



Jastrzębska Spółka Kolejowa

JSK – R 7

INSTRUKCJA

DLA PERSONELU OBSŁUGI RUCHOWYCH POSTERUNKÓW TECHNICZNYCH

„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 9./2025

**Prezesa Zarządu Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o.
w sprawie wprowadzenia „Instrukcji JSK–R7 dla personelu obsługi ruchowych
posterunków technicznych”**

§ 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–R7 dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych”

§ 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 13/2019 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
Agnieszka Dzioba

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

Mirosław Niedziółko

RAPORT PRAWNY
Miejsce: 30.07.2025
(13.07.2025)

SPIS TREŚCI

	Rozdział I Postanowienia ogólne	
§ 1	Cel i zakres ważności instrukcji	7
§ 2	Podstawowe definicje	7
§ 3	Posterunki i ich podział	10
§ 4	Obsada posterunków	11
§ 5	Wypożyczenie posterunków	11
§ 6	Ogólne obowiązki personelu obsługi posterunków	14
§ 7	Zwierzchnictwo i zależność służbowa	15
§ 8	Obowiązki pracowników posterunków nastawczych w zakresie utrzymania urządzeń	16
	Rozdział II OBEJMWANIE, PRZEKAZYWANIE I PEŁNIENIE DYŻURU ORAZ ZACHOWANIE SIĘ W CZASIE PEŁNIENIA DYŻURU	
§ 9	Obowiązki przy przyjęciu i przekazaniu dyżuru	17
§ 10	Obowiązki w czasie pełnienia dyżuru	19
§ 11	Składanie informacji osobom kontrolującym	20
§ 12	Prowadzenie dokumentacji pracy	20
§ 13	Oddalanie się z posterunku	21
§ 14	Prowadzenie rozmów za pomocą urządzeń łączności	21
§ 15	Zdejmowanie plomb	22
§ 16	Postępowanie w okresie zimy	23
§ 17	Kontrola oświetlenia sygnałów	24
§ 18	Przygotowanie drogi przebiegu	24
§ 19	Postępowanie przy wjeździe, wyjeździe i przejeździe pociągu	29
§ 20	Rozwiązanie drogi przebiegu	30
§ 21	Udział pracownika posterunku nastawczego w wykonywaniu manewrów	31
§ 22	Obsługa przejazdów kolejowo-drogowych	32
	Rozdział III PROWADZENIE ROBÓT, USTERKI W URZĄDZENIACH	
§ 23	Udzielanie zezwoleń na prowadzenie robót	34
§ 24	Podstawa prowadzenia robót	34
§ 25	Pracownicy uprawnieni do prowadzenia robót	34
§ 26	Wyrażanie zgody na prowadzenie robót	34
§ 27	Zakończenie robót	35
§ 28	Postępowanie w czasie przeszkód w działaniu urządzeń	36
§ 29	Zastępcze źródło zasilania	36
§ 30	Prowadzenie „Książki kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym” i „Dziennika oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie	37

	Rozdział IV POSTĘPOWANIE W RAZIE POWSTANIA ZDARZENIA LUB SYTUACJI POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNEJ	
§ 31	Postępowanie przy przejechaniu pociągu obok semafora wskazującego sygnał "Stój"	39
§ 32	Uszkodzenie taboru	39
§ 33	Zbiegnięcie pojazdów kolejowych	39
§ 34	Wypadek z taborem kolejowym	40
§ 35	Postępowanie w razie pożaru	41
§ 36	Wypadek z ludźmi	42
	Rozdział V PRZESTRZEGANIE PORZĄDKU I ZASADY BHP	
§ 37	Przestrzeganie porządku	42
§ 38	Przestrzeganie przepisów i zasad bezpieczeństwa i higieny pracy	43
	Zmiany i uzupełnienia	46

Rozdział I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1.

Cel i zakres instrukcji

1. Celem instrukcji jest określenie obowiązków, ogólnych zasad pracy oraz postępowania pracowników posterunków nastawczych przy prowadzeniu ruchu pociągów i manewrów.
2. Instrukcja obowiązuje na bocznicach i liniach kolejowych zarządzanych przez Jastrzębską Spółkę Kolejową Sp. z o.o.
3. Szczegółowe postanowienia wynikające z miejscowych warunków, powinny znajdować się w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie ruchu bocznic i wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.

§ 2.

Podstawowe definicje

1. **Bezpieczeństwo ruchu kolejowego** - poziom ryzyka akceptowalnego, związanego z realizacją procesów przewozowych prowadzonych po infrastrukturze kolejowej, w tym brak związanych z ruchem kolejowym zagrożeń dla osób, mienia i środowiska.
2. **Dyspozytor** - pracownik bieżącego nadzoru regulujący i koordynujący całokształt pracy związanej z prowadzeniem ruchu kolejowego w obrębie wyznaczonego obszaru kolejowego.
3. **Dyżurny ruchu** - pracownik zarządcy infrastruktury lub firmy świadczącej usługi w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego odpowiedzialny za bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na posterunku zapowiadawczym (następczym) i przyległych szlakach (odstępach). Dyżurnych ruchu dzielimy na: dyżurnych ruchu dysponujących, odcinkowych, pomocniczych i manewrowych. W zależności od wykonywanych czynności i miejsca pracy.
4. **Incydent** – każde zdarzenie, inne niż wypadek lub poważny wypadek, mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
5. **Komisja kolejowa** - osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej, których pracownicy lub pojazdy

kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek.

6. **Nastawnia** - budynek posterunku ruchu przeznaczonego do wykonywania przez uprawnionych pracowników lub samoczynnie przez urządzenia, czynności związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego.
7. **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.
8. **Odcinek zdalnego prowadzenia ruchu pociągów (zprp)** - miejsce, w którym system komputerowy pod nadzorem dyżurnych ruchu steruje ruchem kolejowym na określonym odcinku linii kolejowej. Nastawnie odcinkowe pełnią funkcję nastawni zdalnego sterowania ruchem kolejowym na wydzielonym odcinku linii kolejowej lub stacji. Nastawnia odcinkowa ma możliwość centralizacji sterowania ruchem wielu posterunków – zarówno bocznicych, jak i odstępowych oraz zapowiadawczych, tj. stacji i posterunków odgałęźnych.
9. **Pojazd kolejowy** - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzany w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu.
10. **Posterunek nastawczy** - przeznaczony jest do wykonywania przez uprawnionych pracowników związanych z prowadzeniem ruchu.
11. **Poważny wypadek** – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykojeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:
 - a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi osobami,
lub
 - b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisje badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro.
12. **Prowadzenie ruchu kolejowego** - zespół wzajemnie ze sobą powiązanych czynności, występujących w określonym porządku, mających na celu przemieszczanie pojazdów kolejowych.

13. **Przewoźnik kolejowy** - przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa.
14. **Rozkaz pisemny** – pisemne powiadomienia drużyn pociągowych i manewrowych zawierające informację, zezwolenia lub polecenia wydane na ustalonym formularzu druku przez dyżurnego ruchu drużynie pociągowej dokument informujący drużyny pociągowe o zachowaniu szczególnej ostrożności podczas jazdy na szlaku, o ograniczeniu prędkości, o zezwoleniu na jazdę w szczególnych okolicznościach oraz o innych okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo prowadzenia pociągu.
15. **Ruch kolejowy** - przemieszczanie się pojazdów kolejowych podczas jazdy pociągowych i wykonywanych prac manewrowych.
16. **Urządzenia srk** - urządzenia sterowania ruchem kolejowym.
17. **Urządzenia TVu** - urządzenia systemu telewizji użytkowej TVu, w tym także urządzenia systemu audio, umożliwiające jedno- lub dwukierunkową transmisję głosu.
18. **Wypadek** - niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
- a) kolizje,
 - b) wykolejenia,
 - c) zdarzenia na przejazdach,
 - d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
 - e) pożar pojazdu kolejowego.
19. **Zarządca infrastruktury** - podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty.
20. **Zdarzenie** - poważny wypadek, wypadek lub incydent.
21. **Zwrotniczy** - osoba bezpośrednio związana z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego w obrębie posterunku ruchu.

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.

§ 3.

Posterunki i ich podział

1. Prowadzenie ruchu pociągów na linii kolejowej organizowane i nadzorowane jest przez pracowników posterunków ruchu.
2. Posterunkiem ruchu jest zespół obiektów i urządzeń na linii kolejowej i boczniczy służący do bezpiecznego, regularnego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego.
3. Czynności związane z prowadzeniem ruchu kolejowego, a także bezpośrednie jego organizowanie i nadzorowanie wykonują posterunki techniczne, które dzielą się na:
 - 1) posterunki nastawcze,
 - 2) posterunki stwierdzania końca pociągu,
 - 3) posterunki dróżnika przejazdowego (strażnice),
4. 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 tej funkcji zależności, o której mowa w pkt. 1 – jest posterunkiem zwrotniczego.
5. Pod względem przeznaczenia ruchowego rozróżnia się nastawnie odcinkowe (zprp), nastawnie dysponujące, wykonawcze i manewrowe. Pod względem sposobu nastawiania zwrotnic, rozróżnia się nastawnie ręczne, mechaniczne i elektryczne.
6. Szczegółowy podział nastawni w zależności od rodzaju urządzeń, przeznaczenia ruchowego, sposobu obsługi i położenia w terenie określa Instrukcja JSK-R1 o prowadzeniu ruchu pociągów i Instrukcja JSK-E obsługi, eksploatacji i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
7. Część lub całość obszaru posterunku ruchu, na którym wszystkie urządzenia sterowania ruchem kolejowym obsługuje jedna nastawnia, nazywa się okręgiem nastawczym. Granice okręgów nastawczych określa regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy boczniczy.
8. Każdy posterunek powinien być oznaczony ustalonymi znakami.

§ 4.

Obsada posterunków

1. Ilekroć w niniejszej instrukcji jest mowa o obsadzie posterunku, należy przez to rozumieć odpowiednio pracownika lub zespół pracowników zatrudnionych na tym posterunku.
2. Obsada posterunku powinna być dostosowana do wielkości oraz rodzaju pracy posterunku i może zmieniać się np. w okresach zmniejszonego natężenia pracy, a jej liczebność ustala regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy bocznicy.
3. Obsadę posterunku nastawczego – w zależności od zakresu i rodzaju pracy posterunku – stanowią: dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy.
4. Ilekroć w dalszej części instrukcji jest mowa o wykonawczym posterunku nastawczym, należy przez to rozumieć posterunek, którego obsadę stanowi nastawniczy lub zwrotniczy.
5. W przypadku wieloosobowej obsady posterunku nastawczego, w regulaminie technicznym należy ściśle rozgraniczyć obowiązki poszczególnych pracowników, przy czym obsługa aparatu blokowego i semaforów, tablic kluczowych i kluczowej skrzyni zależności powinna należeć do obowiązków kierującego pracą na danym posterunku.
6. Jeżeli na wykonawczym posterunku nastawczym pełni służbę w jednej zmianie więcej niż jeden nastawniczy (zwrotniczy), to jeden z nich powinien być wyznaczony jako kierujący i odpowiedzialny za właściwy przebieg pracy na danym posterunku. Przy wieloosobowej obsadzie nastawniczych jeden z nich może koordynować ich pracę w zakresie ustalonym regulaminem technicznym.
7. Obsadę posterunków ruchu stanowią zasadniczo pracownicy Zarządcy infrastruktury. Dopuszcza się możliwość zatrudnienia pracowników innych firm świadczących usługi w tym zakresie na podstawie zawartych umów.

§ 5.

