

Warszawska Kolej Dojazdowa spółka z o. o.
Grodzisk Mazowiecki, ul. Batorego 23



Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów WKD R-1

Grodzisk Mazowiecki 2007

1. Niniejsza instrukcja jest realizacją postanowień aktów prawnych, a w szczególności ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. 2007, Nr 16, poz. 94),
2. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004r w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. 2004, Nr 212, poz. 2152) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004r. zmieniającego ww. rozporządzenie (Dz. U. 2004, Nr 218, poz. 2212 z późn. zm.).
3. Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006r. w sprawie dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym (Dz. U. 2006, Nr 9, poz. 63).
4. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. 2005, Nr 172, poz. 1444).
5. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2005r w sprawie wypadków i katastrof kolejowych (Dz. U. 2005, Nr 126, poz. 1056).
6. Przepis nadaje się do stosowania w zakresie warunków bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, utrzymania infrastruktury, utrzymania i eksploatacji pojazdów kolejowych.
7. Niniejsza instrukcja obowiązuje pracowników jednostek organizacyjnych zarządzających infrastrukturą, przewoźników kolejowych wykonujących przewozy na liniach zarządzanych przez zarządcę infrastruktury oraz pracowników przedsiębiorstw wykonujących prace związane z utrzymaniem infrastruktury, utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych.

Miejsce opracowania:
Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.
Wydział Eksploatacji
ul. Batorego 23, 05-825 Grodzisk Mazowiecki

Copyright © by WKD
WSZYSTKIE PRAWA ZASTRZEŻONE
Jakikolwiek przedruk, tak czy inaczej, jest niedozwolony

ZARZĄDZENIE NR 64 / 2010

Zarząd Warszawskiej Kolei Dojazdowej Sp. z o.o. z dnia 03 listopada 2010r.

w sprawie wprowadzenia Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów WKD R-1 (R-1)

Na podstawie § 11 Umowy Spółki oraz § 9 pkt 15 Regulaminu Zarządu spółki Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o., Zarząd postanawia, co następuje:

§ 1

Wprowadza się do użytku wewnętrzny:

Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów WKD R-1 (R-1), ustaloną Uchwałą Nr 36/2007 Zarządu PKP Warszawa Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. z dnia 08 sierpnia 2007 r., zatwierdzonej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Decyzją Nr TTN-500-207/07/08 z dnia 17 grudnia 2008r, stanowiącą załącznik do Zarządzenia.

§ 2

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PREZES ZARZĄDU

/-/
Grzegorz Dymecki

SPIS TRE CI

ROZDZIA/ I POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	6
§ 1 ZAKRES I OBOWI ZYWANIE INSTRUKCJI	6
§ 2 PODSTAWOWE OKRE LENIA U YWANE W INSTRUKCJI	6
§ 3 PODZIA/ SIECI KOLEJOWEJ POD WZGL DEM TECHNICZNYM	6
§ 4 POSTERUNKI RUCHU	7
§ 5 POSTERUNKI TECHNICZNE.....	8
§ 6 URZ DZENIA NA POSTERUNKACH RUCHU	9
§ 7 POJAZDY KOLEJOWE	10
§ 8 OGÓLNE OBOWI ZKI PRACOWNIKÓW ZATRUDNIONYCH NA POSTERUNKACH TECHNICZNYCH	10
§ 9 OKRE LENIE I PODZIA/ POCI GÓW	11
§ 10 ROZK/ AD JAZDY POCI GÓW I ZARZ DZANIE ZMIAN	12
ROZDZIA/ II MANEWRY	13
§ 11 OGÓLNE ZASADY	13
§ 12 MANEWRY NA TORACH G/ ÓWNYCH.....	13
§ 13 MANEWROWANIE PRZEZ PRZEJAZDY I PRZEJ CIA.....	14
ROZDZIA/ III PRZYGOTOWANIE POCI GÓW DO JAZDY	15
§ 14 PRZYGOTOWANIE POCI GU	15
§ 15 OBSADA POCI GU	16
§ 16 ZNAJOMO LINII KOLEJOWYCH PRZEZ DRU YN POCI GOW	16
§ 17 HAMOWANIE POCI GÓW	16
§ 18 MASA HAMUJ CA	18
ROZDZIA/ IV PROWADZENIE RUCHU POCI GÓW NA SZLAKU.....	21
§ 19 OGÓLNE ZASADY	21
§ 20 ZAPOWIADANIE POCI GÓW	22
§ 21 DANE I DANE POZWOLENIA NA WYPRAWIENIE POCI GU. WSTRZYMANIE WYPRAWIANIA POCI GÓW	24
§ 22 OZNAJMIENIE ODJAZDU POCI GU	26
§ 23 POTWIERDZENIE PRZYJAZDU POCI GU.....	26
§ 24 RADIOTELEFONICZNE ZAPOWIADANIE POCI GÓW	27
§ 25 PROWADZENIE RUCHU POCI GÓW NA SZLAKACH Z PÓ/ SAMOCZYN BLOKAD LINIOW	29
§ 26 PROWADZENIE RUCHU POCI GÓW NA SZLAKACH Z SAMOCZYN BLOKAD LINIOW	33
§ 27 PROWADZENIE RUCHU DWUKIERUNKOWEGO PO TORZE SZLAKU DWUTOROWEGO PRZY CZYNNYCH OBU TORACH.....	36
§ 28 ZDALNE PROWADZENIE RUCHU	37
§ 29 JAZDA NA WIDOCZNO	39
§ 30 PROWADZENIE RUCHU POCI GÓW GOSPODARCZYCH I ROBOCZYCH.....	39
§ 31 PROWADZENIE RUCHU POCI GÓW RATUNKOWYCH	40
§ 32 PROWADZENIE DZIENNIKA RUCHU	41
ROZDZIA/ V JAZDA POCI GÓW NA POSTERUNKACH RUCHU	45
§ 33 WYZNACZANIE TORÓW NA STACJI DLA JAZDY POCI GÓW	45
§ 34 POLECENIE PRZYGOTOWANIA DROGI PRZEBIEGU	46
§ 35 PRZYGOTOWANIE DROGI PRZEBIEGU POCI GU	47
§ 36 SPRAWDZENIE I ZG/ OSZENIE PRZYGOTOWANIA DROGI PRZEBIEGU	47
§ 37 POLECENIE PODANIA NA SEMAFORZE SYGNA/ U ZEZWALAJ CEGO NA JAZD POCI GU	48
§ 38 PODANIE NA SEMAFORZE SYGNA/ U ZEZWALAJ CEGO NA JAZD POCI GU.....	48
§ 39 JAZDA POCI GU BEZ PODANIA SYGNA/ U ZEZWALAJ CEGO.....	49
§ 40 OBSERWACJA JAD CEGO POCI GU	50
§ 41 NASTAWIENIE SYGNA/ U ŠTÓJÓ NA SEMAFORZE I ROZWI ZANIE DROGI PRZEBIEGU	50
§ 42 NIEPRAWID/ OWO CIA NA SYGNALIZATORACH	51
§ 43 ZATRZYMANIE LUB PRZEPUSZCZANIE POCI GU NIE PRZEWIDZIANE W ROZK/ ADZIE JAZDY	52
§ 44 STOSOWANIE RODKÓW POMOCNICZYCH	53
§ 45 ZASADY REGULOWANIA RUCHU POCI GÓW	57
ROZDZIA/ VI ZAMKNI CIA TORÓW.....	59
§ 46 ZAMKNI CIE I OTWARCIE TORU SZLAKOWEGO	59

§ 47 WPROWADZENIE I ODWO/ ANIE RUCHU JEDNOTOROWEGO DWUKIERUNKOWEGO PO TORZE CZYNNYM W CZASIE ZAMKNI CIA TORU SZLAKU DWUTOROWEGO	60
§ 48 PROWADZENIE RUCHU PO TORZE ZAMKNI TYM	62
§ 49 ZAMKNI CIE TORU STACYJNEGO.....	64
ROZDZIA/ VII.....	65
N HYPERLINK \L "_Toc173636690" § 50 Post POWANIE W RAZIE OTWARCIA I ZAMKNI CIA POSTERUNKÓW	
ROZDZIA/ VIII POWIADAMIANIE DRU YN POCI GOWYCH I MANEWROWYCH.....	71
§ 51 ROZKAZY PISEMNE	71
§ 52 OSTRZE ENIA	77
§ 53 PROWADZENIE KSI KI OSTRZE E DORA NYCH.....	78
ROZDZIA/ IX JAZDA POCI GÓW.....	81
§ 54 ZEZWOLENIE NA WJAZD, WYJAZD LUB PRZEJAZD POCI GU	81
§ 55 JAZDA PO TORZE LEWYM SZLAKU DWUTOROWEGO.....	82
§ 56 PODAWANIE SYGNA/ ÓW PRZEZ DRU YN POCI GOW PRZED ODJAZDEM POCI GU.	83
§ 57 Pr DKO JAZDY POCI GÓW	83
§ 58 POST POWANIE DRU YNY POCI GOWEJ W CZASIE OBS/ UGI POCI GU.....	85
§ 59 POST POWANIE PRZY POCI GU Z PODWÓJN TRAKCJ	88
§ 60 POST POWANIE PRZY POCI GU POPYCHANYM.....	88
§ 61 POST POWANIE PRZY POCI GU PCHANYM.....	90
ROZDZIA/ X POST POWANIE W RAZIE SZCZEGÓLNYCH WYDARZE LUB ZAGRO ENIA BEZPIECZE STWA RUCHU	91
§ 62 OGÓLNE ZASADY	91
§ 63 COFANIE, DZIELENIE I ZABIERANIE CZ CIAMI SK/ ADU POCI GU ZE SZLAKU	92
§ 64 ROZERWANIE POCI GU NA SZLAKU	93
§ 65 ZBIEGNI CIE POJAZDÓW KOLEJOWYCH	94
§ 66 Po AR W POCI GU.....	94
§ 67 TRUDNE WARUNKI ATMOSFERYCZNE.....	95
§ 68 USZKODZENIE NAWIERZCHNI, PODTORZA, BUDOWLI IN YNIERYJNYCH LUB URZ DZE SRK.....	96
§ 69 USZKODZENIE POJAZDU KOLEJOWEGO W POCI GU	96
§ 70 NIESPRAWNE HAMULCE W POCI GU.....	98
§ 71 USZKODZENIE URZ DZE NA POJE DZIE KOLEJOWYM Z NAP DEM.....	98
§ 72 NIEPRAWID/ OWE OSYGNALIZOWANIE POCI GU	98
§ 73 USZKODZENIE SIECI TRAKCYJNEJ	100
§ 74 WYDARZENIA I WYPADKI Z LUD MI.....	100
ROZDZIA/ XI RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH.....	102
§ 75 OGÓLNE ZASADY	102
§ 76 OBOWI ZKI PROWADZ CEGO POJAZD POMOCNICZY Z NAP DEM	102
§ 77 PROWADZENIE RUCHU POJAZDÓW POMOCNICZYCH	103
§ 78 POST POWANIE Z POJAZDAMI POMOCNICZYMI Z PRZYCZEPAMI	104
ROZDZIA/ XII PRZEJAZDY KOLEJOWE.....	106
§ 79 POSTANOWIENIA OGÓLNE	106
§ 80 ZAWIADAMIANIE DRÓ NIKÓW PRZEJAZDOWYCH.....	106
§ 81 POST POWANIE NA PRZEJAZDACH KOLEJOWYCH W PRZYPADKACH SZCZEGÓLNYCH	108
Dodatek I Tablice hamowania poci gów	110
Dodatek II Wykaz wzorów telefonogramów zapowiadawczych	117
Dodatek III Sygna/ dzwonek i znaki wywo/ awcze w telefonicznej /czno ci ruchowej	119
Za/ cznik 1 Dziennik ruchu posterunku zapowiadawczego	121
Za/ cznik 2 Przyk/ dy prowadzenia dziennika ruchu	123
Za/ cznik 3 Dziennik telefoniczny	127
Za/ cznik 4 Kontrolka zaj to ci torów	129
Za/ cznik 5 Ksi ka ostrze e dora nych	131
Za/ cznik 6 Rozkaz pisemny šOö	134
Za/ cznik 7 Rozkaz pisemny šSö	135
Za/ cznik 8 Rozkaz pisemny šNö í í	136

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Zakres i obowiązywanie instrukcji

1. Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów określa zasady i sposoby prowadzenia ruchu pociągów na liniach zarządzanych przez WKD. Celem niniejszej instrukcji jest zapewnienie sprawności, ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
2. Instrukcja WKD R-1 obowiązuje na linii kolejowej WKD. Wprowadzenie do kursowania po torach WKD taboru innych przewoźników może odbywać się na warunkach określonych przez Zarządzającego WKD.
3. Szczegółowe postanowienia wynikające z warunków miejscowych zawarte są w:
 - 1) regulaminie technicznym,
 - 2) wewnętrznym rozkładzie jazdy.
4. Dla każdego posterunku ruchu i odcinka zdalnego prowadzenia ruchu powinien być opracowany regulamin techniczny według zasad zawartych w instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych.

§ 2

Podstawowe określenia używane w instrukcji

1. **Bezpieczeństwo ruchu kolejowego** jest to zespół czynności technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne poruszanie się pojazdów kolejowych oraz bezpieczeństwo pracowników i podróżnych.
2. **Pierwsze prawo jazdy pociągu** jest to prawo do wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pociągu (pojazdu kolejowego) określonego przez dyspozytora WKD przed innymi pociągami (pojazdami kolejowymi).
3. **Pojazd trakcyjny** jest to pojazd kolejowy z napędem własnym.
4. **Prowadzący pojazd kolejowy z napędem** jest to maszynista pojazdu trakcyjnego, kierowca drezyny, wózka motorowego lub maszynista wieloczynnościowych i ciągłych maszyn do kolejowych robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej.
5. **Prowadzenie ruchu kolejowego** jest to zespół wzajemnie powiązanych czynności, występujących w określonym porządku, mających na celu bezpieczne przemieszczanie pojazdów kolejowych na liniach kolejowych.
6. **Punktualność ruchu pociągów** jest to stopień przestrzegania rozkładu jazdy pociągów przy prowadzeniu ruchu pociągów.
7. **Regulamin techniczny** jest to dokument, który w zwartej i usystematyzowanej formie ustala zakres i porządek pracy na posterunkach ruchu i odcinkach zdalnego prowadzenia ruchu w zakresie czynności związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego w dostosowaniu do warunków miejscowych.
8. **Ruch kolejowy** jest to poruszanie się pojazdów kolejowych polegające na jeździe pociągów lub manewrach.
9. **sterowanie ruchem kolejowym**.
10. **Urządzenia sterujące ruchem kolejowym**.

§ 3

Podział sieci kolejowej pod względem technicznym

1. Sieć kolejowa WKD spółka z o.o. jest to zespół dróg kolejowych położonych na obszarze zarządzanym przez Zarządcę Spółki WKD.

2. Linia kolejowa jest elementem sieci kolejowej o wyznaczonym punkcie początkowym i końcowym oraz numerze, wraz z niezbędną infrastrukturą przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego.
3. Linie kolejowe dzielą się na odcinki, szlaki i odstępy.
4. Szlak jest to część linii kolejowej między:
 - 1) dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi,
 - 2) ostatnim posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii bez posterunku zapowiadawczego.
5. Odcinek jest to część linii kolejowej zawarta między sąsiednimi stacjami w zębowym albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją w zębowym.
6. Odstęp jest to część toru szlakowego między:
 - 1) posterunkiem zapowiadawczym a najbliższym posterunkiem odstępowym lub semaforem odstępowym blokady samoczynnej,
 - 2) dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi,
 - 3) dwoma kolejnymi semaforami odstępowymi blokady samoczynnej dla tego samego kierunku jazdy przy danym torze.

§ 4

Posterunki ruchu

1. Posterunek ruchu służy do bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego.
2. Posterunki ruchu dzielą się na posterunki następcze i osłonne.
3. Posterunek następczy służy do regulacji następtwa jazdy pociągów w ten sposób, że pozwala na przejazd lub odjazd pociągu tylko wówczas, gdy tor przyległego odstępu lub szlaku do tego posterunku jest wolny. Posterunki następcze dzielą się na:
 - 1) posterunki zapowiadawcze, których zadaniem jest umożliwienie zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy do niego przyległy; do posterunków tych zalicza się:
 - a) stacje, w obrębie których, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się przynajmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład, przy czym:
 - stację, na której łączą się szlaki z trzech lub więcej kierunków, nazywa się stacją węzłową.

Pod względem ruchu pociągów rozróżnia się stacje: krańcowe, tj. początkowe i końcowe dla danej relacji pociągów oraz pośrednie, które znajdują się między stacjami krańcowymi.
4. Granicą między szlakiem, a posterunkiem zapowiadawczym stanowi:
 - 1) na liniach jednotorowych ósmafor wjazdowy tego posterunku,
 - 2) na liniach dwutorowych ósma miejsce znajdowania się semafora wjazdowego i linia prostopadła do osi torów, w miejscu ustawienia tego semafora, z wyjątkiem przypadków, w których granica między poszczególnymi torami szlakowymi a posterunkiem zapowiadawczym jest różna, to jest gdy:
 - a) torzy szlakowe oddalone są od siebie tak, że nie można określić linii prostopadłej do osi torów, w miejscu ustawienia semafora wjazdowego, wówczas granicą między tym torami szlakowymi, przy którym nie ma semafora wjazdowego, a posterunkiem zapowiadawczym jest miejsce znajdujące się przy tym torze od strony szlaku w odległości 100 m przed najbliższym rozjazdem lub skrzyżowaniem,
 - b) w torze najbliższym rozjazd lub skrzyżowanie znajduje się bliżej szlaku niż rozjazd lub skrzyżowanie w sąsiednim torze osłaniany semaforem wjazdowym, wówczas granicą między tym torami szlakowymi, przy którym nie ma semafora wjazdowego, a posterunkiem zapowiadaw-

czym jest miejsce znajdujące się przy tym torze od strony szlaku w odległości 100 m przed najbliższym rozjazdem lub skrzyżowaniem,

- c) przy torze znajduje się odnośce do tego toru urządzenie sygnałowe, za pomocą którego podaje się zezwolenie na wjazd pociągu, wówczas granicę między tym torem szlakowym a torem posterunku zapowiadawczego jest miejsce usytuowania tego urządzenia.
5. Posterunek odstępowy jest posterunkiem ruchu urządzanym na szlaku w celu podziału szlaku na odstępy. Posterunek odstępowy reguluje następstwo pociągów, to jest pozwala na przejazd pociągu przez ten posterunek, gdy następny odstęp jest wolny. Posterunki odstępowe obsługiwane na szlakach z półsamoczynną blokadą liniową nazywają się posterunkami blokowymi. Na liniach z samoczynną blokadą liniową funkcje posterunków odstępowych spełniają samoczynne semaforey blokady.
 6. Każdy posterunek ruchu powinien mieć nazwę, którą umieszcza się w postaci napisu w miejscu widocznym z pociągu (na froncie budynku dworca, posterunku i peronach).

§ 5

Posterunki techniczne

1. Posterunek techniczny przeznaczony jest do wykonywania czynności ruchowych oraz bezpośredniego organizowania i nadzorowania tych czynności. Posterunki te dzielą się na:
 - 1) posterunki nastawcze określone przeznaczone do wykonywania przez uprawnionych pracowników czynności związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego; posterunkami nastawczymi są nastawnie i posterunki zwrotniczego,
 - 2) posterunki drożnik przejazdowego (straniczne) określone usytuowane na szlaku lub posterunku zapowiadawczym, przy skrzyżowaniu linii kolejowej z drogą kołową w jednym poziomie, wyposażony w urządzenie służące do wstrzymania ruchu drogowego na czas przejazdu pojazdów kolejowych przez ten przejazd,
 - 3) posterunek dyspozytorski określony odrębnymi regulaminami do wykonywania czynności dyspozytorów.
2. Nastawnie pod względem funkcji ruchowej dzielą się na nastawnie:
 - 1) dysponujące wyposażone w urządzenia dysponowania semaforami w obrębie całej stacji lub w przydzielonym okręgu nastawczym,
 - 2) odcinkowe określone wyposażone w urządzenia zdalnego sterowania ruchem na odcinku zdalnego prowadzenia ruchu.
3. Okręg nastawczy jest to całość lub część obszaru posterunku ruchu, na którym wszystkie urządzenia sterowania ruchem kolejowym obsługuje jeden posterunek nastawczy. Granice okręgów nastawczych należy określić w regulaminie technicznym.
4. Okręg zwrotnicowy jest to całość okręgu nastawczego obejmująca układ torowy wraz ze zwrotnicami określona w regulaminie technicznym.
5. Każdy posterunek techniczny powinien być oznaczony ustalonym skrótem według poniższych zasad:
 - 1) nastawnie dysponujące lub odcinkowe oznaczają się skrótem nazwy posterunku ruchu, w obrębie którego się znajduje. Nastawnie dysponujące lub odcinkowe oznaczają się skrótem złożonym z dwóch lub trzech liter np.: nastawnia odcinkowa na stacji Komorów określony skrót Kr, nastawnia dysponująca na stacji Grodzisk Mazowiecki Radość GMR.
 - 2) posterunek drożnik przejazdowego oznacza się w postaci umiarkowana, gdzie w liczniku podajemy kilometr linii, na którym znajduje się ten posterunek, a w mianowniku numer, który jest kolejną liczbą arabską posterunku (według wzrostu kilometracji) znajdującego się na tej linii lub nazwę przejazdu kolejowego. W przypadku, gdy posterunek jest wspólny dla wielu linii kolejowych, posterunek ten należy oznaczyć kolejną liczbą porządkową lub nazwą przejazdu linii o wyższej kategorii.
6. Ustalanie skrótów posterunków technicznych należy do Zarządu Spółki WKD.

§ 6

Urządzenia na posterunkach ruchu

1. Do urządzeń na posterunkach ruchu zaliczamy: tory, rozjazdy, urządzenia sterowania ruchem kolejowym i urządzenia oświetleniowe itp.
2. Tory kolejowe na stacjach dzielą się na tory:
 - 1) główne przystosowane do jazdy pociągów i dzielą się na:
 - a) zasadnicze przed wejściem torów szlakowych,
 - b) dodatkowe pozostałe,
 - 2) boczne nieprzystosowane do jazdy pociągów, np. postojowe, trakcyjne, odstawcze, magazynowe itp.,
 - 3) specjalnego znaczenia tory i eberka ochronne, oraz inne tory, które nie są zaliczone do torów bocznych.
3. Tory na szlakach należy oznaczać według następujących zasad:
 - 1) tor szlaku jednotorowego numerem 1,
 - 2) tor prawy szlaku dwutorowego patrzeć w kierunku wzrostu kilometracji danej linii numerem 1 (jeden),
 - 3) tor lewy szlaku dwutorowego patrzeć w kierunku wzrostu kilometracji danej linii numerem 2 (dwa),
4. Tory na stacjach należy oznaczać według następujących zasad:
 - 1) tor przed wejściem toru szlakowego numer 1 numerem 1 (pierwszy),
 - 2) tor przed wejściem toru szlakowego numer 2 numerem 2 (drugi),
 - 3) tory znajdujące się po prawej stronie toru głównego zasadniczego numer 1 patrzeć w kierunku wzrostu kilometracji linii o kolejnymi numerami nieparzystymi, natomiast tory znajdujące się po lewej stronie toru głównego zasadniczego numer 2 o kolejnymi numerami parzystymi,
 - 4) jeżeli tory główne podzielone są rozjazdami na części, a urządzenia sterowania ruchem umożliwiają przyjmowanie pociągów na poszczególne części toru, to każda z tych części należy uważać za oddzielny tor i oznaczyć go przez dodanie do numeru toru małej litery np. 2a, 2b itp.,
 - 5) na stacjach w zależności od oznaczenia toru 1 (pierwszy) w którejś jest linia kolejowa wyższej kategorii. Jeżeli linie łączące się na stacji w którejś równorzędne, przyjmuje się linię o większym obciążeniu ruchem pociągów.
5. Rozjazdy numeruje się kolejnymi liczbami arabskimi zgodnie z kilometracją linii. Na posterunkach ruchu mających osobne grupy torów może być stosowana osobna numeracja rozjazdów. Zwrotnice rozjazdów krzyżowych oznacza się kolejnymi literami alfabetu.
6. Wykolejnice oznacza się skrótem WK z dodaniem kolejnego numeru.
7. Położenie zasadnicze zwrotnic i wykolejnic podaje się w regulaminie technicznym.
8. Zwrotnice i wykolejnice powinny być ustawione w położeniu zasadniczym, jeżeli nie zachodzi potrzeba przestawienia ich dla przygotowania drogi przebiegu.
9. Rozjazdy i wykolejnice wyposażone w latarnie powinny być oświetlone zgodnie z postanowieniami zawartymi w regulaminie technicznym.
10. Dla sprawdzenia stanu technicznego rozjazdów dokonuje się ich oględzin w sposób, w zakresie i z częstotliwością ustalonych w regulaminie technicznym w oparciu o postanowienia instrukcji o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów.
11. W przypadku zauważenia nieprawidłowości w działaniu rozjazdu, należy wstrzymać ruch przez ten rozjazd, osłonić go sygnałami stojących lub ustawić zwrotnice w położeniu uniemożliwiającej jazdę na uszkodzony rozjazd. Przywrócenie ruchu może nastąpić dopiero po wpisaniu do dziennika oględzin

rozjazdów, przez uprawnionego pracownika faktu usunięcia uszkodzenia i określenia warunków dopuszczenia do prowadzenia ruchu przez ten rozjazd.

12. Oświetlenie pomieszczeń i terenów kolejowych powinno być zgodne z obowiązującymi w tym względzie normami i nie wpływać ujemnie na widoczność sygnałów oraz bezpieczeństwo ruchu i pracy.
13. W pomieszczeniach pracowników związanych z ruchem kolejowym powinny znajdować się zegary wskazujące dokładny czas.
14. Zasady utrzymania i organizacji robót związanych z utrzymaniem, remontem i budową elementów infrastruktury określają oddzielne instrukcje zarządcy infrastruktury.

§ 7

Pojazdy kolejowe

1. Pojazdy kolejowe dzielą się na tabor kolejowy i pojazdy pomocnicze.
2. Tabor kolejowy dzieli się na tabor zwykły i specjalny.
3. Tabor zwykły stanowi pojazdy kolejowe przystosowane do kursowania w składzie pociągów na ogólnych zasadach, przeznaczone do przewozu osób i rzeczy. W szczególności są to:
 - 1) Wszystkie typy lokomotyw, zespoły trakcyjne i inne pojazdy silnikowe, zwane pojazdami trakcyjnymi;
 - 2) Wagony osobowe i towarowe, w tym także naczepy siodłowe na wózkach kolejowych, z których każdy traktowany jest jak odrębny wagon.
4. Tabor specjalny są to pojazdy kolejowe przeznaczone w szczególności do prac remontowo-budowlanych lub ratunkowych, których budowa pozwala na kursowanie samodzielnie lub w składzie pociągów, przy zachowaniu określonych warunków dotyczących w szczególności miejsca ustawienia w składzie pociągów i prędkości jazdy.
5. Do taboru specjalnego zalicza się w szczególności: maszyny do kolejowych robót budowlanych, pojazdy do utrzymania i naprawy sieci trakcyjnej, urawie kolejowe, wózki motorowe.
6. Na cianach bocznych taboru specjalnego powinna być wskazana maksymalna prędkość jazdy, miejsce ustawienia w składzie pociągów i inne ograniczenia techniczne.
7. Pojazdy pomocnicze są to pojazdy kolejowe, których budowa nie pozwala na ich włączenie do składu pociągów, a w szczególności: maszyny budowlane na kołach, cięgniki szynowe, drezyny i wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych.

§ 8

Ogólne obowiązki pracowników zatrudnionych na posterunkach technicznych

1. Pracownikami posterunków technicznych są :
 - 1) dyżurny ruchu dysponujący (odcinkowy),
 - 2) dyżurny ruchu pomocniczy,
 - 3) zwrotniczy,
 - 4) dróbnik przejazdowy
 - 5) dyspozytor,
2. Dyżurny ruchu dysponujący prowadzi ruch kolejowy na posterunkach następczych i przyległych szlakach oraz koordynuje pracę pozostałych pracowników związanych z ruchem kolejowym na przydzielonym terenie. Na nastawni odcinkowej funkcję dyżurnego ruchu dysponującego pełni dyżurny ruchu odcinkowy.
3. Dyżurny ruchu pomocniczy współpracuje z dyżurnym ruchu dysponującym (odcinkowym) wykonując czynności określone regulaminem technicznym.

4. Zwrotniczy na polecenie dy urnego ruchu obsługuje zwrotnice i wykolejnice w przydzielonym okręgu nastawczym oraz wykonuje inne czynności określone regulaminem technicznym.
5. Dyspozytor jest to pracownik biernego nadzoru regulujący i koordynujący operatywnie całą pracę związaną z ruchem kolejowym na całym terenie WKD.
6. Pracownicy mający związek z eksploatacją i utrzymaniem infrastruktury obowiązują do znajomości i przestrzegania postanowień przepisów w zakresie potrzebnym do wykonywania pracy na zajmowanych stanowiskach.
7. Szczegółowy podział czynności pracowników posterunków technicznych zawiera regulamin techniczny.
8. Pracownikowi zatrudnionemu na posterunku przy czynnościach określonych w regulaminie technicznym, które nie wyznaczają mu konkretnie określonego czasu pracy, przełożony może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływało ujemnie na wykonanie zadań podstawowych.
9. W przypadku otrzymania polecenia, którego wykonanie może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, pracownik otrzymujący to polecenie zobowiązany jest odmówić jego wykonania podając przyczynę.
10. Pracownicy, których praca związana jest z ruchem kolejowym, powinni w czasie pracy korzystać z zegara wskazującego dokładny czas.
11. Treść rozmów telefonicznych mających bezpośredni związek z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które nie są notowane w dokumentacji technicznej lub rejestrowane automatycznie, należy zapisywać w dzienniku telefonicznym. Wzór dziennika telefonicznego zawiera załącznik 3.
12. Pracownik wywołany rodkami technicznymi zgłaszając się powinien podać nazwę posterunku (numer pociągu lub pojazdu pomocniczego), stanowisko oraz nazwisko. W tej samej kolejności informacje powinien podać pracownik wywołujący. Pracownicy przekazujący i otrzymujący informacje rodkami technicznymi powinni upewnić się w razie wątpliwości, czy rozmawiają z właściwą osobą.
13. Rozmowy powinny być możliwie krótkie, a treść ich nie może nasuwać wątpliwości. Treść otrzymanego telefonogramu lub polecenia należy powtórzyć. Każdą rozmowę przeprowadzoną za pomocą urządzeń technicznych, a dotyczącą prowadzenia ruchu, należy zakończyć słowem skończyć.
14. Zapisów w prowadzonej dokumentacji należy dokonywać czytelnie atramentem lub długopisem. Zapisów nie wolno poprawiać, wycierać, wywabiać, zamazywać ani zaklejać. W przypadku pomyłki należy zapis przekreślić tak, aby możliwe było jego odczytanie, a obok należy nanieść nowy zapis i potwierdzić go podpisem z ewentualnym omówieniem.
15. Dokumentacja związana z ruchem pociągów powinna być przeszurowana i opieczkowana, a ilość stron po sprawdzeniu przed wydaniem druku na posterunek poświadczona podpisem przez przełożonego. U dy urnego ruchu powinien znajdować się zapas księzek, dzienników i druków stosowanych na posterunkach technicznych.
16. Zabierając z posterunku nie zapominać dokumentację przełożony powinien przed jej zabraniem dostarczyć nowy druk.
17. Druki rozpoczynające w starym roku kalendarzowym, a zakończone w nowym roku kalendarzowym należy przechowywać z drukami wycofanymi w całości w nowym roku kalendarzowym. Wykorzystane dokumenty należy przechowywać zgodnie z obowiązującymi w tym względzie przepisami.
18. Szczegółowe obowiązki, zasady pracy oraz postępowanie pracowników zatrudnionych na posterunkach technicznych przy prowadzeniu ruchu kolejowego określone są w instrukcji dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych.

§ 9

Określenie i podział pociągów

1. Pociąg jest to skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzężonych z czynnym pojazdem trakcyjnym lub pojazd trakcyjny osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze.

2. Na zasadach ustalonych dla pociągów kursuj :
 - 1) tabor specjalny;
 - 2) pojazdy pomocnicze oddziałujące na urządzenie trakcyjne.
3. Pod względem rodzaju przewozów pociągi dziel się na: pasażerskie i słubowe.
4. Pociągami słubowymi są pociągi:
 - 1) ratunkowe o przeznaczone do usuwania skutków katastrof i wypadków kolejowych,
 - 2) gospodarcze o przewożące materiały budowlane lub pojazd specjalny przeznaczony do prac budowlanych, naprawczych i utrzymania, kursujący do stacji przed szlakiem, gdzie pociąg ten ma pracować jako pociąg roboczy,
 - 3) robocze o wykonujące prace na szlaku lub szlakach na zamkniętym torze,
 - 4) próbne o kursujące na specjalne zarządzenie na warunkach określonych w tym zarządzeniu,
 - 5) inspekcyjne o kursujące na specjalne zarządzenie w celu dokonania przejazdu inspekcyjnego linii kolejowych.
5. Określenia rodzajów pociągów dokonuje zarządca WKD.

§ 10

Rozkład jazdy pociągów i zarządzanie zmian

1. Ruch pociągów odbywa się według planu, którym jest rozkład jazdy.
2. Do wewnętrznego rozkładu jazdy wydawany jest dodatek zwany wykazem ostrzeżeń stacyjnych - „WOS”.
3. Pracownicy, których czynności związane są z ruchem kolejowym, powinni posiadać w czasie wykonywania pracy aktualny rozkład jazdy lub wyciąg z rozkładu jazdy.
4. Na każdym posterunku technicznym powinien znajdować się wyciąg z wewnętrznego rozkładu jazdy opracowany zgodnie z postanowieniami instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych.
5. Zmiany i uzupełnienia do rozkładu jazdy powinny być zarządzane w terminie umożliwiającym ich sprawne wprowadzenie i powiadomienie zainteresowanych.
6. Rozkłady jazdy i wyciągi z nich powinny być stale aktualne.
7. Pociągi ratunkowe, robocze, pociągi pogotowia technicznego, oraz czynne pojazdy trakcyjne luzem (dla potrzeb usuwania skutków awarii), mogą kursować bez rozkładu jazdy na warunkach określonych przez dyspozytora WKD.
8. O uruchomieniu pociągów nieujętych w rozkładzie jazdy oraz o zmianach w obowiązującym rozkładzie jazdy należy powiadomić zainteresowane jednostki i pracowników.
9. Pojazdy pomocnicze kursują bez rozkładu jazdy. O wyprawieniu na szlak pojazdu pomocniczego decyduje dyspozytor ruchu w porozumieniu z dyspozytorem WKD i dyspozytorem ruchu szynowego posterunku zapowiadawczego.

Rozdział II MANEWRY

§ 11 Ogólne zasady

1. Manewry są to wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności na torach, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągów.
2. Manewry powinny być wykonywane szybko i sprawnie, przy zachowaniu bezpieczeństwa ludzi, pojazdów kolejowych, urządzeń i przesłęk.
3. Manewry powinny być wykonywane pod kierownictwem uprawnionego pracownika (kierownika manewrów).
4. Szczegółowe zasady i warunki wykonywania manewrów są określone w przepisach wewnętrznych Spółki WKD tj. w instrukcji o technice pracy manewrowej (WKD R-7), jak również w regulaminie technicznym.

§ 12 Manewry na torach głównych

1. Manewry na torach głównych mogą odbywać się tylko za zezwoleniem dyurnego ruchu dysponującego.
2. Przed jazdą pociągu należy przerwać manewry, które zagrają przebiegowi pociągowemu, zachowując następujące zasady postępowania:
 - 1) wydanie polecenia kierownikowi manewrów na przerwanie manewrów i dopilnowanie jego wykonania należy do obowiązków pracownika posterunku nastawczego, w którego okręgu odbywają się manewry,
 - 2) przerwanie manewrów powinno nastąpić z odpowiednim wyprzedzeniem, wskazanym w regulaminie technicznym,
 - 3) manewry należy przerwać po otrzymaniu polecenia przygotowania drogi przebiegu dla pociągu lub na wcześniejsze polecenie dyurnego ruchu,
 - 4) manewry należy uważać za przerwane, gdy manewrujące pojazdy kolejowe zostaną usunięte z drogi przebiegu pociągu i zatrzymane w miejscach nieagrających kolizji z przebiegami pociągowymi, sygnałami na sygnalizatorach wskazujących zakaz manewrowania, a kierownik manewrów zgłosi, że manewry zostały przerwane,
 - 5) jeżeli przygotowano drogę przebiegu dla pociągu, manewry na torach łączących się z torem, po którym ma się odbywać jazda pociągu są dozwolone tylko wtedy, gdy droga przebiegu dla pociągu jest zabezpieczona zwrotnicami ochronnymi lub wykolejnicami lub sygnałami na sygnalizatorach wskazującymi zakaz manewrowania. Jeżeli pewne jazdy manewrowe zagrająby jadącemu pociągowi, nie należy ich wykonywać. Szczegółowe postanowienia powinny być ujęte w regulaminie technicznym.
3. Jazda manewrowa na szlak poza wskazywanymi granicami przetaczania, a gdzie wskazywana tego nie ma – poza ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów), odbywać się w kierunku:
 - 1) szlaku jednutorowego,
 - 2) toru lewego szlaku dwutorowego,
 - 3) toru prawego szlaku dwutorowego, po którym prowadzony jest ruch dwukierunkowy,
 dozwolona jest tylko za zezwoleniem dyurnego ruchu przekazanym rozkazem pisemnym § 50. Rozkaz ten może być wykorzystany do wielokrotnych jazd, w czasie poprzedzającym godzinę powrotu określoną w tym rozkazie.

4. Dy urny ruchu przed wydaniem zezwolenia zobowi zany jest wyjazd taki uzgodni z dy urnym ruchem s siedniego posterunku zapowiadawczego. W tym celu dy urny ruchu powinien za da pozwolenia telefonogramem nr 16. S siedni posterunek zapowiadawczy mo e da to pozwolenie telefonogramem nr 17, je eli po dotycz cym torze szlakowym nie wyprawi do s siedniej stacji adnego poci gu lub pojazdu pomocniczego, ani nie wyprawi go do czasu otrzymania zawiadomienia o uko -czeniu manewrów telefonogramem nr 18.
5. Na tor prawy szlaku dwutorowego, gdy po tym torze prowadzi si ruch jednokierunkowy, jazda manewrowa poza wska nik oznaczaj cy granic przetaczania lub poza granic stacji gdy takiego wska nika nie ma, mo e odby si po otrzymaniu ustnego zezwolenia dy urnego ruchu, przekazanego bezpo rednio lub za pomoc urz dze Czno ci, z okre leniem kilometra na szlaku, do którego mo e dojecha sk ad manewrowy, czasu powrotu i rodzaju sygna b d cego zezwoleniem na wjazd.
6. Zezwolenie to dy urny ruchu mo e da , je eli po torze prawym w kierunku przeciwnym nie pojedzie aden poci g np.: popychacz od poci gu itp. Je eli jest to mo liwe, nale y obs y urz dzenia srk.
7. Jazda manewrowa za wyprawionym poci giem mo e odbywa si tylko na ci le okrelonej drodze niezbdnej do wykonania manewru, przy dobrej widoczno ci w odleg ci nie mniejszej ni 500 m od poci gu, je eli pochylenie na szlaku jest mniejsze ni 10 ‰ . Pr dko jazdy manewrowej za wyprawionym poci giem nie mo e przekracza 20 km/h i nale y j tak regulowa , aby nie nast pi na -jechanie na ty poci gu, gdyby poci g si zatrzyma
8. Dozwolony przez dy urnego ruchu czas prowadzenia manewrów na torze szlakowym jak równie czas pobytu sk adu manewrowego na torze gównym musi by ci le przestrzegany, o ile pracy nie zako czono wcze niej lub dy urny ruchu nie zarz dzi wcze niejszego przerwania i zwolnienia toru.
9. Jazda manewrowa na tor szlakowy powinna si odbywa tylko na odleg niezbdn dla wykonania manewru, nie dalej jednak ni do granicy najbli szego posterunku nast pczego lub najbli szego semafora odst powego blokady samoczynnej.
10. Polecenie przerwania manewrów i zwolnienia torów wydane przez dy urnego ruchu dysponuj cego powinno by niezwłocznie wykonane.

§ 13

Manewrowanie przez przejazdy i przej cia

1. Manewry przez przejazdy i przej cia wolno prowadzi tylko po zamkni ciu rogatek. Je eli przejazdy i przej cia nie s chronione rogatekami, manewry mog odbywa si tylko przy zachowaniu nast puj cych warunków:
 - 1) nale y zatrzyma pojazdy drogowe,
 - 2) pr dko jazdy nie powinna przekracza 20 km/h,
 - 3) zbli aj c si do przejazdu, maszynista obowi zany jest poda d wi kowy sygna ostrzegawczy (sygna Rp1 šBacno ö),
 - 4) w przypadku pchania pojazdów kolejowych, manewrowy powinien znajdowa si na pierwszym poje dzie lub poprzedza go oraz podawa odpowiednie sygna .
2. W razie d szego manewrowania przez przejazdy nale y cyklicznie umo liwia przejazd pojazdom drogowym, przerywaj c manewry w odst pach nie d szych ni 10 minut. Manewry nale y przerwaj natychmiast dla umo liwienia przejazdu uprzywilejowanych pojazdów drogowych b d cych w akcji.
3. Odrzucanie wagonów przez przejazd (przej cie) bez rogatek mo e odbywa si pod warunkiem, e przejazd (przej cie) w tym czasie jest strze ony przez pracownika, a ruch drogowy i pieszy zostanie na czas prac wstrzymany.
4. Dodatkowe warunki i rodki ostro no ci w czasie manewrowania przez przejazdy i przej cia nale y okre li w regulaminie technicznym.

