



**Jastrzębska Spółka Kolejowa**

**Zmiana nr 1 do  
instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów  
na liniach JSK  
JSK – R1**

**Jastrzębie Zdrój 2016 r.**



Jastrzębie Zdrój, dn. 31.08.2016r.

## Zarządzenie nr 7/2016

**Dyrektora Infrastruktury Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. w sprawie wprowadzenia zmiany nr 1 do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów na liniach JSK – R1”.**

### § 1

Na podstawie ustawy z dnia 28 marca o transporcie kolejowym (tekst jednolity; Dz. U. 2013r. poz. 1594 z późn. zm.) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 22 września 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015r. poz. 1476 ) wprowadza się zmianę nr 1 do **„Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów na liniach JSK – R1”**.

### § 2

1. Zarządzenie obowiązuje od dnia 15.09.2016r.
2. Tabelaiczne zestawienie wprowadzonych zmian stanowi integralną część instrukcji JSK-R1
3. Zarządzenie zostało ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w Spółce.
4. Zobowiązuje się dyrektorów działów do zapoznania podległych im pracowników z treścią zarządzenia.

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.  
Z-CA PREZESA ZARZĄDU  
Dyrektor Infrastruktury  
*Władysław Białończyk*  
.....  
Dyrektor Infrastruktury



## Zmiana nr 1

do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów na liniach JSK – JSK R1 zatwierdzonej Decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Nr DBK-WKWB.500.57.2014 z dnia 14 lipca 2014r., wprowadza się następujące zmiany:

L.p.	§, ust., zdanie, strona	Obecna treść	Zmiana treści na
	§ 22 ust 2-3	<p>2. Szczegółową próbę hamulca należy wykonać:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przed wyprawieniem pociągu ze stacji początkowej; odstępstwo od tej zasady może być zastosowane do pociągu, którego skład po przybyciu na stację i postoju krótszym niż 1 godzinę jest wyprawiony w dalszą drogę bez przeformowania lub naprawy urządzeń hamulcowych;</li> <li>2) na stacjach wyznaczonych w rozkładzie jazdy;</li> <li>3) gdy urządzenia hamulcowe w składzie pociągowym lub w pociągu nie były zasilane sprężonym powietrzem dłużej niż 2 godziny;</li> <li>4) po zmianie składu pociągu, jeżeli doczepione pojazdy kolejowe stanowią więcej niż 50% składu pociągu; nie jest wymagana szczegółowa próba hamulca, jeśli łączone składki pociągu lub ich części</li> </ol>	<p>2. Szczegółową próbę hamulca należy wykonać:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przed wyprawieniem pociągu ze stacji początkowej; odstępstwo od tej zasady może być stosowane dla pociągu, który po przybyciu na stację jest wyprawiony w dalszą drogę bez przeformowania lub bez naprawy urządzeń hamulcowych pod warunkiem, że przy tym składzie co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca, wtedy należy przeprowadzić uproszczoną próbę hamulca;</li> <li>2) na stacjach wyznaczonych w rozkładzie jazdy pociągów;</li> <li>3) gdy urządzenia hamulcowe w składzie pociągu lub w pociągu nie były zasilane sprężonym powietrzem dłużej niż 12 godzin;</li> </ol>

		<p>mają ważne próby hamulca;</p> <p>5) po zmianie sposobu hamowania pociągu (zmiana nastawienia dźwigni na tablicach przestawczych hamulca) na drodze przebiegu pociągu;</p> <p>6) jeżeli podczas uproszczonej próby hamulców stwierdzono, że hamulec jednego z ostatnich dwóch wagonów lub innych pojazdów kolejowych nie hamuje lub nie odhamowuje</p> <p>7) jeżeli maszynista stwierdzi nie działanie lub nie jest pewny prawidłowego działania hamulców;</p> <p>8) po przeładowaniu głównego przewodu hamulcowego pociągu i opróżnieniu komór i zbiorników sterujących za pomocą odłużniaczy.</p> <p>3. Uproszczoną próbę hamulców należy wykonać w pociągu, w którym po dokonaniu próby szczegółowej nastąpiło:</p> <p>1) zamknięcie lub otwarcie (także częściowe lub chwilowe) przewodu głównego, w którymkolwiek miejscu pociągu - nie licząc zaworu maszynisty w czynnej kabinie sterującej i innych urządzeń na pojeździe trakcyjnym powodujących samoczynne hamowanie; w przypadku dołączenia pojazdów kolejowych do pociągu, wykonuje się próbę uproszczoną hamulców pociągu, a wagony lub inne pojazdy kolejowe</p>	<p>4) po zmianie składu pociągu, jeżeli doczepione pojazdy kolejowe stanowią więcej niż 50% składu pociągu; nie jest wymagana szczegółowa próba hamulca pod warunkiem, że włączane pojazdy kolejowe znajdowały się w pociągach, w których co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca;</p> <p>5) jeżeli podczas uproszczonej próby hamulców stwierdzono, że hamulec jednego z ostatnich dwóch wagonów lub innych pojazdów kolejowych nie hamuje lub nie odhamowuje;</p> <p>6) jeżeli maszynista stwierdzi niedziałanie lub nie jest pewny prawidłowego działania hamulców;</p> <p>7) po przeładowaniu głównego przewodu hamulcowego pociągu i opróżnieniu komór i zbiorników sterujących za pomocą odłużniaczy.</p> <p>3. Uproszczoną próbę hamulców należy wykonać w pociągu, w którym po dokonaniu próby szczegółowej:</p> <p>1) nastąpiło zamknięcie lub otwarcie, nawet częściowe lub chwilowe, przewodu głównego hamulca, w którymkolwiek miejscu pociągu, z wyjątkiem zaworu maszynisty w czynnej kabinie sterującej i innych urządzeń na pojeździe trakcyjnym powodujących samoczynne hamowanie; w przypadku dołączenia pojazdów kolejowych do pociągu wykonuje się próbę uproszczoną hamulców pociągu, a pojazdy kolejowe</p>
--	--	--	---