Wypośażenie posterunków

1. Każdy posterunek nastawczy powinien być wyposażony w niezbędne mu w pracy:
 - 1) Aktualne przepisy i instrukcje służbowe:
 - a) Instrukcja JSK-R7 dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych,
 - b) Instrukcja JSK-R1 prowadzenia ruchu pociągów,

- c) Instrukcja JSK-R3 o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym,
 - d) Instrukcja JSK-R12" o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej, (tylko na posterunkach wyposażonych w te urządzenia),
 - e) Instrukcja JSK-R34 o technice pracy manewrowej,
 - f) Instrukcja JSK-E1sygnalizacji,
 - g) Instrukcja JSK–D w zakresie warunków technicznych budowy i utrzymania nawierzchni kolejowej, rozjazdów i obiektów inżynierskich,
 - h) Instrukcja JSK-E o obsłudze, eksploatacji i utrzymaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
 - i) Instrukcja JSK-E90 eksploatacji, obsługi i utrzymania komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, (tylko na posterunkach wyposażonych w te urządzenia),
 - j) Instrukcja JSK-E36 o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznych (na posterunkach wyposażonych w te urządzenia),
 - k) Instrukcja JSK-R20 obsługi przejazdów kolejowo-drogowych (tylko na posterunkach obsługujących przejazdy),
 - l) wewnętrzny rozkład jazdy pociągów JSK Sp. z o.o.,
 - ł) wybrane procedury SMS
 - m) inne przepisy i instrukcje według potrzeb wynikających z charakteru pracy posterunku,
 - n) planszową instrukcję przeciwpożarową i instrukcję postępowania na wypadek powstania pożaru,
 - o) planszowa instrukcja udzielania pierwszej pomocy.
 - p) regulamin akcji zimowej
- 2) Druki, dzienniki i książki:
- a) Regulamin techniczny stacji,
 - b) Regulamin pracy bocznic kolejowej (na zainteresowanych nastawniach),
 - c) Regulamin obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych (na zainteresowanych nastawniach),
 - d) Książka zarządzeń,
 - e) Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
 - f) Książka eksploatacji nadzorowanej (tylko na posterunku ruchu, w obrębie, którego przeprowadza się próby eksploatacyjne urządzeń sterowania ruchem kolejowym),
 - g) Książka eksploatacji urządzeń telewizji użytkowej TVu (tylko na posterunku ruchu, na którym znajdują się urządzenia TVu),
 - h) Książka eksploatacji urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów i urządzeń elektroenergetycznych",
 - i) Dziennik uszkodzeń urządzeń łączności,
 - j) Dziennik ogłędzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie,

- k) Dziennik ruchu posterunku zapowiadawczego (tylko na posterunku zapowiadawczym),
 - l) Dziennik ruchu posterunku odstępowego (tylko na posterunku odstępowym),
 - m) Książka przebiegów (na zainteresowanych nastawniach),
 - n) Dziennik telefoniczny,
 - o) bloczki rozkazów pisemnych (zależnie od potrzeb),
 - p) rejestry śledzenia przesyłek szczególnie niebezpiecznych i promieniotwórczych (tylko na wyznaczonych posterunkach),
 - r) niewymienione książki, dzienniki i druki o ile prowadzenie ich wynika z warunków miejscowych.
- 3) Sprzęt:
- a) niezbędne, zgodne z zasadami ergonomii umeblowanie – zależne od rodzaju urządzeń srk i łączności,
 - b) zegar,
 - c) zamknięcia pomocnicze – odpowiednie do konstrukcji urządzeń srk, tabliczki ostrzegawcze przewidziane w Instrukcji JSK - R1,
 - d) zapasowe spony iglicowe i zapasowe zamki zwrotnicowe danego typu i w ilości wskazanej w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznic kolejowej,
 - e) klucze zapasowe do zwrotnic, wykołojnic, zamków ryglowych lub urządzeń sygnałowych zamykanych na zamki, umieszczone w szafkach lub na tablicach, klucze zapasowe do zamków zwrotnicowych i spon iglicowych, umieszczone w szafkach lub na tablicach,
 - f) korby do ręcznego przestawiania zwrotnic w ilości co najmniej 2 na każdy okręg nastawczy – dotyczy nastawni z elektrycznym przestawianiem zwrotnic,
 - g) drągi stalowe do przestawiania zwrotnic ześrodkowanych nie wyposażonych w koziołki latarniowe w ilości nie mniejszej niż jeden na każdy okręg nastawczy,
 - h) drążek włączający – w nastawniach mechanicznych,
 - i) dwie tarcze zatrzymania i dwie tarcze ostrzegawcze przenośne (tarcze ostrzegawcze tylko na nastawniach przylegających bezpośrednio do szlaku),
 - j) reflektor zewnętrzny, lampę sygnałową (24 V), latarkę sygnałową, trąbkę sygnalizacyjną lub gwizdek i chorągiewkę,
 - k) oświetlenie zastępcze,
 - l) sprzęt przeciwpożarowy w ilości określonej odrębnymi przepisami
 - m) apteczkę,
 - n) skrobaczkę, łopatę, szczotki i miotły do czyszczenia zwrotnic oraz kliny zastawcze, kliny zwrotnicowe, smar do smarowania zwrotnic,
 - o) płozy hamulcowe do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem
w ilości i typu wskazanym w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznic kolejowej (co najmniej dwie sztuki),
 - p) klucze do przykręcania śrub na rozjazdach,

- r) blaszki do kontrolowania przylegania iglic do opornicy (grubości 1 mm) oraz płytki do kontrolowania zamknięć nastawczych (grubości 4 mm),
 - s) inny sprzęt przewidziany dla każdej nastawni w regulaminie technicznym stacji lub pracy bocznic kolejowej,
 - t) skrzynię narzędziową wyposażoną w:
 - klucz płaski 30/32- 1 szt.,
 - cęgi (uniwersalne i do cięcia) - 2 szt.,
 - młotek 0,5kg- 1 szt.,
 - przecinak płaski- 1 szt.,
 - przebijak- 1 szt.
 - u) monitory, drukarki i sprzęt informatyczny potrzebny do realizacji użytkowanych systemów informatycznych,
 - v) środki czyszczące do sprzętu komputerowego (monitorów, klawiatur komputerowych, myszy komputerowych, klawiatur sterujących).
2. Na posterunku powinien znajdować się „Wykaz przepisów i instrukcji służbowych” przydzielonych do użytku służbowego personelu obsługi oraz spis inwentarza.

§ 6.

Ogólne obowiązki personelu obsługi posterunków

1. Pracownicy posterunków powinni być szczegółowo zaznajomieni z:
 - 1) rodzajem i obsługą urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności,
 - 2) z regulaminem technicznym i procesem technologicznym stacji a na bocznicach – z regulaminem pracy bocznic kolejowej w zakresie potrzebnym do wykonywania pracy na posterunku,
 - 3) z zakresem pracy i warunkami miejscowymi w przydzielonym okręgu nastawczym.
2. Wszystkie obowiązki służbowe należy wypełniać sumiennie, w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu, przy jednoczesnym zachowaniu należytej sprawności wykonywania wymaganych czynności.
Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu powinno mieć pierwszeństwo przed wykonaniem innych czynności przydzielonych pracownikowi.
3. Pracownik pełniący służbę na posterunku powinien przestrzegać, aby osoby obce i pracownicy nie pełniący służby w okręgu nastawczym, nieuprawnieni oraz nie odbywający szkolenia nie przebywali w pomieszczeniu posterunku.
4. Pracownik posterunku obowiązany jest:
 - 1) znać nazwiska osób bezpośrednio z nim współpracujących,

- 2) bezzwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu dysponującego o wszelkich zakłóceniach, które wystąpiły w toku pracy w okresie służby,
 - 3) odmówić wykonania polecenia, jeżeli zagraża ono bezpieczeństwu ruchu lub ludzi,
 - 4) ostrzegać przed najechaniem przez pojazd kolejowy osoby zatrudnione przy pracy na torach lub w pobliżu torów,
 - 5) udostępniać osobom do tego upoważnionym prowadzoną dokumentację techniczno-ruchową oraz przechowywane dokumenty,
 - 6) zaznajamiać się ze zmianami w przepisach i instrukcjach służbowych oraz zmianami warunków lokalnych, które mają wpływ na wykonywanie obowiązków służbowych.
6. W razie niemożności zgłoszenia się do pracy, pracownik powinien zawiadomić
o tym zwierzchnika służbowego.
Zawiadomienie takie powinno być przekazane niezwłocznie zwierzchnikowi przed objęciem dyżuru. Poza godzinami pracy biura zakładu o niemożności zgłoszenia się do pracy, należy powiadomić dyżurnego ruchu dysponującego stacji miejsca pracy oraz dyspozytora JSK.
7. Obowiązek poddawania się pracowników posterunków nastawczych egzaminom, szkoleniom, doskonaleniu zawodowemu i badaniom lekarskim regulują odrębne przepisy.

§ 7.

Zwierzchnictwo i zależność służbowa

1. Czynności związane z prowadzeniem ruchu kolejowego, określone regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy bocznic kolejowej, pracownik posterunku nastawczego wykonuje samodzielnie, za ich prawidłowe i bezpieczne wykonanie ponosi odpowiedzialność i nikt nie może ingerować w jego działania w tym zakresie, chyba że działania te zmierzają do powstania zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
2. Kierowanie ruchem pociągów i pojazdów pomocniczych na przyległych szlakach, na własnej stacji i bocznic, jak również nadzór nad pracą manewrową odbywającą się na torach głównych przeznaczonych do przyjmowania i wyprowadzania pociągów, należy do obowiązków dyżurnego ruchu.
3. Dyżurny ruchu powinien wydawać polecenia należyście przemyślane i nie zmieniać ich bez koniecznej potrzeby.
4. Polecenia wydawane przez dyżurnego ruchu, a dotyczące przyjmowania,

przepuszczania, wyprawiania, krzyżowania i wyprzedzania pociągów, jak też pracy manewrowej nie ma prawa nikt zmieniać ani odwoływać bez jego zgody, chyba że zaistniała sytuacja zagraża bezpieczeństwu ruchu.

5. Dyżurnemu ruchu dysponującemu podlegają bezpośrednio:
 - 1) dyżurny ruchu pomocniczy,
 - 2) nastawniczy,
 - 3) zwrotniczy,
 - 4) dróżnik przejazdowy.
6. Dyżurnemu ruchu mogą również podlegać inni pracownicy wymienieni w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznic kolejowej.
7. Dyżurny ruchu dysponujący współpracuje z pracownikami zgodnie z podziałem pracy ujętym w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznic kolejowej, z dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i dyspozytorem JSK.
Wykonuje ponadto polecenia dyspozytora JSK, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami Instrukcji JSK - R1 i regulaminu technicznego stacji lub regulaminu pracy bocznic kolejowej.

§ 8.

Obowiązki pracowników posterunków nastawczych w zakresie utrzymania urządzeń

1. Pracownicy posterunku utrzymują w swoich okręgach w czystości rozjazdy, latarnie zwrotnicowe i wykolejnicowe w zakresie podanym w Instrukcji w zakresie warunków technicznych budowy i utrzymania nawierzchni kolejowej, rozjazdów i obiektów kolejowych JSK-D, jak również w zakresie podanym w instrukcji JSK-E o obsłudze, eksploatacji i utrzymaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
2. Na urządzeniach, jak również w pomieszczeniach naprężaczy, siłowni itp. nie wolno przechowywać żadnych przedmiotów nie mających bezpośredniego związku z pracą urządzeń.
3. Jeżeli na posterunku jest zatrudnionych kilku pracowników, podział czynności w zakresie utrzymania musi być rozgraniczony i uwidoczniiony w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznic.
4. Wszystkie dostępne części obsługiwanych urządzeń należy codziennie obejrzeć i sprawdzić, a wszelkie stwierdzone ich uszkodzenia i nieprawidłowości w działaniu odnotować w odpowiednich książkach i zgłosić pracownikom utrzymania.
5. W przypadku nieobecności wyznaczonego uprawnionego pracownika do oględzin rozjazdów, pracownicy posterunków, dokonuje zewnętrznych

wzrokowych oględzin rozjazdów w zakresie i terminie określonym w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy kolejowej.

