocniczych

1. Ruch pojazdów pomocniczych może się odbywać pod warunkiem, że nie wpłynie ujemnie na ruch pociągów.
2. Każde wstawienie pojazdu pomocniczego na tor i jazda po tym torze dozwolone są tylko ze zezwoleniem dyżurnego ruchu.
3. Ruch manewrowy pojazdów pomocniczych w obrębie stacji odbywa się według zasad ustalonych dla jazd manewrowych niepilotowanych pojazdów trakcyjnych w obrębie stacji.
4. Wyprawianie pojazdów pomocniczych na szlak odbywa się, po porozumieniu się z sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym i z dyspozytorem.
5. O jeździe pojazdu pomocniczego poza sąsiednią stacją dyspozytor powinien zawiadomić dyżurnych ruchu pośrednich stacji i stacji końcowej jazdy pojazdu pomocniczego.
6. Pojazdy pomocnicze określa się ich rodzajem, np. „drezyna, wózek motorowy” i numeruje według zasad ich kursowania:
 - 1) między stacjami – o ile nie opracowano wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów 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 - według 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 § 39 ust 2 i § 40 ust 2.

3) z przyczepą(ami) - po numerze dodaje się wyrazy: „z przyczepą” lub „z przyczepami”.

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 od dyspozytora.

9. Maszynista pojazdu pomocniczego lub prowadzący pojazd kolejowy 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 (§ 39 ust 3, 4 i 10).

11. Ruch pojazdów pomocniczych oddziałujących na urządzenia srk niezajętości torów i rozjazdów pomiędzy posterunkami ruchu odbywa się według zasad ustalonych dla pociągów.

12. Podczas prowadzenia na szlaku ruchu pojazdów pomocniczych nie przystosowanych do oddziaływania na urządzenia srk niezajętości torów i rozjazdów należy stosować następujące postanowienia:

- 1) jazda w okręgu każdego posterunku nastawczego odbywa się na podstawie ręcznego sygnału Rm1 „Do mnie” lub Rm2 „Ode mnie”;
- 2) na szlakach z blokadą liniową obowiązuje stosowanie telefonicznego zapowiadania pojazdów pomocniczych;
- 3) zezwolenie na wyjazd pojazdu pomocniczego może być udzielone przez dyżurnego ruchu lub z jego polecenia przez nastawniczego (zwrotniczego) okręgu graniczącego ze szlakiem, również ustnie lub za pomocą urządzeń łączności;
- 4) przejazd pojazdu pomocniczego obok semafora wskazującego sygnał „Stój” - z wyjątkiem samoczynnego semafora odstępowego - odbywa się na sygnał zastępczy lub na ręczny sygnał Rm1 „Do mnie”, podany przez dyżurnego ruchu lub z jego polecenia przez pracownika obsługującego ten semafor;
- 5) Maszynista pojazdu pomocniczego lub prowadzący pojazd kolejowy zatrzymanego przed semaforem wjazdowym wskazującym sygnał „Stój”, powinien podać sygnał Rp1 „Bacność”, 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 samoczynnego systemu przejazdowego (ssp) na przejazdach kolejowo-drogowych lub przejściach;
 - 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 lub prowadzącego pojazd kolejowy należy zawiadomić rozkazem pisemnym „S” zezwalającym na wyjazd i zawierającym informacją o jeździe za pociągiem lub pojazdem pomocniczym oraz o prędkości jazdy tego pociągu (pojazdu).

- 7) w czasie znajdowania się pojazdu pomocniczego na torze głównym na stacji lub na torze szlakowym należy stosować środki pomocnicze;
- 8) o jeździe pojazdu pomocniczego dyżurny ruchu powinien zawiadomić, oprócz posterunków następnych 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 lub prowadzącego pojazd kolejowy z powodu jazdy za pociągiem lub pojazdem pomocniczym, niezawiadomienia dróżnika przejazdowego o jeździe pojazdu pomocniczego, robót na torze szlakowym i o wszelkich innych okolicznościach, wymagających zachowania ostrożności, należy zawiadomić maszynistę pojazdu pomocniczego lub prowadzącego pojazd kolejowy 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 maszynisty pojazdu pomocniczego lub prowadzącego pojazd kolejowy, pojazd ten powinien być zabezpieczony przed uruchomieniem i zbiegnięciem;
- 13) o wjeździe pojazdu pomocniczego nastawniczy (zwrotniczy) powinien natychmiast zawiadomić telefonicznie dyżurnego ruchu.

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

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

Zezwolenie to dyżurny ruchu może dać, jeżeli:

- 1) tor szlakowy został zamknięty;

- 2) w kierunku tego pojazdu nie jedzie żaden inny pojazd kolejowy, nie zawiadomiony o miejscu wstawienia i kierunku jazdy tego pojazdu;
 - 3) otrzymał od dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego pozwolenie na wstawienie i jazdę tego pojazdu;
 - 4) zawiadomił maszynistę PSD 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 roгатki powinny być zamknięte, gdy jest to możliwe.

§ 87

Postępowanie z pojazdami pomocniczymi z przyczepami

1. Sprzęganie pojazdów pomocniczych ze sobą lub z wózkami doczepnymi, zwanymi w dalszych postanowieniach „przyczepami”, dozwolone jest, jeżeli pojazdy te są dostosowane do tego celu.
Za należyte sprzęgnięcie ich odpowiedzialny jest maszynista pojazdu pomocniczego lub prowadzący pojazd kolejowy
2. Zasady postępowania z pojazdami pomocniczymi z przyczepami:
 - 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) 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) załadunek 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 brutto przyczep nie powinna być większa od uciągu ustalonego

dla danego pojazdu pomocniczego i nie może przekraczać możliwości zatrzymania zespołu na występujących spadkach odcinka linii po których zespół ten ma jechać.

- 4) przewóz pracowników:
 - a) przewóz pracowników na pojeździe pomocniczym z napędem może odbywać się do miejsca robót i z powrotem, jeżeli jazda możliwa jest w pozycji siedzącej i istnieje zabezpieczenie przed wypadnięciem; na przyczepach załadowanych nie wolno przewozić pracowników, z wyjątkiem pracownika obsługującego hamulec;
 - b) wsiadanie i wysiadanie podczas jazdy jest zabronione.
 - 5) prędkość jazdy pojazdu pomocniczego nie może być większa niż:
 - a) najwyższa prędkość konstrukcyjna ustalona dla tych pojazdów,
 - b) 40 km/h przy pchaniu przyczep.
3. Oprócz postanowień zawartych w § 85 ust. 5 maszynista pojazdu pomocniczego lub prowadzący pojazd kolejowy z przyczepami powinien:
- 1) przed rozpoczęciem jazdy sprawdzić właściwe sprzęgnięcie pojazdów i obsadę hamulców oraz prawidłowe osygnalizowanie pojazdu pomocniczego wraz z przyczepami;
 - 2) w czasie jazdy zwracać uwagę na stan załadowania i umocowania ładunku, czy prowadzi cały skład i czy nie ma przeszkód do jazdy, w razie potrzeby wyznaczyć pracownika do dodatkowej obserwacji zachowania się ładunku;
 - 3) w czasie postoju zabezpieczyć skład przed niezamierzonym ruszeniem;
 - 4) przed rozpoczęciem jazdy z miejsca pracy lub postoju sprawdzić, czy na torze nie pozostał jakiś pojazd lub inny przedmiot i czy nie ma na torze innych przeszkód do jazdy.

Rozdział XII

Zabezpieczenie ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach przez dróżników przejazdowych

§ 88

Powiadamianie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągów i o innych okolicznościach

1. O odjeździe (przejeździe) na szlak każdego pociągu posterunek zapowiadawczy 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 znajdujące się w obrębie posterunku ruchu należy zawiadamiać pracowników obsługujących roгатki w sposób ustalony w regulaminie technicznym tego posterunku ruchu.
3. Sygnały dzwonekowe i znaki wywoławcze w telefonicznej łączności ruchowej ustalone są w dodatku 3.
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 łączone do telefonicznego łącza strażnicowego, wzywając ich sygnałem dzwonekowym „Alarm”.

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

5. Zawiadomienie dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu powinien nadawać dyżurny ruchu.
6. Zawiadomienie o odjeździe pociągu należy nadawać w takim czasie, aby dróżnicy przejazdowi mogli zamknąć na czas rogatki. Zawiadomienie to należy wykonać bezpośrednio przed odjazdem pociągu, a jeżeli przejazd kolejowo-drogowy znajduje się blisko posterunku nadającego zawiadomienie, należy je wykonać co najmniej na 3 minuty przed dojazdem pociągu do tego przejazdu kolejowo-drogowego. Sygnału dzwonkowego 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. Dróżnik przejazdowy powinien stale czuwać nad bezpieczeństwem ruchu i być gotowy do zamknięcia rogatki w razie zbliżania się pociągu lub pojazdu pomocniczego do przejazdu kolejowo-drogowego.
Rogatki powinny być zamknięte na 2 minuty przed dojechaniem czoła pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego i pozostawać zamknięte, dopóki koniec pociągu nie minie przejazdu kolejowo-drogowego. Zarządca Infrastruktury Kolejowej może dla poszczególnych przejazdów kolejowo-drogowych skrócić lub wydłużyć czas zamknięcia rogatek przed dojechaniem czoła pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego:
 - 1) jeżeli posterunek obsługi przejazdu kolejowo-drogowego zaopatrzony jest dodatkowo w urządzenia sygnalizujące zbliżanie się pociągu albo
 - 2) jeżeli warunki miejscowe na to zezwalają.
8. Zawiadomienia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu dokonuje się za pomocą aparatu telefonicznego lub centrali telefonicznej w następujący sposób:
 - 1) na odcinkach jednotorowych, jak również przy prowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego na odcinkach dwutorowych:
 - a) we właściwym czasie dyżurny ruchu nadaje odpowiedni sygnał dzwonkowy o odjeździe pociągu;
 - b) po otrzymaniu sygnału dróżnicy przejazdowi bezzwłocznie zgłaszają się do telefonu, wymieniając numer swego posterunku oraz swoje nazwisko 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 Kolejowej 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 10 dziennika ruchu;