Rozdział III PRZYGOTOWANIE POCIągÓW DO JAZDY

§ 14 Przygotowanie pociągu

1. Na stacji poczłtkowej oraz na stacjach po rednich, na których zmienia si skład pociągu, pociąg nale y przygotowa do jazdy.
2. Pociąg jest przygotowany do jazdy, gdy spełnione s następujące warunki:
 - 1) skład pociągu jest przepisowo zestawiony; szczególne zasady zestawiania pociągów okre la instrukcja o technice pracy manewrowej,
 - 2) pojazdy kolejowe wchodzące w skład pociągu s prawidłowo sprzągnięte,
 - 3) wykonane s ogl dziny techniczne,
 - 4) wykonana jest wymagana próba hamulca,
 - 5) pociąg jest przepisowo osygnalizowany,
 - 6) nie ma przeszkód pod kołami i hamulce ręczne oraz postojowe s odhamowane.
3. Ogl dziny techniczne jest to zespół czynności wykonywanych przez uprawnionych pracowników przy pociągu lub składzie pociągu, mających na celu sprawdzenie stanu taboru kolejowego, prawidłowo zestawienia i sprzągnięcia, prawidłowo załadownia wagonów i umocowania ładunków; ogl dziny techniczne obejmują także wagony włączone do pociągu na stacjach po rednich; szczególne zasady wykonania ogl dzin technicznych okre la „Dokumentacja Technologiczna Systemu Utrzymania dla poszczególnych rodzajów taboru kolejowego.
4. Na stacji poczłtkowej jazdy pociągu i na stacjach po rednich, na których zmienia si skład lub kierunek jazdy pociągu, maszynista ma obowiązek zgłosić dy urnemu ruchowi gotowo pociągu do jazdy. Szczególne regulacje dotyczące zgłaszania przygotowania pociągu do jazdy nale y podać w regulaminie technicznym.
5. O przeszkodach w planowym przygotowaniu pociągu uprawniony pracownik powiadamia dyspozytora podając:
 - 1) rodzaj i przyczynę powstających przeszkód,
 - 2) przewidywane opóźnienie pociągu,
 - 3) inne informacje, np. odwołanie pociągu, konieczność wyłączenia pojazdu kolejowego, konieczności ograniczenia prędkości itp.
6. W zgłoszeniu, o którym mowa w ust. 5, a dotyczącym:
 - 1) znajdowania si w pociągu pojazdu kolejowego o ni szej prędkości konstrukcyjnej niż prędkość pociągu,
 - 2) konieczności ograniczenia prędkości ze względu na stan pojazdu kolejowego znajdując się w pociągu,
 - 3) konieczności ograniczenia prędkości ze względu na stan lub rodzaj ładunku,
 - 4) braku znajomości szlaku przez prowadzącego pojazd kolejowy z napędem itp.,
 w przypadkach wskazanych w pkt. 1, 2 lub 3 nale y dodatkowo okre lić dopuszczalną prędkość pociągu i zgłosić dy urnemu ruchowi.
7. Jeżeli w pociągu znajduje si pojazd kolejowy o ni szej prędkości konstrukcyjnej niż prędkość pociągu, dy urny ruch powinien powiadomić prowadzącego pojazd kolejowy rozkazem pisemnym, po uprzednim uzgodnieniu tej jazdy z dyspozytorem WKD.

8. Je eli stan pojazdu kolejowego znajduj cego si w poci gu wymaga ograniczenia pr dko ci dy urny ruchu powinien powiadomi prowadz cego pojazd kolejowy z nap dem rozkazem pisemnym šOö, po uprzednim uzgodnieniu tej jazdy z dyspozytorem WKD.
9. Je eli w poci gu znajduj si wagony z przekroczon skrajni ~~adunkow~~ lub przesy~~ę~~ wyj tkowo ci k , dy urny ruchu powinien powiadomi prowadz cego pojazd kolejowy z nap dem rozkazem pisemnym šOö.
10. Je eli stan lub rodzaj ~~adunku~~ znajduj cego si w poci gu wymaga ograniczenia pr dko ci, dy urny ruchu powinien powiadomi prowadz cego pojazd kolejowy z nap dem rozkazem pisemnym šOö, po uprzednim uzgodnieniu tej jazdy z dyspozytorem WKD.

§ 15

Obsada poci gu

1. Obsad poci gu stanowi dru yna poci gowa, w sk~~ad~~ której wchodzi dru yna trakcyjna oraz kierownik poci gu lub tylko dru yna trakcyjna.
2. Obsad poci gów pasa erskich stanowi wy~~ę~~cznie dru yna trakcyjna.
3. Dru yna trakcyjna mo e by :
 - 1) jednoosobowa ó sk~~ad~~aj ca si z jednego maszynisty,
 - 2) dwuosobowa ó sk~~ad~~aj ca si z maszynisty i pomocnika maszynisty,
4. Dru yny trakcyjne dodatkowych czynnych pojazdów trakcyjnych nale do dru yny poci gowej.
5. W poci gach gospodarczych, roboczych itp. czynno ci kierownika poci gu mo e wykonywa pracownik spe~~cial~~aj cy wymagania kwalifikacyjne i zdrowotne okre lone w odr bnych przepisach.
6. Sk~~ad~~ dru yny poci gowej powinien by dostosowany przez zarz dzaj cego WKD do rodzaju obs~~lu~~giwanego poci gu, rodzaju wykonywanej pracy i musi by zgodny z obowi zuj cymi w tym zakresie przepisami.
7. Szczegó~~we~~ warunki dotycz ce obsady poci gu okre la zarz dzaj cy WKD w przepisach wewn trznych.

§ 16

Znajomo linii kolejowych przez dru yn poci gów

1. Prowadz cy pojazd kolejowy z nap dem powinien zna warunki techniczne linii kolejowych na których prowadzi pojazd, w zakresie wymaganym odr bnymi przepisami.
2. W wyj tkowych przypadkach np. sytuacje awaryjne, gdy prowadz cy pojazd kolejowy z nap dem nie posiada znajomo ci linii kolejowych, nale y przydzieli mu pracownika, znaj cego te warunki.
3. W przypadku, gdy nie ma mo liwo ci przydzielenia pracownika znaj cego warunki techniczne linii, pr dko jazdy pojazdu kolejowego nie mo e by wi ksza ni 40 km/h. Wówczas prowadz cemu pojazd kolejowy z nap dem nale y wyda rozkaz pisemny šOö o ograniczeniu pr dko ci do 40 k/h, a w rubryce 2 wpisa rodzaj blokady liniowej szlaku/odcinka linii kolejowej, na który wyprawiany jest pojazd kolejowy z nap dem.
4. Kierownik poci gu powinien posiada znajomo obs~~lu~~giwanych odcinków linii kolejowych.

§ 17

Hamowanie poci gów

1. Poci gi powinny by hamowane hamulcem zespolonym, w którym hamulcem podstawowym jest hamulec pneumatyczny.
2. Próba hamulca jest to zespó~~ę~~czynno ci wykonywanych w poci gu lub sk~~ad~~zie poci gu w celu sprawdzenia prawid~~ł~~owo ci dzia~~nia~~ hamulców.

3. Próba hamulców w zależności od okoliczności jej wykonywania dzielimy na:

- 1) szczegółowa, polegająca na sprawdzeniu:
 - a) poście sprzągów i nastawie hamulca oraz sprawdzeniu na końcu pociągu czy w przewodzie głównym znajduje się sprężone powietrze i pomiarze ciśnienia tego powietrza,
 - b) szczelności układu hamulca zespolonego,
 - c) szczelności przewodu zasilającego, jeżeli w poddawanej próbie pociągu ten przewód jest połączony,
 - d) w składzie pociągu hamują wszystkie wagony z czynnym hamulcem zespolonym,
 - e) w składzie pociągu luzują hamulce wszystkich wagonów z czynnym hamulcem zespolonym,
 - f) czy pod względem rozmieszczenia wagonów z czynnym hamulcem zespolonym skład pociągu jest prawidłowo zestawiony.
- 2) uproszczona, polegająca na sprawdzeniu czy:
 - a) w przewodzie głównym na końcu pociągu znajduje się sprężone powietrze,
 - b) hamują dwa ostatnie wagony pociągu,
 - c) luzują hamulce w dwóch ostatnich wagonach pociągu.

4. Szczegółowe próby hamulca należy wykonać:

- 1) przed wyprawieniem pociągu ze stacji początkowej; odstąpienie od tej zasady może być stosowane dla pociągów, którego skład po przybyciu na stację i postoju krótszym niż 1 godzina jest wyprawiony w dalszą drogę, bez przeformowania lub bez naprawy urządzeń hamulcowych,
- 2) gdy urządzenia hamulcowe w składzie pociągowym lub w pociągu nie były zasilane sprężonym powietrzem dłużej niż 2 godziny,
- 3) po zmianie składu pociągu, jeżeli doczepione pojazdy stanowią więcej niż 50% składu pociągu; nie jest wymagana szczegółowa próba hamulca, jeżeli łączone składy pociągów lub ich części mają wykonane próby hamulca,
- 4) po zmianie sposobu hamowania pociągu polegającym na zmianie nastawienia dźwigni na tablicach przestawczych hamulca, na drodze przebiegu pociągu,
- 5) jeżeli podczas uproszczonej próby hamulców stwierdzono, że hamulec jednego z ostatnich dwóch wagonów lub innych pojazdów kolejowych nie hamuje lub nie odhamowuje,
- 6) jeżeli maszynista stwierdzi nie działanie lub nie jest pewny prawidłowego działania hamulców,
- 7) po przełączeniu głównego przewodu hamulcowego pociągu i opróżnieniu komór i zbiorników sterujących za pomocą odłужniaczy.

5. Uproszczoną próbę hamulca należy wykonać w pociągu, w którym po dokonaniu próby szczegółowej:

- 1) nastąpi zamknięcie lub otwarcie (takie częściowe lub chwilowe) przewodu głównego hamulca, w którymkolwiek miejscu pociągu, nie licząc zaworu maszynisty w czynnej kabinie sterującej i innych urządzeń na potrzeby trakcyjnym powodujących samoczynne hamowanie. W przypadku dołączenia pojazdów kolejowych do pociągu wykonuje się próbę uproszczonej hamulców pociągu, a wagony lub inne pojazdy kolejowe dołączone poddaje się takim badaniom, jak podczas próby szczegółowej hamulca; badania te nie są wymagane w przypadku braku zasilania sprężonym powietrzem hamulców wagonów lub innych pojazdów kolejowych przez okres nie przekraczający 2 godzin,
- 2) postój pociągu trwa ponad 2 godziny, a przy temperaturze zewnętrznej mniejszej lub równej 0°C ponad 1 godziną,
- 3) nastąpi zmiana przedziału sterowniczego,

- 4) wyłączenie zasilania sprężonym powietrzem urządzeń hamulcowych w pociągu trwa do 2 godzin,
- 5) szczegółowa próba hamulców była wykonana przy użyciu innego pojazdu trakcyjnego, nie przeznaczonego do prowadzenia tego pociągu.
6. Szczegółowe postanowienia w sprawie sposobu obsługi hamulców, zasad ich utrzymania oraz wykonywania prób hamulców określa zarządca cy WKD w instrukcji wewnętrznej WKD T-7

§ 18 Masa hamulca

1. Masa hamulca jest to wielkość wyrażana w tonach, określająca skuteczność hamulca zespolonego (lub ręcznego) pojazdu kolejowego.
2. Masa hamulca pojazdu kolejowego podana jest na jego ścianach bocznych, ostojnicy lub tablicach przestawczych hamulca.
3. Rozróżnia się rzeczywistą masę hamulca i wymaganą masę hamulca.
4. W celu ustalenia, czy pociąg ma wystarczająco skuteczny hamulec należy obliczyć rzeczywistą masę hamulca tego pociągu.
5. Rzeczywista masa hamulca M_{hr} jest sumą mas hamulców wszystkich jednostek taboru kolejowego z czynnymi hamulcami:
 - 1) znajdujących się w składzie pociągu o dla pociągów jadących z prędkością nie większą niż 120 km/h,
 - 2) znajdujących się w pociągu o dla pociągów jadących z prędkością większą niż 120 km/h oraz dla pociągów o masie składu pociągu, mniejszej od 200 t.
6. Wymagana masa hamulca M_{hw} obliczana jest według wzoru:

$$M_{hw} = \frac{M_o \times P_w}{100} \text{ [t] gdzie:}$$

M_o o masa ogólna w tonach

P_w o procent wymaganej masy hamulców

Wynik zaokrągla się w górę do całej tony.

7. Masa ogólna pociągu M_o jest to suma mas pojazdów kolejowych wraz z ładunkiem, przy czym:
 - 1) dla pociągów kursujących z prędkością do 120 km/h jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych bez czynnego pojazdu z napędem,
 - 2) dla pociągów kursujących z prędkością większą niż 120 km/h oraz dla pociągów o masie składu pociągu mniejszej od 200 t jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych wraz z czynnym pojazdem z napędem.
8. Procent wymaganej masy hamulców podany jest w warunkach technicznych ruchowych linii i ustala się go w zależności od:
 - 1) drogi hamowania na odcinkach, po których kursuje pociąg,
 - 2) sposobu hamowania pociągu tj. hamulce zespolone szybko działające, hamulce zespolone wolno działające lub ręczne,
 - 3) prędkości jazdy pociągu,
 - 4) pochylenia miarodajnego na drodze jazdy pociągu.
9. Dla pochylenia niewskazanych w tablicach, procent wymaganej masy hamulców należy obliczać jako średnią z dwóch najbliższych liczb podanych w rubryce dla danej prędkości jazdy i sposobu hamowania.

Je eli pochylenia okre lone s w ućmku dziesi tnym, nale y zaokr gli go do liczby caćkowitej lub, je li w wyniku oblicze procent wymaganej masy hamuj cej poci gu okre lony b dzie w postaci ućmka, ućmki te nale y zaokr gli do liczby caćkowitej wzwy , gdy ućmek jest równy lub wi kszy od 0,5, a do liczby caćkowitej w dóć gdy ućmek jest mniejszy od 0,5.

10. Do obliczenia procentu wymaganej masy hamuj cej, jako miarodajne pochylenie (spadek) nale y przyjmowa pochylenie na odcinku o dćgu ci 1000 m, którego punkt pocz tkowy i ko cowy daj najwi ksz ró nic poziomów. Je eli na drodze hamowania przed semaforem lub innym urz dzeniem sygnalnym sć cym do podawania pozwolenia na jazd jest wi ksze pochylenie, nale y przyj je jako pochylenie miarodajne.
11. Dla jazdy poci gów na poziomie lub na spadku podaje si w warunkach techniczno ó ruchowych linii procenty wymaganej masy hamuj cej wskazane w tablicach hamowania.
Dla jazdy poci gów na wzniesieniach nale y ustali procent odpowiadaj cy je dzie z najwi ksz dopuszczaln pr dko ci na poziomie oraz procent odpowiadaj cy je dzie z pr dko ci 20 km/h na miarodajnym pochyleniu i warto wi ksz poda w warunkach techniczno ó ruchowych linii.
12. Wymagan mas hamuj c nale y obliczy dla ka dego poci gu i sprawdzi czy rzeczywista masa hamuj ca jest wi ksza lub równa wymaganej masie hamuj cej Poci g mo e zosta wyprawiony z rozkćdów pr dko ci tylko wtedy, gdy $M_{hr} \times M_{hw}$.
13. Je eli rzeczywista masa hamuj ca jest mniejsza od wymaganej masy hamuj cej i nie mo na wćczy odpowiedniej liczby czynnych hamulców, nale y zmniejszy ogóln mas poci gu odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamuj cej.
14. Masa ogólna (M_o), jak mo e zabra poci g przy posiadanej rzeczywistej masie hamuj cej (M_{hr}) i ustalonym procencie wymaganej masy hamuj cej (P_w), oblicza si wedćg wzoru:

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

15. Gdy rzeczywista masa hamuj ca jest mniejsza od wymaganej masy hamuj cej, a dodanie pojazdów kolejowych z czynnymi hamulcami nie jest mo liwe i zmniejszenie masy ogólnej nie jest po dane, nale y zmniejszy pr dko poci gu. Dyspozytor WKD mo e zezwoli na wyprawienie poci gu ze zmniejszon pr dko ci , o ile sytuacja ruchowa na to pozwala.

Dla okre lenia najwi kszej dozwolonej pr dko ci jazdy tego poci gu nale y obliczy procent rzeczywistej masy hamuj cej (P_R) wedćg wzoru:

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

a nast pnie w odpowiedniej tablicy hamowania (A, B, C lub D dodatku I), w wierszu dotycz cym danego pochylenia miarodajnego i sposobu hamowania poszuka w odpowiedniej rubryce liczby równej, a je li takiej nie ma ó najbli szej mniejszej od posiadanego procentu rzeczywistej masy hamuj cej. Liczba znajduj ca si w tej rubryce wskazuje w nagćwku pr dko poci gu odpowiadaj c istniej cym warunkom.

16. Je eli brak jest wymaganej masy hamuj cej, pracownik dokonuj cy próby hamulca zgćsza to dy urnemu ruchu.
Je eli z powodu braku wymaganej masy hamuj cej nale y zmniejszy dopuszczaln pr dko poci gu, dy urny ruchu po otrzymaniu zgody dyspozytora WKD wydaje dru ynie poci gowej rozkaz pisemny šÖö.
17. W rozkazie tym nale y poda najwi ksz dozwolon pr dko na podstawie oblicze dokonanych przez pracownika dokonuj cego próby hamulca.
18. Gdy cz skćdu poci gu jest hamowana hamulcem zespolonym, a cz hamulcami r cznymi, wówczas mas hamuj c oblicza si oddzielnie dla ka dej z tych cz ci.

Gdy w cz ci skćdu hamowanej r cznie brak jest wymaganej masy hamuj cej, to je eli w cz ci skćdu poci gu na hamulcach zespolonych jest nadmiar masy hamuj cej, pochylenia na szlakach nie

przekraczają 10 % i cz. składu pociągu na hamulcach ręcznych ma co najmniej 3/4 masy hamulcowej, wymaganej dla tej części składu pociągu, wówczas rzeczywista masa hamulca cz. składu na hamulcach ręcznych może być zniżona najwyżej o tyle ton, ile wynosi nadmiar masy hamulcowej w cz. składu pociągu na hamulcach zespolonych.

Rozdział IV PROWADZENIE RUCHU POCIągÓW NA SZLAKU

§ 19 Ogólne zasady

1. Na szlaku dwutorowym ruch pociągów prowadzi się po torze prawym patrząc w kierunku jazdy. Tor prawy jest torem zasadniczego kierunku jazdy. Odstępstwa od tej zasady dopuszczalne są :
 - 1) w przypadku wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego przy zamknięciu jednego z torów szlaku dwutorowego,
 - 2) na szlakach dwutorowych, przy dwukierunkowej blokadzie liniowej,
 - 3) w przypadku wprowadzenia ruchu dwukierunkowego po jednym torze szlaku dwutorowego przy czynnych obu torach,
 - 4) przy cofaniu pociągu,
 - 5) dla powrotu pociągu lub pojazdu pomocniczego, wyprawionego do określonego miejsca (kilometra) na szlaku i z powrotem,
 - 6) dla powrotu lokomotywy popychającej pociąg na człci szlaku,
 - 7) dla jazdy po torze zamkniętym.
2. Pociągi tego samego kierunku jazdy powinny kursować po torze szlakowym w odstępach posterunków następujących, tzn. : na każdym torze szlakowym, między dwoma posterunkami następującymi, może znajdować się tylko jeden pociąg. Odstępstwo od tej zasady dopuszcza się przyjazdach po torze zamkniętym oraz w przypadku jazdy na widoczność .
3. Dyżurny ruchu może wyprawić pociąg na szlak (odstęp p), gdy tor szlaku (odstęp pu) jest wolny. W przypadku toru szlakowego, na którym jest prowadzony ruch jednotorowy dwukierunkowy, wymagane jest ponadto porozumienie z sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym w celu niedopuszczenia do wyprawienia na ten tor pociągu przeciwnego kierunku.
4. Tor szlakowy (odstęp p) jest wolny wtedy, gdy wyprawiony uprzednio pociąg opuści szlak (odstęp p) z sygnałem końca pociągu i zostanie on ty sygnałem stoj.
5. W zależności od rodzaju urządzeń ustalenie, że dla pociągu tor szlakowy (odstęp p) jest wolny, następuje na podstawie:
 - 1) wskazań prawidła o działającej blokady liniowej,
 - 2) zapowiadania pociągów,
 - 3) obu sposobów wymienionych w pkt 1 i 2,
 - 4) radiotelefonicznego porozumienia się dyżurnego ruchu odcinkowego z maszynistami pociągów na szlakach wyznaczonego odcinka linii kolejowej.
6. Przed daniem zezwolenia na wyjazd (przejazd) pociągu, dyżurny ruchu powinien przekonać się, że:
 - 1) od przedniego posterunku następującego otrzyma potwierdzenie przyjazdu poprzednio wyprawionego pociągu, tj.:
 - a) na odcinku zdalnego sterowania ruchu zostały spełnione warunki określone w § 28 i regulaminie technicznym odcinka zpr,
 - b) przy samoczynnej blokadzie liniowej ów na planie świetlnym powtarzacz odcinka izolowanego wskazuje, że jest wolny co najmniej pierwszy odstęp p. Za odstęp p nie uważa się odcinka toru znajdującego się między semaforem wyjazdowym, a następnym semaforem, jeżeli odcinek ten jest krótszy od obowiązującej drogi hamowania,
 - c) przy półsamoczynnej blokadzie liniowej z blokiem pozwolenia i izolowanym torem szlakowym óczy blok pozwolenia jest odblokowany i powtarzacz izolowanego toru szlakowego wskazuje, że tor jest wolny,

- d) przy blokadzie liniowej pociągów samoczynnej próbie odblokowania blok początkowy,
 - e) przy telefonicznym (radiotelefonicznym) zapowiadaniu pociągów próbie w dzienniku ruchu jest odpowiedni zapis,
- 2) od przedniego posterunku zapowiadawczego otrzymuje pozwolenie na wyprawienie pociągu na tor szlakowy z ruchem dwukierunkowym po tym torze, tj.:
 - a) przy dwukierunkowej blokadzie liniowej próbie odblokowania blok pozwolenia, lub włączony jest kierunek jazdy, a ponadto, próbie w dzienniku ruchu jest zapis o otrzymaniu pozwolenia na wyprawienie pociągu,
 - b) przy telefonicznym (radiotelefonicznym) zapowiadaniu pociągów próbie w dzienniku ruchu jest odpowiedni zapis,
 - 3) ostatni pociąg jadący po torze lewym przyjechał sygnałem końca pociągu po torze, po którym prowadzi się ruch jednotorowy dwukierunkowy,
 - 4) lokomotywa popychająca pociąg na człowiek szlaku powróciła z toru szlakowego,
 - 5) powrócił pociąg wyprawiony do określonego miejsca na szlaku i z powrotem,
 - 6) otrzymano potwierdzenie o zakończeniu manewrów z wyjazdem na tor szlakowy,
 - 7) nie ma zgłoszenia o przeszkodzie do jazdy na szlaku,
 - 8) nie opóźni się pociąg mającego pierwsze stwo.

§ 20

Zapowiadanie pociągów

1. Zapowiadanie pociągów jest to porozumiewanie się między osobami urzędniczymi ruchu z siednich posterunków następujących w sprawie ruchu pociągów na szlaku (odstępie).
2. Telefoniczne zapowiadanie pociągów należy stosować :
 - 1) na liniach bez blokady liniowej,
 - 2) na liniach z blokadą liniową :
 - a) przy dwukierunkowej blokadzie liniowej w zakresie udzielenia i udzielenia pozwolenia na wyprawienie pociągu,
 - b) próbie samoczynnej w przypadkach wymienionych w § 25 ust. 6 pkt 11-15,
 - c) samoczynnej w przypadkach wymienionych w § 26 ust. 8, pkt. 1-6.
3. Zapowiadanie pociągów na szlaku z ruchem jednotorowym dwukierunkowym oraz na szlaku dwutorowym z ruchem dwukierunkowym po każdym z torów obejmuje:
 - 1) udzielenie pozwolenia na wyprawienie pociągu,
 - 2) udzielenie pozwolenia na wyprawienie pociągu,
 - 3) oznajmienie odjazdu pociągu,
 - 4) potwierdzenie przyjazdu lub przejazdu pociągu.
4. Zapowiadanie pociągów na szlaku dwutorowym z ruchem jednokierunkowym po każdym z torów obejmuje:
 - 1) oznajmienie odjazdu pociągu,
 - 2) potwierdzenie przyjazdu pociągu.
5. W przypadkach szczególnych na szlakach dwutorowych, w regulaminie technicznym można określić, że zapowiadanie pociągów odbywa się według ust. 4.
6. Przy zapowiadaniu pociągów należy stosować ustalone wzory telefonogramów zapowiadawczych.

7. W przypadku otrzymania telefonogramu niezgodnego z odpowiednim wzorem, należy da nadania go w sposób prawidłowy.
8. Do przekazywania telefonogramów zapowiadawczych stosuje się telefonicznie zapowiadawczy lub inną przystosowaną do tego celu formę.
9. Dyżurny ruchu wywołujący podaje nazwę swojego posterunku ruchu i swoje nazwisko oraz nazwę posterunku ruchu, do którego nadaje telefonogram.
10. Dyżurny ruchu wywołany podaje nazwę swojego posterunku ruchu i swoje nazwisko.
11. Dyżurny ruchu przyjmujący telefonogram powtarza jego treść. Telefonogramu zapowiadawczego zawierającego dane pozwolenia na wyprawienie pociągu nie powtarza się. Powtórzenie poprzedza się słowem „powtarzam”.
12. Jeżeli dyżurny ruchu powtarza telefonogram bezpośrednio po tym nie podaje żadnego telefonogramu, informuje o tym słowem „koniec”.
13. Dyżurny ruchu, który przekazał telefonogram, sprawdza w treści powtórzenie treści telefonogramu i jeżeli bezpośrednio po tym sprawdzeniu nie podaje żadnego telefonogramu, kończy rozmowę słowem „koniec”.
14. W telefonogramach zapowiadawczych podaje się numer pociągu. Dodatkowo numer ten uzupełnia się określeniem pociągu:
 - 1) luzem dla pojazdów trakcyjnych luzem w przypadku kursowania dwu lub więcej lokomotyw sprzęgniętych ze sobą, należy podać oprócz ich numeru pociągu, także liczbę jadących razem lokomotyw,
 - 2) gospodarczy dla pociągów gospodarczych,
 - 3) roboczy dla pociągów roboczych,
 - 4) ratunkowy dla pociągów ratunkowych,
 - 5) próbny dla pociągów próbnych,
 - 6) inspekcyjny dla pociągów inspekcyjnych.
15. Na torach zelektryfikowanych bezpośrednio po numerze lub określeniu pociągu podaje się rodzaj trakcji nieelektrycznej np.: „słownie szpalinowy”).
16. Zapowiadania pociągów dokonuje dyżurny ruchu lub dyżurny ruchu pomocniczy, jeżeli ustalono to w regulaminie technicznym.
17. Jeżeli bezpośrednio po otrzymaniu telefonogramu, zawierającego dane pozwolenia na wyprawienie pociągu, nie można podać telefonogramu zawierającego dane pozwolenia na wyprawienie pociągu, należy zawiadomić o tym słowem „Czekaj, co oznacza, że podanie tego telefonogramu nastąpi później, po wywołaniu dyżurnego ruchu dającego pozwolenia.
18. Postępowanie przy zapowiadaniu pociągów przedstawiają następujące przykłady:

Przykład I

Stacja Komorów dyżurny ruchu Kowal	Stacja Podkowa dyżurny ruchu Baka
Wydzwania	
	Zgłasza się: „Podkowa, Baka”
„Podkowa, Kowal Komorów. Pociąg nr 432 przyjechał godz. 21 min. 30”	
	„Powtarzam: Pociąg nr 432 przyjechał godz. 21 min. 30”. „Komorów. Czy droga dla pociągu nr 448 jest wolna?”
„Podkowa. Dla pociągu nr 448 droga jest wolna”	
	„Powtarzam: Dla pociągu nr 448 droga jest wolna. Koniec”
„Koniec”	

Przykład II

Stacja Pliszki ó dy urny ruchu Kowalski	Stacja Gruzy ó dy urny ruchu Janowski
Wydzwania	
	Zgłasza si : šGruzy, Janowskiö
šPliszki. Kowalski Gruzy. Czy droga dla poci gu nr 661 jest wolnaö	
	šCzeka ö
	Wydzwania
Zgłasza si : šPliszki. Kowalskiö	
	šGruzy, Janowski. PLiszki dla poci gu nr 661 droga jest wolna.ö
šPowtarzam: Dla poci gu nr 661 droga jest wolna. Koniecö	
	šKoniecö

§ 21

**danie i danie pozwolenia na wyprawienie poci gu.
Wstrzymanie wyprawiania poci gów**

- Ruch jednotorowy dwukierunkowy jest to ruch poci gów po torze szlakowym w obu kierunkach na:
 - szlaku jednotorowym,
 - szlaku dwutorowym, przy zamknięciu jednego z torów szlakowych.
- Na szlakach dwutorowych można prowadzić ruch dwukierunkowy po jednym torze przy czynnych obu torach szlakowych według postanowie § 27.
- Na szlakach z ruchem jednotorowym dwukierunkowym oraz na szlakach dwutorowych z ruchem dwukierunkowym po jednym torze przy czynnych obu torach, posterunek zapowiadawczy wyprawiający poci g daje pozwolenia na wyprawienie poci gu, a posterunek zapowiadawczy przyjmujący poci g daje pozwolenie na wyprawienie poci gu.
- Telefonogramy zapowiadawcze z daniem i daniem pozwolenia na wyprawienie poci gu na szlak z ruchem jednotorowym dwukierunkowym należy podawać do wiadomości wszystkim czynnym na tym szlaku obsługiwany posterunkom odstępowym. Jeżeli stacja nie jest przystosowana do tego celu, telefonogramy te należy podawać do wiadomości tylko siednim posterunkom odstępowym.
- Telefonogram z daniem oraz daniem pozwolenia na wyprawienie poci gu wolno nadawać, gdy zaistnieją warunki wymienione w § 19 ust. 7 pkt 1 i 368.
- Danie pozwolenia na wyprawienie powinno być nadane zasadniczo nie wcześniej, niż 5 minut przed zamierzonym wyprawieniem poci gu. W zależności od warunków miejscowych czas ten może być odpowiednio zwiększony, co powinno być ujęte w regulaminie technicznym.
- Wzory telefonogramów są następujące:

Numer telefonogramu	Cel telefonogramu	Brzmienie telefonogramu
1.	danie pozwolenia na wyprawienie poci gu	šCzy droga dla poci gu nr jest wolnaö
2.	Danie pozwolenia na wyprawienie poci gu	šDla poci gu nr droga jest wolnaö
3.	Brak zgody na wyprawienie poci gu ¹⁾	šStój poci g nrö
4.	Zgoda na wyprawienie poci gu po usunięciu przyczyny odmowy przyjęcia poci gu	šTeraz dla poci gu nr droga jest wolnaö
5.	danie zatrzymania poci gu ²⁾	šZatrzymaj poci g nrö
6.	Powiadomienie o zatrzymaniu poci gu ³⁾	šPoci g nr jest zatrzymanyö

7.	Wstrzymanie wyprawiania poci - gów ⁴⁾	šNie wyprawia poci gów od godz. min. í í . a do od- woaniaö
8.	Odwoanie wstrzymania wypra- wiania poci gów. ⁵⁾	šWstrzymanie wyprawiania poci gów odwoaj o godz. min. í í ...ö

- ¹⁾ Je eli zachodzi przeszkoda do przyj cia poci gu, nale y odmówi dania pozwolenia na wyprawie-
nie poci gu oprócz tego nale y poda krótko przyczyn odmowy przyj cia.
- ²⁾ Je eli po daniu pozwolenia na wyprawienie poci gu zajdzie potrzeba zatrzymania poci gu, poste-
runek zapowiadawczy, który dał pozwolenie, da zatrzymania poci gu telefonogramem wg wzoru
nr 5.
- ³⁾ Po otrzymaniu telefonogramu wg wzoru nr 5, nale y poci g zatrzyma i powiadomi o tym zainte-
resowane posterunki ruchu telefonogramem wg wzoru nr 6. Telefonogram zawiadamiaj cy o za-
trzymaniu poci gu nadaje si równie wtedy, gdy zatrzymanie poci gu nast pił bez otrzymania
dania zatrzymania poci gu, na który otrzymano pozwolenie na wyprawienie. Nadanie zawiado-
mienia o zatrzymaniu poci gu telefonogramem nr 6 unieważnia otrzymane pozwolenie na wypra-
wienie tego poci gu, wskutek czego wyprawienie jakiegokolwiek poci gu na ten tor szlakowy wy-
maga nadania dania pozwolenia na wyprawienie poci gu.
- ⁴⁾ Je eli z jakichkolwiek powodów stacja nie może przyjmować poci gów ze szlaku dwutorowego,
powinna zawiadomi o tym tyln stację telefonogramem wg wzoru nr 7.
- ⁵⁾ Po ustaniu przyczyny nadania telefonogramu nr 7, wstrzymanie wyprawiania poci gów nale y na-
tychmiast odwoać telefonogramem wg wzoru nr 8.
8. W telefonogramach zapowiadawczych zawieraj cych danie i danie pozwolenia na wyprawienie
poci gu nale y po numerze poci gu dodawa słowa stosownie do okoliczności:
- 1) šz postojem na kilometrze minutö, ó z wyj tkiem rozk adowego zatrzymania poci gu na
przystankach osobowych,
 - 2) šdo kilometra z postojem minut i z powrotemö ó dla poci gu do kilometra na szlaku z po-
stojem i z powrotem,
 - 3) šz przekroczon skrajni ö ó dla poci gów z przesyłkami z przekroczon skrajni ,
 - 4) šz przesyłki wyj tkowo ci k ö ó dla poci gów z przesyłki wyj tkowo ci k ,
 - 5) špo zamkni tym torze nrö,
 - 6) špo zamkni tym torze nr z postojem na kilometrzeö,
 - 7) špo zamkni tym torze nr do kilometra i z powrotemö,
 - 8) šz popychaczem nie sprz gni tymö,
 - 9) šz popychaczem sprz gni tymö,
 - 10) šz popychaczem do kilometraö,
 - 11) špo torze lewymö,
 - 12) šbez zderzakaö,
 - 13) šbez sygnału ko ca poci guö.
9. Je eli do posterunku odgałnego przylega dwa lub wi cej szlaków jednotorowych, dy urny ruchu
tego posterunku pozwolenie na wyprawienie poci gu może da tylnemu posterunkowi zapowiadaw-
czemu dopiero po telefonicznym uzgodnieniu tego pozwolenia z dy urnym ruchem przedniego poste-
runku zapowiadawczego, przyległego do szlaku jednotorowego.
- Uzgodnienie to powinno odbywa si w nast puj cej formie:
- Pytanie: šCzy zgoda na danie pozwolenia dla poci gu nr.....ö.
- Odpowied : šTak zgoda na danie pozwolenia dla poci gu nr.....ö.

lub

§ Nie wyrażam zgody na danie pozwolenia dla pociągu nr.....ö.

Uzgodnienie nie jest daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu.

§ 22

Oznajmienie odjazdu pociągu

1. Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu ka dy posterunek następczy podaje najbliższemu przedniemu posterunkowi następczemu. W razie potrzeby może być zarządzane regulaminem technicznym, aby oznajmienie odjazdu pociągu podawane było również kolejnemu posterunkowi następczemu w kierunku jazdy pociągu.
2. Wzory telefonogramów są następujące:

Numer telefonogramu	Cel telefonogramu	Brzmienie telefonogramu
9.	Oznajmienie odjazdu pociągu ⁶⁾	§ Pociąg nr odjechał o godz. í í min. í í ö
10.	Oznajmienie przejazdu pociągu przez posterunek odst. powyższy ⁷⁾	§ Pociąg nr przejechał o godz. í í min. í í ö

⁶⁾ Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu, daje się niezwłocznie po odjeździe (przejeździe) pociągu. Na szlakach (odst. pach) krótkich oznajmienie odjazdu pociągu należy dawać odpowiednio wcześniej do 5 minut, co powinno być określone w regulaminie technicznym. Wówczas w telefonogramie nr 9 słowo „odjechał” zastępuje się słowem „odjedzie”, a czas odjazdu podaje się przypuszczalny.

⁷⁾ Posterunek odst. powyższy może nadać oznajmienie odjazdu pociągu telefonogramem wg wzoru nr 10, z wyjątkiem przypadków wyprawienia pociągu do określonego kilometra na szlaku i z powrotem oraz wyprawienia pociągu z popychaczem do kilometra i powrotu popychacza ze szlaku na stację wyprawienia, w których to przypadkach oznajmienie odjazdu pociągu posterunek odst. powyższy powinien nadać telefonogramem wg wzoru nr 9.

3. Telefonogram zawierający oznajmienie odjazdu pociągu „do kilometra z postojem minut i z powrotem” i pociągu „z popychaczem do kilometra” posterunek zapowiadawczy, wyprawiający ten pociąg, powinien nadać do siedniego posterunku zapowiadawczego i do poprzednich posterunków następczych.
4. W telefonogramach zapowiadawczych zawierających oznajmienie odjazdu pociągu należy po numerze pociągu dodawać słowo stosownie do okoliczności według § 21 ust. 8.
5. Uzupełnienia telefonogramów zapowiadawczych, przewidziane w § 21 ust. 8 pkt 164, mają zastosowanie również w telefonogramach zawierających oznajmienie odjazdu pociągu. Poza tym obowiązują uzupełnienia przewidziane w § 48 ust. 2 i 3, § 60 ust. 11 i 12.
6. Jeżeli zbliża się pociąg, dla którego nie otrzymano wymaganego oznajmienia odjazdu, należy niezwłocznie zadać tego oznajmienia.

§ 23

Potwierdzenie przyjazdu pociągu

1. Przyjazd (przejazd) pociągu ka dy posterunek następczy potwierdza najbliższemu tylnemu posterunkowi następczemu, a na szlakach z ruchem jednotorowym dwukierunkowym, podzielonym na odstępy, posterunek zapowiadawczy potwierdza również przyjazd pociągu tylnemu posterunkowi zapowiadawczemu.
2. Potwierdzenie przyjazdu pociągu jest stwierdzeniem, że tor szlakowy lub ostatni odstępek, z którego przejechał pociąg jest wolny. Wyjątek stanowi potwierdzenie przyjazdu powracającego ze szlaku lokomotywy popychającego pociąg do kilometra, które oznacza tylko przyjazd lokomotywy, nie oznacza natomiast, że tor szlakowy jest wolny.

3. Wzór telefonogramu jest następujący:

Numer telefonogramu	Cel telefonogramu	Brzmienie telefonogramu
11.	Potwierdzenie przyjazdu pociągu ⁸⁾	„Pociąg nr przyjechał o godz. í í min. í í s”

8)

Jeżeli pociąg przejechał przez posterunek odst. powyżej i istnieje możliwość równoczesnego nadania telefonogramu do tylnego i przedniego posterunku następczego, wówczas zamiast osobnych telefonogramów nr 9 i 11 nadaje się telefonogram nr 10, co dla tylnego posterunku następczego jest potwierdzeniem przyjazdu pociągu, a dla przedniego posterunku następczego jest oznajmieniem odjazdu pociągu.

4. Przyjazd (przejazd) każdego pociągu należy potwierdzić niezwłocznie, gdy spełnione zostaną następujące warunki:
 - 1) pociąg przyjechał (przejechał) i minął sygnałowe miejsce koła pociągu,
 - 2) na pociąg znajduje się sygnał koła pociągu,
 - 3) pociąg osłonięty został sygnałem „Stój” na semaforze wjazdowym lub odst. powym lub wygasł sygnał zast. pcy na sygnalizatorze sygnał zast. pczego.
5. Jeżeli po upływie 5 minut od rozkazowego czasu przyjazdu pociągu do siedniego posterunku następczego nie otrzymano potwierdzenia przyjazdu pociągu, należy dowiedzieć się o przyczynie braku tego potwierdzenia. Po otrzymaniu powiadomienia, że pociąg jeszcze nie przyjechał lub z innych powodów nie może potwierdzić jego przyjazdu, należy zastosować środki pomocnicze.
6. Przyjazd pociągu z popychaczem dojeżdżającym wraz z popychanym pociągiem lub za nim do siedniej stacji wolno potwierdzić dopiero po wjeździe pociągu i popychacza.
7. Przyjazd pociągu wyprawionego z popychaczem popychającym pociąg tylko na części szlaku (do kilometra), a następnie powracającym do stacji wyprawienia, wolno potwierdzić po przyjeździe tego pociągu, dopiero wtedy, gdy otrzymano od siedniego posterunku zapowiadawczego potwierdzenie przyjazdu popychacza po jego powrocie ze szlaku. Telefonogram zawierający potwierdzenie przyjazdu popychacza po jego powrocie na posterunek zapowiadawczy, posterunek ten powinien nadać do siedniego posterunku zapowiadawczego i do posterunków następczych.
8. Jeżeli na szlak z posterunkiem odst. powym wyprawiono pociąg do określonego kilometra na szlaku z postojem i z powrotem, a jazda pociągu sięga poza posterunek odst. powyżej, posterunek ten po przyjeździe pociągu nie powinien potwierdzić przyjazdu pociągu. Po powrocie pociągu ze szlaku na posterunek zapowiadawczy, który go wyprawił posterunek ten powinien nadać do siedniego posterunku zapowiadawczego i do posterunków następczych telefonogram zawierający potwierdzenie przyjazdu tego pociągu.
9. Obowiązuje uzupełnienie telefonogramów zapowiadawczych, przewidziane w § 47 ust. 7, § 48 ust. 2 i 3, § 60 ust. 11.

§ 24

Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów

1. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów stosuje się w czasie przerwy w łączności przewodowej, gdy podstawą prowadzenia ruchu był telefoniczny zapowiadanie pociągów.
2. Radiotelefoniczne zapowiadanie może być realizowane za pomocą:
 - 1) istniejących urządzeń radiołączności pociągowej lub drogowej,
 - 2) dostarczonych na posterunki następcze radiotelefonów wyposażonych w kanał radiowy sieci radiołączności pociągowej obowiązujący na tym szlaku.
3. W czasie radiotelefonicznego zapowiadania pociągów, posterunki odst. powe, które posiadają urządzenia radiołączności pociągowej, drogowej lub mają dostarczone radiotelefony, biorą udział w prowadzeniu ruchu.