6. Zakres oględzin rozjazdów wykonywanych przez pracowników właściwej stacji lub bocznicy, określony postanowieniami Instrukcji w zakresie warunków technicznych utrzymania nawierzchni kolejowej, rozjazdów i obiektów inżynierskich, JSK - D.
7. Zakres prac konserwacyjnych wykonywanych przez pracowników jest określony Instrukcją JSK – D.
Rozjazd podlega oczyszczaniu od złącza przed iglicami do pierwszego złącza poza krzyżownicą – w rozjazdach pojedynczych, zaś w rozjazdach krzyżowych pomiędzy stykami końcowymi rozjazdu.
Z rozjazdu należy usuwać wszelkiego rodzaju zanieczyszczenia i stary smar na poduszkach ślizgowych oraz na zamknięciach nastawczych.
Szczególnie starannie powinny być utrzymywane zamknięcia nastawcze i dokręcane śruby przy krzyżownicy.
Czynności te wykonują pracownicy utrzymania. W przypadku nieobecności wyznaczonego regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy bocznicy pracownika, pracownicy posterunków.
8. Fakt dokonania wzrokowych zewnętrznych oględzin rozjazdów, ich konserwacji i zauważone usterki należy odnotować w Dzienniku oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie, a rozjazdy w razie zauważenia jakichkolwiek usterek w działaniu rozjazdów należy niezwłocznie zabezpieczyć rozjazd sponą iglicową, zamkiem zwrotnicowym, powiadomić dyżurnego ruchu dysponującego i żądać usunięcia usterek przez uprawnionego pracownika.

Rozdział II

OBEJMOWANIE, PRZEKAZYWANIE I PEŁNIENIE DYŻURU ORAZ ZACHOWANIE SIĘ W CZASIE PEŁNIENIA DYŻURU

§ 9.

Obowiązki przy przyjęciu i przekazywaniu dyżuru

1. Pracownik posterunku powinien zgłosić się na dyżur wypoczęty, w pełni sprawny psychofizycznie, w ustalonym czasie i miejscu.
Porządek, czas zgłoszenia się i objęcie dyżuru ustala regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy bocznicy kolejowej.
Zabronione jest zgłaszanie się do pracy lub przebywanie na terenie kolejowym po spożyciu alkoholu lub środków działających podobnie, mających negatywny wpływ na sprawność psychofizyczną. Pełnienie dyżuru pod wpływem substancji działających negatywnie na sprawność psychofizyczną człowieka bądź posiadanie przedmiotów, które mogą być

lub były użyte do zażycia lub spożycia tych środków i napojów jest zabronione.

Zabrania się również przekazywania dyżuru pracownikowi będącemu pod wpływem tych środków. O zaistniałym fakcie należy niezwłocznie powiadomić przełożonego.

2. Przed objęciem dyżuru pracownik posterunku powinien zapoznać się z sytuacją na torach przydzielonego okręgu i przebiegiem pracy odbywającej się w okręgu.
3. Przekazanie i objęcie dyżuru odbywa się w sposób określony w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy boczniczy.
4. Przekazujący powinien poinformować obejmującego o:
 - 1) wszelkich odchyleniach od wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów,
 - 2) stanie zajętości i zamknięciu torów stacyjnych i szlakowych,
 - 3) stanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (stan plomb, liczników itp.), wprowadzonych obostrzeniach w sposobie prowadzenia ruchu, stanie urządzeń TVu, stanie sieci trakcyjnej i zasilania oraz stanie urządzeń łączności,
 - 4) prowadzonych pracach przy urządzeniach, wymienionych w pkt. 3 i robotach torowych, mających wpływ na sposób prowadzenia ruchu lub wymagających szczególnej ostrożności,
 - 5) stanie rozjazdów
 - 6) obowiązujących ostrzeżeniach doraźnych i kursowaniu pojazdów pomocniczych,
 - 7) sytuacji w pracy manewrowej,
 - 8) zaległej pracy i wydanych względnie otrzymanych poleceń, których jeszcze nie wykonano,
 - 9) wszelkich wydarzeniach i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo i sprawność ruchu.
5. Obejmującemu dyżur należy przekazać regulamin techniczny lub regulamin pracy boczniczy kolejowej lub wyciągi z tych regulaminów, dokumentację techniczno-ruchową, wewnętrzne rozkłady jazdy, instrukcje, przybory sygnałowe i inwentarz oraz pisma, zarządzenia i regulaminy tymczasowe, których treść jest nadal ważna.
6. Obejmujący dyżur powinien obejrzeć urządzenia i zapoznać się z zapisami, a w razie potrzeby, zażądać dodatkowych wyjaśnień.
7. Przekazanie i przyjęcie dyżuru należy zanotować we wszystkich dziennikach ruchu i w książce przebiegów, a na posterunkach nastawczych, które ich nie prowadzą w dzienniku telefonicznym lub dokumentacji określonej w regulaminie technicznym. Należy podać dokładny czas oraz datę przekazania i przyjęcia dyżuru; czas ten musi być taki sam w każdym z dokumentów. Zapisy te powinny potwierdzić podpisem pracownik przekazujący i przyjmujący dyżur.

8. 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 dyżur przekazał. Wyjątek stanowi konieczność zapobiegnięcia nagle zagrożącemu niebezpieczeństwu.
9. W przypadku, gdy istnieją przeszkody uniemożliwiające przepisowe przekazanie dyżuru lub zachowanie, który powinien go przekazać budzi zastrzeżenia – przyjmujący zgłasza o tym przełożonemu i przyjmuje dyżur.
10. W razie stwierdzenia przez przekazującego dyżur, że istnieją przeszkody uniemożliwiające prawidłowe przekazanie dyżuru lub zachowanie pracownika, który powinien go przyjąć budzi zastrzeżenia – zdający dyżur zgłasza o tym przełożonemu, nie przekazuje dyżuru i postępuje zgodnie z poleceniem przełożonego. W takiej sytuacji obowiązki dyżurnego może przyjąć inny pracownik posiadający wymagane kwalifikacje i autoryzację na danym posterunku ruchu.
11. Na posterunkach czynnych okresowo, przekazywanie dyżuru przed przerwą i przyjęcie dyżuru po przerwie odbywa się tylko pisemnie, z zachowaniem zasad treści ust. 7.

§ 10.

Obowiązki w czasie pełnienia dyżuru

1. Pracownik posterunku podczas pełnienia dyżuru powinien stale obserwować teren swojego okręgu, w tym także za pomocą urządzeń TVu, a gdy nie ma i nie oczekuje się pociągu ani też nie odbywa się praca manewrowa, wolny czas powinien wykorzystywać na czynności związane z utrzymaniem w czystości urządzeń i porządku wewnątrz pomieszczenia, jak również na terenie przyległym do posterunku. Jeżeli w pracy posterunku występuje określona regulaminem technicznym przerwa, wymagająca jednak obecności pracownika na dyżurze, to na czas trwania tej przerwy zwierzchnik może przydzielić pracownikowi wykonywanie również innych czynności określonych w regulaminie.
2. Oglądanie programów telewizyjnych na nośnikach audiowizualnych oraz korzystanie z gier w czasie pracy jest zakazane. Słuchanie radia może mieć miejsce jedynie w chwilach zmniejszonego natężenia pracy oraz podczas przerw w pracy, o ile nadmiernie nie angażuje uwagi pracownika negatywnie wpływając na wykonywanie obowiązków. Wykorzystywanie prywatnych telefonów komórkowych oraz innych

urządzeń elektronicznych w czasie pełnienia obowiązków jest zabroniona.

- 3.. Pełnienie dyżuru w stanie nietrzeźwym jak również spożywanie napojów alkoholowych i środków odurzających, spanie, wykonywanie czynności nie związanych z pracą czasie pełnienia dyżuru jest zakazane.
- 4.. Pracownik pełniący dyżur na posterunku powinien zwracać baczność uwagę na sygnały podawane przez innych pracowników oraz na sygnały wywoławcze skierowane do niego, zgłaszać się na nie niezwłocznie, a każde polecenie powtórzyć.
- 5.. Pracownikowi nie wolno udostępniać osobom obcym, o ile nie mają uprawnień do wglądu, dokumentacji pracy oraz innych dokumentów służbowych przechowywanych na posterunku.
- 6.. Pracownik pełniący dyżur na posterunku technicznym nie może dopuszczać do obsługi urządzeń i wykonywania innych czynności mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu przez osoby nie wyznaczone do tych czynności.
- 7.. Pracownicy szkolący się na posterunku technicznym mogą obsługiwać urządzenia pod nadzorem i odpowiedzialnością pracownika pełniącego dyżur.

§ 11.

Składanie informacji osobom kontrolującym

1. W razie przybycia na posterunek zwierzchnika lub osoby kontrolującej, pracownik pełniący dyżur na posterunku powinien złożyć mu ustną informację o sytuacji ruchowej. Osoby nieznane należy wylegitymować.

§ 12.

Prowadzenie dokumentacji pracy

1. Podstawowymi dokumentami pracy ruchowej posterunków nastawczych są:
 - 1) „Dziennik ruchu posterunku zapowiadawczego”,
 - 2) „Dziennik ruchu posterunku odstępowego”,
 - 3) „Książka przebiegów”.Ponadto na posterunkach tych prowadzi się dokumenty przewidziane przepisami i instrukcjami służbowymi.
2. Wzory i sposób prowadzenia dziennika ruchu i książki przebiegów określają postanowienia Instrukcji JSK - R1.

3. Zapisy, w przewidzianych przepisami i instrukcjami dziennikach, książkach i innych dokumentach, należy dokonywać w sposób właściwy, czytelny i trwały atramentem lub długopisem.
Nie wolno zapisów poprawiać, wycierać wywabiać ani zalepiać. W razie pomyłki należy zapis przekreślić tak, aby możliwe było odczytanie go, a obok należy zrobić nowy zapis i potwierdzić go na marginesie strony podpisem z ewentualnym omówieniem. Nie wolno też wrywać kartek.
4. Dokumentacja techniczno-ruchowa (dzienniki, książki itp.) wydana do użytku powinna być w stanie przesnurowanym i opieczętowane nie mogą być pozbawione przesnurowania i pieczęci. Na posterunkach ruchu powinien znajdować się zapas książek, dzienników i druków stosowanych na posterunkach.

§ 13. Oddalanie się z posterunku

1. Pracownikowi posterunku nie wolno opuścić miejsca pracy przed przekazaniem dyżuru i przed objęciem go przez następcę.
Podczas pełnienia dyżuru, pracownikom bezpośrednio podlegającym dyżurnemu ruchu dysponującemu, nie wolno pod żadnym pozorem oddalać się z posterunku bez uzyskania zgody właściwego dyżurnego ruchu dysponującego.
2. Na czas chwilowej nieobecności na posterunku z jednoosobową obsadą, wywołanej potrzebą związaną z pracą należy zamknąć pomieszczenie i zabrać klucz ze sobą po uprzednim zgłoszeniu o tym:

- 1) dyżurny ruchu dysponujący – dyspozytorowi oraz dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych,
- 2) pozostali pracownicy – dyżurnemu ruchu dysponującemu.

Obsługiwane przez ten posterunek semafony powinny w tym czasie być nastawione na sygnał „Stój”.