- b) jeżeli w ruchu pociągów była pauza większa niż 60 minut, o odjeździe pierwszego pociągu po tej przerwie należy dróżników przejazdowych zawiadomić w sposób wskazany w pkt. 1 z tą różnicą, że po nadaniu sygnału dzwonkowego należy wywołać wszystkich dróżników przejazdowych znakiem ustalonym w dodatku 3 ust. 7.
- 3) w uzasadnionych przypadkach Zarządca Infrastruktury Kolejowej 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 technicznym stacji i regulaminie obsługi przejazdu kolejowo- drogowego lub przejścia.
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 10 dziennika ruchu. Otrzymanie sygnału dzwonkowego dróżnicy przejazdowi potwierdzają za pomocą osobnego urządzenia. Jeżeli dyżurny ruchu nie otrzymał potwierdzenia za pomocą urządzenia, powinien uzyskać je telefonicznie. Nieotrzymanie potwierdzenia za pomocą urządzenia dyżurny ruchu powinien zanotować w rubr. 9 dziennika ruchu (w skrócie: „dr. 14”). W razie nieprawidłowego działania specjalnych urządzeń łączności strażnicowej, przeznaczonych do zawiadamiania dróżników przejazdowych o odjeździe pociągów - o odjeździe pociągów należy zawiadamiać dróżników przejazdowych w sposób ustalony w ust. 10. Czas rozpoczęcia i zakończenia postępowania według postanowień ust. 10 należy zanotować w dzienniku ruchu.
10. Jeżeli przejazd kolejowo-drogowy wyposażony jest w system elektronicznej wymiany informacji lub system powiadamiania dróżników rejestrujący w pamięci systemu dokonywane operacje związane z powiadomieniem, dróżnik przejazdowy nie jest obowiązany do prowadzenia dziennika pracy dróżnika przejazdowego. Sposób użytkowania tego systemu określa właściwa instrukcja obsługi, stanowiąca integralną część regulaminu technicznego stacji i 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. 9.
11. Jeżeli pociąg nie odjedzie w ciągu 10 minut od chwili zawiadomienia dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu, należy telefonicznie zawiadomić ich o odwołaniu odjazdu pociągu. Odwołanie odjazdu pociągu dyżurny ruchu zaznacza w rubryce 10 dziennika ruchu, wpisując czas odwołania i wyraz „odwołany”.
12. Dróżnicy przejazdowi notują otrzymanie zawiadomienia o odjeździe pociągu (sygnałów dzwonkowych o odjeździe pociągu, numeru pociągu) oraz odwołania odjazdu pociągu.
13. W razie potrzeby Zarządca Infrastruktury Kolejowej 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 na przejeździe dróżnik przejazdowy powinien natychmiast zgłosić o tym dyżurnym ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.
15. Po objęciu dyżuru dyżurni ruchu powinni upewnić się, czy na wszystkich posterunkach dróżnicy przejazdowi są obecni oraz czy działa należycie łączność, sygnalizacja i urządzenia na przejeździe kolejowo-drogowym.
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 (centrali telefonicznej) tylko sygnałami dzwonkowymi (ust. 10 pkt. 2). Wynik sprawdzenia należy zanotować w dzienniku telefonicznym (w przypadku pozytywnym w skrócie „post. Nr i Nr w porządku”).
O nieprawidłowym działaniu urządzeń łączności, sygnalizacji lub innych urządzeń srk należy bezzwłocznie zawiadomić montera automatyki lub dyspozytora JSK.
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. 10 pkt. I lub w ust. 11, powinien uprzedzić drużynę pociągową rozkazem pisemnym o niezawiadomieniu dróżnika przejazdowego o mającym nastąpić odjeździe pociągu oraz o potrzebie zmniejszenia prędkości jazdy przez przejazd kolejowo-drogowy do 20 km/h.
Maszynista powinien przed tym przejazdem kolejowo-drogowym dawać sygnał Rp1 „Baczność”, zmniejszyć prędkość jazdy czoła pociągu przez całą szerokość przejazdu kolejowo-drogowego do 20 km/h i bacznie obserwować przejazd kolejowo-drogowy. W razie zauważenia przeszkody do jazdy należy zatrzymać pociąg przed przeszkodą. Jeżeli roгатka jest zamknięta i nie ma przeszkody do jazdy, zwolnienie prędkości jazdy jest zbędne.
Ograniczenie prędkości jazdy przez przejazd kolejowo-drogowy 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 roгатki, po przejeździe pociągu starać się wyjaśnić przyczynę niepowiadomienia go, a w razie niemożności porozumienia się z dyżurnym ruchu, powinien przyjąć, że nastąpiła przerwa łączności i w czasie tej przerwy trzymać roгатki zamknięte, a pojazdy drogowe przepuszczać po upewnieniu się, że nie zbliża się pociąg.
18. Strzeżenie przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych powinno być stosowane jako środek tymczasowy w razie:
- 1) uszkodzenia rogatek;
 - 2) uszkodzenia lub nie działania samoczynnej sygnalizacji świetlnej z półroгатkami i bez półrogatek;
 - 3) niedziałania sygnału dźwiękowego lub półsamoczynnej sygnalizacji świetlnej na roгатkach obsługiwanych z odległości;
 - 4) konieczności zmiany sposobu zabezpieczenia na skutek zmienionych warunków ruchu dla warunków miejscowych;
 - 5) wprowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze szlakowym lub zmiany kierunku po łącznicy jednotorowej o jednokierunkowym, jeżeli:
 - a) urządzenia samoczynnej sygnalizacji świetlnej przystosowane są tylko dla jazdy jednokierunkowej po każdym torze;

b) przejazdy kolejowo-drogowe bez rogatek i bez sygnalizacji świetlnej lub przejścia dla pieszych bez obsługiwanego urządzenia zabezpieczającego nie odpowiadają wymaganym warunkom widoczności dla jazdy po torze, który nie był przeznaczony dla danego kierunku jazdy.

6) przejściowego wzmożenia lub utrudnienia ruchu drogowego lub kolejowego albo pogorszenia warunków widzialności.

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

Do czasu usunięcia uszkodzenia urządzenia sterowania ruchem na przejeździe kolejowo-drogowym (przejściu) lub do czasu rozpoczęcia strzeżenia tego przejazdu kolejowo-drogowego (przejścia) przez wyznaczonego uprawnionego pracownika (pracowników) należy rozkazem pisemnym powiadamiać drużyny pociągowe o tym i o potrzebie zmniejszenia prędkości jazdy czoła pociągu przez przejazd kolejowo-drogowy (przejście) do 20 km/h oraz przejazd kolejowo-drogowy (przejście) należy niezwłocznie oznakować znakiem zakazu „Stój” (B-20) wraz z umieszczoną pod nim tabliczką z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona” zgodnie z postanowieniami regulaminu obsługi przejazdu kolejowo-drogowego. Wówczas maszynista powinien postępować w sposób ustalony w ust. 18. Pracownik wyznaczony do tymczasowego strzeżenia przejazdu kolejowo-drogowego (przejścia) z uszkodzonymi urządzeniami zabezpieczającymi przejazd kolejowo-drogowy (przejście), powinien z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego (przejścia) po prawej stronie drogi ustawić odpowiedni drogowy (B32) znak zakazu.

19. Jeżeli przed przejazdem kolejowo-drogowym ustawiona jest tarcza ostrzegawcza przejazdowa TOP poprzedzona wskaźnikiem W11p, powiadomienie przez dyżurnego ruchu maszynisty rozkazem pisemnym o usterce urządzeń przejazdowych (rogatkowych, dodatkowych, przekazu informacji itp.) i o potrzebie zmniejszenia z tych powodów prędkości jazdy przed przejazdem kolejowo-drogowym do 20 km/h nie jest wymagane.

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

21. Dyżurni ruchu powinni zawiadomić telefonicznie dróżników przejazdowych:

- 1) o wypadku na szlaku;
- 2) o zamknięciu i o otwarciu toru szlakowego;
- 3) o wprowadzeniu na szlaku dwutorowym ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym i o przywróceniu ruchu dwutorowego;
- 4) o wprowadzeniu na torze szlaku dwutorowego ruchu dwukierunkowego (bez zaniknięcia toru sąsiedniego) i o przywróceniu ruchu jednokierunkowego;
- 5) o wyprawieniu pociągu po torze zamkniętym;
- 6) o cofaniu pociągu;

- 7) o wyprawieniu pociągu do kilometra i z powrotem, albo do kilometra lub z kilometra;
- 8) o wyprawieniu pociągu z popychaczem nie złączonym z pociągiem i o jeździe popychacza z powrotem z kilometra lub do sąsiedniej stacji;
- 9) o wyprawieniu pociągu roboczego, ratunkowego lub pogotowia z pracą na szlaku lub pociągu z czynnym pługiem odśnieżnym;
- 10) o wyprawieniu pojazdu pomocniczego;
- 11) o jeździe manewrowej na szlak, w sposób obowiązujący na odcinkach linii jednotorowych;
- 12) o innych okolicznościach, wymagających zwrócenia uwagi dróżnikom przejazdowym (wyprawienie pociągu z przesyłką nadzwyczajną, z TWR, towarem niebezpiecznym, itp.);
- 13) o zamknięciu lub otwarciu posterunku ruchu (§ 61). Powiadomienia te (czas, numer pociągu i skrót treści) notują tak dyżurni ruchu, jak i dróżnicy przejazdowi.