4. Dru ynie poci gowej pierwszego poci gu wyprawianego na szlak po wprowadzeniu radiotelefonicznego zapowiadania nale y wyda rozkaz pisemny šOö, podaj c informacj mi dzy którymi posterunkami zapowiadawczymi zaistniał przerwa w Ćczno ci przewodowej, a w razie potrzeby wszystkim dru ynom poci gowym poci gów wyprawianych na ten szlak, wydawa rozkaz pisemny šOö oraz rozkaz pisemnym šSö.
5. Je eli posterunki nast pcze wyposa one s w urz dzenia radioĆczno ci poci gowej lub drogowej, nale y nawiz za Ćczno za pomoc tych urz dze i wprowadzi bezpo rednio radiotelefoniczne zapowiadanie poci gów.
6. Po dostarczeniu radiotelefonów, uprawniony pracownik sprawdza ich działanie i sĆszalno mi dzy posterunkami nast pczymi, a nast pnie informuje dy urnego ruchu o gotowo ci urz dze do wprowadzenia radiotelefonicznego zapowiadania. Dy urny ruchu posterunku zapowiadawczego nawizuje wówczas Ćczno z dy urnym ruchu s siedniego posterunku zapowiadawczego oraz z posterunkami nast pczymi na szlaku, bior cymi udziałw prowadzeniu ruchu i wprowadza radiotelefoniczne zapowiadanie poci gów.
7. Celem zapobiegni cia ewentualnemu wĆczeniu si w sie radiow zapowiadawcz osób trzecich i przekazania przez nie informacji mog cej mie ujemny wpłw na bezpiecze stwo ruchu poci gów, obowi zuj oprócz ustalonych form porozumiewania (§ 8 ust. 15, 16, 17), dodatkowe cyfrowe oznaczenia identyfikacyjne zawarte w tablicach to samo ci, o ró nym ukłdzie cyfr dla ka dego szlaku. Posterunki nast pcze przylegaj ce do tego samego szlaku musz posiada tablice to samo ci o identycznym ukłdzie cyfrowym.
8. Tablice to samo ci nale y opracowa wg poni szego wzoru:

Szlak ó														
(nazwa posterunku zapowiadawczego)							(nazwa posterunku zapowiadawczego)							
I	2	5	7	8	1	0	3	6	9	4	6	3	0	8
II	6	4	3	0	5	2	9	7	1	8	4	0	7	1

Tablice to samo ci nale y zaĆczy do regulaminu technicznego.

9. B d c w posiadaniu tablicy to samo ci, dy urni ruchu, po wymianie obowi zuj cych zgłsze , powinni poda sobie przed nadaniem radiotelefonogramu zapowiadawczego, numer rozpoznawczy. W tym celu jeden z dy urnych ruchu podaje dowolnie wybrane dwie s siednie cyfry z wiersza I tablicy przeznaczonej dla tego szlaku. W odpowiedzi, dy urny ruchu zgłszaj cy si podaje z wiersza II, dwie cyfry znajduj ce si pod cyframi wymienionymi z wiersza I.

Przykłd stosowania tablic to samo ci:

„Stacja A, tu stacja B zgłsi si ó odbiórö

„Stacja B, tu stacja A dy urny ruchu zgłszam si ó odbiórö
(nazwisko)

„Stacja A, tu stacja B dy urny ruchu to samo 94. Czy droga dla poci gu nr
(nazwisko)

jest wolna ó odbiórö

„Stacja B, tu stacja A dy urny ruchu to samo 18. Dla poci gu nr droga
(nazwisko)

jest wolna ó odbiórö.

10. Radiotelefoniczne zapowiadanie poci gów nale y wprowadzi radiotelefonogramem:

šO godz. min wprowadzam radiotelefoniczne zapowiadanie poci gów po torze nr.....
od do z powodu całkowitej przerwy
(nazwa posterunku zapowiadawczego) (nazwa posterunku zapowiadawczego)

w Ćczno ci przewodowejö.

11. Po ustaniu przyczyn powodujących radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy je odwołać telefonogramem:
 O godz. min. odwołaj radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów po torze nr.....
 od do
 (nazwa posterunku zapowiadawczego) (nazwa posterunku zapowiadawczego)
12. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy prowadzić na zasadach i według wzorów przewidzianych w § 21, 22, 23.
13. W przypadku pogorszenia się słyszalności lub innych zakłóceń, gdy odbierający nie rozumie poszczególnych słów należy je przeliterować używając znanych imion, nazw itp.
14. Każdy radiotelefonogram zapowiadawczy powinien być na dowód zrozumienia powtórzony oraz zakończony słowem „Odbiór” lub „Bez odbioru”.
15. Dyżurny ruchu przekazuje dyżurnowi w czasie trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów, odnotowuje to w dzienniku ruchu informując przyjmującego dyżurnego o stanie urządzenia radiotelefonicznego i wszystkich uwagach, jakie nasunęły mu się w czasie dotychczasowego trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów.

§ 25

Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z półsamoczynną blokadą linii

1. Na szlakach jednotorowych stosuje się zasadniczo półsamoczną blokadę linii dwukierunkową, a na szlakach dwutorowych z ruchem jednokierunkowym po każdym torze blokadę jednokierunkową.
2. Na szlaku dwutorowym z półsamoczną blokadą linii jednokierunkowej obowiązują następujące zasady:
 - 1) ruch pociągów prowadzi się na podstawie obsługi bloku pocztowego i kołowego,
 - 2) dyżurny ruchu podaje telefoniczną informację o numerze pociągu w następującej formie: „Pociąg nr odjechał”,
 - 3) w razie potrzeby, po numerze pociągu dodaje się uzupełnienia zgodnie z § 21 ust. 8,
 - 4) telefoniczną informację o numerze pociągu podaje się przed zablokowaniem bloku pocztowego,
 - 5) telefoniczną informację o numerze pociągu podaje się najbliższemu przedniemu posterunkowi następczemu,
 - 6) telefoniczna informacja o numerze pociągu może być podawana za pomocą urządzenia do przekazywania numerów pociągów.
3. Na szlakach jednotorowych z prawidłowo działającą półsamoczną blokadą linii dwukierunkowej obowiązują następujące zasady:
 - 1) ruch pociągów prowadzi się na podstawie obsługi bloku pocztowego i kołowego oraz bloków pozwolenia, a ponadto telefonicznego dania i odbioru pozwolenia na wyprawienie pociągu,
 - 2) niezależnie od stanu bloków pozwolenia należy dla każdego pociągu telefonicznie dać pozwolenie na wyprawienie pociągu jeżeli istnieją wymagane warunki i nie ma przeszkód, należy telefonicznie dać pozwolenie na wyprawienie pociągu, a następnie zablokować blok pozwolenia, jeżeli jest odblokowany.
4. Zablokowanie bloku pocztowego i odblokowanie się na przednim posterunku następczym współpracującego bloku kołowego jest oznajmieniem odjazdu pociągu.
5. Zablokowanie bloku kołowego i odblokowanie się na tylnym posterunku następczym współpracującego bloku pocztowego jest potwierdzeniem przyjazdu pociągu.
6. Sposób postępowania przy półsamoczynnej blokadzie liniowej w przypadkach szczególnych jest następujący:

Punkt	Przypadek	Postępowanie
-------	-----------	--------------

Punkt	Przypadek	Post powanie
1)	Odwołanie wyjazdu poci gu po nastawieniu sygnału zezwalaj cego, w celu wyprawienia na ten tor poci gu przeciwnego kierunku przez siedni posterunek zapowiadawczy	a) nastawi na semaforze wyjazdowym sygnał Stój, b) wprowadzi telefoniczne zapowiadanie poci gów, c) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 11 pkt 6).
2)	Samoczynna zmiana sygnału zezwalaj cego na jazd na sygnał Stój na semaforze wyjazdowym	a) wyprawi pierwszy poci g tego samego kierunku jazdy na sygnał zast pczy lub rozkaz pisemny, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 7 pkt 11).
3)	Odwołanie wyjazdu poci gu po nastawieniu sygnału zezwalaj cego	a) nastawi sygnał Stój na semaforze wyjazdowym, b) wyprawi pierwszy poci g tego samego kierunku jazdy na sygnał zast pczy lub rozkaz pisemny (§ 44 ust. 7 pkt 11).
4)	Zbliżanie si poci gu przy nieodblokowanym bloku ko cowym	a) wyja ni z tylnym posterunkiem nast pczym przyczyn niezablokowania bloku pocz tkowego, b) nastawi na semaforze wjazdowym (odst powym) sygnał zezwalaj cy ó o ile nie ma przeszkód do jazdy.
5)	Blok pocz tkowy nie odblokował si po przewidywanym czasie przyjazdu poci gu do przedniego posterunku nast pczego	a) wyja ni przyczyn niezablokowania bloku ko cowego z przednim posterunkiem nast pczym, b) w przypadku nie zwolnienia toru szlakowego (odst pu) nale y zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 7 pkt 4).
6)	Nie mo na zablokowa bloku ko cowego po wje dzie poci gu z sygnałem ko ca poci gu i nastawieniu sygnału Stój na semaforze	a) wprowadzi telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) telefonicznie potwierdzi przyjazd poci gu tylnemu posterunkowi nast pczemu, c) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 9 pkt 6).
7)	Blok pocz tkowy odblokował si przed upływem przewidywanego czasu jazdy poci gu do przedniego posterunku nast pczego	telefonicznie upewni si o przyje dzie poci gu do przedniego posterunku nast pczego.
8)	Blok pocz tkowy odblokował si przed przyjazdem poci gu do przedniego posterunku nast pczego	a) wprowadzi telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 7 pkt 11 i ust. 9 pkt 6), c) blokad liniow obsłgiwa dodatkowo.
9)	Odblokowanie bloku ko cowego przed otrzymaniem telefonicznej informacji o numerze poci gu	wyja ni przyczyn odblokowania bloku ko cowego z tylnym posterunkiem nast pczym.
10)	Odblokowanie si bloku ko cowego pomimo niezablokowania bloku pocz tkowego na tylnym posterunku nast pczym	a) wprowadzi telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 9 pkt 6).
11)	Wyprawienie poci gu do okre lonego kilometra na szlaku i z powrotem	a) nie obsłgiwa blokady liniowej ¹⁾ , b) stosowa telefoniczne zapowiadanie poci gów,

Punkt	Przypadek	Post powanie
		c) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 7 pkt 5 i ust. 9 pkt 6).
12)	Zamkni cie jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenie ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym, przy jednokierunkowej blokadzie liniowej	a) stosowa telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 7 pkt 9 i ust. 9 pkt 6).
13)	Wyprawienie poci gu po torze lewym szlaku dwutorowego, przy czynnych obu torach szlakowych, przy jednokierunkowej blokadzie liniowej	a) stosowa telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 7 pkt 10).
14)	Wyprawienie poci gu z lokomotyw popychaj c poci g na szlaku do kilometra i z powrotem na stacj wyprawienia albo z lokomotyw popychaj c poci g do s siedniej stacji, gdy lokomotywa ta nie jest sprz gni ta z poci giem	a) stosowa telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 7 pkt 6 lub 7 i ust. 9 pkt 6).
15)	Wyprawienie pojazdu pomocniczego	a) stosowa telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 9 pkt 5 i 6).
16)	Blokada liniowa dziaa nieprawidowo	a) wprowadzi telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 464 ust. 9 pkt 6).
17)	Urz dzenia blokady liniowej nie mog by obsa giwane lub nie wolno ich obsa giwa	a) wprowadzi telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 9 pkt 6).
18)	Jazda poci gu odb dzie si bez podania sygnaa zezwalaj cego na semaforze wyjazdowym (sygnaa zast pczy, rozkaz pisemny)	a) wprowadzi telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 7 pkt 15 i ust. 9 pkt 6).
19)	Brak jest zamkni cia lub zdj to plomb z urz dzenia wspo pracuj cego z blokad liniow	a) wprowadzi telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 9 pkt 6).
20)	Automatyk wpisze do ksi ki kontroli urz dze srk potrzeb wprowadzenia telefonicznego zapowiadania	a) wprowadzi telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 9 pkt 6).
21)	Nie mo na nastawi sygnaa šStój na semaforze	a) wprowadzi telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 7 pkt 16 i ust. 9 pkt 6), c) wystawi przed semaforem tarcz D 1 šStój.

Punkt	Przypadek	Post powanie
22)	Nie zwolnił zastawka nad blokiem pocz tkowym	a) wprowadzi telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 9 pkt 6), c) zwalnia r cznie zastawek nad blokiem pocz tkowym do czasu usuni cia usterki.
23)	Wjazd poci gu na sygnalizast pczy lub rozkaz pisemny	a) u y wcznika zastawki elektrycznej nad blokiem kocowym, b) nie wprowadza telefonicznego zapowiadania, o ile licznik dział prawidłowo. c) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 7 pkt 11).
24)	Uszkodzenie licznika wcznika zastawki elektrycznej nad blokiem kocowym	a) wprowadzi telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 464 ust. 9 pkt 6).
25)	Nie zwolnił zastawka nad blokiem kocowym po wje dzie poci gu	a) wprowadzi telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 9 pkt 6).

¹⁾ Posterunek zapowiadawczy wyprawiaj cy poci g do okre lonego kilometra na szlaku i z powrotem powinien mie odblokowany blok pozwolenia ó je eli jest.

7. W przypadkach wymienionych w ust. 6 pkt 1, 6, 8, 10, 21-25 telefoniczne zapowiadanie poci gów wprowadza si telefonogramem nr 12:

ŠO godz. í ... min. í í wprowadzam telefoniczne zapowiadanie poci gów po torze nr
od do z powodu
(nazwa posterunku) (nazwa posterunku)

Je eli telefoniczne zapowiadanie poci gów wprowadza si dla jednego z kierunków jazdy po danym torze, telefonogram ten i telefonogram nr 13, po wyrazach špo torze numerö nale y uzupećci wyrazami šdla kierunkuö.

8. Podczas obowi zywania telefonicznego zapowiadania poci gów:

- 1) podstaw prowadzenia ruchu poci gów jest telefoniczne zapowiadanie poci gów, a urz dzenia blokady liniowej nale y obsłgiwa pomocniczo je eli jest to mo liwe,
- 2) telefonogramy zapowiadawcze nale y nadawa przed obsł eniem blokady liniowej óurz dzie blokady liniowej nie nale y obsłgiwa , gdy istnieje zakaz obsłgi.

9. W przypadkach wymienionych w ust. 6 pkt 11-15 nale y stosowa telefoniczne zapowiadanie poci gów bez osobnego wprowadzenia telefonogramem wedłg zasad obowi zuj cych na szlakach jednotorowych lub dwutorowych.

10. Telefoniczne zapowiadanie poci gów wprowadza si lub stosuje w zale no ci od okoliczno ci po jednym lub po obu torach szlakowych, albo dla jednego z kierunków jazdy po danym torze szlakowym ó przy blokadzie dwukierunkowej.

11. Telefoniczne zapowiadanie poci gów wprowadza dy urny ruchu tego posterunku zapowiadawczego, na którym powstał przyczyna wymagaj ca jego wprowadzenia. Je eli przyczyna ta powstał na posterunku odst powym, telefoniczne zapowiadanie poci gów mi dzy posterunkami zapowiadawczymi wprowadza:

- 1) na szlaku dwutorowym ó dy urny ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego,

- 2) na szlaku jednotorowym ó dy urny ruchu posterunku zapowiadawczego, z którego b dzie wyprawiony pierwszy poci g przy telefonicznym zapowiadaniu poci gów.
12. Je eli potrzeba stosowania lub wprowadzenia telefonicznego zapowiadania poci gów powstał, przed wyprawieniem nast pnego poci gu, nale y telefonicznie potwierdzi przyjazd ostatniego poci gu, który był wyprawiony przed rozpocz cciem telefonicznego zapowiadania poci gów.
13. Je eli ustał potrzeba telefonicznego zapowiadania poci gów, nale y zaprzesta telefonicznego zapowiadania poci gów dopiero wtedy, gdy:
 - 1) na szlaku jednotorowym ó przejedzie po jednym poci gu w ka dym kierunku przy prawidłowo działającej blokadzie liniowej,
 - 2) na szlaku dwutorowym:
 - a) przy ruchu jednokierunkowym po ka dym torze ó po torze, na którym obowi zywał telefoniczne zapowiadanie poci gów, przejedzie poci g w kierunku ustalonym dla tego toru, przy prawidłowo działającej blokadzie liniowej,
 - b) przy czasowym ruchu jednotorowym dwukierunkowym ó po przywróceniu ruchu jednokierunkowego po ka dym torze, przejedzie przy prawidłowo działającej blokadzie liniowej po jednym poci gu w kierunku ustalonym dla ka dego z tych torów,
 - c) przy czasowym ruchu jednotorowym dwukierunkowym po torze szlaku dwutorowego, przy czynnych obu torach, bez urz dze srk przystosowanych do prowadzenia takiego ruchu ó po przeje dzie wszystkich poci gów z toru lewego, przejedzie po tym torze, przy prawidłowym działaniu blokady liniowej, poci g w kierunku ustalonym dla tego toru.
14. Po ustaniu przyczyny wprowadzenia telefonicznego zapowiadania poci gów dy urny ruchu, który je wprowadził odwołuje je telefonogramem nr 13:

šO godz. í í min. í í odwołuj telefoniczne zapowiadanie poci gów po torze numer

od do

(nazwa posterunku) (nazwa posterunku)
15. Telefonogram ten nadaje si , gdy spełnione zostały warunki wymienione w ust. 13.
16. uszkodzeniu, nieprawidłowym działaniu lub nieprzepisowym stanie urz dze blokady liniowej nale y zawiadomi automatyka.

§ 26

Prowadzenie ruchu poci gów na szlakach z samoczynn blokad liniow

1. Sygnał na semaforach odst powych samoczynnej blokady liniowej zmieniaj si samoczynnie pod wpływem oddziaływania poci gu na urz dzenia kontroluj ce niezaj to odst pu.
2. Na szlakach z samoczynn blokad liniow obowi zuj nast puj ce zasady:
 - 1) poci g nale y wyprawi ze stacji, gdy co najmniej dwa odcinki oddalania na planie wietlnym nie wykazuj zaj to ci,
 - 2) je eli pr dko jazdy poci gu poprzedzaj cego jest równa lub wi ksza ni pr dko nast pnego poci gu, to poci g ten mo na wyprawi ze stacji, gdy co najmniej pierwszy odcinek oddalania na planie wietlnym nie wykazuje zaj to ci,
 - 3) poci g mo na wyprawi ze stacji, gdy nie ma przeszkód do jazdy,
 - 4) po wyprawieniu poci gu dy urny ruchu podaje telefoniczn informacj o numerze poci gu w formie: šPoci g nr odjechał,
 - 5) obowi zuj dodatkowe uzupełnienia telefonicznej informacji o numerze poci gu podane w § 21 ust. 8,
 - 6) telefoniczna informacja o numerze poci gu mo e by podawana za pomoc urz dzenia do przekazywania numerów poci gów.

3. W razie niedziałania lub nieprawidłowego działania samoczynnej blokady liniowej, należy postąpić w następujący sposób:
- 1) gdy na semaforze wyjazdowym nie można podać sygnału zezwalającego, pociąg należy wyprawić na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny § 50 przy czym należy przestrzegać następujących postanowień:
 - a) jeżeli powtarzacz pierwszego odcinka oddalania na planie świetlnym nie wykazuje zajętości, pociąg wyprawić,
 - b) jeżeli powtarzacz pierwszego odcinka oddalania na planie świetlnym stale wykazuje zajętość pierwszy pociąg wolno wyprawić po udaniu i otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnego posterunku zapowiadawczego ostatniego wyprawionego pociągu, natomiast następne pociągi wolno wyprawiać w odstępach 10-cio minutowych lub na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów, wprowadzonego w odstępach posterunków następujących, w zależności od postanowień regulaminu technicznego,
 - 2) gdy cztery lub więcej semaforów odstępów samoczynnej blokady liniowej dla jednego kierunku jazdy wskazuje stale czerwone światło lub słabe światło, ruch pociągów należy prowadzić na podstawie telefonicznego zapowiadania wprowadzonego w odstępach posterunków następujących. W razie potrzeby, ze względu na przepustowość szlaku, można postąpić w ten sposób. W regulaminie technicznym również wówczas, gdy nieprawidłowość dotyczy zachodzących na mniejszej liczbie samoczynnych semaforów odstępów.
 - 3) gdy pociąg wyprawiony jest w odstępach posterunków zapowiadawczych, prowadzący pojazd kolejowy z napędem otrzymuje rozkaz pisemny § 50 rubryka 3.
4. W przypadku stwierdzenia lub otrzymania zawiadomienia, że samoczynna blokada liniowa działa nieprawidłowo, należy niezwłocznie wpisać odpowiedni zapis do księжки kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym, zawiadomić o tym automatyka oraz zainteresowanych pracowników biorących udział w prowadzeniu ruchu pociągów, a także zastosować środki pomocnicze.
5. Usunięcie usterki samoczynnej blokady liniowej na szlaku, automatycznie zgłosić dyżurnemu ruchowi za pomocą urządzeń słuchawkowych. Usunięcie usterki automatycznie wpisuje do księжки kontroli urządzeń znajdujących się w szafie torowej lub kontenerze samoczynnej blokady liniowej i dyktuje dyżurnemu ruchowi. Dyżurny ruchu dyktowane wpisuje do księжки kontroli urządzeń znajdujących się na nastawni.
6. Na szlakach z samoczynnymi blokadami liniowymi nie wolno wyprawiać pociągów z lokomotyw popychających pociąg do kilometra i powracających ze szlaku na stację wyprawienia.
7. Sposób postępowania przy samoczynnej blokadzie liniowej w przypadkach szczególnych jest następujący:

Punkt	Przypadek	Postępowanie
1)	Zamknięcie jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenie ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym, przy jednokierunkowej blokadzie liniowej	a) stosować telefoniczne zapowiadanie pociągów, b) zastosować środki pomocnicze (§ 44 ust. 7 pkt 9 i ust. 9 pkt 6).
2)	Wyprawienie pociągu po torze zamkniętym	a) stosować telefoniczne zapowiadanie pociągów, b) zastosować środki pomocnicze (§ 44 ust. 7 pkt 9 i ust. 9 pkt 6).
3)	Wyprawienie pociągu po torze lewym szlaku dwutorowego, przy czynnych obu torach szlakowych, przy jednokierunkowej blokadzie liniowej	a) stosować telefoniczne zapowiadanie pociągów, b) zastosować środki pomocnicze (§ 44 ust. 7 pkt 10 i ust. 9 pkt 6).
4)	Wyprawienie pociągu do określonego kilometra na szlaku i z powrotem do stacji wyprawienia	a) stosować telefoniczne zapowiadanie pociągów, b) zastosować środki pomocnicze (§ 44

Punkt	Przypadek	Post powanie
		ust. 7 pkt 5 i ust. 9 pkt 6), c) po powrocie poci gu ze szlaku obs- y przycisk chwilowego wy-czenia zasilania samoczynnej blokady lini- wej, w celu doprowadzenia do stanu zasadniczego semaforów odst powych ó je eli przycisk taki jest i je eli na to- rze szlakowym, do którego odnosi si ten przycisk, nie ma poci gu.
5)	Wyprawienie pojazdu pomocniczego	a) stosowa telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 9 pkt 5 i 6).
6)	Wyprawienie poci gu roboczego z post- jem na szlaku i jazd do nast pnej stacji	a) stosowa telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 7 pkt 5 i 9 i ust. 9 pkt 6).
7)	Wyprawienie po torze lewym poci gu do okre lonego kilometra na szlaku i z po- wrotem na stacj wyprawienia	a) stosowa telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 7 pkt 5 i ust. 9 pkt 6).
8)	Blokada liniowa dzia-6 nieprawid-6wo	a) wprowadzi telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 9 pkt 6).
9)	Automatyk wpisze do ksi ki kontroli urz dze srk potrzeb wprowadzenia telefonicznego zapowiadania.	a) wprowadzi telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 9 pkt 6).
10)	Powtarzacz pierwszego i drugiego od- cinka oddalania stale wykazuj zaj to lub trzy lub wi cej semaforów odst po- wych samoczynnej blokady liniowej dzia-6 nieprawid-6wo	a) wprowadzi telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 9 pkt 6).
11)	Semafor na posterunku zapowiadawczym nie nastawi-6 si na sygna-6 Stójö	a) wprowadzi telefoniczne zapowiadanie poci gów, b) zastosowa rodki pomocnicze (§ 44 ust. 7 pkt 16 i ust. 9 pkt 6), c) wystawi przed semaforem tarcz D 1 š Stójö.

8. W przypadkach wymienionych w ust. 8 pkt 8-11 telefoniczne zapowiadanie poci gów wprowadza si telefonogramem nr 12, a odwo-6 je je telefonogramem nr 13.
9. W przypadku przerwy w -czno ci przewodowej przy prawid-6wym dzia-6niu samoczynnej blokady liniowej, blokada ta jest nadal podstaw prowadzenia ruchu.

§ 27

Prowadzenie ruchu dwukierunkowego po torze szlaku dwutorowego przy czynnych obu torach

1. Po torach szlaku dwutorowego, wyposażonych w dwukierunkowe blokad liniowych oraz po torach szlaku dwutorowego wyposażonych w jednokierunkowe blokad liniowych, ruch pociągów przy czynnych obu torach, może być prowadzony:
 - 1) dwukierunkowo po jednym torze i jednokierunkowo po drugim torze,
 - 2) dwukierunkowo po każdym torze.
2. W przypadkach wymienionych w ust. 1 obowiązują następujące zasady:
 - 1) przy dwukierunkowej blokadzie liniowej ów kierunek ruchu po danym torze może być zmieniony tylko wtedy, gdy tor szlakowy jest wolny i otrzymano pozwolenie na włączenie danego kierunku. Dopuszczenie do zmiany kierunku odbywa się telefonicznie lub za pomocą urządzenia,

§ Przy czynnych obu torach wprowadzam od do ruch
(nazwa posterunku) (nazwa posterunku)
 dwukierunkowy po torze nr, po którym ostatni pociąg nr odjechał o godz. í í . min. í ..ö.
 - 2) przy jednokierunkowej blokadzie liniowej ów ruch dwukierunkowy po danym torze wprowadza posterunek zapowiadawczy zarządca tym torem, telefonogramem nr 14:

§ Przywracam ruch jednokierunkowy po torze nr od do.....
(nazwa posterunku) (nazwa posterunku)
 o godz. í í .. min.ö.
 - 3) pociągom wyprawionym po torze lewym wyposażonym w jednokierunkowe blokad liniowych wydaje się rozkazy pisemne §Nö.
3. Na szlakach z jednokierunkowymi blokadami liniowymi prowadzenie ruchu pociągów po torze lewym odbywa się tak, jak w czasie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednokierunkowego dwukierunkowego po torze czynnym.
4. Szlaki z dwukierunkowymi blokadami liniowymi należy oznaczyć w warunkach techniczno-ruchowych linii oraz w wewnętrznych rozkazach jazdy.
5. Przy ruchu dwukierunkowym po danym torze należy zastosować środki pomocnicze według postanowień § 44 ust. 7 pkt 10 i ust. 9 pkt 3.
6. Jeżeli drogi przebiegu obu równocześnie zbliżających się do posterunku zapowiadawczego pociągów są sprzeczne, należy zatrzymać przed semaforem wjazdowym pociąg jadący po torze prawym. Dopuszcza się odstąpienie od tej zasady jeżeli zachodzi konieczność przyjęcia w pierwszej kolejności pociągu jadącego po torze prawym, a droga przebiegu po torze lewym jest zabezpieczona zwrotnicami ochronnymi.
7. Ruch jednokierunkowy przywraca się po przejeździe ostatniego pociągu, dla którego dano pozwolenie na jazdę po torze lewym i po potwierdzeniu przyjazdu tego pociągu. Ruch jednokierunkowy po danym torze przywraca dyrekcja ruchu posterunku zapowiadawczego, który wprowadzi ruch dwukierunkowy telefonogramem nr 15:

§ Przywracam ruch jednokierunkowy po torze nr od do.....
(nazwa posterunku) (nazwa posterunku)
 o godz. í í .. min.ö.
8. Telefonogram ten dyrekcja ruchu nadaje do siedzib posterunku zapowiadawczego i po rednionych posterunkach następujących.
9. O wprowadzeniu i odwołaniu ruchu dwukierunkowego po danym torze przy czynnych obu torach należy zawiadomić telefonogramem zainteresowany personel obsługi i dróżników przejazdowych.
10. W sprawie ograniczenia prędkości jazdy po torze lewym obowiązują postanowienia § 55 ust. 10 i 11.

§ 28

Zdalne prowadzenie ruchu**A. Postanowienia ogólne**

1. Odcinek zdalnego prowadzenia ruchu (zpr) jest to odcinek linii kolejowej przystosowany do prowadzenia ruchu pociągów z nastawni odcinkowej wyposażonej w urządzenie zdalnego sterowania ruchem (uzs), w skład którego wchodzi posterunki ruchu zdalnie sterowane oraz znajdujące się na nim szlaki.
2. Ruch pociągów na odcinku zpr prowadzi dyspozytor ruchu odcinkowy z nastawni odcinkowej.
3. Nastawnia odcinkowa jest to nastawnia wyposażona w urządzenie sterujące ruchem pociągów na odcinku zpr.
4. Posterunek ruchu zdalnie sterowany jest to posterunek zapowiadawczy zdalnie sterowany z nastawni odcinkowej.
5. Nastawnia miejscowa na posterunku ruchu zdalnie sterowanym umożliwia w razie potrzeby miejscowy obsługa urządzeń sterujących przez dyspozytora ruchu (miejscowego).
6. Szlak wewnętrzny jest to szlak między posterunkami ruchu zdalnie sterowanymi.
7. Na odcinkach zpr:
 - 1) każdy pojazd kolejowy z napędem musi być wyposażony w sprawne urządzenie radioelektroniczne pociągowe,
 - 2) torowe na stacjach zdalnie sterowanych należy oznaczyć tablicami z ich numerami,
 - 3) zabrania się stosowania lokomotyw popychających nieprzeznaczonych z pociągami,
 - 4) stanowisko dyspozytora ruchu odcinkowego musi być wyposażone w urządzenie radioelektroniczne pociągowe oraz rejestratory rozmów radiotelefonicznych,
 - 5) sytuacja ruchowa powinna być zobrazowana na planie świetlnym lub monitorze z wyświetleniem numerów pociągów.
 - 6) Wyposażonych w urządzenie zdalnego sterowania ruchem (uzs) zabrania się kursowania pojazdów pomocniczych, które nie oddziałują na te urządzenia.
8. Powiadamianie dróg przejazdowych o odjeździe pociągów może nastąpić samoczynnie lub być dokonywane przez dyspozytora ruchu odcinkowego lub miejscowego. Szczegółowe postanowienia dotyczące zasad powiadamiania dróg przejazdowych o jeździe pociągów oraz sposób zabezpieczania przejazdów kolejowych na czas przejazdu pojazdów kolejowych, należy podać w regulaminie technicznym odcinka zpr.
9. Kierownik ostrzeżeń prowadzi dyspozytor ruchu odcinkowy dla odcinka zpr.
10. Szczegółowe postanowienia dotyczące prowadzenia ruchu pociągów na odcinku zpr zawiera regulamin techniczny odcinka zpr.

**B. Postanowienia obowiązujące na odcinku zpr wyposażonym
w urządzenie zdalnego sterowania ruchem (uzs)**

11. Urządzenie zdalnego sterowania ruchem umożliwia sterowanie urządzeniami sterującymi posterunków ruchu zdalnie sterowanych z nastawni odcinkowej.
12. Podstawą prowadzenia ruchu pociągów na odcinku zdalnego prowadzenia ruchu wyposażonym w urządzenie zdalnego sterowania ruchem jest jednokierunkowa samoczynna blokada liniowa oraz półsamoczynna blokada liniowa dwukierunkowa.
13. W przypadkach wymienionych w § 26 ust. 8 pkt 167 dyspozytor ruchu odcinkowy prowadzi ruch pociągów na danym torze szlaku wewnętrznego w odstępach posterunków ruchu zdalnie sterowanych bez stosowania telefonicznego zapowiadania pociągów, jeżeli urządzenie sterujące umożliwia stwierdzenie opuszczenia szlaku przez pociąg z sygnałem końca pociągu.

14. Telefoniczne zapowiadanie pociągów na szlakach wewnętrznych należy wprowadzić w przypadkach wskazanych w § 26 ust. 8 pkt 669.
15. W przypadkach wskazanych w:
 - 1) § 26 ust. 8 pkt 669,
 - 2) ust. 17 jeżeli urządzenia sterujące nie zapewniają stwierdzenia wjazdu pociągu z sygnałami końca pociągu,

ruch pociągów należy prowadzić w odstępach posterunków zapowiadawczych obsadzonych przez dyżurnych ruchu miejscowych.

Do czasu obsadzenia posterunków zapowiadawczych przez dyżurnych ruchu miejscowych, ruch pociągów należy prowadzić na podstawie telefonicznego zapowiadania. W tej sytuacji maszynista pociągu ma obowiązek zgłosić za pomocą dostępnych urządzeń elektronicznie ci wjazd pociągu do stacji z sygnałami końca pociągu.
16. Dziennik ruchu prowadzony jest w formie elektronicznej jeżeli umożliwiają to urządzenia.
17. Wprowadzenie do systemu zdalnego sterowania numerów pociągów, dokonuje dyżurny ruchu odcinkowy.
18. Numery pociągów koniecznych jazd na stacjach zdalnie sterowanych kasuje dyżurny ruchu odcinkowy.
19. W razie przeszkód w działaniu urządzeń zdalnego sterowania ruchem, dyżurny ruchu odcinkowy powinien wprowadzić obsługę urządzeń sterujących z nastawni miejscowej tego posterunku ruchu zdalnie sterowanego, na którym nie można obsługiwać tych urządzeń za pomocą sterowania zdalnego, co powinno być szczegółowo określone w regulaminie technicznym odcinka zpr.
20. O nie działaniu lub nieprawidłowym działaniu urządzeń sterujących lub elektronicznie należy niezwłocznie zawiadomić uprawnionego pracownika utrzymania tych urządzeń.
21. W czasie wystąpienia przeszkód w zdalnym sterowaniu urządzeniami na posterunku ruchu oraz na daniach automatyki należy wprowadzić miejscową obsługę urządzeń.
22. Na zdjęcie plomb z urządzeń oraz na ich otwarcie na nastawni miejscowej musi wyrazić zgodę dyżurny ruchu odcinkowy.
23. Wezwany na polecenie dyżurnego ruchu odcinkowego uprawniony pracownik powinien objąć czynności dyżurnego ruchu miejscowego na nastawni miejscowej i przejąć urządzenia z nastawiania zdalnego na nastawianie miejscowe. Od tej chwili urządzenia tej stacji nastawiane są z pulpitu nastawni miejscowej.
24. Przed objęciem dyżuru przez dyżurnego ruchu miejscowego, dyżurny ruchu odcinkowy powinien poinformować go o sytuacji istniejącej na posterunku zapowiadawczym i przyległych szlakach, co należy odnotować w dokumentacji techniczno-ruchowej. Dyżurny ruchu odcinkowy powinien powiadamiać drugich pociągów o obsadzie urządzeń przez dyżurnego ruchu miejscowego rozkazem pisemnym § 51 ust. 9 pkt 5).
25. Gdy ustąpi przyczyna, z powodu której przełączono urządzenia ze sterowania zdalnego na sterowanie miejscowe, dyżurny ruchu miejscowy powinien zgłosić o tym dyżurnemu ruchowi odcinkowemu oraz przekazać mu informację o sytuacji ruchowej na stacji i przyległych szlakach. Na polecenie dyżurnego ruchu odcinkowego należy przejąć urządzenia ze sterowania miejscowego na sterowanie zdalne.
26. Zgodnie na manewry na stacji zdalnie sterowanej kierownikowi manewrów daje:
 - 1) dyżurny ruchu odcinkowy z określeniem terminu zakończenia manewrów,
 - 2) dyżurny ruchu miejscowy ó na stacji z obsadą nastawni miejscowej, bez możliwości wjazdu na tory główne i poza granicę przetaczania,

- 3) dy urny ruchu miejscowy w porozumieniu z dy urnym ruchem odcinkowym ó na stacji z obsadą nastawni miejscowej, w przypadku manewrów na torach głównych lub z wyjazdem poza granicę przetaczania.

§ 29

Jazda na widoczno

1. Jazda na widoczno oznacza, że nie obowiązuje zasada, że między dwoma posterunkami następczymi, może znajdować się jednocześnie nie tylko jeden pociąg oraz, że nie ma innych przeszkód do jazdy, bezpieczeństwo ruchu pociągów zależy wyłącznie od obserwacji toru, jak również od odpowiedniego regulowania prędkości jazdy pociągów i zatrzymania ich w porę przed przeszkodami.
2. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem jadący na widoczno, powinien tak regulować prędkość jazdy, aby w przypadku zauważenia przeszkody do jazdy, mógł zatrzymać pociąg przed przeszkodą lub sygnałem stojącym.
3. Jazda na widoczno stosuje się w następujących przypadkach:
 - 1) podejrzenia szkód na skutek złych warunków atmosferycznych, § 67,
 - 2) podejrzenia uszkodzenia sieci trakcyjnej § 73,
 - 3) zgubienia zderzaka w tym lub sąsiednim torze przez poprzedni pociąg § 69,
 - 4) jazdy po torze zamkniętym, zajętym przez inny pojazd kolejowy § 48 ust 9 pkt 2,
 - 5) zatrzymania pociągu przed semaforem odstępowym samoczynnej blokady liniowej wskazującym sygnałem stojącym, sygnałem tąpnięty lub gdy semafor jest nieoświetlony ó po zatrzymaniu pociągu, jazda na widoczno obowiązuje do czasu minięcia przez czołowy pociąg semafora wskazującego sygnałem pozwalającym,
 - 6) wyjazdu pociągu na szlak z samoczynną blokadą liniową na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny,
 - 7) wyjazdu pociągu na szlak z blokadą półsamoczynną lub bez blokady ó jazda pociągu do czasu minięcia przez pociąg granicy posterunku ruchu.
4. Prędkość jazdy na widoczno nie może przekraczać 40 km/h, z wyjątkiem przypadków wskazanych w ust. 3 pkt 3 i 5 gdzie prędkość jazdy nie może przekraczać 20 km/h oraz pkt 4 gdzie prędkość jazdy nie może przekraczać 30 km/h.
5. W czasie jazdy na widoczno należy liczyć się z tym, że za pociągami może jechać na widoczno kolejny pociąg i dlatego należy dołożyć wszelkich starań, aby nie zatrzymywać pociągów na szlaku i przed semaforami wjazdowymi.

§ 30

Prowadzenie ruchu pociągów gospodarczych i roboczych

1. Pociągi gospodarcze powinny kursować według rozkładu jazdy, opracowanego na podstawie zgłoszonych planów pracy tych pociągów.
2. W przypadkach pilnych zgłoszonych doraźnie, pociągi gospodarcze mogą być wyprawiane bez rozkładu jazdy po uprzednim uzyskaniu przez dyurnego ruchu zgody dyspozytora WKD.
3. Jeżeli pociąg gospodarczy jedzie do usunięcia przerwy w ruchu pociągów, należy wyznaczyć mu stopień pierwszeństwa, przewidziany dla pociągu ratunkowego.
4. Pociągi robocze określa się wyrazem śroboczyö lub bliższym określeniem, jak np. śsieciowyö oraz kolejnym w ciągu doby numerem zaczynającym od 1.
5. Pociąg ten nie zmienia swojego numeru jeżeli pracuje nadal po północy, wówczas jego numeru nie wolno nadać żadnemu innemu pociągowi roboczemu, który po północy ma być wyprawiony na ten sam szlak.

6. Dla jazdy pociągów roboczych należy zamknąć tor szlakowy (§ 46 ust. 4 pkt 5 lit. a). Nie dotyczy to pojazdów kolejowych specjalnych, przystosowanych do konserwacji sieci trakcyjnej pod napięciem.
7. Pociąg roboczy pracujący na szlaku powinien przyjechać na wskazaną stację nie później, niż 5 minut przed wyprawieniem pociągów na tor szlakowy, na którym pracował pociąg roboczy.
8. Przyjeżdżając pociąg roboczy, który ma być rozłączony na spadku większym niż 2,5 ‰, pojazd trakcyjny powinien być umieszczony od strony spadku tak aby zapobiec zbiegnięciu odczepionych pojazdów kolejowych.
9. Kierownik pociągów gospodarczych i roboczych zarządza ruchem tego pociągów na szlaku, odpowiada za bezpieczeństwo ruchu oraz wydaje polecenia ruchowe pracownikom pociągów.
10. W przypadku rozłączenia pociągów roboczych na szlaku, każda grupa odczepionych pojazdów kolejowych powinna być zabezpieczona przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym lub postojowym lub pęzami hamulcowymi oraz znajdować się pod dozorem kierownika tego pociągu.
11. Pęzy hamulcowe (odpowiednie do typu szyn) powinny stanowić element stałego wyposażenia pociągów.
12. W czasie jazdy i postoju na szlaku pociągów roboczych należy obserwować tor szlakowy, a w razie zauważenia niebezpieczeństwa należy zastosować odpowiednie środki zaradcze.
13. Po zakończeniu pracy na szlaku kierownik pociągów gospodarczych i roboczych zobowiązany jest osobiście sprawdzić, czy na torze lub obok toru nie ma przeszkód do jazdy pociągów oraz czy nie pozostawiono taboru, pęzów hamulcowych, sprzętu lub materiałów stanowiących przeszkody do jazdy pociągów na tym szlaku.
14. W przypadku ukończenia robót na szlaku wcześniej niż to było przewidziane, pociąg roboczy może wrócić na stację przed czasem, po uzyskaniu zgody dyktando ruchu.
15. Jeżeli na ten sam szlak ma być wyprawionych kilka pociągów roboczych, mogą one jeść po kolei i wyprawić razem, nadając każdemu z nich kolejny numer nieparzysty lub parzysty, zależnie od kierunku jazdy, w którym ten pociąg zostanie wyprawiony pierwszy raz na szlak. Pociąg ten należy określić: §Pociągi robocze numerö (np. 1, 3, itp.).
16. Odłączenie poszczególnych pociągów roboczych na szlaku, a następnie połączenie ich odbywa się według wskazówek kierownika robót.
17. Połączone pociągi robocze ze szlaku do stacji powinny powrócić zasadniczo w takim samym zestawieniu, w jakim wyjechały ze stacji na szlak.
18. Po przyjeździe połączonych pociągów roboczych dyktando ruchu powinien upewnić się, czy przyjechały wszystkie pociągi robocze, które były wyprawione razem.
19. Każde z pociągów roboczych powinien mieć swego kierownika pociągów gospodarczych lub roboczych, a kierownikiem połączonych pociągów roboczych jest kierownik pociągów gospodarczych lub roboczych, pierwszego pociągu roboczego.
20. W czasie zajęcia szlaku przez pociąg roboczy należy stosować środki pomocnicze według postanowień § 44 ust. 7 pkt 9, ust. 9 pkt 2 i 9.