3. W razie zachorowania pracownika pełniącego dyżur na posterunku, pracownik ten powinien o tym zawiadomić:
 - 1) dyżurny ruchu dysponujący – swojego zwierzchnika lub jego zastępcę,
 - 2) pozostali pracownicy – dyżurnego ruchu dysponującego. Musi on jednak pozostać na posterunku do czasu przybycia zastępcy.W nagłych przypadkach, zwierzchnik lub jego zastępca powinien przyjąć dyżur dyżurnego ruchu dysponującego do czasu przybycia innego dyżurnego o ile posiada wymagane kwalifikacje i autoryzacje. Ewentualne zastępstwo pozostałych pracowników (w przypadku

zachorowania pracownika na posterunku o jednoosobowej obsadzie) wyznacza dyżurny ruchu w porozumieniu ze zwierzchnikiem np. przez przesunięcie odpowiedniego pracownika z posterunku o wieloosobowej obsadzie.

§ 14.

Prowadzenie rozmów za pomocą urządzeń łączności

1. Przed rozpoczęciem rozmowy, należy upewnić się, czy rozmawia się z właściwym pracownikiem. Pracownik wywołany telefonicznie 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.
2. Przeprowadzane rozmowy powinny być krótkie, a ich treść nie może nasuwać żadnych wątpliwości. Treść otrzymanego polecenia należy powtórzyć. Jeżeli polecenie wydano przez megafon, wówczas wydający polecenie powinien je powtórzyć. Odpowiedź na zapytanie powinna zawierać wszystkie istotne dane.
3. 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.

§ 15.

Zdejmowanie plomb

1. W razie potrzeby, pracownik obsługujący urządzenia srk może zdjąć plomby z urządzeń wymienionych w wykazie zamieszczonym w Instrukcji JSK-E, z tym, że pracownik wykonawczego posterunku nastawczego może to uczynić tylko za każdorazową zgodą dyżurnego ruchu dysponującego.
2. O zdjęciu plomb i wprowadzonych w związku z tym obostrzeniach w prowadzeniu ruchu należy wnieść właściwy zapis przez całą szerokość strony: dyżurny ruchu w dzienniku ruchu –jeżeli dotyczy urządzeń liniowych lub w książce przebiegów – jeżeli dotyczy urządzeń stacyjnych, a pracownik wykonawczego posterunku nastawczego w książce przebiegów oraz obaj w części I książki kontroli urządzeń srk. Jeżeli obostrzenia nie są wymagane, zapisów dokonuje się tylko w książce kontroli urządzeń srk.

3. Zapisy o wykonywaniu robót lub otwieraniu kłódek i zdejmowaniu lub zakładaniu przez uprawnionych pracowników plomb oraz wprowadzonych i odwołanych w związku z tym obostrzeniach w prowadzeniu ruchu powinny być przenoszone przez pracownika posterunku z książki kontroli urządzeń srk do dziennika ruchu lub książki przebiegów.

Jeśli obostrzenia nie są wymagane i nie są wprowadzone, pracownik posterunku nastawczego przyjmuje do wiadomości zapisy wniesione przez uprawnionych pracowników odpowiedniej sekcji w książce kontroli urządzeń srk, a pracownik wykonawczego posterunku nastawczego powiadamia o nich dyżurnego ruchu, odnotowując w książce kontroli urządzeń srk jego zgodę na zdjęcie plomb i przystąpienie do robót.

4. Na posterunkach nastawczych, na których Książka przebiegów nie jest prowadzona, zapisów o zdjęciu i założeniu plomb oraz wprowadzonych i odwołanych w związku z tym obostrzeniach, dokonuje się tylko w książce kontroli urządzeń srk; jeśli jednak obostrzenia dotyczą urządzeń liniowych, odnotowuje się je również w dzienniku ruchu.

§ 16.

Postępowanie w okresie zimy

1. W czasie opadów śniegu i podczas mrozu pracownik posterunku obowiązany jest w zakresie swoich możliwości do utrzymania urządzeń w stanie czynnym. W tym celu powinien w przerwach między pociągami oczyszczać ze śniegu i lodu zwrotnice, pędnie drutowe i krążki, zamki zwrotnicowe oraz starać się o zapewnienie działania naprężaczy zewnętrznych przez usuwanie śniegu i szronu ze szczęk zaciskowych i zębatek. Czynności te powinien wykonywać do czasu przybycia innych wyznaczonych pracowników, jeżeli zachodzi taka konieczność.

Podczas mrozu i opadów śniegu w celu zmniejszenia prawdopodobieństwa przymarzania elementów ruchomych zwrotnic i wykolejnic pracownik posterunku nastawczego zobowiązany jest:

- a) profilaktycznie przestawiać zwrotnice, wykolejnice,
 - b) obserwować działanie urządzeń srk,
 - c) obserwować działanie urządzeń TVu.
2. Należyte działanie dźwigni nastawczych należy sprawdzać przez próbne ich przekładanie. Dźwignie sygnałowe można przekładać próbnie tylko wtedy, gdy nie są uzależnione od blokady liniowej i tylko za każdorazowym pozwoleniem dyżurnego ruchu dysponującego (w czasie wolnym od ruchu pociągów).
 3. Do wymienionych w ust. 1 czynności mogą być wyznaczeni inni pracownicy. Zakres prac oraz sposób nadzoru nad ich wykonaniem powinny być określone w regulaminie akcji zima.

§ 17.

Kontrola oświetlenia sygnałów

1. Pracownik posterunku nastawczego, każdy w swoim okręgu nastawczym, powinien zwracać baczność uwagę na oświetlenie sygnalizatorów, wskaźników, powtarzaczy na planie świetlnym, powtarzaczy i świateł kontrolnych na przekaźnikowym pulpicie nastawczym lub symboli graficznych na komputerowym pulpicie nastawczym. Do sprawdzenia oświetlenia sygnalizatorów i wskaźników można wykorzystać urządzenia radiołączności.
2. Niewłaściwe oświetlenie sygnalizatorów i wskaźników oraz powtarzaczy w pomieszczeniu nastawni należy odnotować w książce kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

§ 18.

Przygotowanie drogi przebiegu

1. Przez przygotowanie drogi przebiegu należy rozumieć wykonanie wszystkich przewidzianych czynności, celem zapewnienia prawidłowej i bezpiecznej jazdy pojazdów kolejowych. Ruch pociągów i manewrów powinien odbywać się tylko po przygotowanych drogach przebiegu.
2. Ruch pociągów należy prowadzić po torach wyznaczonych w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznic i po zorganizowanych drogach przebiegu.
3. Jeżeli dyżurny ruchu nie zawiadomił posterunku o zmianie toru wjazdowego dla pociągu i wydał polecenie nastawienia przebiegu innego niż przewiduje regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy bocznic, pracownik posterunku przed przygotowaniem drogi przebiegu powinien upewnić się czy dyżurny ruchu nie popełnił pomyłki. Pracownik ten powinien postąpić podobnie, jeżeli polecenie otrzymane za pomocą urządzeń blokady stacyjnej jest niezgodne z uprzednio otrzymaną informacją telefoniczną lub innym środkiem łączności. Fakt zmiany toru wjazdowego należy odnotować w dzienniku ruchu i książce przebiegów.
4. Jeżeli dyżurny ruchu wydał polecenie przygotowania drogi przebiegu na tor zajęty albo tylko przy pomocy urządzeń blokady stacyjnej bez uprzedniej informacji telefonicznej, lub gdy polecenie to będzie sprzeczne z uprzednio otrzymanym poleceniem, nie należy polecenia wykonywać, ale zwrócić na to uwagę dyżurnemu ruchu, a dopiero po otrzymaniu niezbędnych wyjaśnień odpowiednio wykonać polecenie.
5. W przypadku, gdy zachodzi potrzeba zatrzymania pociągu przed semaforem wjazdowym, dyżurny ruchu powinien wydać na to oddzielne polecenie.

6. Jeżeli w okręgu nastawczym prowadzi się manewry, które kolidują z drogą przebiegu dla pociągu, a przerwanie ich wymaga dłuższego czasu, dyżurny ruchu powinien we właściwym czasie wydać polecenie przerwania manewrów. W innym przypadku polecenie przygotowania drogi przebiegu oznacza jednocześnie polecenie przerwania manewrów.
7. Manewry uważa się za przerwane, gdy manewrujący tabor został usunięty z drogi przebiegu pociągu i zatrzymany oraz gdy odpowiednie sygnały wskazują zakaz manewrowania, a na wydane kierownikowi manewrów polecenie przerwania manewrów, zgłosił on, że manewry zostały przerwane.
8. Jeżeli w okręgu nastawczym nie odbywają się jazdy pociągów ani nie prowadzi się manewrów, zwrotnice powinny znajdować się w położeniu zasadniczym wskazanym na planie schematycznym w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy kolejowej. W drodze wyjątku odchylenia od tej zasady powinny być podane w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy kolejowej.
9. Na stacjach z prawidłowo działającą blokadą stacyjną, dyżurny ruchu poleca przygotowanie drogi przebiegu przez obsłużenie odpowiednich bloków blokady stacyjnej, po uprzednim podaniu informacji telefonicznej.
10. Na posterunku nastawczym, gdzie razem z dyżurnym ruchu pełni dyżur pracownik obsługujący urządzenia nastawcze, polecenie przygotowania drogi przebiegu dyżurny ruchu wydaje ustnie. Pracownik ten nie prowadzi książki przebiegów.
11. Przed obsłużeniem blokady dyżurny ruchu powinien podać pracownikom posterunków nastawczych informacje o numerze pociągu, kierunku jazdy, numerze toru, na który należy przyjąć pociąg oraz wszelkie niezbędne dodatkowe informacje, jeżeli przyjęcie pociągu odbywa się w odchyleniu od regulaminu technicznego. Informacje te pracownik posterunku nastawczego wpisuje do książki przebiegów i powtarza je, a następnie przystępuje do czynności związanych z przygotowaniem drogi przebiegu.
12. Jeżeli po ustnej informacji dyżurny ruchu zablokował blok dania nakazu, to dla pracownika posterunku nastawczego jest to poleceniem, aby po spełnieniu wszystkich wymaganych warunków nastawił na semaforze sygnał zezwalający na jazdę.
13. Przed przystąpieniem do nastawiania zwrotnic należy sprawdzić czy tor, na który ma być przyjęty pociąg jest wolny.
Tor należy sprawdzać w granicach wyznaczonych regulaminem technicznym.
14. W zależności od warunków miejscowych i rodzaju znajdujących się na

- posterunku nastawczym urządzeń srk, sprawdzenie czy droga przebiegu jest wolna od przeszkód może być dokonane:
- 1) bezpośrednio w terenie,
 - 2) z okna posterunku,
 - 3) na planie świetlnym, pulpicie nastawczym lub komputerowym (na monitorze) – dla torów i rozjazdów wyposażonych w urządzenia kontrolujące stan ich niezajątości, przy bezawaryjnym działaniu tych urządzeń,
 - 4) na monitorze podglądowym urządzeń TVu, w przypadku, gdy monitor podglądowy, zgodnie z regulaminem technicznym, jest do tego celu przeznaczony,
15. Regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy bocznicy powinien określać kto, w jaki sposób i w jakich granicach dokonuje sprawdzenia niezajątości torów i rozjazdów przed przyjęciem pociągu.
16. W każdym przypadku należy dokonać sprawdzenia niezajątości torów i rozjazdów w terenie, jeżeli z jakichkolwiek przyczyn istnieje obawa, że sprawdzenia w inny sposób nie dają pełnej gwarancji.
17. Przy sprawdzaniu gotowości drogi przebiegu należy zwrócić szczególną uwagę, czy:
- 1) pojazdy kolejowe na torach sąsiednich znajdują się w granicach ukresów i są zabezpieczone przed zbiegnięciem,
 - 2) na sprawdzanym torze lub nad nim nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub ludzi,
 - 3) nie było zgłoszenia o zamknięciu toru dla ruchu, względnie czy na danym torze nie pracują ludzie,
 - 4) na torze lub obok nie znajduje się tarcza lub wskaźnik zabraniające lub ograniczające przyjmowanie pociągów na ten tor, skrajnia taboru nie jest przekroczona i czy nie ma innych przeszkód,
 - 5) dla pociągów o trakcji elektrycznej tor jest zelektryfikowany.
18. Jeżeli pracownik posterunku nastawczego otrzymał polecenie przygotowania drogi przebiegu dla wyjazdu pociągu na szlak jednotorowy bez blokady liniowej, a wcześniej przygotował drogę przebiegu dla kierunku przeciwnego, należy zwrócić uwagę na to dyżurnemu ruchu, jeszcze przed przygotowaniem drogi przebiegu.
19. Pracownik, którego udział w przygotowaniu drogi przebiegu polega tylko na sprawdzeniu, czy w obsługiwanym przez niego okręgu tor jest wolny, w przypadku, gdy tor jest wolny dokonuje zgłoszenia przez obsługę odpowiednich urządzeń sterowania ruchem, a gdy ich nie ma powiadamia dyżurnego ruchu telefonicznie lub ustnie.
20. Sprawdzenie przygotowania drogi przebiegu pociągu polega na sprawdzeniu prawidłowego nastawienia zwrotnic i wykolejnic, wchodzących w drogę przebiegu.