Dyżurny ruchu może w wierszu zawierającym odpowiedni zapis w dzienniku ruchu zanotować powiadomienie dróżników przejazdowych o treści tego zapisu, wpisując w rubr. 10 czas zawiadomienia.

22. Jeżeli dróżników przejazdowych nie można zawiadomić:

- 1) o zmianie zasadniczego kierunku jazdy po torze szlakowym;
 - 2) o jeździe pociągu w odstępie czasu;
 - 3) o jeździe pociągu po torze zamkniętym,
- należy o tym uprzedzić rozkazem pisemnym drużyny pociągów wyprawianych w czasie trwania wymienionych okoliczności.

Jeżeli o odjeździe pojazdu pomocniczego nie można zawiadomić dróżników przejazdowych, należy o tym uprzedzić pisemnie maszynistę prowadzącego pojazd pomocniczy.

23. W razie konieczności wykonywania pracy pociągu roboczego na torze zamkniętym, w strefie oddziaływania na urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego (ssp), dyżurny ruchu z poziomu urządzeń zdalnej kontroli (UZK):

1) bez możliwości wyłączenia oddziaływania czujników przed wyprawieniem pociągu roboczego:

- a) wprowadza ograniczenie prędkości jazdy czoła pociągu po torze zamkniętym i czynnym do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego (przejścia),
- b) uprzedza drużyny pociągowe pociągów po torze czynnym i pociągów roboczych po torze zamkniętym rozkazem pisemnym o wielokrotnym podawaniu sygnału dźwiękowego Rp1 „Baczność”,
- c) poleca oznakowanie tego przejazdu znakiem drogowym B-20 „Stop” z tabliczką „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”,
- d) na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B poleca wyznaczonemu pracownikowi, zabezpieczenie dróg rogatek przejazdowych w pozycji otwartej.

2) z możliwością wyłączenia oddziaływania czujników w torze z identyfikacją toru przed wyprawieniem pociągu roboczego:

- a) wyłącza jedynie w torze zamkniętym w strefie przejazdu kolejowo-drogowego czujniki oddziaływania pociągu na urządzenia ssp,
- b) po torze czynnym ruch pociągów prowadzi bez wprowadzenia ograniczenia prędkości, po uprzednim powiadomieniu drużyn pociągowych rozkazem pisemnym „O” o konieczności dodatkowego podawania sygnału dźwiękowego Rp1 „Baczność”, na odcinku od wskaźnika W 6a lub W6b do przejazdu kolejowo-drogowego (przejścia),
- c) w rozkazie pisemnym „S” wydanym pociągowi roboczemu nakazuje ograniczenie prędkości pociągu roboczego do 10 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-

drogowego (przejścia), a kierownikowi pociągu roboczego (lub innemu uprawnionemu pracownikowi) kierowanie ruchem drogowym w czasie jazdy pociągu roboczego przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście.

3) z możliwością wyłączenia oddziaływania czujników bez identyfikacji toru przed wyprawieniem pociągu roboczego:

- a) wyłącza w torze zamkniętym i czynnym, w strefie przejazdu kolejowo-drogowego czujniki oddziaływania pociągu na urządzenia ssp,
- b) wprowadza ograniczenie prędkości jazdy czoła pociągu po torze zamkniętym i czynnym do 20 km/h na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego,
- c) uprzedza drużyny pociągowe pociągów po torze czynnym i zamkniętym rozkazem pisemnym o konieczności dodatkowego podawania sygnału dźwiękowego Rp1 „Bacność”, na odcinku od wskaźnika W6a lub W6b do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia,
- d) poleca oznakowanie przejazdu znakiem drogowym B-20 „Stop” z tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”

24. Przejazd pociągu roboczego lub pojazdu pomocniczego przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście, gdy wyłączono urządzenia ssp (wyłączono czujniki) jedynie na torze zamkniętym, dozwolony jest po ich włączeniu 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 Rm1 „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 kolejowo-drogowego lub przejścia.

Zasady postępowania określone w pkt. 25 ppkt. 2) i 26 obowiązują również w przypadku wykonywania prac modernizacyjnych lub utrzymaniowych w infrastrukturze kolejowej, gdy zachodzi potrzeba czasowego demontażu czujników ssp w torze zamkniętym.

25. Gdy regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót przewiduje założenie telefonu w miejscu robót i powiadamianie kierownika robót o odjeździe pociągów, dyżurni ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych powinni zawiadomienia te wykonywać w sposób ustalony w ust. 10 pkt. 1.

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

26. Zarządca Infrastruktury Kolejowej może zarządzić, aby na określonym przejeździe kolejowo-drogowym roгатka była w położeniu zasadniczym zamknięta w ciągu całej doby lub w porze nocnej i otwierana tylko dla przepuszczenia użytkownika drogi. Na przejazdach kolejowo-drogowych, na których wg zarządzenia roгатki są w zasadniczym położeniu zamknięte w ciągu całej doby lub w porze nocnej, obsługujący przejazd kolejowo-drogowy przed otwarciem rogatek powinien stwierdzić czy do przejazdu kolejowo-drogowego nie zbliża się pociąg. Otwieranie rogatek następuje tylko na żądanie użytkowników przejeżdżających lub przechodniów dopiero po upewnieniu się obsługującego przejazd u dyżurnych ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, że do spodziewanego przejazdu pociągów pozostaje tyle czasu, że roгатki będą mogły być zamknięte na 2 minuty przed przejazdem pociągu.

27. Zamykanie okresowe w ciągu każdej doby wszystkich posterunków dróŜników przejazdowych na danym szlaku, wskutek zamknięcia ruchu pociągów w tym czasie, odbywa się w sposób wskazany w § 61 Przypadek D.
28. Dla kaŜdego obsługiwanego przejazdu kolejowo-drogowego, naleŜy opracować regulamin obsługi przejazdu kolejowo-drogowego, który powinien zawierać szczególowe postanowienia dotyczące sposobu zawiadamiania dróŜników przejazdowych o jeździe pociągu, sposobu potwierdzania otrzymania tego zawiadomienia, jeŜeli potwierdzenie to jest wymagane, informowania się wzajemnego dróŜników o zbliŜaniu się pociągu, wykresy pełnienia dyŜurów dróŜników, podziału pracy w razie wieloosobowej obsady posterunku, czasu zamykania roгатki, pozostawiania roгатki zasadniczo w połoŜeniu zamkniętym, okresowego zamykania posterunku dróŜnika, okresowego zamykania wszystkich posterunków dróŜników przejazdowych na szlaku z równoczesnym zamknięciem ruchu pociągów itp. Regulamin ten powinien znajdować się na posterunku dróŜnika przejazdowego.

Dodatki do instrukcji

Dodatek Nr 1

Tablice hamowania pociągów - obowiązuje do 13.12.2025 r.

Tablica A

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

I - Hamulce zespolone szybko działające II - Hamulce zespolone wolno działające

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

40	I II	42 43	45 47	50 53	55 60	61 69	69 79	78 91
----	---------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

cd. Tablicy A

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

Tablica B
Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 700 m
I - Hamulce zespolone szybko działające II - Hamulce zespolone wolno działające

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

cd. Tablicy B

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Przy prędkości w kilometrach na godzinę											
		65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120
		procent wymaganej masy hamującej wynosi:											
0	I	28	34	41	48	57	66	77	88	95	104	114	125
	II	33	41	51	62	76	93	-	-	-	-	-	-
1	I	29	35	42	50	58	68	78	90	96	105	116	128
	II	34	42	53	64	78	95	-	-	-	-	-	-
2	I	31	37	44	51	60	69	80	91	98	107	118	130
	II	36	49	54	66	80	97	-	-	-	-	-	-
3	I	32	38	45	53	62	71	82	93	100	109	120	133
	II	37	46	56	68	82	99	-	-	-	-	-	-
4	I	34	40	47	54	63	73	83	94	101	111	121	-
	II	39	48	58	70	85	-	-	-	-	-	-	-
5	I	35	41	48	56	65	74	85	96	103	112	123	-
	II	41	50	60	72	87	-	-	-	-	-	-	-
6	I	36	43	50	58	67	76	87	97	105	114	125	-
	II	42	51	62	74	89	-	-	-	-	-	-	-
7	I	38	44	52	59	68	78	89	99	106	116	127	-
	II	44	53	64	76	91	-	-	-	-	-	-	-
8	I	39	46	53	61	70	80	91	100	108	118	129	-
	II	46	55	66	78	93	-	-	-	-	-	-	-
10	I	43	49	56	67	74	83	94	103	111	121	133	-
	II	49	59	70	83	98	-	-	-	-	-	-	-
12	I	45	52	60	68	77	87	97	107	-	-	-	-
	II	53	63	74	87	-	-	-	-	-	-	-	-
14	I	49	55	63	71	80	91	100	-	-	-	-	-
	II	56	66	78	91	-	-	-	-	-	-	-	-
16	I	52	58	66	75	84	94	103	-	-	-	-	-
	II	60	70	82	95	-	-	-	-	-	-	-	-
18	I	55	62	69	78	87	97	107	-	-	-	-	-
	II	64	74	86	99	-	-	-	-	-	-	-	-
20	I	58	65	73	81	91	100	-	-	-	-	-	-
	II	67	78	90	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22	I	61	68	78	85	94	104	-	-	-	-	-	-
	II	71	82	94	-	-	-	-	-	-	-	-	-
25	I	66	73	81	90	99	-	-	-	-	-	-	-
	II	76	87	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tablica C
Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 1000 m
I - Hamulce zespolone szybko działające II - Hamulce zespolone wolno działające