		<p>dołączone poddaje się takim badaniom jak podczas próby szczegółowej hamulca; badania te nie są wymagane w przypadku braku zasilania sprężonym powietrzem hamulców wagonów lub inne pojazdy kolejowe przez okres nie przekraczający 2 godzin;</p> <p>2) postój pociągu trwał ponad 2 godziny - a przy temperaturze zewnętrznej mniejszej lub równej 0° C - ponad 1 godzinę;</p> <p>3) zmiana przedziału sterowniczego pojazdu trakcyjnego;</p> <p>4) wyłączenie zasilania sprężonym powietrzem urządzeń hamulcowych w pociągu trwało do 2 godzin;</p> <p>5) jeżeli szczegółowa próba hamulców była wykonana przy użyciu sieci stałej sprężonego powietrza lub innego pojazdu trakcyjnego nie przeznaczonego do prowadzenia tego pociągu,</p> <p>6) nastąpiło zamknięcie lub otwarcie, nawet częściowe lub chwilowe, przewodu zasilającego w którymkolwiek miejscu pociągu którego hamulce są nastawione na przebieg hamowania „R+Mg” .</p>	<p>dołączone poddaje się takim badaniom, jak podczas próby szczegółowej hamulca; badania te nie są wymagane w przypadku dołączenia pojazdów kolejowych na początku lub końcu pociągu i gdy włączane pojazdy kolejowe były używane w pociągach, w których co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca, a okres braku zasilania sprężonym powietrzem hamulców tych wagonów lub innych pojazdów kolejowych nie przekracza 12 godzin;</p> <p>2) nastąpiła zmiana kabiny sterowniczej;</p> <p>3) wyłączenie zasilania sprężonym powietrzem urządzeń hamulcowych w pociągu trwało do 12 godzin;</p> <p>4) szczegółowa próba hamulców była wykonana przy użyciu sieci stałej sprężonego powietrza lub innego pojazdu trakcyjnego, nieprzeznaczonego do prowadzenia tego pociągu;</p> <p>5) nastąpiło zamknięcie lub otwarcie, nawet częściowe lub chwilowe, przewodu zasilającego, w którymkolwiek miejscu pociągu, którego hamulce są nastawione na przebieg hamowania „R + Mg”;</p> <p>6) wyłączono co najmniej jeden pojazd kolejowy ze składu pociągu.</p>
	§ 22 ust 5	-	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.
	§ 22 ust 6	Dotychczasowy:  5. Szczegółowe postanowienia w sprawie wykonywania prób hamulców określają przewoźnicy kolejowi instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.	Nowy:  6. Szczegółowe postanowienia w sprawie wykonywania prób hamulców określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.
	§24 ust 1 pkt 2)	2) dla pociągu kursującego z prędkością większą niż 120 km/h oraz pociągów o masie składu pociągu mniejszej od 200 ton jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych wraz z czynnym pojazdem z napędem.	2) 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 kolejowym z napędem.
	§25 ust 1 pkt 2)	2) znajdujących się w pociągu – dla pociągów jadący z prędkością większą niż 120 km/h oraz dla pociągów o masie składu pociągu mniejszej od 200 ton.	2) znajdujących się w pociągu – dla pociągów jadący z prędkością większą niż 120 km/h, dla pociągów o masie składu pociągu mniejszej od 200 ton oraz dla pociągów wykonujących międzynarodowe przewozy kolejowe .
	§ 27	-	Dodaje się:  12. 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



			Oraz zmienia się ust 12-14 na 13-15
	§ 57 ust 4	4. Po wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym, zapowiada się pociągi telefonicznie według zasad ustalonych dla szlaków jednotorowych z ruchem dwukierunkowym. Kolejne pociągi tego samego kierunku jazdy należy wyprawić w odstępach posterunków następczych, zaś kolejne pociągi przeciwnych kierunków, tj. jeden nieparzysty i jeden parzysty lub odwrotnie, w odstępach posterunków zapowiadawczych. W telefonogramach zapowiadawczych o pociągach wyprawianych po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego, po numerze pociągu dodaje się wyrazy: "po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego".	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.
	§ 60 ust 5	5. Na szlakach z blokadą liniową nie przystosowaną do ruchu dwukierunkowego sposób prowadzenia ruchu pociągów po torze w kierunku zasadniczym nie ulega zmianie, natomiast prowadzenie ruchu pociągów po torze, po którym wprowadzono ruch dwukierunkowy, odbywa się tak, jak w czasie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym.	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.  Oraz dodaje się ust. 6 o brzmieniu  6. Dyżurny ruchu w przypadkach, o których mowa w § 57 ust. 7 i 8 i w § 60 ust. 5, informuje maszynistę, ustnie lub za