22. Sprawdzanie prawidłowego nastawienia zwrotnic i wykolejnic przeprowadza się następująco:

- 1) przy zwrotnicach i wykolejnicach przestawianych mechanicznie z odległości – sprawdza się prawidłowe położenie ich dźwigni nastawczych i odpowiednich dźwigni ryglowych,
- 2) przy zwrotnicach i wykolejnicach przestawianych ręcznie i zabezpieczanych zamkami kluczowymi, których klucze w czasie przejazdu pociągu znajdują się na tablicach kluczowych, w szafach lub są utwierdzone w zamkach zależności na ławie nastawnicy bądź w kluczowych skrzyniach zależności, albo w aparacie blokowym – wystarczy upewnienie się, że wszystkie klucze znajdują się na przepisowym miejscu,
- 3) przy zwrotnicach i wykolejnicach przestawianych ręcznie i zabezpieczanych tymczasowo zamkami kluczowymi lub sponami, prawidłowe nastawienie zwrotnic i wykolejnic sprawdza się każdorazowo na miejscu podczas przygotowania drogi przebiegu, w której biorą one udział,
- 4) przy zwrotnicach i wykolejnicach przestawianych ręcznie i ryglowanych za pomocą osobnych dźwigni, sprawdza się prawidłowe położenie dźwigni ryglowych,
- 5) przy zwrotnicach i wykolejnicach przestawianych elektrycznie, przy prawidłowo działających urządzeniach, właściwe położenie zwrotnic i wykolejnic sprawdza się przez obserwację światel kontrolnych położenia tych zwrotnic i wykolejnic - w przypadku przekątnikowych pulpitów nastawczych lub obserwację symboli graficznych położenia zwrotnic i wykolejnic - w przypadku komputerowych pulpitów nastawczych,
- 6) przy zwrotnicach i wykolejnicach przestawianych elektrycznie lub mechanicznie z odległości i zabezpieczonych tymczasowo zamkami zwrotnicowymi bądź sponami iglicowymi i nastawianych ręcznie, względnie przekazanych do lokalnego nastawiania za pomocą nastawników umieszczonych w pobliżu nastawianych zwrotnic i wykolejnic sprawdza się każdorazowo na miejscu podczas przygotowania drogi przebiegu, w której biorą one udział.

22. W odniesieniu do zwrotnic i wykolejnic przestawianych lub ryglowanych z odległości należy oprócz sprawdzenia wg ust. 21 pkt 1, 4 i 5 wykonać dodatkowe sprawdzenie wg ust. 21 pkt 2 i 3 gdy zachodzą następujące przypadki:

- 1) zwrotnice i wykolejnice nie są uzależnione od sygnałów dawanych na semaforze,
- 2) zależność została czasowo wyłączona lub uszkodzona albo gdy prowadzi się roboty przy urządzeniach nastawczych lub ryglowych tych zwrotnic,
- 3) ma odbyć się przebieg, dla którego nie jest przewidziane nastawienie semafora lub gdy zachodzi potrzeba wyprawienia albo przyjęcia pociągu przy semaforze nastawionym na sygnał „Stój”, a nie da się

- zabezpieczyć drogi przebiegu za pomocą urządzeń mechanicznych lub blokowych,
- 4) odbyć się ma jazda pociągu po zwrotnicy, przy której zastosowano tymczasowe zabezpieczenie zapasowymi zamkami zwrotnicowymi lub (i) sponami iglicowymi po jej rozpruciu taborem.
23. Jeżeli zwrotnice lub wykołajnice nieześrodkowane są wyjątkowo nie zamykane na zamki, należy od czasu sprawdzenia ich nastawienia w określonym przebiegu, aż do czasu przejazdu pociągu strzec je przed przestawieniem.
24. Zwrotnice strzeżone są wtedy, gdy pracownik posterunku nastawczego widzi ich położenie z miejsca, w którym się znajduje i może zapobiec ich przestawieniu.
25. Jeżeli urządzenia blokady stacyjnej, nie mogą być podstawą do prowadzenia ruchu, polecenie przygotowania drogi przebiegu wydaje dyżurny ruchu telefonicznie, radiotelefonem, pisemnie. Takie polecenie przygotowania drogi przebiegu nie oznacza dla pracownika posterunku nastawczego polecenia nastawienia odpowiedniego semafora na sygnał zezwalający na jazdę.
26. Na ustawienie semafora na sygnał zezwalający na jazdę w przypadku wskazanym w ust. 25 potrzebne jest osobne polecenie dyżurnego ruchu. Polecenie takie dyżurny ruchu może wydać dopiero po otrzymaniu zgłoszenia gotowości drogi przebiegu wraz z położeniem poszczególnych zwrotnic, wykołajnic i rygli wyłączonych z zależności od semafora, a wchodzących w drogę przebiegu zarówno w charakterze czynnym jak i ochronnym, lub zastosowaniu innych zabezpieczeń zamykających ułożoną drogę przebiegu np. przełożenie drążka przebiegowego, przełożenie drążka przebiegowego dla przeciwnego kierunku jazdy itp.
27. Sygnał zezwalający na jazdę należy ustawić na semaforze wjazdowym z takim wyliczeniem, aby przez zbyt późne nastawienie sygnału nie spowodować zbędnego zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy pociągów, a jednocześnie przez zbyt wczesne nastawienie tego sygnału nie utrudniać pracy manewrowej.
28. W razie nagłej przeszkody do przyjęcia lub wyprawienia pociągu, wynikłej po ustawieniu sygnału zezwalającego na jazdę, należy sygnał ten zmienić na sygnał zabraniający jazdy i starać się zatrzymać pociąg (jeżeli czoło pociągu minęło już semafor) wszelkimi dostępnymi środkami (radiotelefonem, systemem Radio-stop, podawanie sygnałów dźwiękowych, wzrokowych).
29. Gdy wyjątkowo zachodzi potrzeba użycia drogi przebiegu, dla której to nie jest możliwe, nie jest przewidziane albo nie wolno podać na

semaforze sygnału zezwalającego na jazdę, pracownik posterunku nastawczego po ułożeniu, sprawdzeniu i zgłoszeniu gotowości drogi przebiegu, na polecenie dyżurnego ruchu może zezwolić na jazdę pociągu za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego. Polecenie to powinno być odnotowane w książce przebiegów, w rubryce „Uwagi” przy numerze odnośnego pociągu.

30. W przypadkach przewidzianych Instrukcją JSK - R1, jeżeli to postanawia regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy bocznicy, pracownik wykonawczego posterunku nastawczego na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu podaje sygnał „Nakaz jazdy”.

§ 19.

Postępowanie przy wjeździe, wyjeździe i przejeździe pociągu

1. Pracownik posterunku wskazany w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy 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 – zatrzymać pociąg lub podjąć inne działania w celu usunięcia zagrożenia. Pracownik posterunku obserwuje przejeżdżające pociągi z odpowiednimi przyborami sygnałowymi; przybory sygnałowe powinny znajdować się w rękę lub miejscu zapewniającym ich natychmiastowe użycie. Do obserwacji mogą być wykorzystywane urządzenia techniczne, określone w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy.
2. Przy obserwacji jadącego pociągu należy zwracać szczególną uwagę czy:
 - 1) pociąg jest przepisowo osygnalizowany,
 - 2) nie ma oznak zagrzenia się czopów osi zestawu kołowego,
 - 3) nie ma uszkodzeń taboru zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
 - 4) nie hamuje żaden wagon, gdy pociąg jedzie w stanie odhamowanym,
 - 5) obręcze kół nie mają płaskich miejsc lub nalepów, na które wskazują silne rytmiczne uderzenia kół,
 - 6) nie brakuje zderzaków na końcu pociągu (z wyjątkiem taboru bezzderzakowego),
 - 7) nie ma przesunięcia, wycieku lub usypywania się ładunku, pożaru, nie są otwarte na zewnątrz drzwi wagonów.
3. Podczas wjazdu lub wyjazdu pociągu z lokomotywą popychającą, pracownik posterunku nastawczego powinien zwracać uwagę na osygnalizowanie pociągu oraz lokomotywy popychającej. Gdyby w czasie wjazdu pociągu z popychaczem, nie było przy nim lub w pobliżu lokomotywy popychającej, należy niezwłocznie zgłosić o tym dyżurnemu ruchu. Nie wolno wtedy obsługiwać urządzeń blokady stacyjnej i liniowej w zakresie związanym z wjazdem takiego pociągu, aż do czasu

przybycia lokomotywy popychającej lub otrzymania polecenia dyżurnego ruchu.

4. W razie niezauważenia lub braku sygnałów końca pociągu na pociągu wyjeżdżającym należy po odjeździe pociągu ustawić na semaforze wyjazdowym sygnał „Stój” i niezwłocznie ten fakt zgłosić dyżurnemu ruchu. Jeżeli na posterunku nastawczym jest blokada liniowa należy zablokować blok początkowy.
5. Jeżeli na posterunku wykonawczym jest blokada liniowa, to obsłużenie bloku nakazu oznacza zgłoszenie przybycia lub odjazdu pociągu.
6. Po zatrzymaniu pociągu należy stwierdzić według zasad i warunków określonych w regulaminie technicznym, czy pociąg zatrzymał się w granicach ukresów.

§ 20.

Rozwiązanie drogi przebiegu

1. Jeżeli pociąg z sygnałami końcowymi minie sygnałowe miejsce końca pociągu, o ile sygnał na semaforze nie zmienił się samoczynnie, należy nastawić sygnał „Stój” na semaforze.
2. Drogę przebiegu można rozwiązać dopiero wtedy, gdy pociąg z sygnałem końcowym minął sygnałowe miejsce końca pociągu, na semaforze nastawiony został sygnał „Stój” i pociąg minął również przebiegowe miejsce końca pociągu.
3. Sposób zwolnienia przebiegów w zależności od rodzaju zastosowanych urządzeń srk określony jest w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznic.
4. W przypadku niezauważenia sygnału końcowego na pociągu wjeżdżającym, nie wolno obsługiwać żadnych urządzeń srk, a fakt braku sygnałów końcowych niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu. Dalsze postępowanie odbywa się według wskazówek dyżurnego ruchu.
5. Wyjątkowo można bez spełnienia warunków wymienionych w ust. 1 – 4 ustawić sygnał „Stój” na semaforze wjazdowym oraz rozwiązać drogę przebiegu w razie nagłego niebezpieczeństwa na przykład spowodowanego toczącą się za pociągiem oderwaną jego częścią w celu skierowania jej na inny tor dla zatrzymania. W tym przypadku bez polecenia dyżurnego ruchu nie wolno obsługiwać bloku liniowego.