§ 31

Prowadzenie ruchu pociągów ratunkowych

1. Pociągi ratunkowe jadące do miejsca wypadku mają pierwszeństwo przed innymi pociągami.
2. O największej dozwolonej prędkości jazdy pociągów ratunkowych na poszczególnych odcinkach, dyktando ruchu musi powiadomić dyrektor pociągów rozkazem pisemnym §Oö. Prędkość ta nie powinna być większa, niż dopuszczalna prędkość jazdy, wskazana na pojedynczym kolejowym wchodzącym w skład pociągów ratunkowych z uwzględnieniem postanowień § 57.
3. Pociągi ratunkowe określa się wyrazem §ratunkowyö oraz:

- 1) dla jazdy od stacji postoju do miejsca wypadku ó zaczynaj c od 11 kolejnym w ci gu doby numerem,
- 2) dla jazdy od stacji przyleg ej do szlaku, gdzie zdarzy si wypadek ó zaczynaj c od 1 kolejnym w ci gu doby numerem.
4. Poci g ratunkowy nie zmienia swojego numeru je eli pracuje nadal po pócocy; wówczas jego numeru nie wolno nada adnemu innemu poci gowi ratunkowemu, który po pócocy ma by wyprawiony na ten sam szlak.
5. Jazda poci gu ratunkowego od stacji przyleg ej do szlaku, na którym zdarzy si wypadek, do miejsca wypadku oraz powrót tego poci gu na t stacj odbywa si po torze zamkni tym.

§ 32

Prowadzenie dziennika ruchu

1. Dziennik ruchu nale y prowadzi na obs egiwanych posterunkach nast pczych, z wyj tkiem tych posterunków ruchu, na których dziennik ruchu prowadzony jest w formie elektronicznej.
2. Dziennik ruchu prowadzi dy urny ruchu.
3. Wzór dziennika ruchu posterunku zapowiadawczego zawiera załącznik 1.
4. W dzienniku ruchu posterunku zapowiadawczego ka da strona przeznaczona jest dla jednego szlaku lub odst pu. Je eli dziennik ruchu przeznaczony jest tylko dla jednego szlaku (odst pu), nale y zapisa najpierw ca łew stron , a nast pnie pisa na stronie prawej.
5. W przypadku prowadzenia ruchu dwukierunkowego po obu lub po jednym torze szlaku dwutorowego, przy czynnych obu torach szlakowych, nale y prowadzi dziennik ruchu jak przy ruchu jednokierunkowym.
6. Ilo dzienników ruchu oraz ich przeznaczenie dla poszczególnych szlaków nale y dla ka dego posterunku zapowiadawczego.
7. Dzienniki ruchu powinny znajdowa si w miejscu najdogodniejszym dla dy urnego ruchu. W miar mo liwo ci, lew stron dziennika ruchu nale y przeznaczy dla szlaku znajduj cego si z lewej strony biurka dy urnego ruchu, a stron praw dziennika ó dla szlaku znajduj cego si z prawej strony.
8. Dziennik ruchu nale y prowadzi na bie co. Telefonogramy nale y zapisywa po ich odebraniu oraz bezpo rednio przed ich nadaniem. Zawiadomienie dró ników przejazdowych o odje dzie poci gu nale y notowa bezpo rednio po nadaniu tego zawiadomienia.
9. Telefonogramy zapowiadawcze nale y zapisywa w dzienniku ruchu posterunku zapowiadawczego w nast puj cy sposób:
 - 1) rubryka 1 lub 2:
 - a) numer poci gu lub skrót okre lenia poci gu i numer poci gu np. Rat. 1, Rob. 1, Luz. 3, Gosp. 2, pop. od poc. nr .í zajmuj c:
 - oddzielny wiersz dla ka dego poci gu i dla ka dego pojazdu pomocniczego,
 - dwa kolejne wiersze zakre lone z lewej strony klamr : dla manewrów wyje d aj cych na szlak, dla powrotu ze szlaku poci gu, popychacza, lub pojazdu pomocniczego,
 - b) rubryki nale y wype ci po nadaniu lub odebraniu telefonogramu zawieraj cego:
 - na szlaku dwutorowym ó oznajmienie odjazdu poci gu lub informacj o numerze poci gu,
 - na szlaku jednotorowym ó danie pozwolenia na wyprawienie poci gu,
 - c) je eli dano pozwolenia na wyprawienie poci gu, lecz nie dano tego pozwolenia i nast pnie dano pozwolenia na wyprawienie innego poci gu, nale y przekre li uko nie numer poci gu, dla którego danie pozwolenia sta si nieaktualne, a pozosta e rubryki tego wiersza na-

le y zakreskowa , natomiast numer poci gu zanotowa w rubryce 1 lub 2 w nast pnym wolnym wierszu,

- 2) rubryka 3 ó numer toru stacyjnego, na który przyjmuje si lub z którego wyprawia si poci g,
- 3) rubryka 4 ó czas nadania lub czas odebrania telefonogramu zawieraj cego danie pozwolenia na wyprawienie poci gu, je eli czas nadania lub czas odebrania tego telefonogramu ró ni si co najmniej o jedn minut od czasu blokowania bloku pozwolenia, nale y zanotowa go w postaci ułmka, podaj c w liczniku czas nadania lub odebrania telefonogramu, a w mianowniku czas blokowania bloku pozwolenia,
- 4) rubryka 5:
 - a) przy telefonicznym zapowiadaniu poci gów ó czas podany w telefonogramie zawieraj cym oznajmienie odjazdu poci gu; je eli czas ten ró ni si co najmniej o jedna minut od czasu nadania lub odebrania telefonogramu, nale y zanotowa go w postaci ułmka, podaj c w liczniku czas wskazany w telefonogramie, a w mianowniku rzeczywisty czas nadania lub odebrania telefonogramu,
 - b) przy półsamoczynnej blokadzie liniowej:
 - czas blokowania bloku pocz tkowego ó na posterunku nast pczym wyprawiaj cym poci g,
 - czas odblokowania bloku ko cowego ó na posterunku nast pczym, do którego jedzie poci g,

Je eli czas zablokowania bloku pocz tkowego ró ni si co najmniej jedn minut od rzeczywistego czasu odjazdu poci gu, nale y zanotowa go w postaci ułmka, podaj c w liczniku czas blokowania bloku, a w mianowniku czas rzeczywisty odjazdu poci gu,
 - c) przy półsamoczynnej blokadzie liniowej z blokiem pozwolenia i izolowanym torem szlakowym lub samoczynnej blokadzie liniowej:
 - czas odjazdu poci gu wyprawionego z wśnego posterunku zapowiadawczego,
 - znak šöö bez podania czasu ó na przednim posterunku nast pczym,
- 5) rubryka 6:
 - a) przy telefonicznym zapowiadaniu poci gów ó czas podany w telefonogramie zawieraj cym potwierdzenie przyjazdu poci gu; je eli czas ten ró ni si co najmniej o jedn minut od czasu nadania lub odebrania telefonogramu, nale y zanotowa go w postaci ułmka, podaj c w liczniku czas wskazany w telefonogramie, a w mianowniku rzeczywisty czas nadania lub odebrania telefonogramu,
 - b) przy półsamoczynnej blokadzie liniowej:
 - czas zablokowania bloku ko cowego ó na posterunku nast pczym przyjmuj cym poci g,
 - czas odblokowania bloku pocz tkowego ó na posterunku nast pczym, który wyprawił poci g,

Je eli czas blokowania bloku ko cowego ró ni si co najmniej o jedn minut od rzeczywistego czasu przyjazdu poci gu, nale y zanotowa go w postaci ułmka, podaj c w liczniku czas blokowania bloku, a w mianowniku czas rzeczywisty przyjazdu poci gu,
 - c) przy półsamoczynnej blokadzie liniowej z blokiem pozwolenia i izolowanym torem szlakowym lub samoczynnej blokadzie liniowej:
 - czas przyjazdu poci gu na wśny posterunku zapowiadawczym,
 - znak šöö bez podania czasu ó na tylnym posterunku nast pczym,
- 6) rubryka 7 lub 8 ó dy urny ruchu obejmuj cy dy ur umieszcza swój podpis do rubryk 4 lub 6 przy poci gu, dla którego dy urny ruchu przekazuj cy dy ur otrzymał pozwolenie na wyprawienie poci gu oraz przy poci gu, który w chwili obj cia dy uru znajduje si na szlaku,

7) rubryka 9:

- a) uzupełnienie informacji o numerze pociągu oraz treść telefonogramów zapowiadawczych zanotowanych w rubrykach 466 tj.:
- z postojem na km min.,
 - do km z postojem min. i z powrotem,
 - z przekroczonej skrajni ,
 - z przesyłką wyjątkową ciłką ,
 - po zamknięciu torze nr,
 - po zamknięciu torze nr z postojem na km,
 - po zamknięciu torze nr do km,
 - po zamknięciu torze nr do km i z powrotem,
 - z popychaczem niesprężynnym tym,
 - z popychaczem sprężynnym tym,
 - z popychaczem do km,
 - po torze lewym,
 - bez zderzaka,
 - bez sygnałkości pociągu,
 - z podwójną trakcją ,
 - manewry po torze nr na min.
 - manewry na torze nr zakończone, tor nr wolny
- b) wyraz „Stój” i czas nadania lub odebrania telefonogramu nr 3,
- c) wyraz „Teraz” w przypadku nadania lub odebrania telefonogramu nr 4, po zapisaniu tego telefonogramu w rubryce 4,
- d) wyraz „Zatrzyma” oraz czas nadania lub odebrania telefonogramu nr 5,
- e) wyraz „Zatrzymano” oraz czas nadania lub odebrania telefonogramu nr 6,
- f) wyrazy „przyjechał do o”
(nazwa posterunku następczego) (godz. min.)
- odnośnik do nie telefonicznego potwierdzenia przyjazdu ostatniego pociągu, wyprawionego przed rozpoczęciem telefonicznego zapowiadania pociągów (§ 25 ust. 13, § 26 ust. 3),
- g) zmieniony stan licznika sygnał zastępczego, zmieniony stan licznika u tego przycisku chwilowego wyłączenia zasilania blokady liniowej itp.
- h) podpis dyktando w przypadku dokonania skreślenia zapisów w danym wierszu,
- i) inne okoliczności, mające znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

8) rubryka 10 oznacza zawiadomienie drózników przejazdowych o jeździe pociągu.

10. Przez całość szerokości strony wraz z nazwiskiem nadającego należy zapisywać :

1) telefonogramy zapowiadawcze nr 7, 8 i 12628:

a) pod treść telefonogramu nadający notuje:

odebrał o. godz. í í . min.ö,
(nazwa posterunku następczego, nazwisko odbierającego)

b) jeżeli telefonogram ten nadano do kilku posterunków następczych, nadający notuje nazwiska wszystkich, którzy telefonogram ten odebrali,

-
- c) odbierając pod tym telefonogramem notuje czas odebrania telefonogramu,
- 2) inne telefonogramy i okoliczności mające wpływ na sposób prowadzenia ruchu np. przerwa w łączności przewodowej, wprowadzenie radiotelefonicznego zapowiadania pociągów, przywrócenie łączności przewodowej, odwołanie radiotelefonicznego zapowiadania, itp.
- 3) przyjęcie i przekazanie dyktanda oraz poczekanie do chwili, gdy dziennik ruchu przeznaczony jest dla jednego szlaku (odstępu).
11. Przez obie strony dziennika ruchu przeznaczonego dla dwóch szlaków (odstępów) zapisuje się przyjęcie i przekazanie dyktanda, poczekanie do chwili, oddalenie się z posterunku z podaniem czasów wyjścia i powrotu.
12. Otrzymane zawiadomienia pisemne będące podstawą zamknięcia i otwarcia toru np. po robotach sieciowych, drogowych itp., dyktando ruchu wkleja na odpowiedniej stronie dziennika ruchu.

Rozdział V JAZDA POCI GÓW NA POSTERUNKACH RUCHU

§ 33

Wyznaczanie torów na stacji dla jazdy poci gów

1. Przy je dzie poci gów na stacji obowi zuj nast puj ce zasady:
 - 1) ruch poci gów nale y prowadzi po torach gównych, po zorganizowanych poci gowych drogach przebiegu,
 - 2) ruch poci gów nale y prowadzi po torach wyznaczonych w stacyjnym rozkądzie jazdy poci - gów ó dla poci gów, dla których nie wyznaczono toru na stacji ani w stacyjnym rozkądzie jazdy poci gów ani w zarz dzeniu o uruchomieniu poci gu nadzwyczajnego, dy urny ruchu ustala ten tor, stosuj c si do postanowie tego paragrafu.
 - 3) ruch poci gów pasa erskich z postojem na stacji, nale y prowadzi po torach z peronem,
 - 4) ruch poci gów towarowych nale y prowadzi ó o ile jest to mo liwe ó po torach o dęgo ci u y- tecznej równej co najmniej dęgo poci gu,
 - 5) ruch poci gów trakcji elektrycznej nale y prowadzi po torach zelektryfikowanych,
 - 6) ruch poci gów przesyłami nadzwyczajnymi powinien odbywa si po torach wyznaczonych w regulaminie technicznym lub w dora nym zarz dzeniu,
 - 7) przejazd poci gów przez stacj bez zatrzymania powinien odbywa si po torach, przystosowa- nych do jazd bez zatrzymania ó przebiegi bez zatrzymania.
2. Odst pstwa od zasad podanych w ust. 1 dopuszczalne s w przypadku zakłóce w ruchu kolejowym i dotycz :
 - 1) jazdy poci gu bez podania sygnał zezwalaj cego (§ 39),
 - 2) przyj cia poci gu na tor boczny w razie wypadku lub uszkodzenia torów gównych przy czym nale y spełni nast puj ce warunki (zatrzyma poci g przed semaforem wjazdowym, wprowadzi go do stacji z pr dko ci do 20 km/h, z zachowaniem niezbdnych rodków ostro no ci okre lonych w rozkazy pisemnym „Oö,
 - 3) zmiany toru wjazdowego i konieczno ci zmniejszenia pr dko ci,
 - 4) przyj cia lub wyprawienia poci gu pasa erskiego na lub z toru nie posiadaj cego peronu,
 - 5) wjazdu poci gu na tor cz ciowo zaj ty lub na tor, który mo e by wykorzystany tylko w cz ci swojej dęgo ci,
 - 6) wjazdu poci gu na tor zako czony kozłem oporowym,
3. Przy wyprawieniu poci gu z toru bocznego nale y stosowa si do postanowie regulaminu tech- nicznego.
4. W razie potrzeby zmiany toru wjazdowego z gównego zasadniczego na gówny dodatkowy i z tego powodu konieczno ci zmniejszenia pr dko ci wjazdu poci gu pasa erskiego bez wzgl du na jego pr dko lub poci gu towarowego, którego pr dko wynosi powy ej 50 km/h, nale y poci g ten za- trzyma przed semaforem wjazdowym i po zatrzymaniu si poci gu poda na tym semaforze sygnał zezwalaj cy na jazd ze zmniejszon pr dko ci .
5. W tych przypadkach zatrzymanie poci gu przez dy urnego ruchu przed semaforem wjazdowym jest zb dne, gdy zaistniał jeden z nast puj cych warunków:
 - 1) sygnał podany na tarczy ostrzegawczej lub na poprzednim semaforze uprzedza o tym, z jak pr dko ci nale y przejecha w okr gu zwrotnicowym, osłnianym odno nym semaforem wjaz- dowym,

- 2) drużyna pociągowa uprzedzona została rozkazem pisemnym SÖ o wjeździe pociągu na tor główny dodatkowy i z jak prędkości należy przejechać w kierunku zwrotnicowym, osłanianym odnośnym semaforem wjazdowym,
- 3) ze względu na miejscowych w obrębie wjazdowej drogi przebiegu obowiązuje zmniejszenie prędkości jazdy do 40 km/h lub poniżej tej prędkości,
6. Pociągi, które w stacyjnym rozkładzie jazdy nie mają ustalonego toru wjazdowego i mają być przyjęte na tor główny dodatkowy uważa się za pociągi, dla których zachodzi konieczność zmiany toru wjazdowego.
7. Pociąg pasażerski może na przyjęcie lub wyprowadzenie z toru nie posiadającego peronu tylko w szczególnych przypadkach, pod warunkiem zapewnienia podróżnym bezpieczeństwa przy wsiadaniu, wysiadaniu i przechodzeniu przez tory.
8. Dopuszczalny ruch może być przyjęty pociąg na tor czysto zajęty lub na tor, który może być wykorzystany tylko w części swojej długości, na sygnał zezwalający, sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny SÖ, po zatrzymaniu się pociągu. Dodatkowo należy przekazać informację o takiej jeździe rozkazem pisemnym SÖ.
9. Dopuszczalny ruch może być przyjęty pociąg na tor zakończony kołami oporowymi, gdy:
 - 1) wjazd na ten tor przewidziany jest w wychyleniu z rozkładu jazdy pociągów dla danego posterunku ruchu,
 - 2) w pozostałych przypadkach na rozkaz pisemny SÖ, po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym.
10. Miejsce zatrzymania pociągu wyznacza się uwzględniając następujące warunki:
 - 1) tor powinien być wykorzystany możliwie na całej długości,
 - 2) pociąg nie powinien zagrażać przebiegowi lub przejazdowi,
 - 3) zatrzymany pociąg nie może stanowić przeszkody dla innych pociągów i manewrów,
 - 4) podróżni powinni mieć możliwość bezpiecznego i dogodnego wsiadania, wysiadania oraz przechodzenia do pociągu i budynku dworca.

§ 34

Polecenie przygotowania drogi przebiegu

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

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

Drogi przebiegu pociągów wskazane są na każdym posterunku ruchu w tablicy zaleceń lub w odpowiednich zapisach zaleceń.

3. Przez przygotowanie drogi przebiegu pociągu należy rozumieć wykonanie wszystkich przewidzianych czynności w sposób określony regulaminem technicznym, celem zapewnienia prawidłowej i bezpiecznej jazdy pociągu, który ma otrzymać pozwolenie na jazdę. Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu dla pracowników biorących udział w przygotowaniu danej drogi przebiegu jest jednocześnie poleceniem sprawdzenia:
 - 1) czy tor jest wolny,
 - 2) czy nie ma przeszkód do jazdy,
 - 3) przerwania zagrażających pociągowi manewrów,

- 4) nastawienia i zamknięcia zwrotnic, wykolejnic i innych urządzeń oraz sprawdzenia ich poprawności.
4. Polecenie przygotowania drogi przebiegu wydaje osoba kierująca ruchem, po uprzednim upewnieniu się, że tor dla jazdy pociągu jest wolny od przeszkód. Sposób tego upewnienia się podaje regulamin techniczny.

§ 35

Przygotowanie drogi przebiegu pociągu

1. Przygotowanie drogi przebiegu należy do obowiązków pracowników wyznaczonych do tych czynności.
2. Jeżeli na posterunku nastawczym pełni dyżur równocześnie dwóch lub więcej pracowników, należy w regulaminie technicznym dokonać jego podziału ich czynności.
3. Po otrzymaniu polecenia przygotowania drogi przebiegu należy:
 - 1) usunąć tabor z drogi przebiegu,
 - 2) przerwać manewry oraz upewnić się, czy zostały one przerwane na drodze przebiegu i na siedliskach torach, jeżeli nie ma zwrotnic ochronnych, wykolejnic lub sygnałów stałych dla ochrony przygotowanej drogi przebiegu.
 - 3) sprawdzić w sposób określony regulaminem technicznym, czy tor jest wolny i nie ma przeszkód do jazdy, tj. sprawdzić:
 - a) niezajęcie torów i rozjazdów,
 - b) czy tabor nie znajduje się poza zakresami rozjazdów znajdujących się w tym torze,
 - c) czy nie pozostawiono na szynach poza hamulcowego lub klina zabezpieczającego,
 - d) czy skrajnia taboru nie jest przekroczona,
 - e) czy nie ma innych przeszkód.
 - 4) upewnić się, czy na siedliskach torach tabor został zabezpieczony przed zbiegnięciem w przygotowywaną drogę przebiegu,
 - 5) nastawić zwrotnice, wykolejnice i inne urządzenia wchodzące w drogę przebiegu, zamknąć je i zabezpieczyć przed przestawieniem do czasu, gdy pociąg z sygnałem końca pociągu minie przebiegowe miejsce końca pociągu oraz czynności należy wykonać zgodnie z tablicą zaleńno ci lub kartą przebiegów albo z tymczasowym regulaminem prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.
 - 6) upewnić się w sposób wskazany w regulaminie technicznym o zabezpieczeniu przejazdów i przejść znajdujących się w obszarze obsługiwanego i nadzorowanego okręgu.
4. Obsługa urządzeń sterowania ruchem powinna odbywać się według postanowień instrukcji obsługi właściwych dla rodzaju urządzeń i regulaminu technicznego.
5. Nie wolno nastawiać przebiegów sprzecznych, nawet gdyby pomimo tego polecenie zostało wydane.

§ 36

Sprawdzenie i zgłoszenie przygotowania drogi przebiegu

1. Sprawdzenie przygotowania drogi przebiegu należy wykonać, zanim zostanie podany sygnał pozwalający na semaforze lub zezwoli się w inny sposób na jazdę.
2. Sprawdzenia przygotowania drogi przebiegu w przydzielonym okręgu dokonują pracownicy wyznaczeni regulaminem technicznym.

3. Sprawdzenie przygotowania drogi przebiegu obejmuje:
 - 1) sprawdzenie niezajęcia torów i rozjazdów,
 - 2) sprawdzenie prawidłowego nastawienia urządzeń nastawczych.
4. Sprawdzenie, czy tor jest wolny może być powierzone pracownikowi, który nie nastawia drogi przebiegu ówczas w regulaminie technicznym należy wyznaczyć okrąg sprawdzania.
5. Sposób sprawdzenia przygotowania drogi przebiegu w zależności od rodzaju urządzeń określają regulamin techniczny oraz instrukcje obsługi dla poszczególnych rodzajów urządzeń. W regulaminie technicznym należy określić sposób sprawdzenia przygotowania drogi przebiegu w przypadku usterek w urządzeniach takich np. uszkodzona izolacja, zwrotnica wyłączona ze scentralizowanego nastawiania itp.
6. Pracownik, którego udział w przygotowaniu drogi przebiegu pociągu polega tylko na sprawdzeniu, czy tor jest wolny, o wyniku tego sprawdzenia zgłasza telefonicznie lub ustnie w formie:

„Dla pociągu nr tor nr jest wolny”.

§ 37

Polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu

1. W poleceniu zasadniczym semafor obsługiwany powinny wskazywać sygnał „Stój”, z wyjątkiem semaforów ustawionych przy torach głównych zasadniczych na stacjach, jeżeli semafony te zostały przełączone na działanie samoczynne.
2. Semafony odstopowe samoczynnej blokady liniowej w poleceniu zasadniczym wskazują sygnał zezwalający.
3. Sygnał zezwalający na semaforze obsługiwanym podaje dyżurny ruchu lub na jego dorazowe jego polecenie pracownik wyznaczony regulaminem technicznym.

§ 38

Podanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu

1. Sygnał zezwalający na semaforze podaje się :
 - 1) gdy zostały spełnione wszystkie wymagane warunki określone w § 36 i zbliża się pociąg lub czas jego odjazdu,
 - 2) w takim czasie, aby nie spowodować zbędnego zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy pociągu, a jednocześnie nie utrudni wykonywania manewrów,
 - 3) dla pociągu mającego rozkazy postój na stacji ó na semaforze wyjazdowym po zatrzymaniu się pociągu, z wyjątkiem przypadków dopuszczonych regulaminem technicznym.
2. Dyżurny ruchu osobiście podaje sygnał zezwalający na semaforze.
3. Dla przebiegów bez zatrzymania najpierw obsługuje się semafor wyjazdowy, a dopiero po tym semafor wjazdowy.
4. Sygnał zezwalający na jazdę należy natychmiast zmienić na sygnał „Stój” w przypadku nagłej przeszkody dla jazdy pociągu.
5. Dyżurnemu ruchowi nie wolno podawać sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym, ani też polecać podania tego sygnału, w przypadku:
 - 1) sprzecznych dróg przebiegu,
 - 2) zmiany toru wjazdowego i konieczności zmniejszenia z tego powodu prędkości wjazdu pociągu, z wyjątkiem przypadków wskazanych w § 33 ust. 5,
 - 3) konieczności zatrzymania na stacji pociągu nie mającego rozkazu postojowego, z wyjątkiem przypadków wskazanych w § 43 ust. 5,

- 4) wjazdu pociągu na tor zakończony kołami oporowymi, jeżeli nie spełniono warunków określonych w § 33 ust. 9 pkt 1 lub 2,
 - 5) przyjęcia pociągu na tor, na którym występuje ograniczenie prędkości niżej wynika to ze wskazania semafora, jeżeli drugą pociągowa nie została o tym uprzedzona,
 - 6) wyłączenia zwrotnic z zależności od semafora lub zaistnienia innych okoliczności, wymagających zatrzymania pociągu i uprzedzenia o konieczności zmniejszenia prędkości jazdy, jeżeli druga pociągowa nie została o tym uprzedzona,
 - 7) zaistnienia innych przeszkód do jazdy pociągu.
6. W przypadkach wymienionych w ust. 5 sygnał zezwalający na semaforze należy podać po przygotowaniu drogi przebiegu, jeżeli:
- 1) pkt 1 ó ust. 6 sprzeczności przebiegu,
 - 2) pkt 2 i 3 ó pociąg zatrzymał się przed semaforem wjazdowym, a semafor wyjazdowy wskazuje sygnał Stój,
 - 3) pkt 4 ó 6 powiadomiono drugą pociągów odpowiednim rozkazem pisemnym,
 - 4) pkt 7 ó usunięto przeszkodę.

§ 39

Jazda pociągów bez podania sygnału zezwalającego

1. Jazda pociągów bez podania sygnału zezwalającego może odbywać się, gdy wyjątkowo nie jest możliwe lub nie wolno podać na semaforze sygnału zezwalającego lub przyjęcie na przebieg niezorganizowany.
2. Zezwoleniem na jazdę pociągów bez podania sygnału zezwalającego jest:
 - 1) sygnał zastępczy na semaforze lub sygnalizatorze sygnału zastępczego,
 - 2) rozkaz pisemny.
3. Oprócz wymienionych w pkt 1 i 2 zezwolenia na jazdę pociągów dla wyjazdu pociągów obowiązuje ponadto podanie sygnału Nakaz jazdy
4. Na przygotowanie drogi przebiegu bez podania sygnału zezwalającego dyżurny ruchu daje oddzielne polecenie.
5. Drogę przebiegu bez podania sygnału zezwalającego należy sprawdzić i zabezpieczyć w sposób określony regulaminem technicznym i zgłosić jej przygotowanie dyżurnemu ruchowi, który po spełnieniu tych warunków może dać pozwolenie na jazdę pociągów.
6. Zezwolenie na jazdę pociągów udzielone sygnałem zastępczym lub rozkazem pisemnym może nastąpić dopiero wtedy, gdy droga przebiegu jest przygotowana, spełnione są wszystkie wymagane warunki i nie ma przeszkody do jazdy pociągów.
7. Zezwolenie na przejazd pociągów obok wałnego semafora wskazującego sygnał Stój na obsługiwany semafor może przekazać dyżurny ruchu który obsługuje ten semafor.
8. Zezwolenie na jazdę pociągów udzielone sygnałem zastępczym lub rozkazem pisemnym uprawnia do jazdy do następnego semafora, tarczy zaporowej, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D 1. Dalsza jazda odbywa się stosownie do wskazania semafora lub tarczy zaporowej o ile jest lub treści otrzymanego rozkazu pisemnego.
9. W czasie jazdy pociągów bez podania sygnału zezwalającego nie mogą się odbywać przebiegi sprzeczne.

§ 40

Obserwacja jadącego pociągu

1. Pracownicy posterunków nastawczych, drogowi przejazdów zobowiązani są obserwować jadący pociąg, o ile określa to regulamin techniczny dla poszczególnych stanowisk.
2. Miejsce i sposób obserwacji jadącego pociągu należy określić w regulaminie technicznym.
3. Przy obserwacji jadącego pociągu należy zwrócić szczególną uwagę na:
 - 1) prawidłowe osygnalizowanie pociągu,
 - 2) czy kierowca pojazdem kolejowym z napędem reaguje na nadawane sygnały,
 - 3) nie ma widocznych uszkodzeń taboru kolejowego zagrażających bezpieczeństwu ruchu, np. zagrożenie wyskoku, nieskie miejsca oraz na które wskazują silne rytmiczne uderzenia kół ewentualny brak zderzaków na końcu pociągu itp.,
 - 4) stan ładunku, np. przesunięcie, wyciek lub wysypywanie ładunku, luźne opony wagonowe, otwarte na zewnątrz drzwi wagonów itp.
 - 5) czy nie ma powaru pociągu,
 - 6) inne nieprawidłowości zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

§ 41

Nastawienie sygnału „Stój” na semaforze i rozwinięcie drogi przebiegu

1. Zmiana sygnału zezwalającego na sygnał „Stój” na semaforze odbywa się samoczynnie w wyniku oddziaływania pociągu na urządzenia lub po obsłudze ciwego elementu sterującego. O nastawieniu sygnału „Stój” na semaforze dyżurny ruchu powinien upewnić się w sposób określony w regulaminie technicznym.
2. Sygnałowe miejsce końca pociągu jest to miejsce na posterunku ruchu, po minimum którego należy nastawić sygnał „Stój” na semaforze po wejściu lub wyjściu pociągu.
3. Sygnałowe miejsce końca pociągu ustala się tak, aby pracownik obsługujący semafor mógł stwierdzić, czy na pociągu znajduje się sygnał końca pociągu, a ponadto:
 - 1) co najmniej 100 m za semaforem odstępowym,
 - 2) co najmniej 100 m za semaforem wjazdowym (granic posterunku zapowiadawczego) jeżeli urządzenie zwalniające zastawkę nad blokiem końcowym znajduje się za ostatnim zwrotnicą w przebiegu, sygnał „Stój” na semaforze nastawia się po zwolnieniu tej zastawki przez czło­wieka pociągu lub czło­wieka pociągu,
 - 3) w przebiegowym miejscu końca pociągu za semaforem wjazdowym.
4. Zwolnienie przebiegu polega na samoczynnym uchyleniu utwierdzenia przebiegu pod wpływem oddziaływania pociągu.
5. Przebieg utwierdzony jest to przebieg, w którym uzależnienie elementów drogi przebiegu uniemożliwia zmianę ich stanu i może być uchylone samoczynnie przez oddziaływanie pociągu lub personel obsługi z rejestracją tej czynności.
6. Rozwinięcie drogi przebiegu polega na doprowadzeniu urządzenia do położenia zasadniczego po zrealizowaniu przebiegu.
7. Droga przebiegu może na rozwinąć się, gdy pociąg minie przebiegowe miejsce końca pociągu.
8. Przebiegowe miejsce końca pociągu jest to miejsce na posterunku zapowiadawczym ustalone tak, aby bezpieczna jazda pociągu nie była zagrożona przez przestawienie urządzenia wchodzących w drogę przebiegu pod przejeżdżającymi pojazdami kolejowymi.
9. W regulaminie technicznym należy wskazać sygnałowe oraz przebiegowe miejsce końca pociągu.

10. Na wyznaczonych posterunkach ruchu wjazd lub wyjazd z sygnałem kołowym niektórych pociągów może stwierdzać i zgłaszać drużyna pociągowa. Posterunki te i sposób zgłaszania należy wskazać w rozkądzie jazdy oraz w regulaminie technicznym.

§ 42

Nieprawidłowości na sygnalizatorach

1. Jeżeli pracownik obsługi semafor zauważy lub dowie się, że dalszej jeździe pociągu grozi niebezpieczeństwo, zobowiązany jest natychmiast zmienić sygnał zezwalający na semaforze na sygnał stojący i jeżeli jest to możliwe nadać sygnał ALARM, za pomocą radiotelefonu.
2. W przypadku konieczności zmiany na semaforze sygnału zezwalającego na sygnał stojący obowiązują następujące zasady:
 - 1) sygnał zezwalający na semaforze należy zmienić na sygnał stojący najpóźniej, gdy czołowy pociąg znajduje się przed tarczą ostrzegawczą, odnosząc się do tego semafora lub poprzednim semaforem,
 - 2) jeżeli po zmianie na semaforze sygnału zezwalającego na sygnał stojący, zajdzie konieczność przedstawienia zwrotnic lub wykolejnic wchodzących w drog przebiegu, dyurny ruchu może rozwinąć drogę przebiegu, dopiero po zatrzymaniu się pociągu przed semaforem,
 - 3) dyurny ruchu może rozwinąć drogę przebiegu przed zatrzymaniem się pociągu przed semaforem, w celu zapobiegnięcia wypadkowi,
 - 4) jeżeli pociąg zatrzyma się przed semaforem, po ustaniu przeszkody do jazdy należy ponownie podać na semaforze sygnał zezwalający, o ile urzędzenia na to pozwalają,
 - 5) jeżeli urzędzenia uniemożliwiają ponowne podanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę o ile nie ma przeszkód należy zezwolić na jazdę pociągu za pomocą sygnału zastępczego lub stosownie do zaistniająco okoliczności rozkazu pisemnego.
3. Jeżeli pociąg bez zezwolenia minie obsługiwany semafor wskazujący sygnał stojący, należy natychmiast przy użyciu dostępnych środków spowodować zatrzymanie pociągu i powiadomić dyurnego ruchu.

W tym przypadku bez pozwolenia dyurnego ruchu cofanie pociągu jest niedozwolone za wyjątkiem nagłego zagrożenia niebezpieczeństwem.

Na dalszą jazdę dyurny ruchu po stwierdzeniu, że spełnione zostały wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy, wydaje prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem rozkaz pisemny SÖ, natomiast obsługujący urządzenie prowadzi zgodnie z instrukcją obsługi danego rodzaju urządzenia.

4. Cofanie pociągu, który zatrzymał się za semaforem wskazującym sygnał stojący, bez pozwolenia dyurnego ruchu jest dozwolone tylko w przypadku zagrożenia niebezpieczeństwem.
5. Jeżeli w wyniku nieprawidłowego działania urządzenia nie można na nowo ustawić sygnału stojącego na semaforze, należy postąpić w następujący sposób:
 - 1) dyurny ruchu powinien niezwłocznie zatrzymać pociąg znajdujący się na szlaku przy użyciu dostępnych środków (np. urządzenie radiofonem lub pociągowej),
 - 2) przed tym semaforem należy ustawić sygnał D 1, a przed tarczą ostrzegawczą odnosząc się do tego semafora sygnał D 0,
 - 3) należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów,
 - 4) zezwoleniem na minięcie przez pociąg sygnału D 1 stojący, jest rozkaz pisemny SÖ,
 - 5) usunięcie tarcz przenośnych sygnałów D 1 i D 0 może nastąpić na polecenie dyurnego ruchu dopiero po usunięciu usterki semafora.
6. Oprócz wytycznych zawartych w ust. 3 należy przestrzegać również następujących postanowień:
 - 1) jeżeli nie można na nowo ustawić sygnału stojącego na semaforze wjazdowym lub odstępowym:

- a) dy urny ruchu powinien zawiadomić o tym tylny posterunek następczy i wezwać go do informowania o tym następnego pociągi rozkazem pisemnym §Sö,
 - b) do czasu ustawienia sygnału D 1 i zawiadomieniu tylnego posterunku, nie może zablokować bloku otrzymania nakazu, ani potwierdzać przyjazdu pociągu,
 - c) jeżeli dano potwierdzenie przyjazdu pociągu o należytym zatrzymaniu przy uzyskaniu dostępnym środków (urządzenia radiofonizacji pociągowej, sygnały D 2 i D 3),
 - d) dy urny ruchu, który otrzymał przedniego posterunku następczego zawiadomienie o nieustawianiu się sygnału Stój na semaforze, powinien zatrzymywać wszystkie pociągi i zawiadamiać je rozkazem pisemnym §Sö,
- 2) jeżeli nie można nastawić sygnału Stój na semaforze wyjazdowym:
- a) dy urny ruchu powinien zatrzymywać pociągi przed semaforem wyjazdowym i zawiadamiać je rozkazem pisemnym §Sö,
 - b) pociąg, który nie został zawiadomiony o uszkodzeniu, należytym zatrzymaniu przy uzyskaniu dostępnym środków (radiotelefoniczny system alarmowy, sygnały D 2 i D 3).
7. Jeżeli w przypadkach wskazanych w ust. 5 i 6 nie można przywrócić również tarczy ostrzegawczej do położenia zasadniczego, to należytym ustawić przednią przelotną tarcz ostrzegawczą i powiadamiać o tym drugie pociągi rozkazem pisemnym §Sö.
8. Jeżeli w położeniu zasadniczym obsługiwany semafor świetlny jest wygaszony, dy urny ruchu powinien powiadomić o tym następnego pociągi rozkazem pisemnym §Sö.
9. Jeżeli sygnał zezwalający na semaforze zmieni się przedwcześnie na sygnał Stój i pociąg zatrzyma się, o ile nie ma przeszkód, należytym dać zezwolenie na dalszy jazd pociągu na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny §Sö.
10. Jeżeli świetlny sygnał zastępczy nie wyłączy się samoczynnie we właściwym czasie, należytym wyłączyć go przyciskiem sygnału zastępczego.
11. Jeżeli wygaszenie sygnału zastępczego jest niemożliwe, dy urny ruchu powinien poinformować o usterce następnego pociągi rozkazem pisemnym §Sö.
12. We wszystkich zaistniałych przypadkach nieprawidłowości na sygnalizatorach należytym stosować środki pomocnicze (§ 44).

§ 43

Zatrzymanie lub przepuszczanie pociągów nie przewidziane w rozkładzie jazdy

1. Pociąg, który zgodnie z rozkładem jazdy nie zatrzymuje się na posterunku ruchu należytym zatrzymać :
 - 1) jeżeli wymagają tego względy techniczne i ruchowe,
 - 2) w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w celu usunięcia zagrożenia lub udzielenia pomocy.
2. O nieplanowej potrzebie zatrzymania pociągu z innych przyczyn wymienionych w ust. 1 decyduje dyspozytor WKD w porozumieniu z dy urnym ruchem.
3. O nieplanowym zatrzymaniu pociągu drugie pociągów należytym powiadomić rozkazem pisemnym §Sö.
4. W razie potrzeby zatrzymania na stacji pociągów nie mającego rozkładowego postoju na tej stacji, pociągowi temu wolno dać zezwolenie na wjazd w stację, po uprzednim zatrzymaniu się pociągu przed semaforem wyjazdowym. Zatrzymanie pociągu przed semaforem wyjazdowym jest zbędne, gdy spełniony jest jeden z następujących warunków:
 - 1) semafor wyjazdowy posiada tarcz ostrzegawczą lub poprzedni semafor wskazuje, jaki sygnał znajduje się na semaforze wyjazdowym,

- 2) drużyna pociągów zawiadomiono rozkazem pisemnym § 50 na poprzedniej stacji, a dyżurny ruchu posterunku ruchu, na którym pociąg ma się zatrzymać upewni się o wydaniu tego rozkazu pisemnego,
- 3) w wewnętrznym rozkazie jazdy przewidziany jest postój w razie potrzeby,
5. Pociąg mający rozkazowy postój na stacji może być przepuszczony bez postoju, gdy zachowane zostaną następujące warunki:
 - 1) postój pociągu jest zbędny,
 - 2) nie jest przewidziane wsiadanie i wysiadanie podróżnych,
 - 3) przejazd nastąpi po drodze przebiegu przystosowanej do jazdy bez zatrzymania,
 - 4) drużyna pociągowa została powiadomiona przez dyżurnego ruchu o jeździe pociągu przez stację bez zatrzymania.