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Przy prędkości w kilometrach na godzinę													
		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85
		procent wymaganej masy hamującej wynosi:													
0	I	6	6	6	6	6	7	10	13	17	21	25	29	35	40
	II	6	6	6	6	6	8	11	14	18	22	27	33	39	46
1	I	6	6	6	6	6	8	11	14	18	22	26	31	36	41
	II	6	6	6	6	6	9	12	15	19	23	28	34	40	47
2	I	6	6	6	6	7	10	12	16	19	23	27	32	37	43
	II	6	6	6	6	7	10	13	16	20	25	30	36	42	49
3	I	6	6	6	6	8	11	14	17	21	24	29	34	39	44
	II	6	6	6	7	9	11	14	18	22	26	31	37	43	51
4	I	6	6	6	7	9	12	15	18	22	26	30	35	40	46
	II	6	6	6	8	10	12	15	19	23	28	33	39	45	52
5	I	6	6	7	8	11	13	16	19	23	27	31	36	42	47
	II	6	6	7	9	11	14	17	20	25	28	34	40	47	54
6	I	6	7	8	10	12	14	17	21	24	28	33	38	43	49
	II	6	7	8	10	12	15	18	22	26	31	36	42	48	56
7	I	6	8	9	11	13	15	18	22	26	30	34	39	44	50
	II	7	8	9	11	13	16	19	23	27	32	37	43	50	57
8	I	7	9	10	12	14	17	20	23	27	31	35	40	46	52
	II	8	9	10	12	14	17	20	24	29	34	39	45	52	59
10	I	10	11	12	14	16	19	22	25	29	33	36	43	49	55
	II	10	11	13	15	17	20	23	27	32	37	42	48	55	63
12	I	12	13	14	16	18	21	24	28	32	36	41	46	52	58
	II	12	13	15	17	19	22	26	30	34	40	45	52	59	66
14	I	14	15	17	18	21	24	27	30	34	39	43	49	54	61
	II	14	15	17	19	22	25	28	32	37	43	48	55	62	70
16	I	16	17	19	21	23	26	29	33	37	41	46	51	57	64
	II	16	17	19	22	24	27	31	35	40	46	52	58	66	74
18	I	18	19	21	23	25	28	32	35	39	44	49	54	60	67
	II	18	20	22	24	27	30	34	38	43	49	55	62	69	78
20	I	20	21	23	25	28	30	34	38	42	46	51	57	63	70
	II	20	22	24	26	29	33	36	41	46	52	58	65	73	82
22	I	22	24	25	27	30	33	36	40	44	49	54	60	66	73
	II	22	24	26	29	32	35	39	44	49	55	62	69	77	86
25	I	25	27	28	31	33	36	40	44	48	53	58	64	70	77
	II	25	27	30	33	36	40	44	48	54	60	67	74	83	93

cd. Tablicy C

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Przy prędkości w kilometrach na godzinę															
		90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	
		procent wymaganej masy hamującej wynosi:															
0	I II	46 54	52 63	59 74	66 -	74 -	83 -	92 -	100 -	110 -	123 -	135 -	150 -	164 -	180 -	195 -	
1	I II	47 55	54 65	60 76	68 -	76 -	85 -	94 -	102 -	112 -	126 -	137 -	152 -	166 -	182 -	197 -	
2	I II	49 57	55 67	62 78	70 -	78 -	87 -	96 -	104 -	114 -	129 -	140 -	155 -	169 -	185 -	200 -	
3	I II	50 59	57 69	64 80	72 -	80 -	89 -	98 -	105 -	116 -	132 -	143 -	158 -	172 -	188 -	202 -	
4	I II	52 61	58 71	65 82	73 -	82 -	91 -	100 -	107 -	119 -	133 -	145 -	160 -	175 -	190 -	205 -	
5	I II	54 63	60 73	67 84	75 -	83 -	93 -	101 -	109 -	121 -	136 -	148 -	163 -	178 -	193 -	208 -	
6	I II	55 64	62 74	69 86	77 -	85 -	95 -	102 -	111 -	123 -	138 -	151 -	166 -	181 -	196 -	211 -	
7	I II	57 66	63 76	70 88	78 -	87 -	97 -	104 -	112 -	126 -	141 -	154 -	170 -	185 -	199 -	214 -	
8	I II	58 68	65 78	72 90	80 -	89 -	99 -	105 -	114 -	128 -	144 -	157 -	173 -	188 -	202 -	217 -	
10	I II	61 72	68 82	75 94	83 -	93 -	101 -	108 -	118 -	132 -	150 -	164 -	180 -	195 -	208 -	222 -	
12	I II	64 75	71 86	79 99	87 -	96 -	102 -	111 -	121 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	
14	I II	67 79	74 90	82 -	90 -	99 -	104 -	114 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	
16	I II	70 83	78 95	86 -	94 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	
18	I II	74 88	81 99	89 -	97 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	
20	I II	77 97	84 -	92 -	99 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	
22	I II	80 97	87 -	96 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	
25	I II	84 -	92 -	99 -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	

Tablica D
Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 1300 m
Hamulce szybko działające: R

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Prędkość w km/h															
		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	
		procent masy hamującej															
0	R	6	6	6	6	6	7	10	13	17	21	25	29	35	40	46	
1	R	6	6	6	6	6	8	11	14	18	22	26	31	36	41	47	
2	R	6	6	6	6	7	10	12	16	19	23	27	32	37	43	49	
3	R	6	6	6	6	8	11	14	17	21	24	29	34	39	44	50	
4	R	6	6	6	7	9	12	15	18	22	26	30	35	40	46	52	
5	R	6	6	7	8	11	13	16	19	23	27	31	36	42	47	54	
6	R	6	7	8	10	12	14	17	21	24	28	33	38	43	49	55	
7	R	6	8	9	11	13	15	18	22	26	30	34	39	44	50	57	
8	R	7	9	10	12	14	17	20	23	27	31	35	40	46	52	58	
9	R	9	10	11	13	15	18	21	24	28	32	36	42	48	54	60	
10	R	10	11	12	14	16	19	22	25	29	33	36	43	49	55	61	
11	R	11	12	13	15	17	20	23	27	31	35	39	45	51	57	63	
12	R	12	13	14	16	18	21	24	28	32	36	41	46	52	58	64	

cd. Tablicy D

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Prędkość w km/h													
		95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160
		procent masy hamującej													
0	R	52	59	66	74	83	92	100	100	100	101	110	119	129	140
1	R	54	60	68	76	85	94	100	100	100	102	111	121	131	142
2	R	55	62	70	78	87	96	100	100	100	104	113	123	133	143
3	R	57	64	72	80	89	98	100	100	100	106	115	124	134	145
4	R	58	65	73	82	91	100	100	100	100	107	116	126	136	146
5	R	60	67	75	83	93	100	100	100	100	109	118	127	137	148
6	R	62	69	77	85	93	100	100	100	102	110	119	129	139	150
7	R	63	70	78	86	93	100	100	100	103	112	121	131	141	151
8	R	65	72	80	87	94	100	100	100	105	113	123	132	142	153
9	R	67	74	81	87	94	100	100	100	106	115	124	134	144	155
10	R	68	75	81	88	94	100	100	100	108	117	126	135	145	156
11	R	69	76	82	88	94	100	100	102	111	120	129	139	149	160
12	R	70	76	82	88	94	100	100	103	112	122	131	141	151	161

Tablice hamowania pociągów obowiązuje od 14.12.2025 r.

Tablica A:

**Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 400 m
- hamulce wolno działające**

Miarodajne pochylenie w ‰	Przy prędkości w kilometrach na godzinę									
	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	56	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	-	-	-	-	-	-

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 400 m
II - Hamulce zespolone szybko działające

Miarodajne pochylenie w ‰	Przy prędkości w kilometrach na godzinę									
	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

cd. Tablicy A

Miarodajne pochylenie w ‰	Przy prędkości w kilometrach na godzinę									
	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	134	158	173	189	-	-
10	89	102	115	129	114	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 dla drogi hamowania 700 m
I - Hamulce zespolone wolno działające

Miarodajne pochylenie w ‰	Przy prędkości w kilometrach na godzinę														
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:														
0	6	6	6	6	8	12	19	26	34	42	52	63	74	86	100
1	6	6	6	7	9	14	21	28	35	44	54	64	76	88	-
2	6	6	6	8	10	16	22	29	37	46	56	66	78	90	-