§ 21.

Udział pracownika posterunku nastawczego w wykonywaniu manewrów

1. Pracownik posterunku nastawczego bierze czynny udział w wykonywaniu manewrów nastawiając zwrotnice, wykolejnice i urządzenia sygnałowe stosownie do żądań kierownika manewrów lub stosownie do wskazań zawartych w karcie rozrządowej.
Nie wolno wykonywać żądań kierownika manewrów, jeśli ich wykonanie zagrażało bezpieczeństwu ruchu.
2. Bez każdorazowej zgody dyżurnego ruchu nie wolno wykonywać manewrów ani zajmować taborem torów głównych. Każdorazowe pozwolenie dyżurnego ruchu dysponującego na zajęcie taborem torów głównych lub wykonywanie na nich manewrów nie jest wymagane, jeżeli zgodnie z regulaminem technicznym manewry na tych torach wykonywane są stale.
4. Regulowanie pracy manewrowej w sposób zapewniający wykonanie jej we właściwym czasie z zachowaniem bezpieczeństwa ruchu i pracowników oraz nadzorowanie tej pracy należy do obowiązków dyżurnego ruchu. Przed jej rozpoczęciem, kierownik manewrów obowiązany jest poinformować zainteresowanych pracowników o planie i sposobie wykonywania zamierzonej pracy.
5. Podczas manewrów pracownik posterunku nastawczego powinien zwracać baczność uwagę na bezpieczeństwo ruchu, a w razie zauważenia nieprawidłowości lub grożącego niebezpieczeństwa wstrzymać wykonywanie manewrów.
5. Ruch manewrowy może odbywać się na polecenie kierownika manewrów na podstawie wskazań urządzeń sygnałowych względnie na odpowiedni sygnał ręczny pracownika posterunku nastawczego, który przygotował drogę przebiegu.
Pozwolenie na wykonanie ruchu manewrowego może być także udzielone przy pomocy środków łączności zgodnie z zapisami regulaminu technicznego stacji lub regulaminu pracy bocznicy.
6. Jeżeli przed tarczą rozrządową znajduje się tarcza zaporowa (manewrowa), to dla zezwolenia spychania składu na górkę należy nastawić najpierw tarczę zaporową (manewrową) na sygnał „**Jazda dozwolona**” („**Jazda manewrowa dozwolona**”), a następnie tarczę rozrządową na sygnał „**Pchać powoli**” lub „**Pchać z umiarkowaną szybkością**”.
7. Na stacjach z kilkoma lokomotywami manewrowymi, każdy pracownik posterunku nastawczego powinien zwracać baczność uwagę, aby żadna z lokomotyw nie wjeżdżała w rejon manewrowy innej lokomotywy bez uzgodnienia z kierownikiem manewrów i pracownikiem posterunku

nastawczego.

8. Przepuszczenie lokomotywy lub składu manewrowego w okręg innego posterunku nastawczego może się odbyć po uzyskaniu zgody od pracownika tego posterunku nastawczego.
9. Na polecenie dyżurnego ruchu dysponującego pracownik posterunku nastawczego może pozwolić na wyjazd lokomotywy lub składu manewrowego poza granicę przetaczania. Dyżurny ruchu powinien określić czas, na jaki zezwala zająć tor szlakowy, jak również podać inne niezbędne informacje dotyczące wyjazdu z manewrami na szlak (np. odległość itp.) w rozkazie pisemnym, jeśli jest wymagany, albo przekazać je w inny ustalony sposób zgodny z postanowieniami Instrukcji JSK - R1.
10. Jeżeli 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 który ma przejechać tabor, należy tabor ten usunąć z rozjazdu ruchem w kierunku z ostrza zwrotnicy.
Następny ruch taboru przez tę zwrotnicę może odbyć się dopiero po stwierdzeniu stanu i prawidłowego działania zwrotnicy oraz czy położenie zwrotnicy ześrodkowanej jest zgodne ze stanem urządzenia nastawczego.
Szczegółowe zasady postępowania personelu obsługi w przypadku zaistniałych rzeczywistych i „pozornych rozpruć” spowodowanych różnymi przyczynami określają postanowienia Instrukcji JSK-E.
11. Każda rozpruta zwrotnica powinna być zamknięta dla ruchu i w jak najkrótszym czasie sprawdzona co najmniej przez ślusarza zwrotnicowego wpisanego do tabeli B książki kontroli urządzeń srk, a przy zwrotnicach zdalnie nastawianych także przez upoważnionego pracownika utrzymania urządzeń srk. Wynik sprawdzenia powinien być odnotowany w tych samych książkach, w których odnotowano rozprucie zwrotnicy.
12. Jeżeli po zakończeniu manewrów tabor nie jest zabezpieczony przed zbiegnięciem w sposób wskazany w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy, pracownik posterunku nastawczego powinien dopilnować wykonania zabezpieczenia lub zabezpieczenie takie wykonać osobiście.

§ 22.

Obsługa przejazdów kolejowo-drogowych

1. Pracownik posterunku nastawczego obsługującego przejazd kolejowo-drogowy powinien przed przejeżdżającym pociągiem, pojazdem pomocniczym lub manewrującym taborom zamknąć w odpowiednim czasie rogatki. Jeżeli jazda pociągu lub manewrującego taboru przez

przejazd kolejowo- drogowy zależna jest od sygnału podawanego przez posterunek obsługujący roгатkę, to pracownik tego posterunku przed podaniem sygnału na jazdę pociągu lub taboru powinien zamknąć roгатki.

W czasie wolnym od jazd pociągów i manewrów roгатki powinny się znajdować w położeniu wskazanym w regulaminie obsługi przejazdu.

2. Po przejeździe pociągu lub ukończeniu manewrów roгатki należy niezwłocznie otworzyć, jeżeli regulamin obsługi przejazdu nie stanowi inaczej.
3. W razie dłuższego niż 10 min. manewrowania przez przejazd, powinno się manewry przerwać dla przepuszczenia pojazdów drogowych i pieszych oczekujących na otwarcie roгатek.
4. Manewry należy natychmiast przerwać dla umożliwienia przejazdu uprzywilejowanych pojazdów drogowych będących w akcji np.: pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, policji itp.
5. W razie uszkodzenia roгатki należy niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu dysponującego, a fakt uszkodzenia wpisać do książki kontroli urządzeń srk na przejeździe kolejowo- drogowym.
6. Jeżeli uszkodzenie roгатki wywołane zostało przez pojazd drogowy, należy zanotować numer rejestracyjny pojazdu, a jeżeli można to ustalić, również – przynależność pojazdu oraz imię i nazwisko kierowcy.
7. W przypadku braku numeru rejestracyjnego, jeśli można, należy zanotować przynależność i markę pojazdu oraz imię i nazwisko prowadzącego pojazd.
8. Gdy pracownik posterunku nastawczego obsługuje roгатki przejazdowe lub przejścia dla pieszych, obowiązują go w pełni postanowienia „Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych, JSK - R20”. Tok postępowania w czasie obsługi przejazdu ujęty jest w regulaminie przejazdu.
9. Jeżeli na posterunku nastawczym znajduje się urządzenie zdalnej kontroli pracy samoczynnej sygnalizacji przejazdowej, to postępowanie pracownika tego posterunku w przypadku zachodzącej potrzeby obsługi tego urządzenia powinno być zgodne z postanowieniami w tym zakresie wskazanymi w Instrukcji JSK-E.

Rozdział III

PROWADZENIE ROBÓT, USTERKI W URZĄDZENIACH

§ 23.

Udzielanie zezwoleń na prowadzenie robót

Bez zezwolenia dyżurnego ruchu dysponującego nie wolno przystępować do robót zarówno torowych, sieciowych jak i w urządzeniach srk.

§ 24.

Podstawa prowadzenia robót

Rozróżnia się roboty wynikłe z konserwacji lub konieczności usunięcia uszkodzeń oraz roboty związane z przebudową rozbudową lub modernizacją urządzeń srk. Przed rozpoczęciem robót związanych z przebudową, rozbudową lub modernizacją urządzeń stacyjnych srk pracownik posterunku nastawczego powinien zapoznać się z:

- 1) tymczasowym regulaminem prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót,
- 2) zarządzeniem o terminie rozpoczęcia robót i wdrożeniu tymczasowego regulaminu.

§ 25.

Pracownicy uprawnieni do prowadzenia robót

1. Przed pozwoleniem na dokonanie zapisów w odpowiednich książkach i dziennikach należy sprawdzić, czy pracownicy mają prawo wykonywania odnośnych robót, to znaczy, czy:
 - 1) są umieszczeni w tabeli „A” lub „B” książki kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym i/lub
 - 2) są umieszczeni w tymczasowym regulaminie prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.
2. Uprawnienia do wykonywania robót mogą również wynikać z racji zajmowanego stanowiska (np. toromistrz, właściwi kontrolerzy, inspektorzy).

§ 26.

Wyrażanie zgody na prowadzenie robót

1. Po dokonaniu przez pracowników uprawnionych do prowadzenia robót zapisów we właściwych książkach i dziennikach, pracownik posterunku nastawczego na znak przyjęcia tego do wiadomości podpisuje i umieszcza datę, godzinę i minutę przyjęcia zapisu do wiadomości. Należy zwracać uwagę, aby w zapisie było dokładnie uwidocznione w jakich urządzeniach mają być prowadzone roboty oraz jakie ograniczenia lub obostrzenia spowodują.

2. Treść zapisu pracownik wykonawczego posterunku nastawczego podaje do wiadomości dyżurnemu ruchu.
3. Jeżeli dyżurny ruchu wyrazi zgodę na prowadzenie robót, należy najpierw wprowadzić żądane przez uprawnionego pracownika obostrzenia, a następnie przy zapisie pracownika uprawnionego do prowadzenia robót dokonać zapisu zezwalającego na rozpoczęcie robót i informację o wprowadzonych obostrzeniach.
4. Jeżeli dyżurny ruchu nie zezwoli na rozpoczęcie robót w ogóle lub zezwoli, ale w innym czasie, należy uczynić o tym odpowiedni zapis.
5. Zapisy dokonywane przez pracowników posterunków nastawczych przyjmują do wiadomości za podpisem pracownicy żądający zgody na prowadzenie robót.
6. Przed dokonaniem zapisów o wyrażeniu zgody na prowadzenie robót nie wolno pozwolić na zdejmowanie plomb, otwieranie urządzeń i rozpoczynanie jakichkolwiek robót.

§ 27.

Zakończenie robót

1. Po zakończeniu robót pracownicy do tego upoważnieni powinni dokonać o tym zapisów w tych samych książkach i dziennikach, w których odnotowali rozpoczęcie robót ze wskazaniem czy wprowadzone uprzednio ograniczenia lub obostrzenia mogą być odwołane.
2. Pracownik posterunku nastawczego powinien sprawdzić czy na urządzeniach, w których prowadzone były roboty założone zostały plomby i czy urządzenia te zostały przepisowo zamknięte; pracownik wykonawczego posterunku nastawczego powinien zgłosić o tym dyżurnemu ruchu dysponującemu, który po spełnieniu warunków przewidzianych Instrukcji JSK - R1, dokona odwołania obostrzeń.
3. Fakt odwołania obostrzeń pracownik posterunku nastawczego odnotowuje w:
 - a) Książce przebiegów,
 - b) Dzienniku ruchu posterunku zapowiadawczego,
 - c) Książce kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
4. Jeżeli po zakończeniu w określonym dniu robót (roboty trwać będą dłużej) obostrzenia lub ograniczenia nie mogą być odwołane, zapis ten przyjmują do wiadomości kolejno pracownicy posterunku nastawczego wszystkich zmian. To samo dotyczy zapisu o przywróceniu stanu normalnego.