§ 44

Stosowanie rodków pomocniczych

1. Rodki pomocnicze są to zamknięcia pomocnicze, tabliczki ostrzegawcze oraz kontrolka zajętości torów.
2. Zamknięcia pomocnicze służą do uniemożliwienia niedozwolonej lubomyślowej obsługi urządzeń nastawczych i blokowych. Zamknięciami pomocniczymi są: kapturki i inne zamknięcia pomocnicze odpowiednie do konstrukcji urządzeń, określone w regulaminie technicznym.
3. Kapturki służą do uniemożliwienia obsługi przycisków.
4. Inne zamknięcia pomocnicze powinny uniemożliwiać obsługę urządzeń, dla których są przeznaczone.
5. Zamknięcia pomocnicze stosuje się w celu:
 - 1) uniemożliwienia potwierdzenia przyjazdu pociągu o kapturek zakłada na przycisku bloku końcowego,
 - 2) uniemożliwienia wyprawienia pociągu o zamknięcia pomocnicze zakłada się na linii jednotorowej na obu siednich posterunkach zapowiadawczych, a na linii dwutorowej na posterunku zapowiadawczym, który wyprawia pociąg na dany tor szlakowy:
 - a) przy elektrycznych urządzeniach szlaków na elementach nastawczych kapturki na przyciskach, dotyczących danego toru szlakowego,
 - 3) uniemożliwienia przyjęcia pociągu na dany tor stacyjny o zamknięcia pomocnicze zakłada się:
 - a) przy elektrycznych urządzeniach szlaków kapturki na przyciskach, dotyczących wjazdów ze wszystkich kierunków na ten tor,
 - 4) uniemożliwienia przestawienia zwrotnic i wykołajnic ustawionych w nieutwierdzonej drodze przebiegu o zamknięcia pomocnicze zakłada się:
 - a) przy elektrycznych urządzeniach szlaków kapturki na przyciskach zwrotnicowych i wykołajnicowych) oraz przez odłączenie zasilania od napędów zwrotnicowych i wykołajnicowych wchodzących w drogę przebiegu,
6. Jeżeli konstrukcja urządzeń szlaków wymaga zastosowania innego rodzaju zamknięć pomocniczych, wówczas podane w ust. 7 sposoby stosowania zamknięć pomocniczych należy stosować odpowiednio do konstrukcji tych urządzeń.
7. Zamknięcia pomocnicze należy stosować w następujących przypadkach:

Lp.	W przypadku, gdy:	Na posterunku	Według ust. 7 pkt:
1	2	3	4

Lp.	W przypadku, gdy:	Na posterunku	Według ust. 7 pkt:
1	2	3	4
1)	a) przy braku samoczynnego zwalniania urządzeń, koniec zatrzymanego pociągu nie minie sygnałowego miejsca koła pociągu:	. na tym posterunku zapowiadawczym (tzn. na tym, na którym zachodzi przypadek wskazany w rubryce 2 lit. a)	1
		. na tylnym posterunku następczym	2 wzgl. 3
	b) przy braku samoczynnego zwalniania urządzeń, koniec zatrzymanego pociągu nie minie przebiegowego miejsca koła pociągu:	. na tym posterunku zapowiadawczym	5
2)	wjechał pociąg na stację bez sygnału koła pociągu:	. na tej stacji	1
		. na tylnej stacji	2
		. na posterunkach następczych	3
3)	wyjechał pociąg ze stacji bez sygnału koła pociągu	. na tej stacji	2
		. na przedniej stacji	1
		. na posterunkach następczych	1
4)	a) potwierdzenia przyjazdu pociągu nie otrzymano w ciągu 5 min. po upływie rozkładowego czasu jazdy pociągu (nastąpiło nieplanowe zatrzymanie pociągu na szlaku lub wydłużenie czasu jazdy)	. na tylnym posterunku następczym	2 wzgl. 3
	b) blok pocztowy nie odblokował się mimo, że według rozkładowego czasu jazdy powinno to już nastąpić		
5)	a) wyprawiono pociąg do kilometra i z powrotem na szlaku 1-torowym:	. na posterunku zapowiadawczym, który dał pozwolenie na wyprawienie tego pociągu - po daniu pozwolenia	2 wzgl. 3
		. na tylnym posterunku zapowiadawczym - po odjeździe pociągu	2 wzgl. 3
	b) wyprawiono pociąg do kilometra i z powrotem na szlaku 2-torowym:	. na tylnym posterunku zapowiadawczym - po odjeździe pociągu	2 wzgl. 3
6)	wyprawiono pociąg z popychaczem, który nie sprzątnięty z pociągiem jedzie do następnej stacji	. na tylnym posterunku następczym po odjeździe (przejedzie) pociągu - do czasu otrzymania potwierdzenia przejazdu pociągu i popychacza,	2 wzgl. 3
		. na przednim posterunku następczym po otrzymaniu oznajmienia odjazdu (przejazdu) do czasu wjazdu względnie przejazdu pociągu i popychacza	1
7)	wyprawiono pociąg z popychaczem, który wraca z kilometra (ze szlaku)	. na tylnym posterunku zapowiadawczym, po odjeździe (przejedzie) pociągu do czasu powrotu popychacza i do czasu otrzymania potwierdzenia przyjazdu pociągu	2 wzgl. 3

Lp.	W przypadku, gdy:	Na posterunku	Według ust. 7 pkt:
1	2	3	4
		<ul style="list-style-type: none"> na przednim posterunku zapowiadawczym - po daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu, na szlaku 1-torowym, a po otrzymaniu oznajmienia odjazdu (przejazdu) pociągu na szlaku 2-torowym - do czasu otrzymania od tylnego posterunku zapowiadawczego potwierdzenia przyjazdu (przejazdu) powracającego popychacza i do czasu przyjazdu (przejazdu) pociągu, na pośrodkowych posterunkach odstępowych - po otrzymaniu oznajmienia odjazdu (przejazdu) pociągu do czasu otrzymania od tylnego posterunku zapowiadawczego potwierdzenia przyjazdu (przejazdu) powracającego popychacza i do czasu otrzymania potwierdzenia przyjazdu (przejazdu) pociągu 	1
8)	dano pozwolenie z siedniej stacji na manewrowanie poza dozwolone granice manewrowania	<ul style="list-style-type: none"> na stacji, która dała pozwolenie na tychmiast po daniu pozwolenia 	2
9)	zamknięto tor szlakowy	<ul style="list-style-type: none"> na szlaku 1-torowym: na obu przyległych do tego szlaku posterunkach zapowiadawczych na szlaku 2-torowym: na posterunku zapowiadawczym, który normalnie wyprawia pociągi po torze, który jest zamknięty 	2 wzgl. 3
10)	dano pozwolenie na wyprawienie pociągu po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego	<ul style="list-style-type: none"> na posterunku zapowiadawczym, który zarządza tym torem szlakowym, na który pozwolił wyprawić pociąg 	2 wzgl. 3
11)	pozwolono na minucie sygnału Stój za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego	<ul style="list-style-type: none"> na tym posterunku zapowiadawczym, na wszystkich posterunkach nastawczych, biorących udział w przygotowaniu danej drogi przebiegu 	5
12)	przedwcześnie nie odblokować blok pocztowy	<ul style="list-style-type: none"> na tym posterunku nastawczym, do czasu otrzymania telefonicznego potwierdzenia przyjazdu pociągu 	2 wzgl. 3
13)	przedwcześnie nie zwolnić sił elektrycznej zastawki liniowej nad blokiem końcowym	<ul style="list-style-type: none"> na tym posterunku nastawczym - do czasu stwierdzenia przyjazdu pociągu z sygnałem końcowym 	1
14)	przewodzą roboty, które mogą mieć wpływ na prawidłowe działanie urządzeń utwierdzających drogę przebiegu	<ul style="list-style-type: none"> na tym posterunku zapowiadawczym - w czasie trwania przebiegów 	5
15)	uszkodzone są poszczególne urządzenia nastawcze (semafor, tarcza, zwrotnica, wykolejnica)	<ul style="list-style-type: none"> na tym posterunku nastawczym 	6
16)	zamknięto tor główny na stacji	<ul style="list-style-type: none"> na tej stacji 	4

8. Tabliczki ostrzegawcze służą do zwrócenia uwagi pracownikowi posterunku na okoliczności związane z prowadzeniem ruchu kolejowego.

9. Tabliczki ostrzegawcze mogą mieć jeden z następujących napisów:

- 1) „Tor zająty”,
 - 2) „Tor zamknięty”,
 - 3) „Ruch jednotorowy dwukierunkowy”,
 - 4) „Trakcja elektryczna zabroniona”,
 - 5) „Pojazd pomocniczy”,
 - 6) „Telefoniczne zapowiadanie”,
 - 7) „O odjazdach zawiadomi kierownika robót”,
 - 8) „Uwaga! Konserwator na rozjazdach”,
 - 9) „Pociąg roboczy”.
10. Tabliczki wymienione w ust. 9 pkt 269 stosuje się w przypadkach wskazanych w treści napisu na tabliczce, we wszystkich innych przypadkach, w których wymagane jest zawieszenie tabliczki ostrzegawczej, należy używać tabliczek wymienionych w ust. 9 pkt 1.
11. W przypadkach wskazanych w ust. 12 tabliczki wymienione w ust. 9 pkt 266 stosuje się niezależnie od zamknięć pomocniczych, wskazanych w ust. 7.
12. Odpowiednie tabliczki ostrzegawcze należy stosować :
- 1) w przypadkach, w których wymagane jest stosowanie zamknięć pomocniczych, a nie ma urządzenia srk, na którym wymagane jest załączenie zamknięcia pomocniczego, tabliczek ostrzegawczych należy zawiesić na aparacie odpowiedniego Łcza telefonicznego, a mianowicie:
 - a) w przypadku toru szlakowego Ł na aparacie Łcza zapowiadawczego, a gdy go nie ma, na aparacie Łcza stacyjno-ruchowego,
 - b) w przypadku toru stacyjnego Ł na aparacie Łcza stacyjno ruchowego,
 - 2) jeżeli ruch pociągów prowadzi się wyłącznie na podstawie telefonicznego zapowiadania, a mianowicie:
 - a) jeżeli obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów Ł na aparacie Łcza zapowiadawczego na obu siednich posterunkach zapowiadawczych i na po rednich posterunkach następczych oraz na bloku początkowym na posterunku zapowiadawczym i na po rednich posterunkach następczych,
 - 3) w przypadku zamknięcia toru szlakowego Ł na aparacie Łcza zapowiadawczego na obu siednich posterunkach zapowiadawczych i na po rednich posterunkach następczych,
 - 4) gdy nie ma blokady liniowej, a pociąg bez zezwolenia min Łsemafor i zatrzymaŁsi poza okresem rozjazdu Ł na aparacie Łcza zapowiadawczego na obu siednich posterunkach następczych,
 - 5) w przypadku jazdy na zamknięty tor szlakowy Ł na obu posterunkach zapowiadawczych na Łczu zapowiadawczym należy zawiesić tyle odpowiednich tabliczek (dla pociągów Ł z napisem o zajęciu toru, dla pojazdu pomocniczego Ł z napisem o pojeździe pomocniczym), ile pociągów lub pojazdów pomocniczych znajduje się na zamkniętym torze szlakowym,
 - 6) w przypadku, gdy po zelektryfikowanym torze zabroniony jest ruch pojazdów z trakcją elektryczną, należy zawiesić odpowiednie tabliczki na Łczu:
 - a) zapowiadawczym, gdy zakaz dotyczy toru szlakowego,
 - b) stacyjno-ruchowym, gdy zakaz dotyczy toru stacyjnego,
 - 7) w przypadkach, w których o odjeździe pociągów należy zawiadamiać kierownika robót na szlaku Łdyżni ruchu, którzy mają obowiązek wykonać to zawiadomienie, powinni zawiesić odpowiednie tabliczki na Łczu strażniczym.
13. Jeżeli nie ma możliwości zawieszenia tabliczki na aparacie odpowiedniego Łcza telefonicznego (centrala), należy zawiesić ją w innym widocznym miejscu, o ile jest to możliwe, w pobliżu urządzenia

- Łeczno ci, w sposób umo liwiaj cy orientacj co do miejsca, którego tabliczka dotyczy. Miejsce i sposób zawieszania odpowiednich tabliczek nale y ustali w regulaminie technicznym.
14. Kontrolka zaj to ci torów s a y do ustalenia zaj to ci torów g łównych na posterunkach zapowiadawczych, które nie posiadaj urz dze ci g łej kontroli niezaj to ci torów i rozjazdów oraz na posterunkach zapowiadawczych wyposa onych w te urz dzenia, je eli dzia aj one nieprawid łowo.
 15. Wzór kontrolki zaj to ci torów zawiera za łcznik 4.
 16. Dy urny ruchu po obj ciu dy uru wype aia rubryki 1 i 2 kontrolki zaj to ci torów, a nast pnie zaznacza na bie co w rubryce 3:
 - 1) zmiany zachodz ce w zaj ciu danego toru, notuj c dla ka dego przypadku:
 - a) numer poci gu,
 - b) skrót šman.ö ó w przypadku czasowego wykonywania manewrów,
 - c) oznaczenie w skrócie rodzaju pojazdu kolejowego oraz liczb wyra aj c ilo poszczegółnych rodzajów pojazdów,
 - d) wyraz šzamkni työ ó w przypadku zamkni cia toru.
 - 2) po wyje dzie poci gu, sk adu manewrowego lub po usuni ciu wszystkich pojazdów kolejowych albo po otwarciu zamkni tego toru, przekre la uko nie (w formie litery x) odpowiedni zapis w wierszu danego toru.
 17. Je eli okoliczno ci wymagaj ce stosowania rodków pomocniczych mog nie by wiadome pracownikom, którzy powinni je zastosowa , to dy urny ruchu powinien ich o tym zawiadomi i poleci im zastosowanie odpowiednich zamkni pomocniczych i tabliczek ostrzegawczych.
 18. Zamkni cia pomocnicze oraz tabliczki ostrzegawcze nale y natychmiast usun gdy usta a przyczyna która wymaga a ich zastosowania. Je eli ustanie tej przyczyny mo e nie by wiadome pracownikom, którzy powinni byli zastosowa zamkni cia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze, dy urny ruchu powinien ich o tym zawiadomi i poleci usuni cie tych rodków pomocniczych.
 19. Stosowanie rodków pomocniczych nie zwalnia w adnym przypadku z obowi zku ka dorazowego sprawdzenia drogi przebiegu poci gu w sposób wskazany w regulaminie technicznym.

§ 45

Zasady regulowania ruchu poci gów

1. Przy regulowaniu ruchu poci gów obowi zuj nast puj ce zasady:
 - 1) poci gi nale y przyjmowa i wyprawia w kolejno ci wskazanej w stacyjnym rozk adzie jazdy albo w kolejno ci ustalonej osobnym zarz dzeniem,
 - 2) poci g pasa erski nie mo e odjecha ze stacji lub z przystanku osobowego wcze niej ni to jest wskazane w rozk adzie jazdy,
 - 3) poci g pasa erski nie maj cy postoju na stacji mo e zosta przepuszczony przed czasem rozk adowym, je eli nie opó ni to ruchu innych poci gów przewidzianych rozk adem jazdy,
 - 4) wszystkie pozosta e rodzaje poci gów nie uj te w rozk adzie jazdy powinny by wyprawiane po uzgodnieniu z dyspozytorem WKD,
 - 5) opó nienia poci gów nale y wyrównywa przez skrócenie postojów na stacjach, przez stosowanie skróconego czasu jazdy,
 - 6) pierwsze stwo przed wszystkimi poci gami maj poci gi ratunkowe, wyprawiane do akcji ratunkowej, je eli zdarzenie spowodowa e przerw w ruchu lub ofiary w ludziach albo poci g jedzie do gaszenia po aru ó w innych przypadkach pierwsze stwo dla poci gów ratunkowych okre la dyspozytor WKD.
2. W regulowaniu ruchu poci gów uczestnicz :
 - 1) dy urny ruchu ó na przyleg łych szlakach i odcinku zpr,

- 2) dyspozytor WKD,
- 3) prowadzący pojazd kolejowy z napędem o w zakresie stosowania skróconego czasu jazdy.
3. O odchyleniach od rozkładu jazdy dyżurni ruchu zobowiązani są informować dyspozytora WKD w celu regulowania ruchu pociągów.
4. O opóźnieniu pociągu, o zmianie toru wjazdowego, o zmianach w rozkładzie jazdy i o czasowym wstrzymaniu ruchu należy z odpowiednim wyprzedzeniem powiadomić zainteresowanych pracowników oraz podróżnych.
5. Szczegółowe wskazówki dotyczące regulowania ruchu pociągów na przyległych szlakach i odcinkach należy umieścić w regulaminie technicznym zainteresowanych posterunków ruchu.

Rozdział VI
ZAMKNI CIĄ TORÓW.
PROWADZENIE RUCHU JEDNOTOROWEGO DWUKIERUNKOWEGO

§ 46

Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego

1. Zamknięcie torów dziel się na:
 - 1) planowe – wynikające z planu robót budowlanych lub utrzymania infrastruktury,
 - 2) nieplanowe – spowodowane nagłymi przeszkodami do jazdy.
2. Na czas planowego zamknięcia torów sporządza się regulamin prowadzenia ruchu kolejowego w czasie robót.
3. Regulamin tymczasowy (regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót) jest to dokument, w którym w zwartej i usystematyzowanej formie zawarto sposób postępowania w przypadku prowadzenia określonych robót w torach, urządzeń trakcyjnych lub innych robót wymagających zmiany organizacji i sposobu prowadzenia ruchu.
4. Tor szlakowy należy zamknąć, w przypadku:
 - 1) przeszkody do jazdy po tym torze,
 - 2) wypadku z pociągami, uniemożliwiającego dalszą jazdę,
 - 3) rozerwania pociągu lub konieczności rozłączenia pojazdu pomocniczego połączanego z innym pojazdem pomocniczym lub z przyczepą,
 - 4) cofania pociągu ze szlaku,
 - 5) wyprawienia pociągu:
 - a) ratunkowego, roboczego lub pojazdu pomocniczego dla wykonania pracy na szlaku,
 - b) z przekroczoną skrajnią, który narusza skrajnię siedniego toru – zamknąć należy siedni tor,
 - c) po torze lewym szlaku dwutorowego:
 - do określonego miejsca na szlaku,
 - 6) potrzeby wykonania robót, które uniemożliwiają jazdę po danym torze,
 - 7) zarządzenia planowego zamknięcia toru na czas robót.
5. Tor szlakowy zamyka dyrektor ruchu posterunku zapowiadawczego:
 - 1) który dowiedział się o zaistnieniu okoliczności wskazanych w ust. 4 pkt 164,
 - 2) zarządzący torem szlaku dwutorowego, który ma być zamknięty w przypadkach wskazanych w ust. 4 pkt 567. Jeżeli potrzeba zamknięcia toru powstała na posterunku zapowiadawczym nie zarządzący torem, który ma być zamknięty, dyrektor ruchu tego posterunku zapowiadawczego powinien zażądać od siedniego posterunku zapowiadawczego zamknięcia toru, podając numer toru i powód zamknięcia,
 - 3) na szlaku jednotorowym:
 - a) od którego, zamknięcia zażąda kierownik robót – w przypadku wskazanym w ust. 4 pkt 6,
 - b) który ma wyprawić pociąg wymieniony w ust. 4 pkt 5 lit c,
 - c) wyznaczony w zarządzeniu o zamknięciu toru – w przypadku wskazanym w ust. 4 pkt 7,
6. W przypadkach wskazanych w ust. 4 pkt 164 zamknięcie toru szlakowego nie wymaga uzgodnienia z siednim posterunkiem zapowiadawczym. W innych przypadkach zamknięcie toru szlakowego następuje po wcześniejszym uzgodnieniu z dyrektorem ruchu siedniego posterunku zapowiadawczego.

7. Zamkni cie toru zarz dza si nadaj c do s siedniego posterunku zapowiadawczego i do po rednich posterunków ruchu telefonogram nr 19:
- šTor nr od do zamkni ty od godz. min.
(nazwa posterunku) (nazwa posterunku)
- z powoduö.
- W razie potrzeby zamiast šod godz. min.ö mo na poda : špo przeje dzie poci gu nrö.
- Na szlaku jednotorowym, numer toru szlakowego zast puje si wyrazem šszlakowyö.
8. Z chwil zamkni cia toru nale y osygnalizowa go zgodnie z instrukcj sygnalizacji oraz stosowa rodki pomocnicze zgodnie z § 44.
9. Otwarcie toru szlakowego mo e nast pi , gdy usta a przyczyna, z powodu której tor zosta zamkni ty i tor jest wolny od przeszkód do ruchu poci gów.
10. Otwarcie toru szlakowego po przeprowadzonych robotach, mo e nast pi po otrzymaniu od kierownika robót pisemnego zawiadomienia o uko czeniu robót wed eg wzoru:
- šRoboty na torze nr szlaku zosta y uko czone o godz. min. Na torze nie ma przeszkód do ruchu poci gów.ö
- W zawiadomieniu nale y poda wymagane ograniczenia pr dko ci jazdy poci gów. Na ko cu zawiadomienia nale y poda nazwisko i stanowisko zawiadamiaj cego. Zawiadomienie o uko czeniu robót kierownik robót lub naczelnik sekcji przekazuje pisemnie do dy urnego ruchu jednego z posterunków zapowiadawczych, przyleg łych do zamkni tego toru szlakowego. Je eli zawiadomienie otrzyma dy urny ruch, który tego toru nie zamkn e to przekazuje je dy urnemu ruchu, który zamkn e tor.
11. Tor otwiera dy urny ruch tego posterunku zapowiadawczego, który zamkn e tor. W tym celu nadaje on do s siedniego posterunku zapowiadawczego i do po rednich posterunków ruchu telefonogram nr 20:
- šTor nr od do otwarty o godz. min.ö.
(nazwa posterunku) (nazwa posterunku)
- Je eli o ustaniu przyczyny, dla której tor zosta zamkni ty, dowiedzia si dy urny ruch posterunku zapowiadawczego, który toru nie zamkn e powinien zawiadomi o tym dy urnego ruchu posterunku zapowiadawczego, który zamkn e tor.
12. Dy urny ruch posterunku zapowiadawczego, który zamkn e tor, powinien zawiadomi dró ników przejazdowych o zamkni ciu, a nast pnie o otwarciu toru.
13. Dy urni ruch posterunków zapowiadawczych przyleg łych do zamkni tego toru szlakowego powinni zawiadomi zainteresowanych pracowników posterunków technicznych o zamkni ciu, a nast pnie o otwarciu toru.
14. Ka dy przypadek zamkni cia i otwarcia toru wymaga zgłoszenia dyspozytorowi WKD przez dy urnego ruchu który zamkn e lub otworzy e tor.

§ 47

Wprowadzenie i odwo enie ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym w czasie zamkni cia toru szlaku dwutorowego

- Po zamkni ciu jednego z torów szlaku dwutorowego mo e by wprowadzony ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze czynnym.
 - Ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze czynnym wprowadza dy urny ruch posterunku zapowiadawczego, który zarz dza torem czynnym.
 - Je eli na torze czynnym nie ma dwukierunkowej blokady liniowej, dy urny ruch nadaje do s siedniego posterunku zapowiadawczego i do po rednich posterunków ruchu telefonogram nr 21:
- šOd do wprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy
(nazwa posterunku) (nazwa posterunku)
- po torze nr í , po którym ostatni poci g nr odjecha e godz. min.ö.

4. Je eli potrzeba wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego zachodzi na posterunku zapowiadawczym, który nie zarządza torem czynnym, to posterunek ten nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogram nr 22:

Wprowadzi ruch jednotorowy dwukierunkowy od do po torze nr
(nazwa posterunku) (nazwa posterunku)

5. Po wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym, zapowiada się pociąg telefonicznie według zasad ustalonych dla szlaków jednotorowych z ruchem dwukierunkowym.
6. Kolejne pociągi tego samego kierunku jazdy należą do wyprawy w odstępach posterunków następujących, natomiast kolejne pociągi przeciwnych kierunków w odstępach posterunków zapowiadawczych.
7. W telefonogramach zapowiadawczych o pociągach wyprawianych po torze lewym, po numerze pociągu dodaje się wyrazy „po torze lewym”.
8. Po otwarciu zamknięcia tego toru i po przyjęciu ostatniego pociągu, dla którego dano pozwolenie na wyprawienie po torze lewym, ruch dwutorowy przywraca ten posterunek zapowiadawczy, który wprowadził ruch jednotorowy dwukierunkowy.

Dyktury ruchu tego posterunku nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do posterunków ruchu telefonogram nr 23:

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

9. O wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego i przywróceniu ruchu dwutorowego należą do zawiadomić telefonogramem dróżyków przejazdowych.
10. Na szlaku z jednokierunkową samoczynną blokadą liniową, po zamknięciu jednego z torów szlaku dwutorowego i po wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego, ruch pociągów po torze czynnym należą do prowadzić w następujący sposób:
- 1) obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów między obsługiwany posterunkami ruchu, jak na szlaku jednotorowym bez blokady liniowej,
 - 2) ruch pociągów prowadzi się jak na szlaku jednotorowym o czym pociąg tego samego kierunku jazdy:
 - a) po torze prawym ojad w odstępach semaforów odstępach powych samoczynnej blokady liniowej,
 - b) po torze lewym ojad w odstępach posterunków zapowiadawczych, a w przypadku otwarcia prowizorycznych posterunków następujących w odstępach posterunków następujących.

Je eli po przyjęciu pociągu do posterunku zapowiadawczego po torze prawym ma być wyprawiony z tego posterunku po tym torze pociąg, należą do przed wyprawieniem pociągu obsłużyć przycisk chwilowego wyłączenia zasilania blokady liniowej. W przypadku braku takiego przycisku należą do pierwszemu pociągowi wyprawianemu po torze prawym przekazać rozkaz pisemny §50.

11. Je eli na szlaku dwutorowym z jednokierunkową samoczynną blokadą liniową, urządzona została samoczynna blokada liniowa po torze lewym w czasie zamknięcia jednego z torów szlakowych obowiązują następujące postanowienia:
- 1) dla wszystkich pociągów obu kierunków jazdy po torze czynnym przed wyprawieniem wymagane jest telefoniczne danie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu,
 - 2) nastęstwo pociągów jadących po torze prawym reguluje samoczynna blokada liniowa, a jadących po torze lewym samoczynna blokada liniowa,
 - 3) pociągom obu kierunków jazdy po torze czynnym nie przekazuje się rozkazów pisemnych: §50 i §Nö.

Szlaki, na których urządzona została taka blokada, należą do wskazać w warunkach technicznych ruchowych linii i w wewnętrznym rozkazie jazdy.

12. Przy dwukierunkowej samoczynnej lub samoczynnej blokadzie liniowej, w razie zamknięcia jednego toru obowiązują następujące postanowienia:

- 1) dla wszystkich pociągów obu kierunków jazdy po torze czynnym, przed wyprawieniem wymagane jest telefoniczne zawiadanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu,
 - 2) pociągom obu kierunków jazdy po torze czynnym nie przekazuje się rozkazów pisemnych: § 30 i § 31.
- Szlaki, na których urządzona została taka blokada, należy wskazać w warunkach technicznych ruchowych linii i w wewnętrznych rozkazach jazdy.
13. Szczegółowe postanowienia odnośnie prowadzenia ruchu pociągów w czasie zamknięcia jednego z torów szlakowych należy podać w regulaminie technicznym.
 14. Jeżeli z powodu planowych robót jeden tor szlaku dwutorowego ma być bez przerwy zamknięty co najmniej przez dwie doby, a urządzenia zostaną odpowiednio przystosowane, zarządcą infrastruktury może zarządzić aby szlak ten uważył czasowo za jednotorowy.
 15. Szlak może być uważany czasowo za jednotorowy od chwili zamknięcia jednego toru i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego do chwili otwarcia zamkniętego toru i przywrócenia ruchu dwutorowego.
 16. Jeżeli z powodu robót na torze zamkniętym zachodzi potrzeba zmniejszenia prędkości jazdy pociągów po torze czynnym, kierownik robót powinien wcześniej zawiadomić o tym jedną ze stacji przyległych do szlaku, na którym wykonuje się roboty.
 17. Postanowienia odnośnie jazdy po torze lewym szlaku dwutorowego zawiera § 55.

§ 48

Prowadzenie ruchu po torze zamkniętym

1. Pociągi wyprawiane po torze zamkniętym, należy zawiadawać telefonicznie w sposób ustalony dla szlaków jednotorowych.
2. We wszystkich telefonogramach zawiadawczych po numerze pociągu dodaje się słowo: „zamknięty” i numer toruö.
3. Jeżeli pociąg ma być wyprawiony po torze zamkniętym i zatrzymany na szlaku, w telefonogramach zawiadawczych, zawierających zawiadanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu oraz oznajmienie odjazdu pociągu, w razie potrzeby po słowach: „zamknięty” i numer toruö dodaje się słowo: „sz postojem na kilometrzeö, lub „do kilometraö i z powrotem”, lub „do kilometraö. Dla powrotu ze szlaku w wymienionych telefonogramach zawiadawczych dodaje się słowo: „z kilometraö doö.
4. Pociągi wyprawiane na tor zamknięty, przez cały czas znajdowania się na tym torze zachowują swoje oznaczenia i numer (§ 30 ust. 4, § 31 ust. 3, § 77 ust. 1 pkt 7).
5. W telefonogramach zawiadawczych dotyczących połączonych pociągów lub pojazdów pomocniczych, które oddzielnie wyjechały lub oddzielnie przyjadły do jednej z siednich stacji, należy każdemu z nich nadać oddzielny numer, wymieniac wszystkie numery połączonych pociągów lub pojazdów pomocniczych, np. „Połączone pociągi robocze nr 1, 2 itd. (§ 30 ust. 15). Dla pociągów tych należy wystawić oddzielny rozkaz pisemny § 30 (w rubryce 4 wpisać informacje dotyczące połączenia lub rozłączenia pociągów lub pojazdów pomocniczych).
6. Dla pociągów, który dojeżdżają do następującej stacji:
 - 1) na szlaku jednotorowym lub po torze prawym na szlaku dwutorowym obsługują się semaforami oraz dodatkowo blokadami liniowymi, jeżeli urządzenia na to pozwalają,
 - 2) po torze lewym - nie obsługują się semaforami, z wyjątkiem przypadków, gdy:
 - a) semafor wyjazdowy na stacji wyprawiający pociąg został przystosowany do wyjazdu na tor lewy,
 - b) na stacji przyjmującej pociąg znajduje się semafor wyjazdowy ustawiony przy torze lewym,
 - 3) na szlaku z dwukierunkową pojednostorową blokadą liniową obowiązują postanowienia pkt 1.

7. Dla pociągu, który nie dojeżdża do następnego posterunku zapowiadawczego:
 - 1) dla jazdy na szlaku jednotorowym lub po torze prawym szlaku dwutorowego:
 - a) jeżeli nie ma blokady liniowej obsługują się semaforami,
 - b) jeżeli jest blokada liniowa, lecz urządzenia są przystosowane do tego, aby pociąg powracający ze szlaku nie oddziaływał na urządzenia blokady liniowej o wyjazd może odbyć się na sygnalizację na semaforze,
 - 2) dla jazdy po torze lewym szlaku dwutorowego o nie obsługujących się semaforów, z wyjątkiem przypadków, gdy:
 - a) semafor wyjazdowy na stacji wyprowadzający pociąg został przystosowany do wyjazdu na tor lewy,
 - b) na stacji przyjmujący pociąg znajduje się semafor wyjazdowy ustawiony przy torze lewym.
8. Jeżeli nie obsługują się semaforów, wyjazd pociągów na zamknięty tor szlakowy odbywa się na rozkaz pisemny §50 rubryka 1, a wyjazd pociągów z zamkniętego toru na sygnalizację lub rozkaz pisemny §50 rubryka 2.
9. Przy prowadzeniu ruchu pociągów po torze zamkniętym obowiązują następujące zasady:
 - 1) może na wyprawie kilka pociągów na tor zamknięty w tym samym kierunku w odstępie czasu co najmniej 2 minut, w odległości co najmniej 500 m za pociągiem poprzednim,
 - 2) prędkość jazdy pociągu na zamkniętym i za tym torze szlakowym nie może przekroczyć 30 km/h i powinna być tak regulowana, aby pojazd kolejowy mógł się zatrzymać w odległości około 500 m przed innymi pojazdami kolejowymi, zatrzymanymi na tym torze,
 - 3) dla pociągu jadącego na zamknięty tor szlakowy nie ustawia się sygnałów na semaforach i nie obsługują się blokady liniowej,
 - 4) po wyprowadzeniu pociągu, który ma dojechać do następnej stacji, nie wolno wyprowadzać pociągu przeciwnego kierunku, dopóki pociąg ten nie przyjedzie do tej stacji,
 - 5) po wyprowadzeniu pociągu do określonego kilometra, wolno wyprowadzić pociąg przeciwnego kierunku do miejsca znajdującego się co najmniej 500 m przed tym kilometrem o w rozkazie pisemnym §50 należy wskazać miejsce, do którego wolno dojechać, a zbliżenie się obu pociągów może nastąpić po porozumieniu się dyrektorów pociągów. Po porozumieniu się dyrektorów pociągów o ustalonym miejscu (kilometrze) zbliżenia się pociągów na torze zamkniętym, dyrektor pociągowy zobowiązany jest przed zmianą miejsca (kilometra) do powiadomienia wyprowadzającego tego pociągu dyktującego ruch o nowym miejscu (kilometrze) znajdowania się tych pociągów,
 - 6) jeżeli zezwolono na jazdę tylko do określonego miejsca na szlaku, wówczas dalsza jazda pociągu lub powrót może nastąpić po uzyskaniu pozwolenia dyktującego ruch tego posterunku zapowiadawczego, do którego pociąg ma jechać za pomocą rozkazu pisemnego §50 lub pod osłoną pracownika poprzedzającego pociąg w odległości 500 m.
 - 7) w obu kierunkach jazdy na zamkniętym torze szlakowym obowiązują ograniczenia prędkości zawarte w wykazie ostrzeżeń stałych i doraźnych, jeżeli wymagają zmniejszenia prędkości jazdy poniżej 30 km/h,
 - 8) na zamkniętym torze szlakowym nie jazdą przez pojazdy kolejowe, na którym nie ma przeszkód do jazdy, może być stosowana dozwolona dla danego pociągu prędkość jazdy, o czym dyktujący ruch informuje rozkazem pisemnym §50 rubryka 4,
 - 9) jeżeli pociąg wyprowadzono do kilometra z postojem i z powrotem, a dyrektor pociągowy nie powiadomiono rozkazem pisemnym §50 o tym, że na ten tor zostaną wyprowadzone następne pociągi tego samego kierunku, wówczas nie wolno wyprowadzić następnych pociągów, dopóki wyprowadzony pociąg nie powróci. Jeżeli jednak zachodzi potrzeba wyprowadzenia na ten tor innego pociągu tego samego kierunku, należy powiadomić o tej potrzebie dyrektorów pociągów znajdujących się na torze zamkniętym pociągu za pomocą urządzenia słowno, przekazując ten rozkaz pisemny §50 rubryka 4 i wyprowadzić następny pociąg,

- 10) prowadzących pojazdy kolejowe z napędem nality powiadomi rozkazem pisemnym §50 rubryka 4:
 - a) o okolicznościach związanych z jazdą po torze zamkniętym,
 - b) o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd pociągów z toru zamkniętego, jeżeli nie podaje się sygnału zezwalającego na semaforze,
 - c) rozkazem pisemnym §50 rubryka 1 o ostrzeżeniach doraźnych i innych okolicznościach wymagających zmniejszenia prędkości jazdy poniżej dozwolonej dla danego pociągu,
- 11) w miejscu na szlaku, do którego wyprawia się pociąg po torze zamkniętym, może być urządzony prowizoryczny posterunek ruchu, który tak jak posterunek zapowiadawczy, bierze udział tylko w prowadzeniu ruchu po torze zamkniętym.
10. O wszelkich jazdach po zamkniętym torze i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego należy zawiadomić drózników przejazdowych, posterunki ruchu położone przy tym szlaku oraz pracowników posterunków nastawczych.
11. Na aparacie łączności zapowiadawczego, dla danego szlaku należy wywieszać tyle tabliczek ostrzegawczych, ile pociągów i pojazdów pomocniczych znajduje się na zamkniętym torze szlakowym.

§ 49

Zamknięcie toru stacyjnego

1. Tor stacyjny, po którym nie może być prowadzony ruch kolejowy należy zamknąć.
2. Dyżurny ruchu zamyka tor stacyjny na podstawie:
 - 1) postanowień regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót odcinających torów,
 - 2) powyższej informacji o przeszkodzie do jazdy po danym torze,
3. Zamykając tor stacyjny dyżurny ruchu powinien:
 - 1) zawiadomić o tym zainteresowanych pracowników,
 - 2) spowodować:
 - a) osygnalizowanie tego toru zgodnie z postanowieniami instrukcji sygnalizacji.
 - b) przestawienie zwrotnic prowadzących na zamknięty tor w kierunku innego toru i w tym kierunku unieruchomienia ich za pomocą zamknięć pomocniczych, o ile nie spowoduje to wyłączenia innych przebiegów niesprzecznych,
 - c) złączenie obu toków szyn zamkniętego toru, jeżeli jest on izolowany.
4. Jeżeli zamknięcie tego toru będzie utyłkowana, należy je zakończyć prowizorycznym kołowym oporowym, a miejsce do którego wolno dojechać osygnalizować sygnałem D 1.
5. Dyżurny ruchu powinien upewnić się o wykonaniu postanowień ust. 3 pkt 2 oraz ust. 4.
6. Otwarcie zamknięcia toru stacyjnego przez dyżurnego ruchu może nastąpić po otrzymaniu zawiadomienia o usunięciu przeszkód do ruchu na tym torze.
7. Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego należy zanotować kontrolce zajętości torów.

Rozdział VII

§ 50

Postępowanie w razie otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu

1. Rozróżnia się następujące przypadki otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu:
 - A. Otwarcie dla czynności technicznych nowego posterunku ruchu lub istniejącego posterunku ruchu, stałe zamknięcie tego dla czynności technicznych.
 - B. Stałe zamknięcie czynnego posterunku ruchu.
 - C. Zamykanie okresowe posterunku następczego.
 - D. Zamykanie okresowe wszystkich posterunków następczych na wyznaczonym odcinku.
 - E. Otwarcie i zamknięcie prowizorycznego posterunku odstępowego lub odgałęźnego.
 - F. Otwarcie i zamknięcie posterunku pomocniczego.
 - G. Czasowe zamknięcie i wyłączenie posterunku następczego z udziałem w prowadzeniu ruchu pociągów.
 - H. Czasowe, nieplanowane wyłączenie posterunku ruchu z udziałem w prowadzeniu ruchu kolejowego.

Przypadki: A i B

2. Otwarcie dla czynności technicznych nowego posterunku ruchu lub istniejącego posterunku ruchu, stałe zamknięcie tego dla czynności technicznych, dokonuje się w celu zwiększenia przepustowości szlaku.
3. Stałe zamknięcie posterunku ruchu następuje wówczas, gdy ustaje przyczyna, dla której posterunek ten został otwarty.
4. Otwarcia dla czynności technicznych posterunku ruchu, nowo wybudowanego lub istniejącego, lecz stałe zamknięcie tego dla czynności technicznych, jak również stałe zamknięcie czynnego posterunku ruchu dokonuje zarządca WKD.
5. Semafor i tarcze ostrzegawcze posterunku ruchu stałe zamknięte unieważniają się w sposób przewidziany postanowieniami instrukcji sygnalizacji.
6. W przypadku pilnej konieczności czasowego otwarcia dla czynności technicznych posterunku ruchu stałe zamknięcie tego, otwarcie to następuje na zarządzenie zarządcy WKD.
7. Szczegółowe postanowienia dotyczące otwarcia tych posterunków powinny znajdować się w regulaminach technicznych stacji posterunków zapowiadawczych.
8. O otwarciu dla czynności technicznych posterunku ruchu nowo wybudowanego lub istniejącego, lecz stałe zamknięcie tego dla czynności technicznych, jak również o stałym zamknięciu czynnego posterunku ruchu należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym § 50 rubryka 4.

Przypadek C

9. Zamykanie posterunku następczego okresowo następuje na zarządzenie zarządcy WKD.
10. Posterunek następczy zamykany okresowo należy oznaczyć w wewnętrznych rozkazach jazdy z podaniem terminu, w którym jest on czynny. Czas ten należy tak ustalić, aby w chwili zamykania, a następnie otwierania posterunku następczego na przyległych do niego szlakach lub na szlaku, na którym jest on położony nie znajdowały się pociągi.
11. Drużyny pociągowe należy zawiadamiać rozkazem pisemnym § 50 rubryka 4.
12. Przed okresowym zamknięciem posterunku zapowiadawczego zwrotnice należy nastawić na przejazd po torach głównych zasadniczych na linii dwutorowej, a na linii jednotorowej po torze głównym zasadniczym lub po jednym z nich, jeżeli są dwa tory główne zasadnicze. W tym położeniu należy zwrotnice zamknąć na zamki zwrotnicowe lub spony iglicowe.
Drogi semaforów należy pozostawić w położeniu zasadniczym.

W czasie okresowego zamknięcia posterunku nie należy unieważniać semaforów i tarcz ostrzegawczych ani oświetlenia sygnałowego, z wyjątkiem oświetlenia gazem propan.

13. Sygnały na semaforach i tarczach ostrzegawczych ważą się tylko w tym czasie, w którym posterunek jest czynny; w pozostałym czasie są one nieważne.
14. Klucze od semaforów, zwrotnic, wykolejnic i od pomieszczeń posterunku należy przechowywać w sposób podany w regulaminie technicznym.
15. Zamknięcie okresowe posterunku następuje i otwarcie go następuje w czasie wyznaczonym w regulaminie technicznym i wskazanym w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
16. Przed otwarciem posterunku należy dokonać sprawdzenia stanu technicznego i działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz łączności.
17. Szczegółowe postanowienia o okresowym zamknięciu i otwarciu posterunku powinien zawierać regulamin techniczny.

Przypadek D

18. Zamykanie okresowo wszystkich posterunków następuje na wyznaczonym odcinku i równocześnie wstrzymanie ruchu pociągów w tym czasie na tym odcinku następuje na zarządzenie zarządcy cego WKD.
19. Posterunki następujące, położone na tym odcinku, powinny być czynne w czasie wyznaczonym w zarządzeniu zarządcy cego WKD.
20. Zamknięcie posterunku powinno nastąpić nie wcześniej, niż po otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnej stacji ostatniego pociągu kursującego przed przerwą w ruchu.
21. Otwarcie posterunku powinno nastąpić nie później, niż 10 minut przed czasem odjazdu z sąsiedniej stacji pierwszego pociągu po przerwie w ruchu.
22. W czasie zamknięcia posterunku ruchu, zwrotnice i semafony powinny znajdować się w stanie, jak wskazano w ust. 12.
23. Dyżurny ruchu stacji, do której przyjechał ostatni pociąg przed zamknięciem posterunku ruchu, poleca drogą nikom przejazdową, znajdującym się na szlaku, z którego przyjechał ten pociąg zamknięcie posterunki.

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

24. Przed przywróceniem ruchu dróg nicy przejazdowi powinni otworzyć swego posterunku zgłosić dyżurnemu ruchu obu sąsiednich stacji.
25. Przed otwarciem posterunków ruchu i posterunków dróg ników przejazdowych pracownicy obejmujący dyżur powinni stwierdzić stan i działanie urządzeń łączności i sterowania ruchem.
26. W czasie zamknięcia posterunków i wstrzymania ruchu pociągów na odcinku, wolno uruchomić na tym odcinku tylko pociąg ratunkowy lub pociąg odśnieżny po porozumieniu się obu czynnych stacji krańcowych tego odcinka i innych posterunków następujących, gdyby zgodnie z regulaminem niektóre z nich były jeszcze czynne w tym czasie.
27. Prędkość jazdy pociągu ratunkowego lub pociąga odśnieżnego na takim odcinku nie powinna przekraczać 30 km/h, a przez przejazdy kolejowe 20 km/h.
28. Szczegółowe postanowienia o zamknięciu i otwarciu okresowo wszystkich posterunków następujących na wyznaczonym odcinku powinien zawierać regulamin techniczny każdego z posterunków następujących.