			<p>pomocą urządzeń łączności, o zamiarze wyprawienia pociągu na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego.</p> <p>Zmienia się numerację ust. 6-10 na 7-11</p>
	§ 61 ust 15	15. Przed otwarciem posterunku należy dokonać sprawdzenia stanu technicznego i działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz łączności.	<p>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:</p> <p>a) nie nastąpiło uszkodzenie miejscowego zabezpieczenia zwrotnic,</p> <p>b) na tokach szynowych rozjazdów nie leżą obce przedmioty,</p> <p>c) nie nastąpiła kradzież elementów rozjazdu,</p> <p>d) nie nastąpiło odłączenie prętów nastawczych lub kontrolnych oraz czy nie ma widocznych uszkodzeń napędu.</p> <p>Jeżeli wyjątkowo nie można dokonać powyższych sprawdzeń, pierwszemu pociągowi należy ograniczyć prędkość w granicach posterunku ruchu do 40 km/h.</p>
	§ 61 ust 22	22. Przed otwarciem posterunków ruchu i posterunków dróźników przejazdowych pracownicy obejmujący dyżur powinni stwierdzić stan i działanie urządzeń łączności i sterowania	22. Przed otwarciem posterunków ruchu i posterunków dróźników przejazdowych pracownicy obejmujący dyżur powinni stwierdzić stan i prawidłowe działanie urządzeń łączności i sterowania ruchem. Sposób

		ruchem.	sprawdzenia oraz postępowania dyżurnych ruchu określa ust.15.
	§ 67 ust 4 pkt 31 tabeli kolumna 4	JSK D-1 § 11 ust. 3, oraz JSK R-1 § 61 ust. 34	§ 61 ust. 34
	§ 67 ust 4 pkt 35 tabeli kolumny 1-4	Kolumna 2 - 40 Kolumna 3 - przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, dla którego nie ma semafora Kolumna 4 - JSK D-1 § 11 ust. 3	Skreśla się treść w kolumnach 1-4 i zmienia się numerację pkt 36-39 na 35-38
	§ 67 ust 4 pkt 38 tabeli kolumny 2 i 4	Kolumna 2 – 50 Kolumna 4 - JSK E-16 § 16 ust. 12	Kolumna 2 – 40 Kolumna 4 – JSK – E, Dział II, Rozdział I, Art.4 § 4 ust 12
	§ 67 ust 4 pkt 39 tabeli kolumny 2 i 4	Kolumna 2 – 50 Kolumna 4 - JSK E-16 § 16 ust. 12	Kolumna 2 – 40 Kolumna 4 – JSK – E, Dział II, Rozdział I, Art.4 § 4 ust 11
	§ 67 ust 4 pkt 39	-	Dodaje się nowy pkt 39 o brzmieniu:  Kolumna 2 – 40 Kolumna 2 – po otwarciu posterunku ruchu Kolumna 2 – § 61 ust 15
	§ 73 ust 7	7. W razie wypadku z pociągiem na szlaku należy niezwłocznie osłonić sygnałami "Stój" przede wszystkim sąsiednie tory, jeżeli wskutek wypadku powstała przeszkoda dojazdu po tych torach, a następnie osłonić tor, na którym powstał wypadek i zgłosić o wypadku dyżurnemu ruchu.	7. Na miejscu wypadku każdy członek drużyny pociągowej powinien przedsięwziąć odpowiednie środki zapobiegające następstwom wypadku, w szczególności osłonić sygnałami miejsce wypadku, zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu oraz zapewnić w miarę możliwości pomoc ofiarom wypadku. Należy również zabezpieczyć ślady, które mogłyby ułatwić ustalenie przyczyn wypadku, oraz zabezpieczyć mienie kolejowe, ładunek i bagaże podróżnych

Zmiana wynika z:

1. Opracowania i wdrożenia z dniem 1 czerwca 2015r. nowych instrukcji:
  - a) Instrukcja w zakresie warunków technicznych utrzymania nawierzchni kolejowej, rozjazdów i obiektów inżynierskich – JSK-D. Zatwierdzona Uchwałą Nr 190/VI/15 Zarządu JSK z dnia 21.05.2015r.
  - b) Instrukcja obsługi i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym – JSK-E. Zatwierdzona Uchwałą Nr 190/VI/15 Zarządu JSK z dnia 21.05.2015r.
2. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 28 lutego 2014r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji ( Dz. U. z 2014r. poz. 357 ).
3. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 22 września 2015r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji ( Dz. U. z 2015r. poz. 1476 ).