5. Przy prowadzeniu robót na podstawie tymczasowego regulaminu należy zwracać szczególną uwagę, aby na czas robót wprowadzone zostały wszystkie dodatkowe zabezpieczenia przewidziane tymczasowym regulaminem. Nie wolno w tym przedmiocie pozwalać na żadne odchylenia.
6. Jeżeli tymczasowy regulamin przewiduje wprowadzenie dodatkowych zabezpieczeń (zamki kluczowe, wykolejnice, tablice zależności itp.), to bez założenia tych urządzeń nie wolno pozwolić na przystąpienie do robót.
7. Wprowadzenie dodatkowych urządzeń srk i zmian w istniejących urządzeniach srk powinno być odnotowane w II części książki kontroli urządzeń srk, a pracownicy obsługi powinni być doraźnie przeszkoleni z umiejętności obsługi tych urządzeń, co poświadczają swoimi podpisami obok zapisu o zainstalowaniu dodatkowych urządzeń.

§ 28.

Postępowanie w czasie przeszkód w działaniu urządzeń

1. Jeżeli w czasie pracy wystąpią przeszkody w działaniu urządzeń, to pracownicy posterunku nastawczego po sprawdzeniu, że przeszkody nie wynikają z niewłaściwej obsługi urządzeń lub nie mogą być przez personel obsługi usunięte, wzywają pracownika utrzymania (tabela A Książki kontroli urządzeń srk do usunięcia usterek).
2. Do czasu usunięcia usterki lub przeszkody, należy postępować według wytycznych zawartych we właściwych instrukcjach obsługi – w zależności od rodzaju znajdujących się na posterunku nastawczym urządzeń srk.
3. Sposób postępowania w przypadku stwierdzenia uszkodzeń urządzeń łączności określają postanowienia odrębnych instrukcji.

§ 29.

Zastępcze źródło zasilania

1. W każdym pomieszczeniu, gdzie znajduje się agregat jako zapasowe źródło prądu, powinna być umieszczona na widocznym miejscu instrukcja obsługi agregatu i urządzeń przynależnych do zapasowego źródła prądu.
2. Pracownicy posterunku nastawczego powinni być przeszkoleni teoretycznie i praktycznie z umiejętności obsługi agregatu.

§ 30.

Prowadzenie

„Książki kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym” i „Dziennika oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie”

1. Na każdym posterunku nastawczym powinna znajdować się „Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym” i „Dziennik oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie”, których do czasu ich zakończenia nie wolno wynosić z pomieszczenia posterunku.
2. Za należyte prowadzenie książki odpowiedzialny jest pracownik posterunku nastawczego, wyznaczony regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy bocznicy.
3. Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem składa się z dwóch części. Część I przeznaczona jest dla zapisywania przez personel obsługi usterek w urządzeniach oraz odnotowywania usunięcia tych usterek i wykonania związanych z tym przez pracowników utrzymania robót (uprawnionych pracowników właściwej sekcji). Wyniki sprawdzeń dokonywanych przez kontrolera, należy wpisywać każdorazowo w miarę potrzeby, do obu części książki kontroli. Część druga jest przeznaczona dla dokonywania zapisów o prowadzeniu robót (nie związanych z usuwaniem usterek) oraz wprowadzonych zmianach w urządzeniach. W części tej odnotowuje się ponadto terminy dokonanych sprawdzeń nadzwyczajnych i okresowych oraz wyniki sprawdzenia.
4. Zapisy o prowadzonych robotach dokonuje uprawniony pracownik utrzymania w książce kontroli urządzeń srk na tym posterunku nastawczym, na którym wykonuje roboty nawet i w tych przypadkach, gdy usterka powoduje przeszkody na innych posterunkach nastawczych.
5. Zapisów w książce kontroli urządzeń srk mogą dokonywać tylko uprawnieni pracownicy. Pracownik obsługi przyjmuje do wiadomości te zapisy przez złożenie własnoręcznego podpisu, a gdy są wymagane lub żądane obostrzenia, wpisuje te ze wskazaniem ich przyczyny w dzienniku ruchu, jeżeli dotyczy to urządzeń blokady liniowej lub w książce przebiegów, jeżeli dotyczy to urządzeń blokady stacyjnej. Jeżeli obostrzenia nie są wymagane, zapisów dokonuje się tylko w Książce kontroli urządzeń srk.
6. Jeżeli książka przebiegów nie jest prowadzona i nie ma potrzeby prowadzenia jej w czasie robót w urządzeniach, zapisu dotyczącego blokady stacyjnej dokonuje się w Książce kontroli urządzeń srk.
7. Na posterunkach nastawczych wyposażonych w urządzenia blokady liniowej, gdzie nie prowadzi się dziennika ruchu, wszystkie zapisy wymagające wprowadzenia obostrzeń i obostrzenia powtarza się w książce przebiegów.

8. Jeżeli uprawnieni torowicze lub inni pracownicy Sekcji Nawierzchni i Podtorza podani w tabeli B książki kontroli urządzeń srk chcą prowadzić roboty torowe w urządzeniach oddziaływania pociągów, szyny izolowane i izolowane odcinki torowe lub zwrotnicowe, liczniki osi, zamknięcia nastawcze zwrotnicowe albo przy łącznikach iglic (zwrotnicowych) to powinni oni uprzednio dokonać o tym odpowiednie zapisy w książce kontroli urządzeń srk. Zapisy te powinny określać:
- 1) rodzaj robót (przy jakich urządzeniach i jakie roboty),
 - 2) rodzaj obostrzeń w prowadzeniu ruchu (np. zmniejszenie prędkości, dozorowanie zwrotnic na miejscu, sprawdzanie na gruncie itp.),
 - 3) termin zakończenia robót.
9. Na każde prowadzenie robót wymagana jest zgoda dyżurnego ruchu dysponującego, nawet jeżeli nie powoduje wprowadzenia obostrzeń.
10. Dziennik oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie służy do rejestrowania wyników oględzin rozjazdów wykonywanych zgodnie z postanowieniami §8 oraz wyników badań technicznych rozjazdów, a także dokonywanych napraw.
11. W dzienniku oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie znajdującym się na nastawni dysponującej rejestruje się stan rozjazdów na podstawie zgłoszeń pracowników wykonawczych posterunków nastawczych i na podstawie osobistych oględzin.
12. Jeżeli oględzin rozjazdów dokonuje pracownik specjalnie wyznaczony do tych czynności, to wniesiony przez niego do dziennika rozjazdów zapis przyjmuje do wiadomości pracownik obsługujący rozjazdy, stwierdzając to własnoręcznym podpisem.
13. Jeżeli przy robotach związanych z utrzymaniem rozjazdów, z uwagi na zakres robót wymagane jest zamknięcie toru dla ruchu lub ograniczenie prędkości jazdy pociągów, to kierownik robót powinien wnieść odpowiedni zapis w dzienniku oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie zainteresowanego wykonawczego posterunku nastawczego i na nastawni dysponującej. Jeżeli ze względu na znaczną odległość nastawni dysponującej i terminowość robót wniesienie zapisu w dzienniku oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie, tej nastawni jest niemożliwe, wówczas kierownik robót taką potrzebę zgłasza dyżurnemu ruchu telefonogramem, treść którego dyżurny ruchu wpisuje do dziennika oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie.
14. Wzór i sposób prowadzenia Książki kontroli urządzeń srk określa JSK - E oraz instrukcje obsługi poszczególnych rodzajów urządzeń, a Dziennika oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie, JSK - D.

Rozdział IV

POSTĘPOWANIE W RAZIE POWSTANIA ZDARZENIA LUB SYTUACJI POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNEJ

§ 31.

Postępowanie przy przejechaniu pociągu obok semafora wskazującego sygnał „Stój”

1. W razie stwierdzenia, że pociąg przejeżdża obok semafora wskazującego sygnał „Stój”, a nie udzielono zezwolenia na przejazd w inny sposób, pracownik posterunku nastawczego powinien natychmiast usiłować pociąg zatrzymać (system Radio-Stop, radiotelefon, sygnały dźwiękowe, wzrokowe).
2. O przejechaniu obok semafora wskazującego sygnał „Stój”, pracownik wykonawczego posterunku nastawczego powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu, który wyda polecenie co do dalszego postępowania.

§ 32.

Uszkodzenie toru

Po otrzymaniu zawiadomienia o uszkodzeniu toru, pracownik wykonawczego posterunku nastawczego powinien niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu dysponującego. Tor należy zamknąć i zabezpieczyć przed wjazdem taboru na miejsce niebezpieczne przez ustawienie tarcz zatrzymania, nastawienie zwrotnic w położenie inne uniemożliwiające jazdę w kierunku przeszkody i zastosowanie zamknięć pomocniczych. Niezależnie od tego, na właściwym łączu telefonicznym należy założyć tabliczkę z napisem „**Tor zamknięty**”. Zdjęcie zamknięć pomocniczych (podpórek, klinów, kapturków ochronnych, wydanie poleceń w programie do obsługi komputerowych urządzeń srk itp.) lub tabliczek, może być dokonane po dopuszczeniu jazdy przez służbę drogową (uprawnionego pracownika działu technicznego) i tylko na polecenie dyżurnego ruchu dysponującego.

§ 33.

Zbiegnięcie pojazdów kolejowych

1. Na posterunkach nastawczych, przyległych do szlaku z dużym spadkiem w kierunku stacji, na których może występować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu powodowane zbiegnięciem pojazdów kolejowych, należy stosować środki zabezpieczające wskazane w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy boczniczy.

2. W razie zbliżania się wagonów oderwanej części pociągu lub wagonów zbiegłych z sąsiedniej stacji, bocznicy, ładowni itp., należy nastawić zwrotnicę na tor wolny zakończony kozłem oporowym i starać się zatrzymać zbiegłe wagony przez zahamowanie ich płozami hamulcowymi.
3. Jeżeli nie ma toru wolnego, a istnieje obawa zderzenia z pociągiem, należy wykoleić je na wykolejnicę lub w inny sposób, albo skierować na tor zajęty próżnymi wagonami. Jeżeli sąsiedni szlak jest wolny, a profil na nim sprzyja zatrzymaniu ich na tym szlaku, to po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu dysponującym można zbiegłe wagony skierować na ten szlak. Przy wyborze sposobu postępowania należy kierować się zasadą, aby szkody były jak najmniejsze i aby w miarę możliwości nie spowodowały poważniejszej przerwy w ruchu.
4. Zbiegłe wagony można w ostateczności skierować na tor zajęty wagonami ładownymi, jeżeli wśród tych ostatnich nie ma wagonów z ludźmi, zwierzętami, przesyłkami niebezpiecznymi lub przy których nie odbywają się czynności ładunkowe.
5. Szczegółowe postanowienia dotyczące postępowania w przypadku zbiegnięcia pojazdów kolejowych zawiera regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy bocznicy.

§ 34.

Wypadek z taborem kolejowym

1. Pracownik kolejowy, który zauważył lub dowiedział się, że może dojść do wypadku, powinien użyć wszelkich dostępnych środków, aby mu zapobiec, a gdy jest to niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.
2. Jeżeli w okręgu wykonawczego posterunku nastawczego nastąpiło wykolejenie taboru, należy niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu używając do tego wszelkich dostępnych środków, podając rozmiar i przybliżone przyczyny wypadku oraz jakie tory i urządzenia będą z tego powodu nieczynne.
3. Miejsce wykolejenia taboru należy osygnalizować zgodnie z postanowieniami Instrukcji JSK - E1. Należy przy tym zwracać uwagę nie tylko na tor, na którym nastąpił wypadek, ale także na tory, których skrajnia została naruszona przez wykolejony tabor. Urządzenia nastawcze należy zabezpieczyć przez zastosowanie zamknięć pomocniczych uniemożliwiających skierowanie innego taboru na tory lub ich część objętą wypadkiem. Rozwiązanie drogi przebiegu może nastąpić po uprzednim opisanu stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej.