3	6	6	7	9	12	18	24	31	39	48	58	68	80	92	-
4	6	6	8	10	14	20	26	33	41	50	59	70	82	94	-
5	7	7	9	11	16	21	28	35	43	52	61	72	83	96	-
6	7	8	10	13	18	23	29	37	45	53	63	74	85	98	-
7	8	9	11	15	20	25	31	38	46	55	65	76	87	99	-
8	9	10	13	16	21	27	33	40	48	57	67	78	89	-	-
9	10	11	15	18	23	28	35	42	50	59	69	79	91	-	-
10	11	12	16	20	25	30	36	44	52	61	71	81	93	-	-
11	12	14	17	21	26	32	38	45	53	63	72	83	95	-	-
12	13	15	19	23	28	34	40	47	55	64	74	85	96	-	-
13	14	17	20	25	30	35	42	49	57	66	76	87	98	-	-
14	15	18	22	26	31	37	43	51	59	68	78	88	100	-	-
15	17	20	24	28	33	39	45	52	61	70	79	90	-	-	-
16	18	21	25	29	34	40	47	54	62	71	81	92	-	-	-
17	20	23	27	31	36	42	48	56	64	73	83	94	-	-	-
18	21	25	28	33	38	44	50	58	66	75	85	96	-	-	-
19	23	26	30	34	39	45	52	59	68	77	87	97	-	-	-
20	24	28	31	36	41	47	53	61	69	78	88	99	-	-	-
21	26	29	33	37	43	49	55	63	71	80	90	-	-	-	-
22	27	30	34	39	44	50	57	64	73	82	92	-	-	-	-
23	29	32	36	41	46	52	58	66	74	84	94	-	-	-	-
24	30	34	37	42	47	53	60	68	76	85	95	-	-	-	-
25	32	35	39	44	49	55	62	69	78	87	97	-	-	-	-
26	33	37	41	45	50	57	63	71	79	89	99	-	-	-	-
27	35	38	42	47	52	58	65	73	81	90	100	-	-	-	-
28	36	39	44	48	54	60	67	74	83	92	-	-	-	-	-
29	37	41	45	50	55	61	68	76	85	94	-	-	-	-	-
30	69	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	-	-	-	-	-	-

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 700 m
II - Hamulce zespolone szybko działające

Miarodajne pochylenie w ‰	Przy prędkości w kilometrach na godzinę									
	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

cd. Tablicy B

Miarodajne pochylenie w ‰	Przy prędkości w kilometrach na godzinę										
	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	132	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 dla drogi hamowania 1000 m
Hamulce zespolone wolno działające

Miarodajne pochylenie w ‰	Przy prędkości w kilometrach na godzinę																
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:																
0	6	6	6	6	6	8	11	14	17	23	28	35	42	49	57	65	74
1	6	6	6	6	6	9	12	15	19	24	30	36	43	51	58	67	76
2	6	6	6	6	7	10	13	16	21	26	32	38	45	52	60	69	78
3	6	6	6	7	9	11	14	18	22	28	33	40	47	54	62	70	79

4	6	6	6	8	10	12	15	19	24	29	35	42	48	56	64	72	81
5	6	6	7	9	11	14	17	21	26	31	37	43	50	57	65	74	83
6	6	7	8	10	12	15	18	23	27	33	38	45	52	59	67	75	84
7	7	8	9	11	13	16	20	24	29	34	40	47	53	61	69	77	86
8	8	9	10	12	14	18	21	26	31	36	42	48	55	63	70	79	88
9	9	10	12	14	16	19	23	27	32	38	43	50	57	64	72	81	89
10	10	11	13	15	17	21	25	29	34	39	45	52	58	66	74	82	91
11	11	12	14	16	19	22	26	31	35	41	47	53	60	68	75	84	93
12	12	13	15	17	20	24	28	32	37	43	48	55	62	69	77	86	94
13	13	14	16	19	22	25	29	34	39	44	50	56	63	71	79	87	96
14	14	15	18	20	23	27	31	35	40	46	52	58	65	72	80	89	98
15	15	17	19	22	25	28	32	37	42	47	53	60	67	74	82	90	99
16	16	18	21	23	26	30	34	38	43	49	55	61	68	76	84	92	-
17	18	20	22	25	28	31	35	40	45	50	56	63	70	77	85	94	-
18	19	21	23	26	29	33	37	42	47	52	58	64	71	79	87	95	-
19	20	22	25	28	31	34	39	43	48	54	60	66	73	81	88	97	-
20	22	24	26	29	32	36	40	45	50	55	61	68	75	82	90	98	-
21	23	25	28	31	34	38	42	46	51	57	63	69	76	84	92	100	-
22	25	27	29	32	35	39	43	48	53	58	64	71	78	85	93	-	-
23	26	28	31	34	37	41	45	49	54	60	66	72	79	87	95	-	-
24	37	30	32	35	38	42	46	51	56	61	67	74	81	88	96	-	-
25	29	31	33	36	40	43	48	52	57	63	69	75	83	90	98	-	-
26	30	32	35	38	41	45	49	54	59	64	71	77	84	92	99	-	-
27	31	34	36	39	43	46	51	55	60	66	72	79	86	93	-	-	-
28	33	35	38	41	44	48	52	57	62	68	74	80	87	95	-	-	-
29	34	36	39	42	46	49	54	58	63	69	75	82	89	96	-	-	-
30	35	38	41	44	47	51	55	60	65	71	77	83	90	98	-	-	-

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 1000 m
II - Hamulce zespolone szybko działające

Miarodajne pochylenie w ‰	Przy prędkości w kilometrach na godzinę														
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:														
0	6	6	6	6	6	7	10	11	15	19	23	28	33	39	45
1	6	6	6	6	6	8	11	13	16	20	24	29	35	40	47
2	6	6	6	6	7	10	12	14	17	21	26	31	36	42	48
3	6	6	6	6	8	11	13	15	18	22	27	32	37	43	49
4	6	6	6	7	9	12	14	16	19	24	28	33	38	44	51
5	6	6	7	8	11	13	15	17	20	25	29	34	40	46	52
6	6	7	8	10	12	14	16	18	22	26	31	36	41	47	54
7	6	8	9	11	13	15	17	20	23	28	32	37	43	49	55
8	7	9	10	12	14	17	18	21	25	29	34	39	44	50	57

9	9	10	11	13	15	18	19	22	26	31	35	40	46	52	58
10	10	11	12	14	16	19	20	24	28	32	37	42	47	53	60
11	11	12	13	15	17	20	22	25	29	34	38	43	49	55	61
12	12	13	14	16	18	21	13	27	31	35	40	45	51	57	63
13	13	14	16	17	20	24	25	28	32	37	41	47	52	58	65
14	14	15	17	18	21	25	26	30	34	38	43	48	54	60	66
15	15	16	18	20	22	26	28	31	35	40	44	50	55	61	68
16	16	17	19	21	23	27	29	33	37	41	46	51	57	63	69
17	17	18	20	22	24	28	31	34	38	43	47	53	58	64	71
18	18	19	21	23	25	29	32	36	40	44	49	54	60	66	72
19	19	20	22	24	27	30	33	37	41	46	50	56	61	67	74
20	20	21	23	25	28	32	35	39	43	47	52	57	63	69	76
21	21	23	24	26	29	33	36	40	44	49	53	59	64	71	77
22	22	24	25	27	30	35	38	42	46	50	55	60	66	72	79
23	23	25	26	29	34	36	39	43	47	52	56	62	67	74	80
24	24	26	27	30	35	37	41	44	49	53	58	63	69	75	82
25	25	27	28	31	37	39	42	46	50	55	59	65	71	77	83
26	26	28	30	35	39	40	44	47	52	56	61	66	72	78	85
27	27	29	32	37	40	42	45	49	53	58	63	68	74	80	86
28	28	30	33	38	41	43	47	50	55	59	64	69	75	81	88
29	29	31	34	39	42	45	48	52	56	61	66	71	77	83	90
30	30	33	35	40	43	46	50	53	57	62	67	72	78	85	91

cd. Tablicy C

Miarodajne pochylenie w ‰	Przy prędkości w kilometrach na godzinę														
	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:														
0	52	59	66	74	83	92	103	113	124	135	147	159	173	187	
1	53	61	68	76	84	93	104	115	125	137	149	161	175	188	
2	55	62	69	77	86	95	106	116	127	138	150	163	176	190	
3	56	63	71	79	87	97	107	117	128	140	152	164	178	191	
4	57	65	72	80	89	99	108	119	130	141	153	166	179	193	
5	59	66	74	82	91	100	110	120	131	142	155	167	181	193	
6	60	68	75	84	92	102	111	122	133	144	156	169	182	196	
7	62	69	77	85	94	103	113	123	134	146	158	171	184	198	
8	64	71	79	87	96	105	115	125	136	147	160	172	186	200	
9	65	72	80	88	97	107	116	127	138	149	161	174	187	-	
10	67	74	82	90	99	108	118	128	139	151	163	176	189	-	
11	68	76	83	92	101	110	120	130	141	153	165	178	191	-	
12	70	77	85	93	102	112	121	132	143	154	167	179	193	-	
13	71	79	87	95	104	113	123	134	145	156	168	181	195	-	

14	73	80	88	97	105	115	125	135	146	158	170	183	196	-	
15	75	82	90	98	107	117	126	137	148	160	172	185	198	-	
16	76	84	91	100	109	118	128	139	150	161	174	187	200	-	
17	78	85	93	101	110	120	130	140	151	163	175	188	-	-	
18	79	87	95	103	112	122	131	142	153	165	177	190	-	-	
19	81	88	96	105	114	123	133	144	155	167	179	192	-	-	
20	83	90	98	106	115	125	135	145	157	168	181	194	-	-	
21	84	92	100	108	117	127	137	147	158	170	182	195	-	-	
22	86	93	101	110	119	128	138	149	160	172	184	197	-	-	
23	87	95	103	111	120	130	140	151	162	174	186	99	-	-	
24	89	96	104	113	122	132	142	152	163	175	188	-	-	-	
25	90	98	106	115	124	133	143	154	165	177	189	-	-	-	
26	92	100	108	116	125	135	145	156	167	179	191	-	-	-	
27	94	101	109	118	127	137	147	157	169	181	193	-	-	-	
28	95	103	111	119	129	138	148	159	170	182	195	-	-	-	
29	97	104	113	121	130	140	150	161	172	184	197	-	-	-	
30	98	106	114	123	132	142	152	163	174	186	198	-	-	-	