Przypadek E

29. Otwarcie prowizorycznego posterunku następuje może nastąpić na zarządzenie zarządcy cego WKD w razie:

- 1) zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego, celem wykonania planowanych robót,
 - 2) planowanych robót na części jednego toru szlaku dwutorowego oraz połączenia czynnej części tego toru z torem siednim, celem prowadzenia ruchu dwutorowego na tej części szlaku,
 - 3) dalszej przeszkody w działaniu lub w zasilaniu samoczynnej blokady liniowej na szlaku jednotorowym lub na jednym albo na obydwu torach szlaku dwutorowego,
 - 4) dalszej przeszkody w zasilaniu sieci trakcyjnej na jednym torze szlaku dwutorowego i prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze z czynnej sieci trakcyjnej,
 - 5) innych okoliczności wymagających zwiększenia przepustowości szlaku.
30. Szczegółowe postanowienia dotyczące otwarcia, pracy i zamknięcia prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznikowego) oraz zasad prowadzenia ruchu pociągów powinien zawierać osobny regulamin, dołączony do regulaminu technicznego zainteresowanych posterunków następujących.
31. Prowizoryczne posterunki odstępowe (bocznikowe) i odgałęźne mogą mieścić się w pomieszczeniach stałych lub przelotowych.
- Pomieszczenia te należy wyposażać w urządzenia elektryczne lub telefoniczne lub radiotelefoniczne, formularze i druki, przybory sygnałowe, niezbędny inwentarz i oświetlenie, a w razie potrzeby w odpowiednie urządzenia.
32. Na prowizorycznych posterunkach odstępowych (bocznikowych) i odgałęźnych powinny być stosowane semafony i tarcze ostrzegawcze świetlne.
- Na prowizorycznych posterunkach odgałęźnych, a w czasie wykonywania planowanych robót również na prowizorycznych posterunkach odstępowych mogą być stosowane sygnały D 1 i D 0.
33. Semafony lub tarcze D 1 ustawia się :
- 1) na prowizorycznym posterunku odstępowym (bocznikowym) naprzeciw pomieszczenia dyktanda ruchu po jednym urządzeniu sygnałowym dla każdego kierunku ruchu, dla którego czynny jest ten posterunek,
 - 2) na prowizorycznym posterunku odgałęźnym po jednym urządzeniu sygnałowym dla każdego kierunku ruchu w odległości przewidzianej dla ustawienia semaforów wjazdowych na posterunku odgałęźnym.
- Tarcze ostrzegawcze należy ustawiać przed semaforem w odległości drogi hamowania a w przypadku ustawienia sygnału D 1 i D 0, tarcze D 0 ustawia się w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200 m od tarczy D1.
34. Na prowizorycznym posterunku odgałęźnym zwrotnice powinny być zamykane zamkami zwrotnicowymi lub sponami iglicowymi.
35. Prowizoryczny posterunek odstępowy (bocznikowy) bierze udział w regulowaniu następstwa pociągów po torach i w tych kierunkach, które przewidziano w regulaminie technicznym lub w regulaminie prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, zależnie od potrzeb.
36. Prowizoryczny posterunek odgałęźny bierze udział w regulowaniu ruchu wszystkich pociągów na wszystkich przyległych szlakach.
37. Przejazd pociągów przez prowizoryczny posterunek odbywa się na sygnał zezwalający podany na semaforze odstępowym względnie wjazdowym lub na sygnał Rm 1 podany przez dyktanda ruchu po obroceniu tarczy D 1 o 90° przed nadjeżdżającym pociągiem.
38. Pociągi przejeżdżające przez rozjazd w kierunku zwrotnym lub z kierunku zwrotnego powinny zmniejszyć prędkość jazdy pociągów do 40 km/h.
39. Po przejeździe każdego pociągu należy ustawić sygnał Stój.
40. Drużyny wszystkich pociągów wyprawianych na szlak, na którym czynny jest prowizoryczny posterunek odstępowy (bocznikowy) lub odgałęźny, należy powiadomić rozkazem pisemnym § 50 rubryka 4.

Przypadek F

41. Postanowienia dotyczące otwarcia i zamknięcia posterunku pomocniczego zawiera § 50 ust. 13, 14, 16, 21 i 25.

Przypadek G

42. Czasowego zamknięcia i wyłączenia z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku następuje zarządza zarządzący WKD.
43. W razie potrzeby mogą być zamknięte i wyłączone z udziału w prowadzeniu ruchu również dwa lub więcej kolejnych posterunków następuje.
44. Jeżeli zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu podlega posterunek zapowiadawczy, a pomiędzy tym posterunkiem i siednim czynnym posterunkiem zapowiadawczym znajduje się posterunek odst. powy (bocznicowy), to posterunek ten należy również wyłączyć z udziału w prowadzeniu ruchu.
45. Zamknięcie i wyłączenie posterunku z udziału w prowadzeniu ruchu powinno być poprzedzone wykonaniem odpowiednich prac przygotowawczych, umożliwiających bezpieczne prowadzenie ruchu pociągów bez udziału tego posterunku. Zakres i sposób wykonania tych prac powinny być określone w zarządzeniu o zamknięciu posterunku.
46. Przed zamknięciem i wyłączeniem posterunku, zwrotnice rozjazdów leżących w torach głównych zasadniczych należy ustawić w położeniu umożliwiającym przejazd pociągów po tych torach i w tym położeniu zabezpieczyć przy pomocy zamków zwrotnicowych lub spongiowych. Zwrotnice rozjazdów leżących w torach głównych dodatkowych siedzących z torami głównymi zasadniczymi jeżeli jest to możliwe ustawić w położeniu ochronnym uniemożliwiającym wyjazd z tych torów w torów głównych zasadniczych i w tym położeniu odpowiednio zabezpieczyć.
47. Semaforów zamykanego posterunku, w zależności od możliwości technicznych, mogą:
- 1) być zaciemnione (w przypadku sygnalizacji świetlnej),
 - 2) wskazywać sygnał Stój,
 - 3) być unieważnione w sposób przewidziany instrukcją sygnalizacji.
- Sygnał na semaforach w czasie zamknięcia posterunku następuje i wyłączenia go z udziału w prowadzeniu ruchu sieważnione.
48. Urządzenia zewnętrzne i wewnętrzne na posterunkach nastawczych należy zabezpieczyć przed niedozwolonym ich obsługiwaniem i wykorzystaniem w czasie trwania zamknięcia i wyłączenia posterunku następuje.
49. Po wykonaniu prac przygotowawczych i zabezpieczających należy dokonać sprawdzenia prawidłowości ich przeprowadzenia, a gotowość do wyłączenia posterunku z udziału w prowadzeniu ruchu i jego zamknięcia odnotować w dokumentacji techniczno-ruchowej lub w oddzielnym protokole.
50. Zamknięcie posterunku może nastąpić, gdy szlaki przyległe do tego posterunku są wolne.
51. Zamknięcie i wyłączenie posterunku z udziału w prowadzeniu ruchu dokonuje właściwy dyżurny ruchu, nadając do siednich czynnych posterunków zapowiadawczych telefonogram nr 24, stosując się do postanowień ust. 47.
- W telefonogramie należy podać kilometraż przejazdów kolejowych, które nie będą zawiadamiane o jeździe pociągów.
52. Po zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku, ruch pociągów należy prowadzić na podstawie telefonicznego zapowiadania pomiędzy siednimi czynnymi posterunkami zapowiadawczymi, przy zachowaniu postanowień § 19623. Do zapowiadania pociągów należy wcześniej odpowiednio przystosować łączność telefoniczną.
53. Prędkość jazdy pociągów w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następuje należy ograniczyć do 40 km/h, a przed przejazdami kolejowymi, których nie można zawiadomić o jeździe pociągów do 20 km/h.

54. Siednie czynne posterunki zapowiadawcze powinny zawiadamiać rozkazem pisemnym § 50 drużyny pociągów wyprawianych na szlak z zamknięciem tym i wyłączeniem z udziału w prowadzeniu ruchu posterunkiem o:
- 1) zamknięciem i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku(ów) następczego(ych),
 - 2) unieważnieniu sygnałów na semaforach zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych,
 - 3) unieważnieniu sygnałów na semaforach samoczynnej blokady liniowej,
 - 4) ograniczeniach prędkości wskazanych w ust. 53.
55. Po ustaniu przyczyny, która spowodowała, że posterunek nie mógł brać udziału w prowadzeniu ruchu, przywróceniu urządzeń łączności zapowiadawczej i strażniczej do pierwotnego stanu i sprawdzeniu jej działania o otwarciu czasowo zamknięcia tego posterunku następczego dokonuje dyspozycyjny ruch, nadając do siednich czynnych posterunków zapowiadawczych telefonogram nr 25, stosując się do postanowień ust. 61.
56. Po otwarciu posterunku następczego należy usunąć zastosowane dodatkowe zamknięcia zwrotnic, unieważnienie sygnalizatorów oraz sprawdzić działanie urządzeń, odnotowując ten fakt w dokumentacji technicznej o ruchowej.
57. Na posterunkach czasowo zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu obowiązuje w czasie zamknięcia dokonywanie oględzin rozjazdów przez wyznaczonych na ten okres pracowników.

Przypadek H

58. W przypadku konieczności wyłączenia stacji (posterunku ruchu, nastawni), z udziałem w prowadzeniu ruchu z przyczyn losowych (katastrofa budowlana, klęsk żywiołowa, pożar itp.), w zależności od przyjętych rozwiązań technicznych o eksploatacyjnych w dostosowaniu do warunków miejscowych, komisja powołana przez zarządcę tego WKD określa postępowanie w zakresie:
- 1) zabezpieczenia urządzeń zewnętrznych (zwrotnic, wykończeniowych, semaforów),
 - 2) prowadzenia ruchu pociągów między siedniami posterunkami zapowiadawczymi,
 - 3) jazdy pociągów (z określeniem prędkości przejazdu) w obrębie nieczynnego posterunku itp.

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

59. W przypadkach wskazanych w ust. 1 otwarcia i zamknięcia posterunku dokonuje dyspozycyjny ruch tego posterunku.

Zamknięcia posterunku dokonuje się telefonogramem nr 24:

§ zamknięty(a) o godz. min.ö.
(rodzaj i nazwa posterunku)

Otwarcia posterunku dokonuje się telefonogramem nr 25:

§ otwarty(a) o godz. min.ö.
(rodzaj i nazwa posterunku)

60. Telefonogramy o otwarciu i zamknięciu posterunku ruchu nadaje :

- 1) dyspozycyjny ruch posterunku zapowiadawczego o do obu siednich posterunków zapowiadawczych oraz do pośrednich posterunków następczych, a na odcinku zamkniętym okresowo w ciągu doby również do stacji czynnych ograniczających odcinek z zamkniętymi posterunkami następczymi.
 - 2) dyspozycyjny ruch posterunku odstępowego (bocznikowego) o do siednich posterunków zapowiadawczych i do siednich posterunków odstępowych (bocznikowych).
61. Przed nadaniem telefonogramu o otwarciu posterunku dyspozycyjny ruch posterunku, który ma być otwarty, powinien uzyskać informację od adresatów tego telefonogramu o sytuacji ruchowej na siednich szlakach i odcinkach o wszelkich okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego (odchyleniach od rozkładu jazdy i od normalnego ruchu, o ostrzeżeniach, itp.).

62. Przed nadaniem telefonogramu o zamknięciu posterunku dyżurny ruchu posterunku, który ma być zamknięty, powinien poinformować adresatów tego telefonogramu o sytuacji ruchowej na sąsiednich szlakach, odstępach i o wszelkich okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu.

Rozdział VIII POWIADAMIANIE DROJNYM POCIĄGOWYM I MANEWROWYM

§ 51 Rozkazy pisemne

1. Rozkaz pisemny służy do ustalonych drukiem za pomocą których dystrybucyjny ruch przekazuje drojnemu pociągowej lub manewrowej: polecenia, zezwolenia i informacje.
2. Dystrybucyjny ruch zawiadamia drojny pociągowej lub manewrowej rozkazem pisemnym o:
 - 1) potrzebie zachowania szczególnej ostrożności,
 - 2) potrzebie ograniczenia prędkości jazdy,
 - 3) zezwoleniu na jazdę w szczególnych warunkach,
 - 4) innych okolicznościach, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
3. Zawiadomienie rozkazem pisemnym jest zbędne, jeżeli:
 - 1) wymienione okoliczności wskazano w wewnętrznym rozkazie jazdy pociągów lub w wykazie ostrzeżeń,
 - 2) potrzeba zmniejszenia prędkości lub nieplanowanego zatrzymania pociągu jest odpowiednio sygnalizowana, a postanowienia instrukcji nie wymagają dodatkowego zawiadomienia.
4. Podstawą do wydawania rozkazów pisemnych są postanowienia instrukcji oraz wynikające z nich obowiązki dystrybucyjnego ruchu albo zarządzenia właściwej komórki organizacyjnej lub dane uprawnionego pracownika.
5. O okolicznościach wymienionych w ust. 2 drojny pociągowej zawiadamia się za pomocą rozkazów pisemnych „O” (załącznik 6), „S” (załącznik 7), „N” (załącznik 8), a w przypadkach, w których niniejsza instrukcja na to zezwala, niektórych pracowników drojny pociągowej zawiadamia się ustnie. Podstawą do przekazywania rozkazów pisemnych są postanowienia przepisów i instrukcji oraz wynikające z nich obowiązki dystrybucyjnego ruchu albo zarządzenia właściwej jednostki organizacyjnej lub dane uprawnionego pracownika.
6. **Za pomocą rozkazu pisemnego "O"** wydaje się drojnemu pociągowej następujące polecenia:
 - 1) polecenie ostrożnej jazdy - z powodu:
 - a) nie zawiadomienia drojnika przejazdowego lub kierownika robót (jeżeli zawiadomienie kierownika robót jest przewidziane tymczasowym regulaminem prowadzenia ruchu w czasie robót); o zmianie normalnego kierunku jazdy pociągu po torze szlakowym, o jeździe po zamkniętym torze, o jeździe w odstępie czasu,
 - b) nieotrzymania potwierdzenia przyjazdu względnie zawiadomienia o usunięciu z toru szlakowego lekkiego pojazdu pomocniczego;
 - c) jazdy pociągu w odstępie czasu (zawiadamia się drojny pociągowej pociągu poprzedzającego i następującego, a jeżeli wysyła się taki pojazd pomocniczy za pociągiem, zawiadomienie drojny pociągowej poprzedzającego nie jest wymagane),
 - d) wykonywania robót torowych, w czasie których należy drojnym pociągowej nakazać podawanie sygnału „Baczność” przed miejscem robót i w tym celu podać im miejsce ustawienia wskaźnika W7;
 - e) znajdowania się w pociągu wagonów z ładunkiem o przekroczonej skrajni ładunkowej lub wykryciu takim, ze wskazaniem szczególnych rodzajów ostrożności, jakie w danym przypadku należy stosować,
 - f) jazdy po siednim torze szlakowym lub stacyjnym pociągu, w którym znajdują się wagony z ładunkiem o przekroczonej skrajni ładunkowej jeżeli w danym przypadku jest wymagane takie ostrzeżenie,
 - g) jazdy po torze w kierunku zasadniczym w przypadku zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym lub

- prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze szlaku dwutorowego przy czynnych obu torach szlakowych jeżeli blokada liniowa nie jest do tego przystosowana;
- h) innych okoliczności, wymagających ostrożnej jazdy;
- 2) polecenie ostrożnej jazdy z jednoczesnym zmniejszeniem prędkości jazdy - z powodu:
- a) zmiany toru wyjazdowego,
 - b) wyjazdu pociągu na tor czysty lub wyjątkowo na tor bierkowy, albo na tor, na którym istnieje ograniczenie prędkości niżej wynika to ze wskazania semafora,
 - c) stanu taboru (wycieczania do składu pociągu pojazdu szynowego, którego prędkość konstrukcyjna jest mniejsza niż prędkość pociągu, brak ogólnych technicznych pociągów w pełnym zakresie itp.),
 - d) stanu lub rodzaju ładunku, które wymagają ograniczenia prędkości jazdy,
 - e) stanu nawierzchni i budowli inżynierskich,
 - f) stanu urządzeń,
 - g) stanu urządzeń trakcji elektrycznej,
 - h) nie zawiadomienia drożnika przejazdowego lub kierownika robót (jeżeli zawiadomienie kierownika robót jest przewidziane tymczasowym regulaminem prowadzenia ruchu w czasie robót) o odjeździe pociągu lub cięgiego pojazdu pomocniczego,
 - i) uszkodzenia rogatki lub samoczynnej sygnalizacji na przejeździe, do czasu usunięcia uszkodzenia lub do czasu wprowadzenia tymczasowego strzeżenia przejazdu;
 - j) brak znajomości szlaku przez drożnika trakcyjnego;
 - k) innych okoliczności wymagających ograniczenia prędkości jazdy;
 - l) konieczności zatrzymania pociągu wskutek uszkodzenia lub zagrożenia toru itp. i przejazdu przez miejsce uszkodzone ze wskazaniem prędkości i ewentualnie z pilotem.
7. **Za pomocą rozkazu pisemnego "S"** wydaje się drożnikowi pociągowej i manewrowej następujące zezwolenia, polecenia i informacje:
- 1) zezwolenie - na przejechanie obok semafora wyjazdowego, wskazującego sygnał „Stój”, sygnał w tliwy, biały wiatł b d nieo wietlonego, o ile nie można podać sygnał zastępczego „Szö” oraz informacji, czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału „Nakaz jazdy”, czy też bez otrzymania tego sygnału, a także zezwolenie na przejechanie obok semafora wyjazdowego w okręgu nastawczym nastawni wyłączonej z udziałem w prowadzeniu ruchu;
 - 2) zezwolenie - na wyjazd ze stacji posiadającej semafora wyjazdowe, z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego oraz informacji, czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału „Nakaz jazdy”, czy też bez otrzymania tego sygnału;
 - 3) zezwolenie - na przejechanie obok semafora wjazdowego, lub obsługiwanego semafora odstępowego albo tarczy zaporowej, wskazujących sygnał „Stój”, również sygnał w tliwy, biały wiatł b d nieo wietlonych, o ile nie można podać sygnał zastępczego („Szö”), a także zezwolenie na przejechanie obok semafora wjazdowego, w okręgu nastawczym nastawni wyłączonej z udziałem w prowadzeniu ruchu;
 - 4) jeżeli nie ma możliwości chwilowego wyłączenia samoczynnej blokady liniowej jednokierunkowej - zezwolenie pierwszemu pociągowi, wyprawianemu po otwarciu zamkniętego toru szlakowego, na nie zatrzymywanie się przed samoczynnymi semaforami odstępowymi, wskazującymi sygnał „Stój” i nie zmniejszanie prędkości jazdy z tego powodu;
 - 5) zezwolenie - na jazdę manewrową taboru w kierunku szlaku poza ustaloną granicę przetaczania lub poza granicę stacji;
 - 6) zezwolenie na wjazd z zamkniętego toru szlakowego, przy którym nie ma semafora wjazdowego;
 - 7) zezwolenie na jazdę w przypadku, gdy pojazd trakcyjny z jednoosobowym obsługującym trakcyjnym znajduje się poza semaforem wskazującym sygnał zezwalający, którego maszynista nie widzi;
 - 8) zezwolenie na przejechanie obok sygnału D1 „Stój”;
 - 9) zezwolenie na dalszą jazdę zatrzymanego pociągu, gdy czołowy pociąg minie obsługiwany semafor tak, że koniec pociągu minie sygnałowe miejsce końca pociągu, lecz nie minie przebiegowe miejsce końca pociągu, lub gdy pociąg przejechał zatrzymanym za semaforem wskazującym sygnał „Stój”;
 - 10) zezwolenie na wyjazd pociągu w przypadku prowadzenia ruchu w odstępie czasu;
 - 11) zezwolenie na wstawienie i jazdę samochodu przystosowanego do jazdy po szosie i po szynach;

- 12) polecenie jazdy pociągu do określonego kilometra na szlaku jednotorowym, zatrzymania się i powrotu najpóźniej w nakazanym czasie o ile jazda tego pociągu nie jest przewidziana w wewnętrznym rozkładem jazdy;
 - 13) polecenie popychania pociągu (od do) przez lokomotyw sprzągnięty z pociągami lub przez lokomotyw nie sprzągnięty z pociągami do następnej stacji, ze wskazaniem miejsca zatrzymania się popychacza na tej stacji, lub która ze szlaku jednotorowego wraca do stacji wyprawienia o ile popychanie nie jest przewidziane w wewnętrznym rozkładzie jazdy;
 - 14) polecenie jazdy po zamkniętym torze szlakowym;
 - 15) polecenie zatrzymania pociągu, nie mającego rozkładowego postoju, na stacji;
 - 16) polecenie nieprzewidzianego rozkładem jazdy zatrzymania na szlaku pociągu, z określeniem celu i czasu postoju;
 - 17) polecenie rozłączenia lokomotyw przed miejscami (mostami), na których niedozwolona jest podwójna trakcja, przejazdu pojedynczo przez to miejsce i ponownego połączenia lokomotyw za tym miejscem, o ile rozłączania lokomotyw nie przewiduje wewnętrzny rozkład jazdy;
 - 18) polecenie zatrzymania pociągu przed uszkodzonym obsługiwany semafor;
 - 19) informacja o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd pociągu względnie popychacza powracającego ze szlaku jednotorowego, jeżeli wjazd ten nie odbywa się na sygnalizacyjnym semaforze wjazdowym lub na sygnalizacyjnym szosowym na tym semaforze; zbędne jest podanie tej informacji drugonajpóźniej popychacza, jeżeli popychanie to jest przewidziane w wewnętrznym rozkładem jazdy;
 - 20) informacja o zmianach w wewnętrznym rozkładzie jazdy (o wprowadzeniu lub zniesieniu postoju, o stałym otwarciu lub stałym zamknięciu posterunku ruchu, o okresowym zamykaniu posterunku ruchu, o zarządzonej zmianie sposobu prowadzenia ruchu itp.) o takich zmianach należy zawiadamiać drugonajpóźniej pociągowe rozkazem pisemnym w ciągu 14 dni od chwili wejścia w życie tych zmian, a poza tym podać im dowodnie do wiadomości treści jednego zarządzenia;
 - 21) informacja o ustawieniu nieistniejących dotychczas w danym miejscu stałych sygnałów, w których dla danego pociągu, o zmianie miejsca znajdowania się istniejących sygnałów, o zmianie obrazu sygnałów; o takich zmianach należy zawiadamiać drugonajpóźniej pociągowe rozkazem pisemnym w ciągu 14 dni od chwili zaistnienia tych zmian, a poza tym jak w pkt. 20;
 - 22) informacja o czasowym otwarciu posterunku ruchu stałego zamkniętego; drugonajpóźniej pociągowe należy zawiadamiać w ciągu całego okresu, otwarcia posterunku lub przez 14 dni, jeżeli wprowadzono poprawki w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów;
 - 23) informacja o otwarciu prowizorycznego posterunku odstępowego lub odgałęźnego i miejscu jego usytuowania (szlak km), przy czym należy podać na jaki sygnał dozwolony jest przejazd pociągu przez posterunek; drugonajpóźniej pociągowe należy zawiadamiać w ciągu całego okresu otwarcia posterunku;
 - 24) informacja o tym, że w czasie prowadzenia ruchu pociągów w odstępach obsługiwanych posterunków następujących sygnałach na samoczynnych semaforach odstępowych siewa nie;
 - 25) informacja o uszkodzeniu torowych urządzeń kontroli prowadzenia pociągów (SHP, KHP, Ebi-cab, itp.);
 - 26) informacja o otwarciu toru szlakowego i przywróceniu ruchu dwutorowego, jeżeli drugonajpóźniej pociągowa została powiadomiona rozkazem pisemnym o jeździe pociągu po lewym torze (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), a jazda ma się odbyć po torze prawym (w kierunku zasadniczym);
 - 27) informacja dla pociągu roboczego, znajdującego się na torze szlakowym zamkniętym, wyprawionym do kilometra z postojem i z powrotem, że za nim zostanie wyprawiony następny pociąg tego samego kierunku;
 - 28) informacja o zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku(ów) następujących, uniemożliwieniu sygnałów na semaforach wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następujących, uniemożliwieniu sygnałów i semaforów samoczynnej blokady liniowej, ograniczeniach prędkości w obrębie zamkniętych i wyłączonych z prowadzenia ruchu posterunków następujących.
8. **Za pomoc rozkazu pisemnego "N"** wydaje się drugonajpóźniej pociągowej następujące zezwolenia, polecenia i informacje:
- 1) zezwolenie na przejechanie obok semafora wyjazdowego wskazującego sygnał "Stój" i wyjazd pociągu na tor szlakowy w kierunku przeciwnym do zasadniczego, gdy na semaforze wyjazdowym

- wym nie b dzie podany sygnał, Sż oraz informacj , czy zezwolenie to jest wa ne dopiero po otrzymaniu sygnału "Nakaz jazdy", czy te bez otrzymania tego sygnału;
- 2) zezwolenie na wjazd poci gu z toru szlakowego z kierunku przeciwnego do zasadniczego, przy którym nie ma semafora wjazdowego lub innego urz dzenia sygnałowego albo gdy nie mo na na nich poda odpowiedniego sygnału;
 - 3) zezwolenie na wyjazd poci gu ze stacji posiadaj cej semafony wyjazdowe z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego, na tor szlakowy w kierunku przeciwnym do zasadniczego oraz in-formacj , czy zezwolenie to jest wa ne dopiero po otrzymaniu sygnału "Nakaz jazdy", czy te bez otrzymania tego sygnału;
 - 4) informacj o zamkni ciu toru szlakowego i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunko-wego po torze szlakowym czynnym;
 - 5) informacj o tym, co b dzie zezwoleniem na wjazd z toru szlakowego z kierunku przeciwnego do zasadniczego poci gu wzgl dnie powracaj cego popychacza, je eli wjazd ten nie odb dzie si na sygnał zezwalaj cy na ustawionym przy tym torze semaforze wjazdowym lub na sygnał, Sżo umieszczony na nim; zb dne jest podanie tej informacji dru ynie popychacza, je eli popychanie to jest przewidziane w wewn trznym rozk d em jazdy;
 - 6) informacj o tym, e przejazd poci gu po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego obok posterunków odst powych mo e nast pi po otrzymaniu r cznego sygnału "Do mnie" od dy urnego ruchu ka dego z tych posterunków;
 - 7) informacj o prowadzeniu ruchu dwukierunkowego po torze szlaku dwutorowego przy czynnych obu torach szlakowych, je eli blokada liniowa i stacyjna nie s do tego przystosowane; informa-cj t otrzymuje dru yna poci gu wyprawianego na tor szlakowy w kierunku przeciwnym do za-sadniczego, po którym odbywa si ruch dwukierunkowy.
 - 8) informacj , do którego miejsca na szlaku dwutorowym odb dzie si jazda wzgl dnie popychanie poci gu oraz polecenie powrotu po torze z kierunku przeciwnego do zasadniczego; dru ynie po-ci gu nale y wówczas poda równie najpó niejszy czas powrotu na stacj wyprawienia;
 9. Je eli zachodzi potrzeba wydania rozkazu pisemnego "S" lub "N" i równocze nie rozkazu pisemnego "O" mo na w rozkazie "S" lub "N" dopisa dodatkowo tre polecenia, które zasadniczo wpisuje si w rozkazie "O", pod warunkiem, e wszystkie zapisy dokonane w rozkazie "S" lub "N" b d dobrze czytelne.
 10. Rozkaz pisemny wype cia, podpisuje i dor cza lub w przypadkach okre lonych w niniejszej instruk-cji przekazuje jego tre za pomoc urz dze czno ci (telefonem, radiotelefonem) dru ynie poci -gowej dy urny ruchu. Je eli dy urnemu ruchu przydzielono do pomocy osobnego pracownika, mo -na upowa ni go stale do wype ciania rozkazów pisemnych „Oö „Sö i „Nö, które jednak sprawdzi i podpisa powinien dy urny ruchu. Mo na równie ustali w regulaminie technicznym, aby rozkaz pi-semny „Oö „Sö i „Nö wydał wrotniczy lub inny uprawniony pracownik wyznaczonego posterunku, na ka dorazowe polecenie dy urnego ruchu dysponuj cego. Mo na ponadto ustali w regulaminie technicznym, aby rozkaz pisemny šOö wydawał wyznaczony regulaminem technicznym stacji pra-cownik posiadaj cy odpowiednie kwalifikacje (§7 ust.1) na podstawie prowadzonej przez siebie ksi ki ostrze e .
Szczegówe postanowienia o wydawaniu rozkazów pisemnych powinien zawiera regulamin tech-niczny.
 11. Dla poci gów, w których kierownik poci gu znajduje si w przodzie poci gu, lecz nie w kabinie ma-szynisty, ani w przyleg em do niej przedziale po czonym przej ciem z kabin , rozkazy pisemne sporz dza si w trzech egzemplarzach o jednakowej tre ci, z których trzeci egzemplarz pozostaje w blo-ku rozkazów, a pierwopis i jeden wtórniki dor cza si kierownikowi poci gu za pokwitowaniem na drugim wtórniku. Kierownik poci gu dor cza maszyni cie prowadz emu poci g pierwopis za po-kwitowaniem na wtórniku. Dla poci gów, w których kierownik poci gu znajduje si w kabinie ma-szynisty lub przyleg em do niej przedziale po czonym przej ciem z kabin albo na ko cu poci gu, jak równie dla poci gów bez obsady konduktorskiej, sporz dza si tylko jeden wtórniki rozkazu pi-semnego, na którym maszynista kwituje odbiór pierwopisu. W przypadku pokwitowania wype cione-go w dwóch egzemplarzach rozkazu pisemnego przez kierownika poci gu otrzymany pierwopis kie-rownik poci gu przekazuje maszyni cie którego informuje o tre ci rozkazu oraz dopilnowuje, aby maszynista podpisał go. Rozkaz pisemny nakazuj cy nieprzewidziane popychanie poci gów, zatrzy-manie lub zmniejszenie pr dko ci jazdy - powinien otrzyma równie maszynista popychacza za po-kwitowaniem na egzemplarzu dor czaj cego. Rozkaz pisemny „Sö, zezwalaj cy na jazd manewru-

- j cego taboru w kierunku szlaku poza ustalony granic przetaczania lub poza granic stacji, powinien otrzymać kierownik manewrów i maszynista. Kwitowanie otrzymanych egzemplarzy rozkazu pisemnego odbywa się według podanej zasady.
12. Pracownik doręczający rozkaz pisemny powinien o jego treści powiadomić ustnie pracownika otrzymującego rozkaz pisemny, a pracownik otrzymujący powinien sprawdzić treść rozkazu pisemnego i wpisać czas jego doręczenia.
 13. W razie podwójnej trakcji maszynist drugiej czynnej lokomotywy o treści rozkazu pisemnego powinien powiadomić ustnie pracownik doręczający rozkaz pisemny maszynie pierwszej lokomotywy.
 14. Pomocnika maszynisty lub kierownika pociągu znajdującego się w kabinie maszynisty lub w przyległym przedziale przeznaczonym przebiegiem z kabin, o treści rozkazu pisemnego powiadamia ustnie maszynista.
 15. O popychaniu pociągu na szlaku, na którym przewidziane jest popychanie pociągów, drużyn pociągów powinien zawiadomić ustnie dyżurny ruchu sam lub za pośrednictwem innego pracownika (kierownika pociągu, zwrotniczego, itp.).
 16. Kierownika pociągu, znajdującego się na końcu pociągu, należy zawiadomić ustnie o całkowitej przerwie ruchu, o jej czasie oraz o tym, że za tym pociągiem będzie wyprawiony następny pociąg. Zawiadomienia tego dokonuje dyżurny ruchu sam lub za pośrednictwem innego pracownika np. (zwrotniczego).
 17. Maszynista powinien rozkaz pisemny umieścić na widocznym dla siebie miejscu, gdzie rozkaz ten powinien znajdować się tak długo, dopóki pociąg nie minie wszystkich miejsc, których rozkaz pisemny dotyczy.
 18. Pracownik prowadzący raport z jazdy powinien wszystkie doręczone wykorzystane rozkazy pisemne dołączyć do raportu z jazdy. W przypadku nie prowadzenia raportu z jazdy pociągu maszynista dołącza rozkazy pisemne do wykazu pracy pojazdów i drużyn trakcyjnych, natomiast rozkazy przekazane za pomocą urządzeń ruchowych, pozostawia w odpowiednim bločku rozkazów pisemnych, będącym na wyposażeniu obsługiwanego kolejowego pojazdu szynowego.
 19. Jeżeli dyżurny ruchu doraźnie poleci zwrotniczemu albo innemu wyznaczonemu regulaminem technicznym pracownikowi wydać rozkaz pisemny, powinien wypisać go w swym bloku w jednym egzemplarzu i podpisać oraz podyktować go pracownikowi, który ma wydać ten rozkaz, uprzedzając go o liczbie potrzebnych wórników. Pracownik ten po wypisaniu potrzebnej liczby egzemplarzy rozkazu pisemnego, po podpisaniu ich nazwiskiem dyżurnego ruchu oraz właściwym, powinien napisać treść powtórzy dokładnie, a dyżurny ruchu powinien sprawdzić zgodnie treść powtórzonej z treścią podyktowaną i w miejscu pokwitowania wpisać nazwisko pracownika wydającego rozkaz pisemny drużynie pociągowej.
 20. Posterunek zapowiadawczy wyprawiający w czasie zamknięcia toru na szlaku dwutorowym pociąg na tor szlakowy czynny, powinien zawiadomić je o zamknięciu toru i o wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego dwukierunkowego po torze czynnym:
 - 1) rozkazem pisemnym „Nö - pociąg wyprawiane po torze czynnym w kierunku przeciwnym do zasadniczego dla danego kierunku jazdy;
 - 2) rozkazem pisemnym „Oö - pociąg wyprawiane po torze czynnym w kierunku zasadniczym.
 Zawiadomienie rozkazem pisemnym jest zbędne, gdy urządzenia blokady stacyjnej i liniowej są przystosowane do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze czynnym.
 21. Zezwolenia, polecenia i informacje wymienione w ust. 3, 4 i 5 mogą być przekazywane przez dyżurnego ruchu maszyniście pojazdu trakcyjnego, kierowcy ciłkiego pojazdu pomocniczego, kierowcy lokomotywki spalinowej, maszyniście (operatorowi) ciłkich maszyn torowych za pomocą urządzeń ruchowych. Zezwolenie to nie jest wymagane, jeżeli obsada pojazdu trakcyjnego jest dwuosobowa, a treść przekazywanych zezwoleń, poleceń, informacji będzie rejestrowana przez specjalne urządzenie znajdujące się na posterunku nastawczym (technicznym) odpowiednio oznaczonym w wewnętrznym rozkazie jazdy.

Maszynista może odmówić przyjęcia treści rozkazu pisemnego podczas jazdy i zatrzymać pociąg jeżeli uzna, że brak jest dostatecznego czasu na jego przyjęcie i zastosowanie się do jego treści. W takiej sytuacji, przekazywanie treści rozkazu pisemnego przez dyżurnego ruchu, może nastąpić po otrzymaniu zgłoszenia od maszynisty o zatrzymaniu pociągu.

W przypadku przekazywania treści rozkazu pisemnego za pomocą urządzeń ruchowych, dyżurny ruchu wypisuje odpowiedni druk rozkazu pisemnego w jednym egzemplarzu i treść jego przekazuje maszy-

ni cie pojazdu trakcyjnego, kierowcy ci kiego pojazdu pomocniczego, kierowcy lokomotywki spalinowej, maszyni cie (operatorowi) ci kich maszyn torowych.

Przekazan tre polecenia, zezwolenia, informacji do jednego z wciwych druków rozkazów pisemnych b d cych na wyposa eniu pojazdu trakcyjnego, ci kiego pojazdu pomocniczego, maszyny torowej wpisuj w czasie postoju maszynista pojazdu trakcyjnego, kierowca ci kiego pojazdu pomocniczego, kierowca lokomotywki spalinowej, maszynista (operator) maszyny torowej a podczas jazdy poci gu maszynista lub pomocnik maszynisty na polecenie maszynisty.

Przekazan tre nale y powtórzy a dy urny ruchu sprawdza zgodnie powtórzenia.

W miejscu przewidzianym na pokwitowanie dy urny ruchu wpisuje nazwisko i stanowisko pracownika, któremu tre rozkazu pisemnego przekaza a odbieraj cy tre wpisuje nazwisko dy urnego ruchu.

22. Rozkaz pisemny „Sö lub „Nö, zawieraj cy zezwolenie na wjazd poci gu, wolno wyda dopiero wówczas, gdy speione zosta y wszystkie wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy poci gu. Rozkaz pisemny „Sö i „Nö zawieraj cy zezwolenie na wyjazd poci gu:
 - 1) gdy nie jest wymagane podanie sygna a „Nakaz jazdyö - wolno wyda dopiero wówczas, gdy speione zosta y wszystkie wymagane warunki;
 - 2) gdy jest wymagane podanie sygna a „Nakaz jazdyö - wolno wyda zanim speione zosta y wszystkie warunki; wówczas przestrzega nale y, aby we wszystkich wtórnikach rozkazu pisemnego przekre lone zosta y wyrazy, "tylko tego rozkazu pisemnego", oraz aby przy wr czeniu rozkazu pisemnego zwróci uwag otrzymuj cemu, e zezwolenie zawarte w rozkazie b dzie wa ne po otrzymaniu sygna a „Nakaz jazdyö.

Zezwolenie za pomoc sygna a „Szö lub urz dze czo ci wolno wyda dopiero wówczas, gdy speione zosta y wszystkie wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy poci gu.
23. W ka dym bloku rozkazów pisemnych, niezale nie od wydrukowanej numeracji poszczególnych kart, nale y oznacza kolejnym numerem ka dorazowe wydanie rozkazu pisemnego. Numeracja ta jest miesi czna lub roczna, co ustala regulamin techniczny. Rozkaz pisemny, napisany wed ug tre ci podyktowanej przez dy urnego ruchu, otrzymuje numer w formie u a mka. Pracownik przyjmuj cy tre rozkazu, w liczniku u a mka umieszcza kolejny numer wypisanego rozkazu pisemnego w bloczku, a w mianowniku - numer rozkazu pisemnego podany przez dy urnego ruchu. Dy urny ruchu przekazuj cy tre rozkazu pisemnego, w liczniku zapisuje kolejny numer wypisanego rozkazu w bloczku, a w mianowniku - numer rozkazu pisemnego podany przez pracownika, któremu tre rozkazu pisemnego podyktowa p:

$$\frac{3}{15}, \frac{15}{3}$$
24. Dzia i zawieraj ce tre obowi zuj c nale y na rozkazie pisemnym „Sö, „Nö, obramowa lini pionow na obu marginesach. W obramowanych dzia ach tre niepotrzebn nale y skre li lini fa list poziom . Tre odr czn napisa nale y czytelnie. Kolejno wpisanie ostrze e do rozkazów pisemnych powinna odpowiada kolejno ci przeje d ania miejsc na odcinku, których dotycz ostrze enia.
25. Poci gom wyprawianym na szlak i z powrotem, popychaczom powracaj cym ze szlaku oraz poci - gom kursuj cym na odcinku, na którym ruch poci gów prowadzi si tylko jedn lokomotyw , nale y w jednym rozkazie pisemnym wypisa wszystkie ostrze enia wa ne dla obu kierunków jazdy. Dru ynom poci gowym, które nie zmieniaj si i prowadz poci gi kilkakrotnie po tym samym odcinku, ostrze enia wa ne dla wszystkich tych jazd mo na wyda jednorazowo, wpisuj c numery wszystkich poci gów, dla których s wa ne. W razie zmiany w drodze dru yny poci gowej, przy przekazywaniu czynno ci nast pcy nale y przekaza mu równie rozkazy pisemne, które obowi zuj w dalszej drodze. Przekazane obowi zuj ce rozkazy pisemne nale y odnotowa w ksi ce pok dowej pojazdu z nap dem, podaj c rodzaje i numery tych rozkazów oraz nazw stacji ich wydania. Przekazanie rozkazów pisemnych podpisuje zdaj cy i przyjmuj cy.
26. Bloczki rozkazów pisemnych przed wydaniem do u ytku nale y ostemplowa nazw posterunku lub jednostki macierzystej kolejowego pojazdu trakcyjnego, przesnuowa , opiecz towa , a liczb kart w bloczku po wiadczy . Bloczki rozkazów pisemnych „Sö, „Nö i „Oö nale y uj w ci e ewidencj .

§ 52

Ostrzeżenia

1. Ostrzeżenia są to zawiadomienia wydawane drużynom pociągowym, dotyczące ograniczenia prędkości jazdy lub zachowania innych ostrożności.
2. Ostrzeżenia dzielą się na stałe i doraźne.
3. Ostrzeżenia stałe znajdują się w wykazie ostrzeżeń stałych. Dla ostrzeżeń stałych nie wydaje się rozkazów.
4. W wykazie ostrzeżeń stałych należy wskazać wszystkie ostrzeżenia, których przewidywany czas obowiązywania będzie dłuższy niż 30 dni.
5. W wykazie ostrzeżeń stałych ograniczenia prędkości jazdy należy wskazać osobno dla każdego toru szlakowego i każdego kierunku jazdy oraz dla torów głównych na stacji, na których obowiązują ograniczenia prędkości, nie wynika to ze wskazań semaforów.
6. Wykaz ostrzeżeń stałych należy wydawać okresowo, przy czym po raz pierwszy równocześnie z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy.
7. Zainteresowani pracownicy posterunków technicznych oraz prowadzący pojazdy kolejowe z napędem powinni posiadać aktualne wykazy ostrzeżeń stałych.
8. W wykazie ostrzeżeń stałych nie wolno:
 - 1) wносить ostrzeżenia, których w wykazie tym nie wydrukowano,
 - 2) dokonywać zmiany czasu obowiązywania ostrzeżenia, z wyjątkiem jego skrócenia,
 - 3) dokonywać zmiany miejsca i toru, na którym obowiązuje ostrzeżenie, z wyjątkiem skrócenia odcinka objętego ostrzeżeniem stałym,
 - 4) dokonywać zmniejszenia prędkości jazdy pociągów.
9. W przypadkach wskazanych w ust. 8 drużyny pociągowe należy zawiadamiać rozkazami, a ostrzeżenia stałe, w których zasądzone zmiany wymienione w pkt 264 należy unieważnić.
10. Komórka organizacyjna bezpośrednio podlegająca Zarządowi WKD, ds. wydawania ostrzeżeń stałych zobowiązana jest zarządzać dokonywanie w obowiązującym wykazie ostrzeżeń stałych tylko następujących zmian:
 - 1) skrócenie ostrzeżenia w całości,
 - 2) skrócenie miejsca podanego w ostrzeżeniu stałym,
 - 3) podwyższenie prędkości jazdy, podanej w ostrzeżeniu stałym,
 - 4) skrócenia czasu obowiązywania ostrzeżenia.
11. W treści zarządzenia wprowadzającego zmiany wszelkie liczby należy podawać ściśle z wyjątkiem numeru linii i numeru strony wykazu.
12. Ostrzeżenia doraźne wprowadzane są doraźnymi zarządzeniami i nie znajdują się w wykazie ostrzeżeń stałych. Zawiadomienia drużynom pociągowych o ostrzeżeniu doraźnym należy wydawać za pomocą rozkazu.
13. Ostrzeżenia doraźne mogą być:
 - 1) jednorazowe odnoszące się do określonego pociągu,
 - 2) okresowe odnoszące się do wszystkich pociągów w okresie ważności tego ostrzeżenia.
14. Przekazywanie informacji w zakresie wprowadzenia ostrzeżenia doraźnego obejmuje:
 - 1) zgłoszenie konieczności wydawania ostrzeżenia,
 - 2) zawiadomienie o wprowadzeniu ostrzeżenia,
 - 3) potwierdzenie wprowadzenia ostrzeżenia.