4. Do czasu przybycia Komisji kolejowej w celu ustalenia przyczyn wypadku nie wolno naruszać stanu urządzeń srk, zdejmować plomb, zmieniać położenia wykolejonego taboru, ani bezpośrednio sąsiadujących wagonów nawet gdyby nie były wykolejone jak też dopuszczać do zacierania śladów mogących mieć związek z wypadkiem.
5. Usuwanie skutków wypadku może nastąpić na polecenie przewodniczącego komisji kolejowej.
6. Jeżeli w wypadku ucierpeli ludzie, należy do czasu przybycia pomocy lekarskiej udzielić im pierwszej pomocy; jeżeli udzielenie tej pomocy wymaga dotarcia do uwięzionych rannych, należy odstąpić od zakazanego w ust. 3 naruszenia taboru.
7. Pracownika kolejowego lub osobę postronną zawiadamiającą pracownika posterunku nastawczego o zaistniałym wypadku kolejowym należy wylegitymować i o zgłoszeniu niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu dysponującego.
8. Jeżeli pracownik posterunku nastawczego dostał polecenie wyprawienia pociągu na szlak, na którym wg zgłoszenia nastąpił wypadek, to należy wstrzymać wyprawienie tego pociągu.
9. Pociąg można wyprawić na dodatkowe polecenie dyżurnego ruchu po uprzednim poinformowaniu go o zgłoszeniu wypadku i ustaleniu przez niego stanu faktycznego.
10. Szczegółowe postępowanie dyżurnego ruchu, który otrzymał zgłoszenie o wypadku reguluje Instrukcja o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych, JSK - R3.

§ 35.

Postępowanie w razie pożaru

1. W razie zauważenia pożaru na obszarze stacji, w wagonach, magazynach, budynkach itp. należy podawać lub spowodować podawanie sygnału alarmowego **A-2 „Pożar”** i zawiadomić dyżurnego ruchu celem wezwania przez niego pomocy.
2. W razie pożaru na posterunku ruchu należy nie narażając własnego bezpieczeństwa użyć dostępnych środków gaśniczych i powiadomić o tym dyżurnego ruchu.
3. W razie zauważenia pożaru w pociągu, należy pociąg ten niezwłocznie zatrzymać, powiadomić dyżurnego ruchu i starać się ugasić pożar za pomocą posiadanych środków gaśniczych.

4. Szczegółowe wskazówki postępowania w razie pożaru w pociągu zawiera Instrukcja JSK - R1.

§ 36.

Wypadek z ludźmi

1. W razie zasilnięcia lub uszkodzenia ciała osoby znajdującej się na terenie kolejowym, pracownik kolejowy, który to spostrzegł lub dowiedział się o tym, nie narażając własnego bezpieczeństwa zobowiązany jest udzielić pierwszej pomocy lub zapewnić udzielenie tej pomocy przez innego pracownika, a w razie potrzeby także pomocy lekarskiej oraz powiadomić dyżurnego ruchu.
2. W przypadku najechania człowieka przez pociąg lub pojazd kolejowy znajdujący się w ruchu, pociąg lub pojazd należy zatrzymać i zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu.
3. Szczegółowe postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym zawiera Instrukcja JSK-R3.

Rozdział V

PRZESTRZEGANIE PORZĄDKU I ZASAD BHP

§ 37.

Przestrzeganie porządku

1. Pracownik posterunku powinien w zasięgu widoczności z jego posterunku:
 - 1) nie dopuszczać, aby osoby nieuprawnione przebywały na terenie okręgu nastawczego oraz w pomieszczeniach posterunku,
 - 2) nie dopuszczać do wykonywania jakichkolwiek robót w okręgu nastawczym bez pozwolenia dyżurnego ruchu,
 - 3) reagować przed kradzieżą lub uszkodzeniem mienia na powierzonym terenie,
 - 4) zwracać uwagę, aby na przejściach, przejazdach kolejowo-drogowych, torach i międzytorzach w granicach okręgu nie było przedmiotów zbędnych,
 - 5) pilnować, aby przy torach kolejowych nie składowano bez zgody koordynatora JSK Sp. z o.o. żadnych przedmiotów, a złożone lub składowane przedmioty odsunięte były na odległość zapewniającą bezpieczeństwo przejeżdżającego taboru i bezpieczeństwo pracowników zajętych czynnościami związanymi z manewrami i ruchem pociągów,
 - 6) nie dopuszczać do odstawiania na postój maszyn drogowych, pojazdów pomocniczych i zajętych przez ludzi wagonów na torach nie przeznaczonych do tego celu.

2. Ponadto należy zwracać uwagę, aby:
 - 1) składowane materiały znajdowały się poza skrajnią budowli,
 - 2) obsada pojazdów kolejowych nie zanieczyszczała torów i międzytorzy,
 - 3) na urządzeniach nastawczych, blokowych, w szafach i innych pomieszczeniach nie było przedmiotów zbędnych w tych miejscach,
 - 4) nie wchodziło na tory poza czynnymi przejazdami i przejściami, nie przejeżdżano w czasie, gdy rogatki są zamknięte,
 - 5) nie dokonywano samowolnego podnoszenia rogatek przez osoby niepowołane do tego,
 - 6) miejsca przeznaczone do przechodzenia osób w czasie gołoledzi były posypane piaskiem lub innym środkiem zabezpieczającym od poślizgów.
3. O wszelkich nieprawidłowościach, których pracownik posterunku nastawczego nie może usunąć we własnym zakresie, należy niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu dysponującemu.

§ 38.

Przestrzeganie przepisów i zasad bezpieczeństwa i higieny pracy

1. Pracownik posterunku powinien dbać o własne bezpieczeństwo podczas przebywania na terenie kolejowym, jak również podczas wykonywania obowiązków służbowych.
2. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadłe do ich osi.
3. Nie wolno przechodzić pod taborem oraz po zderzakach lub sprzęgach.
4. Przy przechodzeniu przez tory zastawione taborem należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc tor w odległości 10 m od ostatniego wagonu lub lokomotywy.
5. Nie wolno przechodzić przez tory tuż przed nadjeżdżającym pociągiem lub taborem, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym pociągiem lub taborem. Zabrania się wskakiwania i zeskakiwania z pociągu będącego w ruchu.
6. Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a rampami, magazynami itp. obiektami przylegającymi bezpośrednio do tego toru.
7. Nie wolno stać lub chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzach do wymiany nawierzchni względnie budowy urządzeń oraz po materiałach i przedmiotach pozostałych po dokonanych robotach, jak i po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.

8. Jeżeli tabor znajduje się na torze, na którym zawieszona jest sieć trakcyjna, nie wolno wchodzić ani przebywać na dachach wagonów, zbiornikach cystern, kontenerach i pojazdach, a także na przewożonych na wagonach otwartych ładunkach, jeżeli wysokość ładunku jest większa od 1 m licząc od podłogi wagonu.
9. Zabrania się dotykania przewodów wysokiego napięcia (trakcyjnych) bezpośrednio i pośrednio oraz również zbliżania się na odległość mniejszą niż 1,5 m jakiegokolwiek części ciała, strumienia wody, narzędzi i wszelkiego rodzaju przedmiotów nie przystosowanych do posługiwania się nimi przy elektrycznych urządzeniach wysokiego napięcia.
10. Nie wolno wchodzić na konstrukcje wsporcze (słupy), na których zawieszone są przewody trakcyjne sieci jezdnej.
11. W przypadku zerwania przewodów linii wysokiego napięcia lub uszkodzenia urządzeń sieci trakcyjnej, miejsca takie należy ostonić sygnałami zgodnie z Instrukcją sygnalizacji JSK - E1 i niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu. Ze względu na niebezpieczeństwo porażenia prądem nie wolno dotykać szyn i zerwanych przewodów, zbliżać się do nich na odległość mniejszą niż 10 m oraz dopuszczać osoby postronne w pobliżu miejsca niebezpiecznego.
12. Przy przestawianiu zwrotnicy (wykolejnicy) nieześrodkowanej, pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica (wykolejnica) i ustawić się w bezpiecznej odległości od toru.
13. Przy przekładaniu dźwigni zwrotnicy ześrodkowanej należy stać do niej bokiem trzymając ją pewnie i zwracać uwagę, aby w przypadku zerwania pędni dźwignia nie została wyrwana z ręki i nie uderzyła obsługującego.
14. Przy podnoszeniu ciężarów naprężnych oraz po ich podniesieniu i podparciu lub zawieszeniu nie wolno wchodzić lub przechodzić pod nimi.
15. Dla zabezpieczenia przy czyszczeniu zwrotnic od niespodziewanego przełożenia zwrotnicy zdalnie nastawianej, należy każdorazowo zabezpieczyć iglicę odlegającą klinem zwrotnicowym. W tym celu stojąc po stronie odsuniętej iglicy, wkłada się z góry klin zwrotnicowy w ostrzu iglicy, a następnie przesuwa w stronę osady iglic tak, by swoimi czołowymi krawędziami dolegał ściśle do iglicy i opornicy. Uchwyt klina zwrotnicowego powinien spoczywać na górnej powierzchni iglicy odsuniętej. Zabrania się zakładania klina od strony opornicy i opierania uchwytu klina na opornicy. Wyjmowanie klina należy dokonywać w odwrotnej kolejności. W czasie znajdowania się klina między iglicą, a opornicą można dopuścić jazdę taboru pod warunkiem prawidłowego założenia klina.

16. W czasie pracy na rozjeździe należy zwracać baczność uwagę na ruch taboru po torze, w którym leży rozjazd jak również na ruch taboru po torach sąsiednich.
17. W przypadku zbliżania się taboru należy w odpowiednim czasie zejść z toru w miejsce bezpieczne.
18. Nie należy chodzić po główkach szyn, ani też stawiać nogi pomiędzy iglicą i opornicą.
19. Przy pracy na torze należy nosić przepisową roboczą odzież ochronną i sprzęt ochrony osobistej.
20. Przy dźwiganiu, przenoszeniu przedmiotów obowiązują normy zawarte w odrębnych przepisach.
21. Wszystkie nastawnie wyposażone w ześrodkowane urządzenia srk powinny być wyposażone w kliny zwrotnicowe w niezbędnej ilości w zależności od typu i ilości rozjazdów.
Ustalona ilość klinów zwrotnicowych powinna być wpisana do spisu narzędzi znajdujących się na każdej nastawni.
22. Pracownik posterunku powinien zwracać uwagę na bezpieczeństwo innych pracowników kolejowych i osób postronnych znajdujących się w zasięgu jego widoczności oraz ostrzegać je o grożącym niebezpieczeństwie.
23. Celem zwiększenia bezpieczeństwa osobistego pracowników zatrudnionych przy konserwacji, oczyszczaniu, oględzinach i naprawie zwrotnic oraz urządzeń srk, pracownik posterunku powinien zwracać uwagę, aby zatrudnieni w nadzorowanym rejonie pracownicy byli ubrani w pomarańczowe kamizelki ostrzegawcze oraz w czasie pracy przy zwrotnicach ześrodkowanych stosowali kliny zwrotnicowe. W czasie oczyszczania rozjazdów przez konserwatora, na właściwej dźwigni zwrotnicowej należy zawiesić tabliczkę z napisem: „*Uwaga konserwator na rozjazdach*”.
24. O zbliżaniu się pociągu do miejsca wykonywania robót pracownik posterunku nastawczego powinien powiadamiać zatrudnionych na torach pracowników ustalonym sygnałem lub przez radiotelefon itp.

Zmiany i uzupełnienia

[illegible]