**Tablica D: Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 1300 m
I - Hamulce zespolone wolno działające**

Miarodajne pochylenie w ‰	Przy prędkości w kilometrach na godzinę																
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:																
0	6	6	6	6	6	8	10	12	14	16	18	22	27	32	38	43	50
1	6	6	6	6	6	9	11	13	14	17	19	24	28	34	39	45	51
2	6	6	6	6	7	10	12	13	15	17	21	25	30	35	41	47	53
3	6	6	6	7	8	11	13	14	16	18	23	27	32	37	42	48	55
4	6	6	6	8	9	12	14	15	16	20	24	29	33	39	44	50	56
5	6	6	7	9	10	13	14	16	18	22	26	30	35	40	46	52	58
6	6	7	8	10	11	14	15	16	19	23	27	32	37	42	47	53	59
7	7	8	9	11	12	14	15	18	21	25	29	33	38	43	49	55	61
8	8	9	10	12	13	15	16	19	23	26	30	35	40	45	50	56	63
9	9	10	11	13	14	16	17	21	24	28	32	37	41	47	52	58	64
10	10	11	12	14	15	16	19	22	26	29	34	38	43	48	54	60	66
11	11	12	13	15	16	18	21	24	27	31	35	40	44	50	55	61	67
12	12	13	14	16	17	19	22	25	29	32	37	41	46	51	57	63	69
13	13	14	15	16	18	21	24	27	30	34	38	43	48	53	58	64	70
14	14	15	16	17	20	22	25	28	32	35	40	44	49	54	60	66	72
15	15	16	17	19	21	24	26	30	33	37	41	46	51	56	61	67	74
16	16	17	18	20	22	25	28	31	35	39	43	47	52	57	63	69	75
17	17	18	20	22	24	27	29	33	36	40	44	49	54	59	64	70	77
18	18	19	21	23	25	28	31	34	38	42	46	50	55	60	66	72	78
19	19	21	22	24	27	29	32	36	39	43	47	52	57	62	67	73	80

20	21	22	24	26	28	31	34	37	41	45	49	53	58	63	69	75	81
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 1300 m
II - Hamulce zespolone szybko działające

Miarodajne pochylenie w ‰	Przy prędkości w kilometrach na godzinę															
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:															
0	6	6	6	6	6	7	7	7	10	13	16	20	24	28	33	
1	6	6	6	6	6	8	8	8	11	14	18	21	25	30	34	
2	6	6	6	6	7	8	8	9	2	15	19	23	27	31	36	
3	6	6	6	6	7	8	8	11	14	17	20	24	28	32	37	
4	6	6	6	7	7	8	9	12	15	18	22	25	29	34	38	
5	6	6	7	7	8	8	10	13	16	19	23	27	31	35	40	
6	6	6	7	8	8	9	12	14	17	20	24	28	32	36	41	
7	6	6	8	8	9	10	13	15	18	22	25	29	33	38	43	
8	7	7	8	9	9	11	14	16	20	23	26	30	35	39	44	
9	7	7	9	9	10	12	15	17	21	24	28	32	36	40	45	
10	8	8	9	10	12	14	16	19	22	25	29	33	37	42	47	
11	8	8	10	11	13	15	18	20	23	26	30	34	38	43	48	
12	9	10	11	13	15	17	19	22	25	28	31	35	40	44	49	
13	10	11	12	14	16	18	21	23	26	29	33	37	41	46	50	
14	11	12	14	16	17	20	22	25	28	31	34	38	42	47	52	
15	13	14	15	17	19	21	23	26	29	32	36	40	44	48	53	
16	14	15	17	18	20	22	25	28	30	34	37	41	45	50	54	
17	15	17	18	20	22	24	26	29	32	35	39	43	47	51	56	
18	17	18	19	21	23	25	28	30	33	37	40	44	48	53	57	
19	18	19	21	22	24	27	29	32	35	38	42	45	50	54	59	
20	20	21	22	24	26	28	31	33	36	40	43	47	51	56	60	

cd. Tablicy D

Miarodajne pochylenie w ‰	Przy prędkości w kilometrach na godzinę														
	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:														
0	38	43	49	54	60	66	74	83	93	102	111	120	130	140	
1	39	45	50	56	61	68	76	85	95	104	113	122	131	142	
2	41	46	51	57	63	69	78	87	96	105	114	123	133	143	
3	42	47	53	58	64	71	79	88	98	107	115	125	134	145	
4	44	49	54	60	66	72	81	90	100	108	117	126	136	146	
5	45	50	56	61	67	74	82	92	101	110	118	128	138	148	
6	46	52	57	62	68	75	84	93	103	111	120	129	139	150	
7	48	53	58	64	70	77	86	95	104	113	121	131	141	151	
8	49	54	60	65	71	78	87	97	105	114	123	132	142	153	

9	50	56	61	67	73	80	89	99	107	115	124	133	144	154
10	52	57	62	68	74	81	91	100	108	117	126	135	145	165
11	53	58	64	70	76	83	92	102	110	118	127	136	147	157
12	54	60	65	71	77	85	94	103	111	120	139	138	148	159
13	56	61	66	72	79	86	96	104	113	121	130	139	150	160
14	57	62	68	74	80	88	98	106	114	122	131	141	151	162
15	58	64	69	75	82	89	99	107	115	124	133	142	153	164
16	60	65	71	77	83	91	101	108	117	125	134	144	154	165
17	61	66	72	78	84	93	102	110	118	127	136	145	156	167
18	62	68	74	80	86	95	103	111	120	128	137	147	157	168
19	64	69	75	81	87	96	105	113	121	130	139	148	159	170
20	65	71	77	83	89	98	106	114	122	131	140	150	160	171

DODATEK NR 2
Wykaz wzorów telefonogramów zapowiadawczych

Wzór nr	Tekst	Ustalony w §...ust....
1a	Czy droga dla pociągu [numer] jest wolna	§29 ust.5
1b	Czy droga dla [ilość] pociągów numer [numer] i numer [numer] jest wolna	§29 ust.8
2a	Pociąg [numer] przyjechał o [godz.min] czy droga dla pociągu [numer] jest wolna	§29 ust.6
2b	Pociąg [numer] przyjechał o [godz.min] czy droga dla [ilość] pociągów numer [numer] i numer [numer] jest wolna	§29 ust.8
3a	Pociąg [numer] przejechał przez [nazwa posterunku odstę.] o [godz.min] czy droga dla pociągu numer [numer] jest wolna	§29 ust.7
3b	Pociąg [numer] przejechał przez [nazwa posterunku odstę.] o [godz.min] czy droga dla [ilość] pociągów numer [numer] i numer [numer] jest wolna	§29 ust.8
4a	Dla pociągu [numer] droga jest wolna	§29 ust.9
4b	Dla [ilość] pociągów numer [numer] i numer [numer] droga jest wolna	§29 ust.9
5a	Stój pociąg [numer]	§29 ust.10
5b	Stój [ilość] pociągi(ów) numer [numer] i numer [numer]	§29 ust.10
6a	Teraz dla pociągu [numer] droga jest wolna	§29 ust.10
6b	Teraz dla [ilość] pociągów numer [numer] i numer [numer] droga jest wolna	§29 ust.10
7a	Zatrzymać pociąg [numer]	§29 ust.15
7b	Zatrzymać [ilość] pociągi(ów) numer [numer] i numer [numer]	§29 ust.15
8a	Pociąg [numer] jest zatrzymany	§29 ust.15
8b	[ilość] pociągi(ów) numer [numer] i numer [numer] są zatrzymane	§29 ust.15
9	Nie wyprawiać pociągów od [godz.min] aż do odwołania	§29 ust.18
10	Wstrzymanie wyprawienia pociągów odwołuję o [godz.min]	§29 ust.18
11	Nie wyprawiać pociągu [numer] do czasu przejazdu pociągu [numer]	§29 ust.18
12	Nie wyprawiać żadnego pociągu do czasu przejazdu pociągu [numer]	§29 ust.18
13	Pociąg [numer] odjechał (odjedzie) o [godz.min]	§30 ust.2 i 3
14	Pociąg [numer] przyjechał o [godz.min]	§31 ust.3
15	Pociąg [numer] przejechał o [godz.min]	§31 ust.4
16	O [godz. min] wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer [numer] od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] z powodu [.....]	§32 ust.18