15. Zgłoszenie konieczności wydawania ostrzeżeń dokonują właściwe komórki organizacyjne lub uprawnieni pracownicy niezwłocznie po zaistnieniu okoliczności wymagających wydawania ostrzeżeń.
16. Zgłoszenie konieczności wydawania ostrzeżeń doraźnych należy przekazać dyżurnemu ruchu odcinkowemu. Zgłoszenie może być przekazane pisemnie, telegramem lub telefonogramem.
17. W zgłoszeniu o konieczności wydawania ostrzeżeń należy określić miejsce, w którym konieczne jest zmniejszenie prędkości jazdy, jazda na widoczność lub zachowanie ostrożności, podając:
 - 1) nazwę posterunku zapowiadawczego lub szlaku,
 - 2) numer toru szlakowego na szlaku dwutorowym,
 - 3) kilometr ostrzeżenia,
 - 4) kierunek, w którym obowiązuje ostrzeżenie również dla jazdy po torze prawym lub lewym,
 - 5) dopuszczalną prędkość jazdy,
 - 6) przyczynę ograniczenia lub zachowania ostrożności,
 - 7) termin obowiązywania ostrzeżenia.
18. Podstawę wprowadzenia ostrzeżeń doraźnych mogą być:
 - 1) regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót,
 - 2) pisemne lub telefoniczne danie uprawnionego kierownika komórki organizacyjnej oraz telefoniczne danie należy zanotować w dzienniku telefonicznym,
 - 3) zawiadomienie o przeszkodzie do ruchu zgłoszone przez pracownika lub osobę postronną, którego treść dyżurny ruchu zapisuje do dziennika telefonicznego,
 - 4) zaobserwowanie przez dyżurnego ruchu uszkodzenia urządzeń, np. samoczynnej sygnalizacji przejazdowej.
19. W zależności od treści otrzymanego zawiadomienia według ust. 18 pkt 3 dyżurny ruchu powinien:
 - 1) wstrzymać ruch pociągów do czasu zbadania przeszkody przez właściwego pracownika, pracownik po zbadaniu zagrożonego miejsca powinien zgłosić dyżurnemu ruchu wynik badania i określić warunki prowadzenia ruchu,
 - 2) wydać drużynie pociągowej rozkaz, który wpisując polecenie zatrzymania pociągu przed miejscem niebezpiecznym oraz jego zbadania i powiadomienia o wyniku dyżurnego ruchu wyprawiającego ten pociąg.
20. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie konieczności wydawania ostrzeżeń wpisuje je do księgi ostrzeżeń doraźnych.
21. Ostrzeżenie obowiązuje do określonego terminu traci ważność, po tym terminie.
22. Jeżeli nie podano terminu, do którego obowiązuje ostrzeżenie, jest ono ważne aż do odwołania..

§ 53

Prowadzenie księgi ostrzeżeń doraźnych

1. Księga ostrzeżeń doraźnych służy do zapisywania ostrzeżeń doraźnych.
2. Wzór księgi ostrzeżeń doraźnych zawiera załącznik 5.
3. Przy prowadzeniu księgi ostrzeżeń doraźnych należy stosować następujące zasady:
 - 1) ostrzeżenie należy wpisać niezwłocznie po otrzymaniu dania, zarządzenia lub zawiadomienia o ostrzeżeniu,
 - 2) jednorazowych ostrzeżeń nie wpisuje się,
 - 3) stacja prowadzi oddzielne księgi ostrzeżeń doraźnych dla każdego przyległego szlaku,

- 4) przy każdej liczbie ostrzeżenia można prowadzić jedną księgę ostrzeżeń, z wyodrębnieniem i zaznaczeniem w niej każdego z przyległych szlaków,
 - 5) księgi te należy prowadzić w ten sposób, aby przy wypełnianiu rozkazów nie zachodziła potrzeba wyszukiwania ostrzeżeń w różnych księgach,
 - 6) ostrzeżenia numeruje się miesięcznie w formie ułamka np. 1/V, gdzie:
 - a) liczba arabska w liczniku oznacza numer kolejny ostrzeżenia na danym szlaku (odcinku) w danym miesiącu,
 - b) liczba rzymska w mianowniku oznacza miesiąc, w jakim zapisano ostrzeżenie po raz pierwszy do księgi ostrzeżeń doraźnych,
 - 7) każde ostrzeżenie należy oddzielić od następnego poziomą kreską,
 - 8) po odwołaniu ostrzeżenia we wszystkich księgach ostrzeżeń doraźnych, w których wpisane było to ostrzeżenie, należy wypełnić rubryki dotyczące odwołania, a rubryki dotyczące wprowadzenia i liczb porządkowych - przekreślić,
 - 9) pierwszego dnia każdego miesiąca należy przenieść wszystkie obowiązujące ostrzeżenia z poprzedniego miesiąca. Poprzednie zapisy w rubrykach dotyczących wprowadzenia i liczby porządkowej należy przekreślić, a w rubrykach dotyczących odwołania zanotować: „przeniesiono pod Lp.”; w rubryce 11 i 12 księgi ostrzeżeń doraźnych, dyżurny ruchu przenoszący ostrzeżenie wpisuje swoje nazwisko oraz czas dokonanej wpisu.
 - 10) na wewnętrznej stronie okładki należy wkleić mapkę z wykazem posterunków zapowiadawczych danego odcinka linii kolejowej według kilometracji ich występowania objętych tych ksiąg oraz numery telefonów do dyżurnych ruchu tych posterunków,
 - 11) dla każdego księgi ostrzeżeń doraźnych, a gdy jest jedna księga dla każdego szlaku należy założyć oddzielny teczek, w której należy przechowywać dokumentację zawierającą: dane wprowadzenia ostrzeżenia, dane odwołania ostrzeżenia i odwołanie ostrzeżenia,
 - 12) wszystkie załączniki dotyczące jednego ostrzeżenia należy oznaczyć w liczniku numerem porządkowym pierwszego zapisu tego ostrzeżenia w księdze ostrzeżeń doraźnych, a w mianowniku liczb rzymskich oznaczać miesiąc, w którym pierwszy raz wpisano ostrzeżenie, a następnie załączniki te należy złożyć razem,
 - 13) jeżeli w księdze ostrzeżeń doraźnych odwołane ostrzeżenie znajduje się przed ostrzeżeniem nadal obowiązującym lub ostrzeżenia wpisane są w innej kolejności niż występują one na drodze jazdy pociągów, to przenoszący je na nowy miesiąc, należy wypisać i ponumerować w takiej kolejności, w jakiej będą wpisywane do rozkazów,
 - 14) w każdym miesiącu niezwłocznie po przeniesieniu ostrzeżenia, prawidłowo przeniesienia powinna być sprawdzona i poświadczona podpisem przez uprawnionego pracownika, którego podlegli pracownicy prowadzą księgi ostrzeżeń doraźnych.
4. Do ksiąg ostrzeżeń doraźnych należy wpisywać wszystkie ostrzeżenia obowiązujące na linii WKD:
 - 1) dla jazdy po torze prawym i lewym,
 - 2) wprowadzone na właściwej stacji,
 - 3) wprowadzone na pozostałych stacjach.
 5. Księgi ostrzeżeń powinien prowadzić na bieżąco dyżurny ruchu.
 6. Szczegółowe postanowienia dotyczące prowadzenia ksiąg ostrzeżeń doraźnych należy określić w regulaminie technicznym.
 7. Dyżurny ruchu przekazuje dyżurnemu ruchowi obejmującemu dyżur, wszystkie księgi ostrzeżeń doraźnych oraz informacji o:
 - 1) ostrzeżeniach doraźnych nowo wprowadzonych,
 - 2) pociągach, które są w drodze, a nie otrzymały ostrzeżenia.

8. Dy urny ruchu przyjmuj cy dy ur powinien zapozna si ze wszystkimi obowi zuj cymi ostrze eniami dora nymi.
9. Je eli ostrze enie dora ne b dzie trwa powy ej 30 dni naczelnik Wydzia u Infrastruktury zobowi zany jest odpowiednio wcze niej wyst pi do Zarz du Spółki o umieszczenie go w wykazie ostrze e sta ych.
10. Uj cie ostrze enia dora nego w wykazie ostrze e sta ych jest podstaw do wykre lenia go z ksi ki ostrze e dora nych w dniu rozpocz cia obowi zywania wykazu ostrze e sta ych, po uprzednim dokonaniu stosownej adnotacji przez dy urnego ruchu.

Rozdział IX JAZDA POCI GÓW

§ 54

Zezwolenie na wjazd, wyjazd lub przejazd poci gu

1. poci g nie mo e wjecha na posterunek ruchu, wyjecha z posterunku ruchu lub przejecha przez posterunek ruchu bez zezwolenia dy urnego ruchu.
2. Zezwoleniem na wjazd poci gu na stacj mo e by :
 - 1) sygnaezwalaj cy,
 - 2) sygnaezast pczy,
 - 3) rozkaz pisemny šSö lub rozkaz pisemny šNö.
3. Zezwoleniem na wyjazd poci gu ze stacji mo e by :
 - 1) sygnaezwalaj cy lub sygnaezast pczy na semaforze wyjazdowym,
 - 2) odpowiednio rozkaz pisemny šSö lub rozkaz pisemny šNö
 - 3) dla jednoosobowej obsady dru yny poci gowej, gdy pojazd trakcyjny z nap dem znajduje si po za semaforem wskazuj cym sygnaezwalaj cy na jazd , a kieruj cy tym pojazdem nie widzi wskaza tego semafora ó odpowiednio rozkaz pisemny šSö lub rozkaz pisemny šNö.
4. Przejazd poci gu przez stacj z semaforami wyjazdowymi mo e odbywa si po torach przystosowa nych do jazd bez zatrzymania (przebieg bez zatrzymania).
5. Przebieg bez zatrzymania s to dwa kolejno po sobie nast puj ce przebiegi dla jazdy poci gu bez zatrzymania w obr bie posterunku ruchu.
6. Zezwoleniem na przejazd poci gu, jest:
 - 1) na stacjach z semaforami wyjazdowymi ó sygnaezwalaj cy na semaforze wyjazdowym i wjaz dowym oraz drogowskazowym (je eli jest),
7. Je eli dla przypadku wskazanego w ust. 6 pkt 1 na semaforze wyjazdowym nie mo e by podany sygnaezwalaj cy, zezwoleniem na przejazd poci gu, oprócz podania sygnaezwalaj cego na semaforze wjazdowym i drogowskazowym, jest:
 - 1) sygnaezast pczy na semaforze wyjazdowym,
 - 2) w odniesieniu do semafora wyjazdowego rozkaz pisemny šSö lub rozkaz pisemny šNö.
8. Gdy czoö poci gu min ö obsögiwany semafor i poci g zatrzymaö si tak, e koniec poci gu nie min ösygnaöwego miejsca ko ca poci gu, wówczas:
 - 1) je eli semafor wskazaösygnaezwalaj cy, nie wolno zmienia go na sygnaöStöjö,
 - 2) je eli zaszö konieczno zmiany sygnaezwalaj cego na sygnaöStöjö, celem zatrzymania po ci gu ó nale y z powrotem nastawi sygnaezwalaj cy, je eli ustaö przeszkoda do jazdy, a urz dzenia srk pozwalaj na powtórne ustawienie sygnaezwalaj cego,
 - 3) je eli na semaforze nie byönastawiony sygnaezwalaj cy i semafor wskazywaösygnaöStöjö ó nale y nastawi na nim sygnaezwalaj cy, je eli urz dzenia srk pozwalaj na to oraz zaistniaö wymagane warunki i nie ma przeszkody do jazdy; je eli jest blokada liniowa, sygnaezwalaj cy na semaforze nale y poda tylko wówczas, gdy przy dalszej je dzie poci gu co najmniej jedna o przejedzie przez odcinek izolowany elektrycznej zastawki liniowej.
9. Je eli przypadkach wymienionych w ust. 8 pkt 2 i 3 nie mo na nastawi sygnaezwalaj cego na semaforze, pozwolenia na dalsz jazd poci gu (wjazd, przejazd poci gu) nale y da za pomoc :
 - 1) dla stacji z semaforem wyjazdowym sygnaezast pczego lub rozkazu pisemnego šSö,
 - 2) dla posterunków odgaönych bez semaforów wyjazdowych rozkazu pisemnego šSö.

10. Je eli czoć poci gu min ć semafor i poci g zatrzymać si tak, i koniec poci gu min ć sygnaćwe miejsce ko ca poci gu, lecz nie min ćprzebiegowego miejsca ko ca poci gu, wówczas semafor powinien wskazywać sygnaćStój i nie nale y rozwi zywać drogi przebiegu. Je eli w tym przypadku poci g przejechaćobok semafora wskazuj cego sygnaćStój, to na semaforze nie nale y nastawiać sygnać zezwalaj cego, lecz gdy zaistniej wymagane warunki i nie ma przeszkód, pozwolenie na dalsz jazd poci gu nale y dać za pomoc rozkazu pisemnego šSö ó dla stacji z semaforem wyjazdowym.

§ 55

Jazda po torze lewym szlaku dwutorowego

1. Dla poci gów jad cych po torze:
 - 1) prawym ó obsćguje sić semafony oraz blokadć liniowć ,
 - 2) lewym ó nie obsćguje sić blokady liniowej chyba, ć zostać do tego przystosowana.
2. Wyjazd poci gu na tor lewy mo ć odbywać sić na:
 - 1) sygnaćezwalaj cy ze wskać nikiem W 24 lub sygnaćzast pczy ze wskać nikiem W 24,
 - 2) rozkaz pisemny šNö.
3. Przejazd przez posterunek zapowiadawczy poci gu wyprawianego na tor lewy mo ć sić odbyć , na:
 - 1) sygnaćezwalaj cy ze wskać nikiem W 24 lub sygnaćzast pczy ze wskać nikiem W 24 na semafo-
rze wyjazdowym,
 - 2) rozkaz pisemny šNö ó je eli nie sć spećnione warunki wymienione w pkt. 1.
4. Wjazd poci gu z toru lewego na stacjć mo ć odbywać sić na:
 - 1) sygnaćezwalaj cy lub sygnaćzast pczy podany na semaforze wjazdowym odnosz cym sić do toru lewego,
 - 2) sygnaćzast pczy na sygnalizatorze sygnać zast pczego odnosz cym sić do toru lewego,
 - 3) rozkaz pisemny šNö je eli nie moć na podać sygnać wedćg pkt 162.
5. Poci gi jad ce po torze lewym nale y osygnalizować zgodnie z instrukcjć sygnalizacji.
6. Je eli prowadz cy pojazd kolejowy z napćdem nie otrzymaćezwolenia na wjazd za pomocć sygnać zezwalaj cego lub sygnać zast pczego, powinien zatrzymać poci g jad cy po torze lewym zgodnie z postanowieniami.
7. Dru yny poci gowe nale y informować o je dzie poci gu po torze lewym:
 - a) rozkazem pisemnym šNö ó obsćguj ce poci gi wyprawiane po torze lewym,
 - 2) rozkazem pisemnym šOö ó obsćguj ce poci gi wyprawiane po torze prawym.
8. Zawiadomienie rozkazem wedćg ust. 7 jest zb dne, je eli na danym torze szlakowym jest dwukie-
runkowa blokada liniowa.
9. Je eli na stacji przy torze, na który wje d a poci g z toru lewego nie ma sygnalizatora, nale y
w miejscu tym ustawić sygnaćD 1.
10. Dla jazd po torze lewym obowi zujć ograniczenia pr dko ci jazdy dla tego toru, zawarte w wykazie
ostrze e staćch.
11. Dru yny poci gowe poci gów jad cych po torze lewym nale y zawiadamiać o ostrze eniach dora-
nych rozkazem pisemnym šOö z podaniem odpowiedniej przyczyny.
12. Po przeje dzie poci gu po torze lewym ze szlaku z jednokierunkowć samoczynnć blokadć liniowć
nale y obsć yć przycisk chwilowego wyćczenia zasilania blokady przed wyprawieniem pierwszego
poci gu po tym samym torze w kierunku zasadniczym. W przypadku braku takiego przycisku nale y
pierwszemu poci gowi, wyprawionemu po torze prawym, przekazać rozkaz pisemny šSö rubryka 3.

Je eli przed rozpocz cieciem jazdy poci gu torem lewym nast pić otwarcie toru prawego tego szlaku, a dru yna poci gowa zostać wcze niej powiadomiona rozkazem pisemnym o maj cej si odby je dzie poci gu torem lewym, to w przypadku wyprawieniu poci gu na tor prawy dru yn poci gow tego poci gu nale y powiadomi rozkazem pisemnym §56.

§ 56

Podawanie sygnałów przez dru yn poci gow przed odjazdem poci gu.

1. W poci gach pasa erskich, sk adaj cych si z zespołów trakcyjnych lub wagonów silnikowych, w których urz dzenia do sterowania drzwiami i sygna em d wi kowym ostrzegaj cym podró nych znajduj si na pulpicie w kabinie maszynisty, maszynista po upewnieniu si e wysiadanie i wsiadanie podró nych zostać zako czone podaje sygna ed wi kowy ostrzegaj cy podró nych i zamyka drzwi.
2. W pozostałych rodzajach poci gów, gdy obsad poci gu stanowi dru yna trakcyjna i kierownik poci gu, przed odjazdem poci gu kierownik poci gu podaje maszyni cie ustnie lub za pomoc urz dze Ćczno ci sygna ĆRp 13 „poci g nr gotów do odjazdu”.
3. Je eli na stacji z miejsca odjazdu poci gu:

- 1) nie wida wskaza semafora wyjazdowego i dy urny ruchu nie poda Ćsygna ĆRd 1 „Nakaz jazdy” lub nie poinformowa Ćdru yny poci gowej za pomoc urz dze Ćczno ci w formie: „poci g nr..... z toru nr..... odjazd”

kierownik poci gu po stwierdzeniu gotowo ci poci gu do odjazdu, podaje maszyni cie ustnie lub za pomoc urz dze Ćczno ci sygna ĆRp 13 „poci g nr.... gotów do odjazdu”.

Maszynista po otrzymaniu od kierownika poci gu tej informacji, uruchamia poci g i reguluje pr dko jazdy poci gu, tak aby w ka dej chwili mógł go zatrzyma , przy czym pr dko nie mo e przekracza 20 km/h. Po ustaleniu jaki sygna Ćwskazuje semafor, dalsza jazda poci gu odbywa si wed ug wskaza semafora.

4. Przed uruchomieniem poci gu pasa erskiego zatrzymanego w miejscu nie przeznaczonym do wsiadania i wysiadania podró nych maszynista podaje sygna ĆRp 1 §Bacno ö.
5. Maszynista popychacza po dojechaniu do poci gu i po z Ćczeniu popychacza z poci giem, powinien poda sygna ĆRp 1 §Bacno ö.

Przed ka dorazowym ruszeniem poci gu, do którego dojecha Ćpopychacz, maszynista lokomotywy ci gn cej powinien poda sygna ĆRp 8 §Rozpocz popychanie; sygna ĆRp 8 §Rozpocz popychanie; wolno poda po odhamowaniu poci gu; po otrzymaniu sygna ĆRp 8 §Rozpocz popychanie; maszynista popychacza rozpoczyna popychanie i daje sygna ĆRp 1 §Bacno ö; Po sygnale Rp 1 §Bacno ö maszynista lokomotywy ci gn cej uruchamia poci g.

Je eli lokomotywy, ci gn ca i popychaj ca, s wyposa one w radiotelefony, to zamiast podawania sygnałów d wi kowych, maszyni ci tych lokomotyw mog porozumiewa si za pomoc radiotelefonu.

§ 57

Pr dko jazdy poci gów

1. Najwi ksza dozwolona pr dko jazdy poci gów zale y od:
 - 1) konstrukcji i stanu technicznego nawierzchni i podtorza oraz obiektów in ynieryjnych i urz dze srk,
 - 2) konstrukcji pojazdów kolejowych, jego stanu technicznego, rodzaju hamulców i masy hamuj cej poci gu,
 - 3) rodzaju poci gu i warunków ruchowych.
2. Najwi ksza dozwolona pr dko jazdy poci gu, której nie wolno przekroczy , jest wskazana dla ka dego poci gu w wewn trznym rozk edzie jazdy. Pr dko ta powinna by zmniejszona

w przypadkach lub miejscach wskazanych w niniejszej instrukcji, w wykazie ostrzeżeń stałych lub w rozkazie pisemnym oraz gdy prowadzi pojazd kolejowy z napędem uzna to za potrzebne.

3. W przypadku jazdy pociągu po innym torze niż ten, dla którego opracowano rozkład jazdy, nie należy przekraczać prędkości obowiązującej w torze, po którym odbywa się jazda.
4. Najwyższe dozwolone prędkości jazdy pociągów ze względu na konstrukcję toru i stan infrastruktury określa zarządca cy WKD.
5. Jeżeli w locie pociągu na hamulcach zespolonych włączono wagony z osłami pokrotnymi, połączonymi samym sprzężeniem lub rozwórtem, to prędkości jazdy pociągu nie może być większa niż 65 km/h.
6. Prędkości jazdy pociągu z podwójną trakcją nie może przekraczać prędkości konstrukcyjnej żadnej z obu lokomotyw.
7. Ograniczenia prędkości jazdy określone są w postanowieniach niniejszej instrukcji i instrukcji sygnalizacji. Najczęściej stosowane ograniczenia prędkości jazdy oraz inne ograniczenia nie ujęte w treści instrukcji, zawiera poniższa tabela:

Pkt	W miejscach lub przypadkach	Prędkość w km/h nie może być większa niż
1)	przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, osłoniętym semaforem wietlnym, którego sygnał nakazuje zmniejszenie prędkości	wskazana w postanowieniach instrukcji sygnalizacji
2)	w przypadku uniemożliwienia wskazań semaforów odstępów samoczynnej blokady liniowej i jazdy w odstępach posterunków zapowiadawczych (następnych), o ile prędkość rozkładowa na danym odcinku lub szlaku jest większa niż 140 km/h	140
3)	przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, osłoniętym semaforem kształtowym bez wskaźnika W 21, który wskazuje sygnał Wolna droga ze zmniejszoną prędkością	40
4)	przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, w którym jazda odbywa się bez podania sygnału zezwalającego (sygnał zastępczy, rozkaz pisemny)	40
5)	wyjazd na szlak z blokadą samoczynną na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny;	20
6)	zatrzymania pociągu przed semaforem odstępów samoczynnej blokady liniowej wskazującym sygnał Stój, sygnał w pełni lub gdy semafor jest nieoświetlony po zatrzymaniu pociągu, jazda na widoczny obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający	20
7)	przez zwrotnice scentralizowane i uzależnione w przebiegu, przejeżdżane na sygnał Wolna droga na ostrze w kierunku prostym, gdy nie są ryglowane	50
8)	przez zwrotnice przejeżdżane na ostrze w kierunku prostym, zamknięte na zamki kluczowe i uzależnione z semaforami, lecz brak jest blokady stacyjnej	50
9)	przez zwrotnice ryglowane, przejeżdżane na ostrze w kierunku prostym, lecz droga przebiegu nie jest utwierdzona	50
10)	przez rozjazdy na szlaku (poza posterunkami ruchu) gdy jazda odbywa się w kierunku zwrotnym	40
11)	gdy pociąg z czynną lokomotywą ciągnącą jest popychany	60
12)	gdy pociąg bez lokomotywy ciągnięcej jest pchany lub cofany za wiedzą urzędnika ruchu na szlaku z przejazdami, które są obsługiwane lub są zabezpieczone w inny sposób	30
13)	gdy pociąg bez lokomotywy ciągnięcej jest pchany lub cofany za wiedzą urzędnika ruchu - na szlaku z przejazdami, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób	20

Pkt	W miejscach lub przypadkach	Pr dko w km/h nie mo e by wi ksza ni
14)	gdy poci g jedzie po torze zamkni tym zaj tym przez inne pojazdy kolejowe lub na którym znajduje si przeszkoda do jazdy	30
15)	przy wje dzie na tor cz ciowo zaj ty lub wyj tkowo na tor zako - czony koz em oporowym	20
16)	przy przeje dzie przez miejsce os ni te sygna em zwolnienia pr dko ci jazdy, gdy nie wyznaczono pr dko ci przejazdu przez to miejsce	20
17)	gdy powtarzacz izolacji toru szlakowego p o amoczynnej blokady liniowej z blokiem pozwolenia i izolowanym torem szlakowym wskazuje zaj to pomimo przybycia wcze niej wyprawionego poci gu do jednej ze stacji przyleg ych do szlaku, pierwszy wyprawiony poci g	20
18)	gdy przez miejsce niebezpieczne wprowadzono przejazd poci gów z pilotem (o ile rozkaz pisemny nie okre la innej pr dko ci jazdy)	5
19)	w razie nie uzgodnienia z dy urnym ruchu cofania poci gu	5

8. Pr dko jazdy nale y zmniejszy równie wtedy, gdy dru yna poci gowa zauwa y przeszkod uniemo liwiaj c stosowanie nakazanej pr dko ci.

§ 58

Post powanie dru yny poci gowej w czasie obs ugi poci gu

- Prowadz cy pojazd kolejowy z nap dem zobowi zany jest:
 - uwa nie obserwowa sygna y na sygnalizatorach i sygna y podawane przez pracowników posterunków technicznych oraz ci le stosowa si do nich oraz zwraca uwag na prowadzony poci g,
 - podczas przejazdu w granicach posterunku ruchu obserwowa drog przebiegu,
 - zwraca uwag na nieprawid owo ci zagra aj ce bezpiecze stwu ruchu,
 - nie przekracza najwi kszej dozwolonej pr dko ci wskazanej w wewn trznym rozk adzie jazdy, pr dko ci konstrukcyjnej pojazdów kolejowych wchodz ych w sk ad poci gu, pr dko ci wskazanej w wykazie ostrze e sta ych lub w rozkazie pisemnym oraz pr dko ci wynikaj cej ze wskaza sygnalizatorów i wska ników,
 - w przypadku zagro enia bezpiecze stwa ruchu, stosowa radiotelefoniczny system alarmowy.
- Stosowanie radiotelefonicznego systemu alarmowego reguluj postanowienia šInstrukcja o u ytkowaniu urz dze radio eczno ci poci gowej.
- Je eli dru yna poci gowa stwierdzi zagro enie bezpiecze stwa ruchu, któremu mo na zapobiec lub zmniejszy jego skutki przez zatrzymanie poci gu, w szczególno ci gdy zauwa y, e po tym samym torze na szlaku zbli a si inny poci g jad cy w przeciwnym kierunku, powinna:
 - stosowa radiotelefoniczny system alarmowy ó je eli jest to mo liwe,
 - wykona hamowanie nag e.
- Je eli dru yna poci gowa zauwa y, e po tym samym torze na szlaku zbli a si inny poci g przeciwnego kierunku jazdy, powinna natychmiast zatrzyma poci g i jednocze nie podawa sygna e šAlarmö, a na liniach wyposa onych w urz dzenia radio eczno ci poci gowej nale y stosowa radiotelefoniczny system alarmowy.
- Je eli poci g bez zezwolenia min e obs ugiwany semafor wskazuj cy sygna e ŠStójö, nale y natychmiast przy u yciu dost pnych rodków spowodowa zatrzymanie poci gu i powiadomi dy urnego ruchu.

Dalsze kontynuowanie jazdy mo liwe jest na rozkaz pisemny šSö, po uprzednim stwierdzeniu, e spe nione zosta y wymagane warunki i nie ma przeszkód do dalszej jazdy.

W tym przypadku bez pozwolenia dy urnego ruchu cofanie poci gu jest niedozwolone za wyj tkiem nagle gro cego niebezpiecze stwa.

6. Maszynista poci gu zatrzymanego przed sygnalem stojącym, podanym na urz dzeniu sygnałowym obsadzianym porozumiewa si za pomoc urz dze radio czno ci z posterunkiem ruchu w celu wyja nienia przyczyny zatrzymania poci gu. W przypadku braku mo liwo ci nawi zania czno ci, maszynista dokonuje wyja nienia przyczyny zatrzymania poci gu z posterunkiem ruchu za po rednictwem:
 - 1) pomocnika maszynisty ó w poci gach bez obsady konduktorskiej,
 - 2) kierownika poci gu ó w pozostałych przypadkach.
7. Je eli prowadz cy pojazd kolejowy z nap dem stwierdzi uszkodzenie hamulca zespolonego powinien zatrzyma poci g.
 Zatrzymany poci g dru yna poci gowa powinna zabezpieczy przed zbiegni ciem.
 Zabezpieczenia poci gu przed zbiegni ciem dokonuje si przez zahamowanie wymaganej liczby wagonów hamulcem r cznym lub postojowym.
 Liczba hamulców r cznych lub postojowych, które nale y zahamowa w zale no ci od pochylenia toru i masy ogólnej poci gu okre lona jest w przepisach wewn trznych przewo nika kolejowego.
8. Poci g zatrzymany na szlaku nale y osłoni w przypadku, gdy:
 - 1) osłony poci gu za da dy urny ruchu ó poci g nale y osłoni od strony wskazanej przez dy urnego ruchu,
 - 2) oderwana lub odczepiona cz poci gu pozostaje na szlaku do czasu ci gni cia jej do stacji ó na torze szlakowym z ruchem dwukierunkowym poci g nale y osłoni z obu stron, na szlaku dwutorowym z ruchem jednokierunkowym ó od strony ko ca poci gu,
 - 3) za dano lokomotywy pomocniczej lub poci gu ratunkowego ó poci g nale y osłoni od strony oczekiwanej pomocy lub z obu stron, gdy nie wiadomo sk d przyb dzie pomoc.
9. W przypadku nieplanowego zatrzymania poci gu prowadz cy pojazd kolejowy z nap dem zobowi zany jest niezwłocznie zgłosi dy urnemu ruchowi konieczno postoju poci gu na szlaku, informuj c go o miejscu postoju i wst pnej przyczynie zatrzymania. Dy urny ruchu stosownie do otrzymanych informacji zobowi zany jest podj niezwłoczne dzia nia zapewniaj ce bezpiecze stwo ruchu na torze zaj tym przez poci g oraz na torach s siednich.
10. Po otrzymaniu zgłoszenia od prowadz cego pojazd kolejowy z nap dem o rodzaju przeszkody lub braku dalszych przeszkód do jazdy, dy urny ruchu wydaje maszyni ci odpowiednie polecenia, co do dalszego post powania.
11. Je eli poci g zatrzyma si na torze dwu- lub wielotorowego szlaku z niewiadomej przyczyny, prowadz cy pojazd kolejowy z nap dem powinien natychmiast podawa sygnał A 1.
12. Je eli podczas jazdy poci gu zauwa ono przeszkod do jazdy na s siednim torze lub na obu torach, nale y poci g zatrzyma , zawiadomi dy urnego ruchu i osłoni przeszkod .
13. W przypadku zatrzymania si poci gu z niewiadomej przyczyny mo na odst pi od podawania sygnału A 1 i osłony s siedniego toru tylko wtedy, gdy po zatrzymaniu stwierdzono na całej długo ci poci gu, e na s siednich torach nie ma przeszkody do ruchu.
14. Maszynista powinien zatrzyma poci g, je eli:
 - 1) poci g zosta skierowany na tor lewy, a dru yna trakcyjna nie zosta o tym powiadomiona (§ 55 ust. 2 i § 54 ust. 3 pkt 2 lit. b),
 - 2) poci g zosta skierowany w innym kierunku ni przewiduje rozk ad jazdy, a dru yna trakcyjna nie zosta o tym powiadomiona,
 - 3) podczas jazdy na szlaku jednotorowym lub po torze lewym, semafor dla przeciwnego kierunku jazdy wskazuje sygnał pozwalaj cy na jazd po tym torze.

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

15. Kiedy pracownik wchodzić w skład drużyny pociągowej powinien zatrzymać pociąg, jeżeli zauważy, że:
 - 1) podawane są sygnały stojące,
 - 2) w pociągu lub na torze jest przeszkoda do dalszej jazdy,
 - 3) na siednim torze jest nieosygnalizowana przeszkoda do jazdy.
16. Sposób zabezpieczenia składu pociągu, który skończy jazdę, w zależności od warunków miejscowych określa regulamin techniczny.
17. W przypadku, gdy drużyna pociągowa stanie się niezdolna do pracy należy o tym zgłosić dyżurnemu ruchu.
18. Jeżeli prowadzący pojazd kolejowy z napędem stanie się niezdolny do pracy należy pociąg zatrzymać i dalsze postępowanie uzgodnić z dyżurnym ruchem.
19. Zauważone nieprawidłowości, które mogą zagrazać bezpieczeństwu ruchu drużyna pociągowa powinna zgłosić niezwłocznie dyżurnemu ruchowi za pomocą urządzeń radioćzno ci pociągowej lub w inny dostępny sposób na najbliższym posterunku ruchu. Do nieprawidłowości tych m.in. należy:
 - 1) odnośnie urządzeń:
 - a) sygnalizator nieoświetlony,
 - b) sygnał świetlny na sygnalizatorze,
 - c) brak sygnalizatora w miejscu, w którym powinien się znajdować,
 - d) uszkodzenie lub brak szpindel na torze,
 - 2) odnośnie przejazdów kolejowych:
 - a) nie zamknięte rogatki na przejeździe,
 - b) brak drożnika przejazdowego,
 - c) nieprawidłowe działanie samoczynnej sygnalizacji przejazdowej,
 - d) nieprawidłowe działanie tarcz ostrzegawczych przejazdowych,
 - 3) odnośnie nawierzchni i sieci trakcyjnej:
 - a) pęknięcie szyny,
 - b) wyboczenie toru,
 - c) uszkodzenie sieci trakcyjnej,
 - 4) odnośnie przeszkód na torze:
 - a) pociąg obrzucony kamieniami,
 - b) ludzie na torze,
 - c) inne przeszkody na torze (np. podmycie toru),
 - d) nieprawidłowości w innym pociągu,
 - 5) odnośnie stanu pojazdu kolejowego i jego wyposażenia:
 - a) uszkodzenie wagonu,
 - b) usterka lub zakłócenie w działaniu hamulców,
 - c) rozerwanie pociągu,
 - d) przesunięcie ładunku zagrażające bezpieczeństwu ruchu pociągów,
 - e) uszkodzenie urządzeń radioćzno ci na pojeździe itp.

20. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem, który zauważy podany w jego kierunku sygnał alarmowy o jedno górne światło białe i dwa dolne światła czerwone, na czole innego pociągu, powinien zatrzymać pociąg i udzieli pomocy maszyniście tak osygnalizowanego pociągu. Jazda obok tego pociągu, po zatrzymaniu się, powinna odbywać się z prędkością nie większą niż 20 km/h, a do miejsca znajdowania się maszynisty unieruchomionego pociągu lub przeszkody uniemożliwiającej jazdę.

§ 59

Postępowanie przy pociągach z podwójną trakcją

1. Podwójna trakcja jest to dwie czynne lokomotywy lub lokomotywa dwuczłonowa znajdujące się na czole pociągu.
2. Podwójną trakcją można stosować tylko na tych odcinkach linii kolejowych, na których nie jest ona zabroniona.
3. Wykaz odcinków, na których zabroniona jest podwójna trakcja, zawierający warunki techniczne ruchu linii.
4. W pociągach z podwójną trakcją na pierwszym miejscu należy ustawić pojazd trakcyjny, którego prędkość konstrukcyjna jest większa.
5. Jeżeli podwójną trakcją stanowią lokomotywy różnych trakcji, to o kolejności ustawiania decydują potrzeby i warunki ruchowe, przy czym podczas jazdy nie wolno przekroczyć prędkości konstrukcyjnej żadnej z tych lokomotyw.
6. Maszynista drugiego pojazdu trakcyjnego powinien stosować się do sygnałów podawanych przez maszynistę pierwszego pojazdu trakcyjnego.

Jeżeli oba pojazdy trakcyjne wyposażone są w sprawne radiotelefony to zamiast podawania sygnałów dźwiękowych, maszyniści mogą porozumiewać się za pomocą radiotelefonu.

Jeżeli maszynista drugiego pojazdu trakcyjnego zauważy zagrożenie niebezpieczeństwem, powinien zastosować środki zmierzające do zapobiegnięcia wypadkowi, nie oczekując na hamowanie i podanie sygnału przez maszynistę pierwszego pojazdu trakcyjnego.

7. Jeżeli połączone pojazdy trakcyjne sterowane są z pierwszego pojazdu trakcyjnego, regulowanie jazdy należy wykonać do maszynisty tego pojazdu.
8. Przejazd pociągu prowadzonego podwójną trakcją przez miejsce, na którym niedozwolona jest podwójna trakcja, dozwolony jest po rozłączeniu lokomotyw przed tym miejscem, przejazdu pojedynczo przez to miejsce i ponownym ich połączeniu po przejeździe przez to miejsce. Na przejazd taki dyżurny ruchu powinien wydać rozkaz pisemny § 50.

§ 60

Postępowanie przy pociągach popychanym

1. Lokomotywy popychające (popychacz) stosować można na odcinkach (szlakach) gdy masa ogólna pociągu jest większa niż ustalona dla jednego pojazdu trakcyjnego.
2. W przypadku uszkodzenia pojazdu trakcyjnego w pociąg lub w innych szczególnych przypadkach nie przewidzianych wewnętrznym rozkładem jazdy (np. liskie szyny), popychacz może być użyty na odcinkach (szlakach), na których popychanie pociągów nie jest zabronione.
3. Wykaz odcinków (szlaków), na których zabronione jest stosowanie lokomotyw popychających zawierający warunki techniczne ruchu linii.
4. Nie może być popychany pociąg, w którym składzie znajdują się :
 - 1) wagony z ławami pokrytymi, połączone samym składnikiem lub rozwór albo wagonem podobnym,
 - 2) wagony bez ław pokrytych, załadunkowe przesyłkami wyjątkowo ciężkimi,

- 3) wagon na końcu pociągu, z uszkodzeniem uniemożliwiającym wciągnięcie go w innym miejscu w pociąg.
5. Lokomotywy popychające należy sprzągnąć z pociągami i wciążyć w przewód hamulca zespolonego, jeżeli pociąg ma być popychany do stacji, na której ma postój.
6. Jeżeli pociąg ma być popychany tylko na części szlaku lub do stacji, na której nie zatrzymuje się, to należy sprzągnąć z nim lokomotywy popychające.
7. W przypadku użycia dwóch lokomotyw do popychania pociągu, powinny one być ze sobą sprzęgnięte i połączone przewodem hamulca zespolonego.
8. W wewnętrznym rozkładzie jazdy dla odcinka (szlaku), na którym stosuje się rozkładowe popychanie określonych pociągów należy podać szczególne wskazówki dotyczące jazdy i powrotu popychacza.
9. W przypadku nieprzewidzianego wewnętrznym rozkładem jazdy popychania pociągów drugą trakcyjnym należy wydać :
 - 1) rozkaz pisemny §Nö rubryka 4, 5 jeżeli lokomotywa popychająca pociąg na szlaku dwutorowym nie dojeżdża do siedniej stacji i wraca ze szlaku do stacji wyprawienia,
 - 2) rozkaz pisemny §Sö jeżeli lokomotywa popychająca dojeżdża do siedniej stacji lub wraca ze szlaku jednotorowego do stacji wyprawienia.

Jeżeli wjazd popychacza powracającego ze szlaku jednotorowego nie odbędzie się na sygnalizatorze lub na semaforze wjazdowym lub sygnalizatorze drugiej trakcyjnej należy ponadto wydać rozkaz pisemny §Sö.
10. Jeżeli lokomotywa popychająca nie sprzęgnięta z pociągami po ukończeniu popychania ma dojechać do siedniej stacji, maszynista powinien jechać cały czas w zetknięciu ze składowym pociągu.

Na stacji lokomotywa popychająca powinna zatrzymać się w miejscu wyznaczonym w regulaminie technicznym lub w miejscu wskazanym w rozkazie pisemnym §Sö.

11. Jeżeli popychacz jedzie z pociągami do następnej stacji, to w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających oznajmienie odjazdu pociągu oraz potwierdzenie przyjazdu pociągu, należy po numerze pociągu dodać słowo: „sz popychaczem sprzęgnięty” lub „sz popychaczem niesprzęgnięty”.
12. Jeżeli popychanie pociągu ma odbywać się tylko do określonego kilometra na szlaku, po czym popychacz ma powrócić na stację wyprawienia, to w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających danie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu oraz oznajmienie odjazdu pociągu, należy po numerze pociągu dodać słowo „sz popychaczem do kilometra.....”.

W telefonogramie zawierającym potwierdzenie przyjazdu popychacza na stację wyprawienia, należy określić go „popychacz od pociągu nr” jeżeli dla powracającego popychacza wyznaczono osobny numer pociągu, to numer ten powinien poprzedzić wymienione określenie.

13. Wjazd popychacza powracającego ze szlaku po torze lewym na stację wyprawienia odbywa się :
 - 1) na sygnalizatorze lub sygnalizatorze na semaforze wjazdowym ustawionym przy torze lewym,
 - 2) na sygnalizatorze na sygnalizatorze sygnałowym, ustawionym przy torze lewym,
 - 3) rozkaz pisemny §Nö.
14. O fakcie zakończenia popychania maszynista zobowiązany jest zgłosić urnemu ruchowi, który przed daniem zezwolenia na powrót popychacza zobowiązany powiadomić dróżykowników przejazdowych.
15. W czasie jazdy popychanego pociągu drugą pociągowa zobowiązana jest zwracać szczególną uwagę na składowym pociągu oraz na podawane sygnały.
16. Maszynista lokomotywy popychającej powinien stosować się do sygnałów podawanych przez maszynistę lokomotywy ciągnącej i zwracać uwagę na składowym pociągu, szczególnie w czasie jazdy na cięgach.