17	O [godz. min] odwołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer [numer] od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku]	§32 ust.26
18	Czy droga dla manewrów z [rodzaj i nazwa posterunku] na tor szlakowy numer [numer] na minut [ilość] jest wolna	§15 ust.4
19	Dla manewrów z [rodzaj i nazwa posterunku] na tor szlakowy numer [numer] na minut [ilość] droga jest wolna	§15 ust.4
20	Manewry z [rodzaj i nazwa posterunku] na tor szlakowy numer [numer] są ukończone i tor ten jest wolny	§15 ust.4
21	Tor numer [numer] od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] od [godz.min] (lub: po przejeździe pociągu [numer]) zamknięty z powodu (lub: celem) [.....]	§56 ust.4
22	Tor numer [numer] od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] otwarty o [godz.min]	§56 ust.8
23	Od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] wprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze numer [numer], po którym ostatni pociąg [numer] odjechał o [godz.min]	§57 ust.2
24	Wprowadzić ruch jednotorowy dwukierunkowy od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku]	§57 ust.3
25	Przywracam ruch dwutorowy od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] o [godz.min]	§57 ust.17
26	Przy czynnych obu torach wprowadzam od nazwa posterunku do [nazwa posterunku] ruch dwukierunkowy po torze nr [numer], po którym ostatni pociąg [numer] odjechał o [godz.min]	§60 ust.2
27	Przywracam ruch jednokierunkowy po torze numer [numer] od [nazwa posterunku] do nazwa posterunku o [godz.min]	§60 ust.9
28	[rodzaj i nazwa posterunku] otwarty(a) o [godz.min]	§61 ust. 57
29	[rodzaj i nazwa posterunku] zamknięty(a) o [godz.min]	§61 ust. 57
30	Zatrzymać pociągi, pociąg [numer] przyjechał (przejechał) bez sygnału końcowego	§81 ust. 4
31	Tor numer [numer] od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] od godz. min nieprzejezdny dla pociągów z trakcją elektryczną	§82 ust. 2
32	Po torze numer [numer] od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] od godz. min ... przywracam ruch trakcją elektryczną	§82 ust. 3

DODATEK NR 2

Sygnały dzwonek i znaki wywoławcze w telefonicznej łączności ruchowej

1. Ustalona ilość dźwięków krótkich i długich, danych za pomocą dzwonka, stanowi sygnały dzwonek lub telefoniczne znaki wywoławcze. Czas trwania dźwięku krótkiego około 1/3 sekundy, a czas trwania dźwięku długiego wynosi około 1 sekundy, z wyjątkiem sygnałów dzwonekowych o odjeździe pociągu, których dźwięk długi powinien wynosić około sześciu sekund. Odstępy czasu pomiędzy poszczególnymi dźwiękami powinny wynosić po około jednej sekundzie, lecz nie powinny przekraczać dwóch sekund.
W razie powtarzania znaku wywoławczego lub sygnału dzwonekowego „Alarm”, odstępy czasu pomiędzy poszczególnymi znakami lub sygnałami powinny wynosić około trzech sekund.
2. Sygnał dzwonekowy o odjeździe pociągu:
 - kierunku nieparzystego (ku końcowi linii) - jeden długi dźwięk (—),
 - kierunku parzystego (ku początkowi linii) - dwa długie dźwięki (— —).Na szlakach wielotorowych dla toru trzeciego względnie dla drugiej pary torów, stosownie do potrzeby, Zarządca Infrastruktury Kolejowej może ustalić:
 - albo oddzielne łącze strażnicowe, którego dzwoneki (lub inne urządzenia) wydają dźwięk różniący się tonem od dźwięku dzwoneków innego łącza strażnicowego,
 - albo następujące sygnały dzwonekowe o odjeździe pociągu:
 - kierunku nieparzystego - jeden długi i jeden krótki dźwięk (— ●),
 - kierunku parzystego - dwa długie i jeden krótki dźwięk (— — ●).
3. Sygnał dzwonekowy „Alarm” składa się z jednego długiego i trzech krótkich dźwięków (—●●●), powtarzanych kilkakrotnie.
4. Na łączu, do którego włączone są tylko dwa posterunki, wywoływanie odbywa się bez stosowania ustalonych znaków, z wyjątkiem sygnału „Alarm”.
5. Gdy do łącza włączone są trzy posterunki lub więcej, każdy z tych posterunków powinien posiadać znak wywołania indywidualnego.
Ustala się następujące znaki wywoławcze dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego:
 - w kierunku parzystym - dwa krótkie dźwięki (●●),
 - w kierunku nieparzystym - trzy krótkie dźwięki (●●●).Dla innych posterunków, włączonych do łącza, należy w regulaminach technicznych ustalić znaki wywoławcze, które dla każdego posterunku powinny być inne i nie mogą być takie same, jak ustalone w tym załączniku sygnały dzwonekowe i znaki wywoławcze, mające zastosowanie na danym łączu. Gdyby na jednym łączu pracowały trzy wyróżniacze wywołań (ust. 9), to posterunek, na którym pracuje trzeci wyróżniacz, otrzymuje znak wywoławczy - cztery krótkie dźwięki (●●●●)
6. Zbiorowego wywołania wszystkich posterunków włączonych do danego łącza (np. na łączu strażnicowym - dyżurnych ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i wszystkich dróżników przejazdowych) dokonuje się znakiem składającym się z trzech krótkich i jednego długiego dźwięku (●●●—), po którym powinni zgłosić się bezzwłocznie do telefonu dyżurni obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i pozostałe posterunki włączone do danego łącza.
W przypadkach pilnych - sygnałem dzwonekowym "Alarm" (ust. 3), na który powinni zgłosić się natychmiast do telefonu dyżurni ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i pozostałe posterunki włączone do danego łącza.
7. Wywołania tylko wszystkich 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 w myśl § 88 ust. 10

drożnicy przejazdowi obowiązani są zgłosić się do telefonu po usłyszeniu sygnału dzwonkowego o odjeździe pociągu.

8. W razie włączenia przenośnego (monterskiego) aparatu telefonicznego do łącza awaryjnego lub do łącza strażnicowego dyżurnego ruchu jednego z sąsiednich posterunków zapowiadawczych wywołuje się znakami ustalonymi w ustępie 5, zaś dyżurnych ruchu obu posterunków zapowiadawczych razem - znakami ustalonymi w ust. 6.

Znak wywoławczy pracownika obsługującego przenośny (monterski) aparat telefoniczny (kierownika pociągu, maszynisty, kierowcy pojazdu pomocniczego, kierownika robót itp.) składa się z jednego długiego, jednego krótkiego i jednego długiego dźwięku (— • —).

9. Jeżeli dane łącze włączone jest do telefonicznej centrali dyspozycyjnej, a odróżnienie znaku wywoławczego lub sygnału dzwonkowego na danym posterunku (np. u dyżurnego ruchu) jest niemożliwe lub utrudnione, to należy zgłaszać się na każdy sygnał (znak) wywoławczy.

W przypadku, gdy dane łącze w telefonicznej centrali dyspozycyjnej (np. u dyżurnego ruchu) wyposażone jest w wyróżniacz wywołań, do centrali tej dochodzą tylko znak wywoławczy danego posterunku (np. dyżurnego ruchu), znak zbiorowego wywołania wszystkich posterunków i sygnał dzwonkowy „Alarm”.

10. Przy każdym aparacie lub centrali telefonicznej łączności ruchowej powinny być podane nazwy (skrót) posterunków włączonych do danego łącza oraz ich znaki wywoławcze, jeżeli są one stosowane.
11. W selektorowej łączności dyspozytorskiej nie zachodzi potrzeba ustalania znaków wywoławczych.
12. Na stacjach odcinka wyposażonego w urządzenia zdalnego sterowania ruchem do telefonu znajdującego się w szafach ustawionych przy semaforach dyżurny ruchu odcinkowy wzywa kierownika pociągu, maszynistę lub kierowcę pojazdu pomocniczego za pomocą urządzenia optyczno-akustycznego, wyświetlającego literę „Ł” i nadającego głośny dźwięk.

Wywołanie dyżurnego ruchu odcinkowego następuje słowem „odcinkowy” wypowiedzianym do mikrofonu po zdjęciu słuchawki i po naciśnięciu przycisku znajdującego się na rękojeści słuchawki, jeżeli taki przycisk jest.

13. Gniazdka łącza awaryjnego oznaczone są paskiem koloru czerwonego (w odróżnieniu od gniazdek oznaczonych paskiem koloru niebieskiego, przeznaczonych do porozumiewania się pracowników sekcji elektrotrakcyjnej z dyspozytorem zasilania elektroenergetycznego).

Gniazdka awaryjne zainstalowane są:

- gdy przewody są napowietrzne - na słupach teletechnicznych oznaczonych od strony toru białą literą „T”,
- gdy przewody są skablowane - we wnękach słupków betonowych, które na obu ścianach prostopadłych do toru oznaczone są czarną literą „T”.

Kierunek znajdowania się najbliższego gniazdka telefonicznego awaryjnego lub telefonu wskazany jest:

- białymi strzałkami, namalowanymi na drewnianych słupach teletechnicznych, a na szlakach zelektryfikowanych - na metalowych słupach trakcyjnych, które ustawione są po tej stronie toru, po której znajdują się gniazdka awaryjne,
- czarnymi strzałkami, namalowanymi na betonowych słupach teletechnicznych i trakcyjnych, a na szlakach bez tras teletechnicznych napowietrznych i bez trakcji elektrycznej na słupkach kilometrowych i hektometrowych.

14. Łączność za pomocą urządzeń telegraficznych, radiowych lub innych nowoczesnych urządzeń odbywa się według osobnych instrukcji.

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik Nr 1a do § 41

Zarządca Infrastruktury

Stacja

nastawnia

posterunek

szlak

odstęp

i

szlak

odstęp

DZIENNIK RUCHU POSTERUNKU ZAPOWIADAWCZEGO

Zaczęta dnia 20.....r.

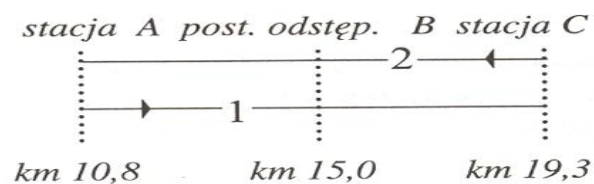
Zakończona dnia 20.....r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(słownie)

.....
(podpis uprawnionego pracownika)

Przykład dla stacji A
(szlak A - C bez blokady liniowej)



Szlak/odstęp z i do: Post. odst. B

Nr pociągu		Tor stacyjny	Droga wolna		Poc. odjechał		Poc. przyjechał		Podpis Dyżurnego ruchu		Uwagi	O jeździe pociągu zawiadomiono dróżników przejazdowych									
nieparzysty	parzysty																				
1	2		3	4		5		6		7		8	9	1	2	3					
	12	2			1	18		23													
81		1			2	10		<u>21</u> 25			Z pop. do km 14,2	/	/	/							
Pop. od 81		1	-	-	-	-		24													
Tor nr 1 od A do C zamknięty od 3,05 z powodu podmycia toru Arski																					
Odebrał: Co Malinowski g. 3,06, Bi Kowalski g. 3,06																					
Od A do C wprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze nr 2,																					
po którym ostatni pociąg 12 odjechał 01,13 - Czemy g. 3,08																					
83		1	3	20		23		33			po torze lewym	/	/	/							
85		1		20		34		44			po torze lewym	/	/	/							
87		1		20		45		55			po torze lewym	/	/	/							
			-	-	-	-	4	05													
	86	2		06				28													
	88	2		19				40													
Rob.1		3	6	00				-			Po zamk. torze 1 do km 17,2 i z powrotem	/	/	/							
		3	-	-	-	-		55													

Objaśnienie znaków: Litery A, B, C są symbolami pełnych nazw posterunków ruchu. Litery An, Bi, Co są skrótami telegraficznymi nazw tych posterunków

Zarządca Infrastruktury

Stacja

Posterunek odstępowy

Odstęp

i

Odstęp

DZIENNIK RUCHU POSTERUNKU ODSTĘPOWEGO

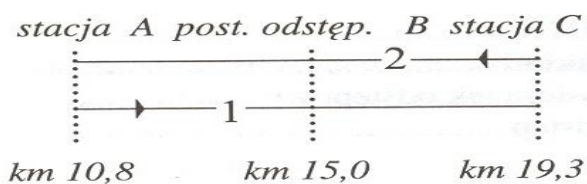
Zaczęta dnia 20.....r.

Zakończona dnia 20.....r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(słownie)

.....
(podpis uprawnionego pracownika)



Objaśnienia znaków: Litery A, B, C są symbolami pełnych nazw posterunków ruchu. Litery An, Bi, Co są skrótami telegraficznymi nazw tych posterunków

Zarządca Infrastruktury

Stacja

Nastawnia

.....

Posterunek zwrotniczego

KSIĄŻKA PRZEBIEGÓW

Zaczęta dnia 20.....r.

Zakończona dnia 20.....r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(słownie)

.....
(podpis uprawnionego pracownika)

Przykład dla dyżurnego ruchu stacji A

dwutorowy)

[illegible]

[illegible]

ROZKAZ PISEMNY „O” nr					
Dla pociągu nr..... dnia					
1. 1) zmniejszyć prędkość jazdy i zachować ostrożność 2) jechać ostrożnie (skrót j. o.)					
Na posterunku , Na szlaku	od kilometra	do	1) prędkość najwyżej km/h	2) jechać ostrożnie	z powodu
2. Inne					
stacja		posterunek		godz.	min
Dyżurny ruchu			z polecenia dyżurnego ruchu		
Rozkaz otrzymałem		Kierownik pociągu		Maszynista	
* 000001					

Rozkaz pisemny „O” nr 1Dla pociągu nr **22540** z dnia **11.02.2019** na odcinekOd stacji: **Borynia**Do stacji: **Pawłowice Górnicze**Przez: **Zofiówka**

1) Zmniejszyć prędkość jazdy i zachować ostrożność (Vmax km/h)					
2) jechać ostrożnie (skrót j. o.)					
L.p.	Na posterunku (na szlaku)	Tor nr	Od km Od odz.	Do km Do godz.	1) 2)
1 S	Borynia – Pawłowice Górnicze Uszkodzone SHP do semafora SBL 203 V	2			
2	Zofiówka Pęknięta krzyżownica w rozjeździe nr 3	2			
3	Bzie Las Obok miejsca robót	1			
Rozkaz wystawił: Stacja: Borynia Stanowisko: dyżurny ruchu BrA Imię i nazwisko: Antoni Malinowski			Podpis wystawcy:		

S – informacja z rozkazu pisemnego „S”

System SWD, wersja 1.3

ROZKAZ PISEMNY „S” nr..... Dla pociągu nr dnia manewru			
1.	Sygnału „Nakaz jazdy” zezwalam po otrzymaniu _____ Tylko tego rozkazu pisemnego - przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora wyjazdowego drogowskazowego(odnoszącego się do wyjazdu pociągu)		
	- wyjechać z toru nrnieposiadającego semafora wyjazdowego		
2.	zezwalam przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora: - wjazdowego - drogowskazowego (odnoszącego się do wjazdu pociągu) - ostępowego - wjechać z zamkniętego toru nr posiadającego semafora wjazdowego		
3.	Od do po torze nr ruch pociągów prowadzony jest w odstępie posterunków następczych. Wskazania semaforów sbl są nieważne. Zachować ostrożność od ostatniego semafora ze wskaźnikiem „W18” . Szlak wolny, ostatni pociąg nr Przybył do O godz.		
4.	Inne:		
stacja		posterunek	
		godz.	Min
Dyżurny ruchu		z polecenia dyżurnego ruchu	
Rozkaz otrzymałem	Kierownik pociągu		Maszynista
Dotyczące działki obramować a niepotrzebną w nich treść skreślić			
* 000001			

ROZKAZ PISEMNY „N” nr			
Dla pociągu nr Dnia			
1.	Od do tor nr jest zamknięty, ruch jednotorowy dwukierunkowy wprowadzono po torze nr		
2.	ZEZWALAM po otrzymaniu sygnału „Nakaz jazdy” tylko tego rozkazu pisemnego - przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora wyjazdowego drogowskazowego (odnoszącego się do wyjazdu pociągu) wyjazdowego na post.odg. bez sem. wyjazdowego i wyjechać w kierunku na tor lewy- prawy nr - 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 – post. odgałęźny odbędzie się po otrzymaniu: - sygnału zastępczego „Sz” na osobnym urządzeniu ustawionym z lewej- z prawej strony toru - rozkazu pisemnego „N” (doręczanego lub przekazanego przez urządzenia łączności)		
5.	ZEZWALAM wyjechać z toru szlakowego nr z kierunkuna stację - post. odgałęźny I przejechać obok sygnału „Stój” na		
6.	Inne:		
stacja		posterunek	godz. min.
Dyżurny ruchu		z polecenia dyżurnego ruchu	
Rozkaz otrzymałem		Kierownik pociągu	Maszynista
Dotyczące działki obramować a niepotrzebną w nich treść skreślić			
			*000001

ROZKAZ PISEMNY „Nrob” nr			
Dla pociągu nr dnia			
1.	Odcinek od do objęty robotami		
2.	Otwarto posterunki prowizoryczne		
	na szlaku:	w km:	z sygnalizacją:
2.	Nie biorą w zapowiadaniu pociągów posterunki:		
	na szlaku:	nazwa posterunku:	
3.	Od do Tor szlakowy nr jest zamknięty, wprowadzono ruch jednotorowy, dwukierunkowy po torze nr		
4.	Wyjazd z w kierunku na tor lewy nr odbędzie się po otrzymaniu: - sygnału zastępczego „Sz” na semaforze wyjazdowym i wskaźnikiem W24 <u>na semaforze wyjazdowym</u> ustawionego przed semaforem wyjazdowym - rozkazu pisemnego		
5.	ZEZWALAM po otrzymaniu <u>sygnału „Nakaz jazdy”</u> tylko tego rozkazu pisemnego - przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora: <u>wyjazdowego</u> (odnoszącego się do wyjazdu) drogowskazowego 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 lewego nr na stację- post. odgałęźny odbędzie się po otrzymaniu: - sygnału zastępczego „Sz” na osobnym urządzeniu ustawionym z prawej – lewej strony toru - rozkazu pisemnego „N” (doręczonego lub przekazanego przez urządzenia łączności)		
7.	Inne:		
stacja		posterunek	godz. min.
Dyżurny ruchu		z polecenia dyżurnego ruchu	
Rozkaz otrzymałem		Kierownik pociągu	Maszynista
Dotyczące działki obramować a niepotrzebną w nich treść skreślić			
			*000001

Zarządca Infrastruktury

Stacja

Nastawnia

KONTROLKA ZAJĘCIA TORÓW

Zaczęta dnia 20.....r.

Zakończona dnia 20.....r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(słownie)

.....
(podpis uprawnionego pracownika)

Zarządca Infrastruktury

Stacja

Posterunek

KSIĄŻKA OSTRZEŻEŃ DORAŻNYCH

szlaku
Na -----
odcinku

Dla pociągów

Zaczęta dnia 20.....r.

Zakończona dnia 20.....r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(słownie)

.....
(podpis uprawnionego pracownika)

[illegible]

Wprowadzenie ostrzeżenia			Odwołanie ostrzeżenia			
Podstawa (kto żądał, nr 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	
	Data, godz. min	Podpis			Data, godz. min	Data, godz. min
10	11	12	13	14	10	11
Regulamin tymczasowy Nr 12/2019	4.V 16.30	Malinowski				
			5.V 16.20	Pismo TOB Nr 13/2004	5.V.16. 25	Malinowski

Zmiany i uzupełnienia

[illegible]