17. Po odłączeniu popychacza od pociągu maszynista popychacza powinien przekonać się czy nie nastąpi zerwanie pociągu.
18. W czasie jazdy pociągu maszynista lokomotywy znajduje się na czole pociągu i maszynista popychacza porozumiewają się między sobą w zakresie dotyczącym techniki prowadzenia pociągu za pomocą radiotelefonu.
19. Na szlaku z półsamoczynną blokadą liniową lokomotywa popychająca powinna zasadniczo dojeżdżać z pociągami do następnej stacji.
Powrót lokomotywy popychającej pociąg do określonego miejsca na szlaku z półsamoczynną blokadą liniową jest dozwolony, jeżeli urządzenia uniemożliwiają wyprawienie pociągu przed powrotem lokomotywy popychającej.
20. Na szlaku z samoczynną blokadą liniową lokomotywa popychająca powinna dojeżdżać z pociągami do następnej stacji.
21. Dla zaznaczenia zajęcia szlaku (odstępu) przez lokomotywę popychającą, która powraca ze szlaku, należy od chwili wyprawienia pociągu z lokomotywy popychającej do czasu powrotu względnie otrzymania potwierdzenia powrotu lokomotywy popychającej, zastosować na posterunkach następnych rodki pomocnicze.
22. Szczegółowy sposób postępowania z uwzględnieniem warunków miejscowych w przypadku popychania pociągów należy podać w regulaminie technicznym.

§ 61

Postępowanie przy pociągach pchanym

1. Pociągami pchanymi mogą być :
 - 1) pociągi robocze,
 - 2) pociągi pchane w sytuacjach awaryjnych.
2. Pojazd trakcyjny pchany powinien być sprężony ze składowaniem pociągu.
3. Pojazd kolejowy znajdujący się na czole pociągu pchanego powinien być przepisowo osygnalizowany, posiada czynny hamulec zespolony, kurek nagłego hamowania oraz być obsadzony przez pracownika drużyny pociągowej.
4. Pracownik drużyny pociągowej znajdujący się na czole pociągu pchanego powinien posiadać przybory sygnałowe i mieć możliwość porozumiewania się z maszynistą za pomocą urządzeń łączności.
5. Pracownik znajdujący się na czole pociągu pchanego powinien:
 - 1) obserwować szlak,
 - 2) podawać odpowiednie sygnały,
 - 3) przekazywać przez radiotelefon prowadzącemu pojazd kolejowy z nadanymi informacjami dotyczącymi jazdy pociągu pchanego,
 - 4) zatrzymać pociąg w przypadku groźnego niebezpieczeństwa.
6. Prowadzący pojazd kolejowy z nadaniem pociągu pchanego powinien:
 - 1) obserwować sygnały podawane przez pracownika znajdującego się na czole pociągu,
 - 2) pchać pociąg z prędkością nie przekraczającą 30 km/h, a na przejazdach bez technicznego zabezpieczenia 20 km/h,
7. Odnośnie cofania pociągu obowiązuje postanowienie § 63.
8. Pociągi z czynnym pociągami od niebezpiecznymi na ważnych kolejach, znajdującym się przed lokomotywą, nie są uważane pod względem ruchowym za pociągi pchane.

Rozdział X

POSTĘPOWANIE W RAZIE SZCZEGÓLNYCH WYDARZEŃ LUB ZAGROŹENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

§ 62

Ogólne zasady

1. W przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu należy zastosować wszelkie dostępne środki w celu niedopuszczenia do wypadku, a gdy jest to niemożliwe – do zmniejszenia skutków wypadku.
2. Pracownik, który zauważy lub dowiedziawszy o przeszkodzie dla ruchu, zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub o wypadku kolejowym, powinien zgłosić to niezwłocznie dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu.
3. Jeżeli pociąg nie przybył do posterunku ruchu po upływie rozkazowego czasu jazdy zwiększonego o 10 minut i niemożliwe jest nawet zanieżenie czynności z maszynistą tego pociągu lub jeżeli po upływie 30 minut od chwili zgłoszenia maszynisty o zatrzymaniu pociągu brak jest informacji o przyczynie zatrzymania, dyżurny ruchu powinien wstrzymać wyprawianie pociągów na ten szlak, powiadomić o tym maszynistów pociągów znajdujących się na tym szlaku, poleci im zachowanie szczególnej ostrożności i ustalenie miejsca znajdowania się tego pociągu oraz przyczyny wydłużonego czasu jego znajdowania się na szlaku oraz w inny dostępny sposób ustalić powód nieprzybycia. Wznowienie wyprawiania pociągów na ten szlak może nastąpić po ustaleniu przyczyny zatrzymania pociągu i upewnieniu się, że nie ma przeszkód do prowadzenia ruchu.
4. Dyżurny ruchu posterunku, który otrzymał zgłoszenie, powinien o treści zgłoszenia zawiadomić dyspozytora WKD, obie sąsiednie stacje, posterunki ruchu, drózników przejazdowych oraz innych zainteresowanych pracowników w celu ewentualnego wstrzymania wyprawiania lub zatrzymania pociągu lub wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej, jeżeli zachodzi taka potrzeba.
5. W przypadku zauważenia przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu ruchu, należy przedsięwziąć odpowiednie środki w celu usunięcia tej przeszkody, a jeżeli nie jest to możliwe, zagrożone miejsce osłonić sygnałami, a w razie potrzeby podawać sygnały stojące oraz wezwać pomoc.
6. Pracownik, który zauważy zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, może dopiero wtedy opuścić miejsce zagrożenia, gdy wykona wszystkie czynności zmierzające do uniknięcia wypadku lub zmniejszenia jego skutków.
7. W przypadku wypadku z pociągami na szlaku należy niezwłocznie stosować radiotelefoniczny system alarmowy, a następnie osłonić sygnałami stojącymi sąsiednie tory, jeżeli skutek wypadku powstał przeszkoda do jazdy po tych torach, a następnie osłonić tor, na którym powstał wypadek i zgłosić o tym dyżurnemu ruchu.
8. Na miejscu wypadku kierownik pociągu, a gdy go nie ma – prowadzący pojazd kolejowy z napędem, powinien przedsięwziąć odpowiednie środki zapobiegające następstwom wypadku (osłonięcie sygnałami, zgłoszenie dyżurnemu ruchu itp.) oraz zapewniać niesienie pomocy ofiarom wypadku, zabezpieczenie ładów, które mogłyby utrudnić ustalenie przyczyn wypadku oraz zabezpieczenia mienia kolejowego, ładunku, bagaży podróжных itp.
9. W przypadku niezatrzymania się pociągu w miejscu, w którym miał on zatrzymać się, należy sprawdzić stan i działanie hamulców według postanowień określonych w odrębnych przepisach.
10. Jeżeli dyżurny ruchu spostrzegł lub dowiedziawszy, że pociąg bez pozwolenia wyjechał na szlak lub nastąpił odstęp albo, że jazda pociągu znajdującym się na szlaku (odstępie) bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu ruchu pociągów, należy postąpić w następujący sposób:
 - 1) dyżurny ruchu powinien zatrzymać pociąg przy użyciu dostępnych środków – jeżeli jest to możliwe – należy stosować radiotelefoniczny system alarmowy oraz polecić zatrzymanie wskazanego pociągu dróznikom przejazdowym i odpowiednim posterunkom następczym,
 - 2) dróznicy przejazdowi, znajdujący się przed pociągami, który ma być zatrzymany – powinni zajechać przed nim ostatnim pociągami, natychmiast ustawić tarczę zatrzymania D 1, a w kierunku zbliżającym się pociąg podawać sygnały D 2 i D 3,

- 3) drótnik przejazdowy, który zatrzyma pociąg, powinien niezwłocznie zgłosić o tym dyżurnemu ruchu, od którego otrzyma polecenie zatrzymania pociągu,
 - 4) dyżurny ruchu po otrzymaniu zgłoszenia o zatrzymaniu pociągu powinien polecić usunięcie tarczy zatrzymania D 1,
 - 5) pracownicy posterunków następczych wezwani do zatrzymania pociągu, powinni oprócz wskazania temu pociągowi sygnału „Stój” na odpowiednim semaforze, w razie potrzeby powinni podawać również sygnały D 2 i D 3, aby zapewnić możliwość najwcześniejszego zatrzymania pociągu,
11. Przybory sygnałowe oraz sprzęty hamulcowe stanowiące wyposażenie posterunku powinny być przechowywane w miejscach łatwo dostępnych, umożliwiających natychmiastowe ich użycie.

§ 63

Cofanie, dzielenie i zabieranie ciągami składu pociągów ze szlaku

1. Pociąg może na cofnięcie ze szlaku tylko za zgodą dyżurnego ruchu odcinkowego lub dyżurnego ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego.
2. Pierwszy pojazd kolejowy w kierunku jazdy cofanego pociągu powinien być obsadzony pracownikiem, który ma możliwość porozumiewania się z maszynistą za pomocą urządzeń łączności.
Pracownik znajdujący się na pierwszym pojeździe w kierunku jazdy cofanego pociągu powinien obserwować szlak i zahamować pociąg w razie potrzeby.
3. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien cofać pociąg ostro nie i tak regulować prędkość, aby w każdej chwili zatrzymać pociąg. Prędkość pociągu nie może przekroczyć :
 - 1) 30 km/h – na szlaku z przejazdami, które są obsługiwane lub są zabezpieczone w inny sposób,
 - 2) 20 km/h – na szlaku z przejazdami, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób.
4. Cofanie pociągów ze szlaku bez uzgodnienia z dyżurnym ruchem może się odbywać z prędkością 5 km/h pod warunkiem, że w odległości drogi hamowania, pociąg będzie poprzedzał pracownik drugiego pociągowej z przyborami sygnałowymi oraz, że widoczność nie jest mniejsza niż 100 m.
5. Cofanie pociągów jest zabronione:
 - 1) gdy pociąg jedzie z jednoosobową obsługą,
 - 2) na szlaku z blokadą samoczynną, jeżeli na cofanie pociągów nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu,
 - 3) w czasie, gdy widoczność jest mniejsza niż 100 m, a cofanie nie zostało uzgodnione z dyżurnym ruchem.
6. Dyżurny ruchu powinien wskazać miejsce, do którego może na cofnięcie pociąg.
7. Cofany pociąg należy zatrzymać przed granicą posterunku zapowiadawczego.
8. Po zakończeniu cofania drugiego pociągu powinna zgłosić dyżurnemu ruchowi zjeżdżanie pociągu w przeciwnym kierunku.
9. Jeżeli po zatrzymaniu pociągu okaże się, że pociąg może jechać dalej, to oprócz zawiadomienia tylnego posterunku następczego za pomocą urządzeń łączności, należy porozumieć się z dyżurnym ruchem najbliższego przedniego posterunku zapowiadawczego lub dyżurnym ruchem odcinkowego i postąpić według jego polecenia.
10. Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który otrzyma zawiadomienie o podzieleniu lub rozdzieleniu pociągów i pozostawieniu jego części na szlaku powinien zamknąć tor szlakowy.
11. Pozostawienie na szlaku części pociągu należy zahamować, osłonić sygnałami i o ile jest to możliwe dozorować.
12. Przed odjazdem części pociągu ze szlaku należy dokonać wymaganej próby hamulców i odhamować wagony w tej części pociągu. Na odjeżdżającej części pociągu nie wolno umieszczać sygnałów kołowych.

pociąg, a maszynista powinien zanotować numer ostatniego wagonu, aby upewnić się na stacji, że ci pociąg przyjechał w całości (nie dotyczy to ostatniej części pociągu).

Jedną część pociągu (z wyjątkiem ostatniej części) należy zatrzymać przed semaforem najbliższego posterunku ruchu, nawet jeżeli semafor wskazuje sygnał pozwalający na jazdę, a następnie należy zawiadomić dyżurnego ruchu lub nastawniczego o pozostawieniu części pociągu na szlaku i miejscu jej znajdowania się. Jeżeli zawiadomienia dokonano za pomocą radiotelefonu podczas jazdy pociągu ze szlaku, nie ma potrzeby zatrzymania się przed semaforem wskazującym sygnał pozwalający.

Jeżeli zawiadomienie to otrzymał zwrotniczy, powinien zgłosić o tym dyżurnemu ruchowi.

Dalsza jazda odbywa się według poleceń dyżurnego ruchu.

13. Wszelkie jazdy związane ze zmianami ze szlaku części rozerwanego pociągu odbywają się na zasadach jak dla ruchu po torze zamkniętym.
14. Jeżeli ze szlaku zjechała tylko jedna część pociągu, druga część pociągu powinna zgłosić dyżurnemu ruchowi ilość pozostawionych na szlaku wagonów.
15. Po zwolnieniu toru szlakowego należy potwierdzić przyjazd całego pociągu na jedną stację lub przyjazd poszczególnych części pociągu na różne stacje przyległe do tego szlaku, otworzyć zamknięty tor, powiadomić o tym zainteresowane posterunki.
16. Po zwolnieniu toru szlakowego przez wszystkie części pociągu, drugą część pociągu pierwszej wyprawionej na ten tor pociąg należy wydać rozkaz pisemny § 64.

§ 64

Rozerwanie pociągu na szlaku

1. Pracownik, który zauważy rozerwanie pociągu powinien podać w kierunku prowadzonego pojazdu kolejowy znak nadawczy sygnał:
 - 1) Rr 1 § Uwaga o następnym rozerwaniu pociągów o gdy oderwana część pociągu toczy się w kierunku jazdy pociągu,
 - 2) § Stój o gdy oderwana część pociągu zatrzymała się lub toczy się w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy pociągu.
2. Jeżeli oderwana część pociągu toczy się za przednią, maszynista powinien jechać dalej i w czasie jazdy ci sto podawać syren lokomotywy sygnał Rr.
3. Jeżeli oderwana część pociągu zatrzymała się lub toczy się w odwrotnym kierunku, to przednią część pociągu należy niezwłocznie zatrzymać oraz jeżeli jest to możliwe powiadomić dyżurnego ruchu najbliższego posterunku ruchu.
4. Po zatrzymaniu rozerwanego pociągu należy w oderwanej części zahamować wagony mające hamulce ręczne, następnie do tej części pociągu dojechać przednią częścią, obie części połączyć, wykonać uproszczoną próbę hamulca, wagony odhamować i jechać dalej.
5. Gdy połączenie obu części pociągu nie można wykonać, należy zawiadomić o tym dyżurnego ruchu odcinkowego, lub dyżurnego ruchu tylnego posterunku ruchu i porozumieć się z nim co do sposobu zwolnienia toru szlakowego.
6. Dalsze postępowanie z pozostałą częścią pociągu reguluje dyżurny ruchu odcinkowy.
7. Pierwszy pociąg po zwolnieniu toru szlakowego można wyprawić przekazując maszyniście pociągu rozkaz pisemny § 64.
8. W zależności od okoliczności dyżurny ruchu może zarządzić:
 - 1) wysłanie lokomotywy z tylnej stacji i pchanie tylnej części pociągu, jeżeli przednią część pociągu wjechała już na przednią stację lub;
 - 2) ciągnięcie tylnej części pociągu na tylną stację.

§ 65

Zbiegni cie pojazdów kolejowych

1. Na stacjach, na których może wystąpić zagrożenie bezpieczeństwa ruchu powodowane zbiegni -ciem pojazdów kolejowych ze stacji na szlak lub odwrotnie, należy stosować środki zabezpieczające wskazane w regulaminie technicznym.
2. W przypadku zbiegni cia pojazdów kolejowych ze stacji, należy je wszelkimi sposobami zatrzymać, a gdy to jest niemożliwe, skierować na tor wolny zakończony kozłem oporowym i starać się zatrzymać zbiegające pojazdy przez zahamowanie ich prędkości hamulcowymi.
Jeżeli nie ma toru wolnego, a istnieje obawa zderzenia z innymi pojazdami kolejowymi, należy wykołować na wykołownicy lub w inny sposób, albo skierować na tor zajęty próbnymi wagonami.
3. O zbiegni ciu pojazdów kolejowych na szlak należy niezwłocznie zawiadomić drózników przejazdowych znajdujących się na szlaku do siedniej stacji, w kierunku której toczą się pojazdy kolejowe oraz po rednie posterunki ruchu.
4. Dróznicy przejazdowi po zauważeniu lub dowiedzeniu się o zbiegni ciu pojazdów kolejowych powinni zamknąć rogatki i zatrzymać pociąg jadący naprzeciw zbiegających pojazdów kolejowych.
5. Pociąg znajdujący się na torze, na który zbiegają pojazdy kolejowe, należy w razie potrzeby cofnąć.
6. Na szlaku z blokad samoczynnych nie należy cofać pociągu jadącego naprzeciw zbiegających pojazdów kolejowych, lecz go zatrzymać.
7. Na stacji, w kierunku której toczą się pojazdy kolejowe, należy przygotować się na ich zatrzymanie lub przepuszczenie przez stację.
8. Jeżeli siedni szlak jest wolny, a jego profil sprzyja zatrzymaniu ich na tym szlaku, to po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu można zbiegające pojazdy kolejowe przepuścić na ten szlak. Przy wyborze sposobu postępowania należy kierować się zasadą ograniczenia do minimum ewentualnych szkód i czasu trwania przerwy w ruchu.
9. Jeżeli tor szlakowy a do siedniej stacji jest zajęty, należy zbiegające pojazdy kolejowe skierować na tor zakończony kozłem oporowym lub inny, zajęty wagonami próbnymi lub wykołować na wykołownicy lub w inny sposób.
10. Nie wolno skierować zbiegających pojazdów kolejowych na tor, na którym znajdują się wagony z ludźmi, lub przy których odbywają się czynności ładunkowe.
11. Tory szlakowe, na które zbiegają pojazdy kolejowe należy uważać za zajęte do czasu upewnienia się, że pojazdy kolejowe nie pozostają na szlaku i siedni tor szlaku dwutorowego również jest wolny od przeszkód do jazdy.
12. Szczegółowy sposób postępowania w przypadku zbiegni cia pojazdów kolejowych należy ustalić w regulaminie technicznym.

§ 66

Po ar w poci ągu

1. W przypadku powstania pożaru w poci ągu, należy:
 - 1) pociąg niezwłocznie zatrzymać, o ile jest to możliwe w miejscu umożliwiający prowadzenie akcji ratowniczo-gaśniczej i podawać sygnały A 2 i B 2;
 - 2) wezwać podróżnych do opuszczenia pociągu ciego wagonu,
 - 3) przystąpić do gaszenia pożaru za pomocą dostępnych środków,
 - 4) wezwać straż pożarną oraz podjąć działania w celu zminimalizowania jego skutków,
2. Jeżeli istnieje obawa zapalenia się siedniego pojazdu kolejowego, należy pociąg rozprzągnąć, pociąg si pojazd kolejowy odciągnąć od pozostałych pojazdów na bezpieczną odległość. Odczepione wagony należy zahamować hamulcem ręcznym lub postojowym.

3. W przypadku powstania pożaru na linii z trakcją elektryczną należy opuścić pantografy. Przed przystąpieniem do gaszenia pożaru należy wycofać napięcie w sieci trakcyjnej.
4. O powstaniu pożaru w pociągu znajdującym się na szlaku należy powiadomić dyżurnego ruchu, a w razie potrzeby miejsce niebezpieczne osłonić sygnałami i zaopatrzyć w pomoc.
5. W razie pożaru pociągu na szlaku należy zamknąć tor szlakowy oraz, jeżeli przejazd obok pociągu byłoby niebezpieczny również siodlny tor szlakowy.
6. Jeżeli na siodlnym torze znajduje się pociąg, należy zatrzymać go przed miejscem pożaru, jeżeli przejazd obok tego miejsca byłoby niebezpieczny.
7. Po ugaszeniu pożaru uprawniony pracownik powinien dokonać oględzin uszkodzonych pojazdów kolejowych i zdecydować, czy pojazdy te są zdolne do ruchu.
8. Szczegółowe zasady postępowania w sprawie przeciwpowodziowej podczas prowadzenia akcji gaśniczej regulują odrębne przepisy.

§ 67

Trudne warunki atmosferyczne

1. Jeżeli na skutek złych warunków atmosferycznych np. gwałtownych opadów, silnego wiatru, wyjątkowo atmosferycznych, wysokiej temperatury powietrza (możliwość wybożenia toru) istnieje prawdopodobieństwo zagrożenia ruchu kolejowego, należy dokonać rozpoznania torów szlakowych.

Przy rozpoznaniu torów można stosować specjalne środki tj. jazda samochodem wzdłuż szlaku, jazda lokomotywą luzem, jazda pojazdem pomocniczym.

W porze dziennej i przy dobrej widoczności rozpoznania torów szlakowych można dokonać pociągami pasażerskimi.

W celu rozpoznania toru dyżurnego ruchu wydaje maszyniście rozkaz pisemny ŚOö.

Wynik rozpoznania należy zgłosić dyżurnemu ruchowi.

2. W czasie zamieci lub wzmożonych opadów śniegu:
 - 1) drużyna trakcyjna powinna podczas jazdy pociągu zwracać uwagę, czy nie tworzą się zaspasy, które mogą stanowić przeszkodę do ruchu,
 - 2) dyżurnego ruchu powinien u uprawnionych pracowników zasięgnąć informacji o stanie szlaku, zwłaszcza przed wyprawieniem pociągu, któremu może zagrazić utknięcie w zaspie śnieżnej.
3. O powstaniu zasp śnieżnej, która stanowi przeszkodę do ruchu pociągów, należy zawiadomić dyżurnego ruchu.
4. Dyżurnego ruchu powinien zamknąć tor, na którym powstała zasp śnieżna, stanowiąca przeszkodę do ruchu pociągów, powiadomić dyspozytora i usunąć zaspę.

Jeżeli pociąg zatrzyma się na torze szlakowym z powodu zasp śnieżnych uniemożliwiających dalszą jazdę, należy powiadomić dyżurnego ruchu i zastosować się do otrzymanej dyspozycji.

5. Jeżeli nie ma możliwości cofnięcia lub cofnięcia pociągu pasażerskiego, który utknął w zaspie na szlaku, należy użyć dostępnych środków w celu dowiezienia do stacji podróży i ich bagażu.
6. W razie potrzeby należy uruchomić sprzęt odśnieżny.

Sprzęt odśnieżny, wyprawiony do akcji usuwania zasp śnieżnych, kursuje na zasadach ustalonych dla pociągów ratunkowych.

7. Jeżeli w czasie pracy sprzętu odśnieżnego na jednym torze szlaku wielotorowego warunki miejscowe (szerokość międzytorza) i rodzaj sprzętu odśnieżnego tego wymagają, to siodlny tor szlakowy należy zamknąć.

Jeżeli pracujący sprzęt odśnieżny będzie zasypywał siodlny tor, ten należy zamknąć do czasu ukończenia zasypywania oraz odśnieżenia go. Dotyczy to jednego lub obu siodlnych torów, zależnie od konstrukcji sprzętu odśnieżnego.

8. Je eli ulewny deszcz lub przybór wód osi gnie takie rozmiary, przy których stan toru mo e zagra a bezpiecze stwu ruchu, dy urny ruchu powinien porozumie si z uprawnionym pracownikiem odpowiedzialnym za utrzymanie torów, w celu ustalenia potrzeby wstrzymania ruchu lub ograniczenia pr dko ci jazdy poci gów.
9. Prowadz cy pojazd kolejowy z nap dem podczas ulewy powinien dostosowa pr dko jazdy poci gu do panuj cych warunków. W przypadku stwierdzenia przeszkody do jazdy lub w tpliwo ci co do bezpiecznej jazdy poci gu, powiadamiaj dy urnego ruchu i podporz dkowuj si jego decyzjom.
10. Maszynista zobowi zany jest zmniejszy odpowiednio pr dko jazdy, gdy z powodu z€j widoczno ci nie mo e w dostatecznym stopniu orientowa si w terenie dla ustalenia miejsca znajdowania si sygnalizatorów.

§ 68

Uszkodzenie nawierzchni, podtorza, budowli in ynieryjnych lub urz dze srk

1. W przypadku ujawnienia uszkodzenia nawierzchni (np. p kni cie szyny, deformacja toru), podtorza lub budowli in ynieryjnych zagra aj cych bezpiecze stwu ruchu nale y:
 - 1) miejsce to os€ni sygnalami šStój z obu kierunków, przy czym najpierw z tej strony, z której spodziewany jest poci g,
 - 2) zawiadomi dy urnego ruchu, który powinien zamkn tor i zawiadomi o tym uprawniony personel techniczny,
 - 3) przeszkod dozorowa , a w razie zbli ania si poci gu nale y go zatrzyma .
2. Poci gi znajduj ce si przed przeszkod nale y zatrzyma do czasu otrzymania zawiadomienia o dokonaniu naprawy.
3. Decyzj o przejezdno ci uszkodzonego miejsca podejmuje uprawniony personel techniczny, który okre la dopuszczaln pr dko przejazdu poci gu.
4. Tymczasowego zabezpieczenia p kni tej szyny mo e dokona dró nik przejazdowy lub obchodowy. Je eli zabezpieczenia p kni tej szyny dokona€dró nik przejazdowy lub obchodowy poci g nale y zatrzyma przed miejscem uszkodzonym. Po zatrzymaniu poci g mo e przejecha przez miejsce uszkodzone z pr dko ci nie przekraczaj c 5 km/h. Miejsce uszkodzone podczas przejazdu poci gu powinien obserwowa uprawniony pracownik (np. toromistrz).
5. Po wykonaniu naprawy toru uprawniony pracownik (np. toromistrz) zg€sza pisemnie dy urnemu ruchu wykonanie naprawy oraz podaje z jak pr dko ci mog przeje d a poci gi przez miejsce naprawione.
6. Uprawniony personel techniczny zawiadamia dy urnego ruchu o konieczno ci zmniejszenia pr dko ci poci gów podczas przejazdu przez miejsce uszkodzone.
Dy urny ruchu wydaje rozkaz pisemny šOö stosownie do przyczyny uszkodzenia.
W rozkazie nale y wpisa dopuszczaln pr dko podan przez personel techniczny.
7. W przypadku uszkodzenia urz dze srk, które wymaga ograniczenia pr dko ci jazdy poci gów dy urny ruchu wydaje dru ynie poci gowej rozkaz pisemny šOö.

§ 69

Uszkodzenie pojazdu kolejowego w poci gu

1. W przypadku stwierdzenia w poci gu uszkodzenia pojazdu kolejowego, które mog€by zagra a bezpiecze stwu ruchu, nale y uszkodzenie usun bez wy€czenia pojazdu, a je eli jest to niemo liwe, nale y pojazd wy€czy z poci gu.
2. Pojazdy kolejowe wykolejone, nawet gdy nie uleg€ uszkodzeniu, powinny by zbadane przez uprawnionego pracownika przed dopuszczeniem ich do dalszej jazdy w poci gu.

W przypadku braku możliwości zbadania pojazdów kolejowych wykolejonych na szlaku, po wstawieniu ich na tor, należy dowiedzieć się do najbliższej stacji, z przelotem przez uprawnionego pracownika, jednak nie większą niż 30 km/h.

3. Pracownik, który zauważy nieprawidłowo zagrożając bezpieczeństwu dzieło pociąg, powinien pociąg zatrzymać, a jeżeli jest to niemożliwe, powinien wezwać do zatrzymania pociągu pracownika kolejnego posterunku ruchu lub drożnika przejazdowego, powiadamiając go o zauważonej nieprawidłowości.

O przyczynie zatrzymania pociągu należy powiadomić drużynę pociągową.

Po zbadaniu nieprawidłowości prowadzący pojazd kolejowy z nadzorem decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może jechać dalej.

4. W przypadku zauważenia zagrożonego życia, należy pociąg niezwłocznie zatrzymać.

Prowadzący pojazd kolejowy z nadzorem decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może dojechać do najbliższej stacji, zawiadamiając o tym dyżurnego ruchu odcinkowego.

Jeżeli pociąg może jechać, drużyna pociągowa powinna podczas jazdy zwracać uwagę na pojazd kolejowy z zagrożonym życiem.

W tym przypadku wjazd pociągu na stację powinien odbywać się z zachowaniem następujących środków ostrożności:

- 1) pociąg należy przyjąć po drodze przebiegu możliwie bez szkieletów,
- 2) prędkość wjazdu pociągu powinna wynosić nie więcej niż 10 km/h,
- 3) jazdę pojazdu kolejowego z zagrożonym życiem powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej i gdyby wagon ten wykolejał się, natychmiast zatrzymać pociąg,
- 4) po siedmiu torach nie powinny przejeżdżać żadne pojazdy kolejowe.

Na stacji należy wycofać z pociągu pojazd z zagrożonym życiem.

Jeżeli według oceny prowadzącego pojazd kolejowy z nadzorem pociąg nie może jechać do najbliższej stacji, gdy istnieje niebezpieczeństwo zerwania osi, należy zająć pomoc.

5. W przypadku zaobserwowania zerwania osi należy pociąg natychmiast zatrzymać i zająć pomoc. Oznak zerwanej osi jest nierówna i niespokojna jazda pojazdu kolejowego oraz przechylenie się pojazdu na jedną stronę.

6. W przypadku uszkodzenia podczas przejazdu pociągu silnych, rytmicznych uderzeń koła o szynę, co wskazuje na to, że w pociągu znajduje się pojazd kolejowy mający kontakt z płaskimi miejscami lub nalepami, należy powiadomić o tym najbliższy posterunek ruchu, celem zatrzymania pociągu i powiadomienia drużyny pociągowej.

W tym przypadku prędkość jazdy pociągu do najbliższej stacji nie powinna być większa niż 20 km/h.

Jeżeli starcie powierzchni tocznych kół należy przekraczać dopuszczalne granice, wagon należy wycofać z pociągu na najbliższą stację.

7. Jeżeli w jadącym pociągu hamuje pojazd kolejowy, lecz jego koła nie lizgają się po szynie, należy zawiadomić o tym najbliższą stację, która powinna zatrzymać pociąg i spowodować odhamowanie pojazdu kolejowego lub wycofanie jego hamulca.
8. Jeżeli w jadącym pociągu pojazd kolejowy hamuje tak silnie, że koła lizgają się po szynie, należy natychmiast zatrzymać pociąg, wycofać i wyluzować hamulce tego pojazdu, a następnie ze względu na powstające wytarcie powierzchni tocznych kół jechać z prędkością nie przekraczającą 20 km/h do najbliższej stacji, gdzie należy wagon zbadać, czy wytarcie obręczy nie przekracza dopuszczalnej granicy.
9. W przypadku zauważenia braku zderzaka przy wagonie w pociągu należy niezwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zatrzymać najbliższy pociąg wyjeżdżający na zagrożony szlak i wydać drużynie pociągowej rozkaz pisemny o odwołaniu zderzaka i usunięciu go z toru oraz powiadomienie o wyniku poszukiwania.

W przypadku stwierdzenia przez drużyn pociągów, że zderzaka nie ma lub zderzak został usunięty, dyżurny ruchu dla następujących pociągów nie wydaje rozkazu pisemnego.

10. Dyżurny ruchu stacji, na której włączono na koniec pociągu wagon bez zderzaka zobowiązany jest powiadomić o tym pracowników posterunków ruchu i drózników przejazdowych na szlaku, na który pociąg ma być wyprowadzony, oraz dyżurnego ruchu siedzibnego posterunku zapowiadawczego.

Dyżurni ruchu kolejnych posterunków zapowiadawczych zobowiązani są dokonywać powiadomień posterunków następujących na kolejnych szlakach przebiegu takiego pociągu.

§ 70

Niesprawne hamulce w pociągu

1. Jeżeli prowadzący pojazd kolejowy z napędem nie może prawidłowo obsługiwać hamulca zespolonego, powinien zatrzymać pociąg i spowodować zabezpieczenie go przed zbliżeniem przy użyciu hamulców ręcznych lub postojowych.

Do zabezpieczenia pociągu można użyć również działającego hamulca zespolonego.

2. Jeżeli hamulec pojazdu kolejowego z napędem jest niesprawny, pociąg nie może jechać dalej. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien powiadomić o tym dyżurnego ruchu. W tym przypadku należy wezwać zastępcę pojazdu trakcyjny.
3. Jeżeli uszkodzi się hamulec zespolony ostatniego pojazdu kolejowego, pociąg może jechać do najbliższej stacji.
4. Jeżeli w składowisku pociągu zostanie przerwany główny przewód powietrza, o możliwości kontynuowania jazdy do najbliższej stacji z określonym prędkością decyduje prowadzący pojazd kolejowy z napędem uwzględniając rzeczywisty procent masy hamulców. Prędkość jazdy nie może przekraczać 20 km/h.
5. Informacje o uszkodzeniu hamulca zespolonego, sposobie postępowania i ewentualnym udzieleniu pomocy, drużyna pociągową powinna przekazać najbliższemu dyżurnemu ruchowi.
6. Szczegółowe postępowanie w przypadku uszkodzenia hamulców w pociągu określa odrębna instrukcja.

§ 71

Uszkodzenie urządzenia na pojeździe kolejowym z napędem

1. Jeżeli sygnał świetlny pojazdu kolejowego z napędem jest uszkodzony, należy w tym przypadku zmniejszyć prędkość jazdy do 20 km/h przy dojeździe do miejsca, przy którym wymagane jest podanie sygnału Rpl.
2. W przypadku trudnych warunków atmosferycznych ograniczających widoczność należy dojechać do najbliższej stacji z prędkością do 30 km/h i zaparkować pojazd kolejowy z napędem.
3. W przypadku uszkodzenia na pojeździe kolejowym z napędem w czasie jazdy czuwaka, urządzenie kontroli prowadzenia pociągu, urządzenie radiofonu pociągowej, decyduje co do dalszego postępowania odnośnie kontynuowania jazdy podejmuje prowadzący pojazd kolejowy z napędem, po uprzednim uzgodnieniu z dyżurnym ruchem.
4. Szczegółowe postępowanie prowadzącego pojazd kolejowy z napędem w przypadku uszkodzenia urządzenia reguluje odrębna instrukcja.

§ 72

Nieprawidłowe osygnalizowanie pociągu

1. Jeżeli osygnalizowanie człowieka pociągu jest niekompletne lub latarnie zbyt słabo świecą, należy o tym powiadomić prowadzącego pojazd kolejowy z napędem i podjąć działania w celu usunięcia nieprawidłowości.

Pociąg z niepełnym lub zbyt słabym sygnałem może pociąg może kontynuować jazdę tylko do najbliższej stacji z zachowaniem szczególnej ostrożności, zwłaszcza przy dojeżdżeniu do przejazdów kolejowych. Na stacji tej sygnał pociągu należy naprawić lub podstawić zastępczy pojazd trakcyjny.

2. Jeżeli osygnalizowanie końca pociągu jest niekompletne lub niewłaściwe, należy o tym powiadomić drużynę pociągową i najbliższą stację. Na najbliższej stacji sygnał końca pociągu należy doprowadzić do prawidłowego stanu.
3. Jeżeli pracownik posterunku technicznego obserwujący semafor stwierdzi brak sygnału końca pociągu i zachodzi podejrzenie, że może nastąpić rozerwanie pociągu, należy podjąć działania w celu uniemożliwienia wyprawienia innego pociągu na tor, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu.

Przed wyprawieniem pociągu na tor szlakowy siadający z torem, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu należy powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym o konieczności ograniczenia prędkości do 20 km/h.

4. Po przejechaniu pociągu bez sygnału końca pociągu obok semafora wyjazdowego, na semaforze tym należy nastawić sygnał „Stój”, a następnie zawiadomić dyurnego ruchu w formie: „Pociąg nr wyjechał bez sygnału końca pociągu i obserwacji blokad liniowych oraz blokad stacyjnych”.
5. Dyurny ruchu, który stwierdził lub, któremu zgłoszono wyjazd pociągu bez sygnału końca pociągu, powinien zawiadomić o tym najbliższą przednią stację, po rednie posterunki następce, drózników przejazdowych i drużynę pociągową.
6. Dyurny ruchu stacji, która otrzymała zawiadomienie o wyjeździe pociągu bez sygnału końca pociągu, powinna zatrzymać pociąg i po sprawdzeniu, że wjechał on w całości, powiadomić o tym tylną stację, po rednie posterunki następce i drózników przejazdowych i zażądać od drużyny pociągowej osygnalizowania końca pociągu.

Do czasu otrzymania zawiadomienia od przedniej stacji, że pociąg przyjechał do niej w całości, tor szlakowy należy uważać za zajęty i stosować środki pomocnicze.

7. Jeżeli pociąg bez sygnału końca pociągu przejechał obok obserwowanego semafora wyjazdowego, nie wolno nastawiać sygnału „Stój” na semaforze oraz obserwacji blokady liniowej lub w inny sposób potwierdzić przyjazdu lub przejazdu tego pociągu. W tym celu należy stosować środki pomocnicze.
8. Pracownik posterunku technicznego np.: (zwrotniczy), który stwierdził wyjazd pociągu bez sygnału końca pociągu, powinien zgłosić o tym dyurnemu ruchowi w formie:
„Pociąg nr wjechał bez sygnału końca pociągu, semafor wyjazdowy wskazuje sygnał”.
9. O przejeździe pociągu bez sygnału końca pociągu obok semafora wyjazdowego dyurny ruchu powinien niezwłocznie zawiadomić tylną stację i po rednie posterunki następce telefonogramem nr 26:
„Zatrzyma pociąg, pociąg nr przyjechał/przejechał bez sygnału końca pociągu”.

O braku sygnału końca pociągu należy powiadomić również drózników przejazdowych i drużynę pociągową.

10. Jeżeli brak sygnału końca pociągu zauważył dróznik przejazdowy, to powinien on niezwłocznie zawiadomić o tym najbliższy tylny i przedni posterunek następce.
11. Tylny posterunek następce po otrzymaniu zawiadomienia od dróznika przejazdowego powinien wstrzymać wyprawianie następnych pociągów na tor szlakowy, na którym znajduje się pociąg bez sygnału końca pociągu oraz powinien zawiadomić tylne posterunki ruchu i drózników przejazdowych. W przypadku wyprawienia w międzyczasie pociągu na tor szlakowy z samoczynną blokadą liniową, należy użyć wszelkich dostępnych środków, aby pociąg ten zatrzymał do czasu otrzymania informacji z przedniej stacji, że pociąg przyjechał w całości.

Po wyjeździe pociągu bez sygnału końca pociągu wolno dyurnemu ruchowi nastawić sygnał „Stój” na semaforze wyjazdowym i rozwinąć drogę przebiegu tylko w razie groźnego niebezpieczeństwa.

12. Po stwierdzeniu na stacji, że pociąg nie ma sygnału końca pociągu przyjechał w całości, należy wykonać następujące czynności:

- 1) dy urny ruchu tej stacji powinien zawiadomić o tym:
 - a) dy urnego ruchu tylnej stacji i po rednich posterunków następczych telefonogramem nr 8,
 - b) drózników przejazdowych,
- 2) na wszystkich zainteresowanych posterunkach następczych należy usunąć z urzędów rodki pomocnicze, nastawić sygnał Stój na semaforze wjazdowym oraz obsadzić blokad liniową i inne urządzenia w kolejności, jak po przejeździe pociągów.

§ 73

Uszkodzenie sieci trakcyjnej

1. W przypadku zauważenia, że sieć trakcyjna oberwała się lub niebezpiecznie obniżyła nad torem, należy:
 - 1) opuścić pantografy pociągów zbliżających się do przeszkody,
 - 2) zatrzymać pociąg przed miejscem uszkodzonym, o ile jest to możliwe,
 - 3) o uszkodzeniu sieci trakcyjnej zawiadomić dy urnego ruchu, który powinien zamknąć tor i zawiadomić dyspozytora i wydać wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej,
 - 4) w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu poślednim torze maszynista powinien nadać sygnał ALARM.
2. Jeżeli prowadzenie ruchu trakcyjnego jest zabronione dy urny ruchu nadaje do pośledniego posterunku zapowiadawczego telefonogram nr 27:

§Tor nr od do od godz. í í .. min.

(nazwa posterunku) (nazwa posterunku)

nieprzejezdny dla pociągów z trakcyjnym elektrycznym.
3. Jeżeli ustalona przyczyna, dla której wprowadzono zakaz jazdy trakcyjnego elektrycznego dy urny ruchu nadaje do pośledniego posterunku zapowiadawczego telefonogram nr 28:

§Po torze nr od do od godz. í í .. min.

(nazwa posterunku) (nazwa posterunku)

przywracam ruch pociągów trakcyjnym elektrycznym.
4. Jeżeli zerwany przewód sieci trakcyjnej styka się z pojazdem kolejowym, należy wyłączyć napięcie w sieci trakcyjnej.
5. W przypadku podejrzenia uszkodzenia sieci trakcyjnej dy urny ruchu powinien polecić prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem w porze dziennej i przy dobrej widoczności rozpoznanie toru rozkazem pisemnym §O wpisując polecenie zatrzymania pociągów przed miejscem niebezpiecznym oraz jego zbadania i powiadomienia o wyniku dy urnego ruchu wyprawiając tego pociąg.

§ 74

Wypadki i wypadki z ludźmi

1. W przypadku zranienia lub doznania obrażeń przez osobę znajdującą się na obszarze WKD pracownik, który to zauważył lub dowiedział się o tym, zobowiązany jest udzielić pierwszej pomocy lub zapewnić udzielenie tej pomocy przez innego pracownika, a w razie potrzeby wezwać pomoc lekarską.
2. Po najechaniu na człowieka lub spostrzeżeniu rannego na torze lub w pobliżu toru należy pociąg zatrzymać i udzielić rannemu pierwszej pomocy, wezwać pogotowie ratunkowe lub przewieźć go do stacji, na której może być udzielona wymagana pomoc.
3. W przypadku zgonu człowieka w wagonie należy usunąć z przedziału pozostałe osoby, zamknąć przedziały z dwójkami, a następnie powiadomić dy urnego ruchu stacji z dalszym postojem pociągów o potrzebie wezwania pogotowia ratunkowego i policji. Po przyjeździe pociągów do tej stacji oraz usta-

leniu potrzebnych danych, zwłoki należy usunąć, wagon z zamknąć tym przedziałem przewieźć do stacji kolejowej pociągu albo postąpić stosownie do wskazania lekarza i policji.

4. Po zauważeniu na torze zwłok ludzkich należy:
 - 1) zatrzymać pociąg,
 - 2) zanotować szczególnie dotyczące pośmiertnia ciała zwłok,
 - 3) powiadomić dyżurnego ruchu,
 - 4) w miarę możliwości strzec zwłok oraz zabezpieczyć wszelkie ślady znajdujące się w pobliżu miejsca wypadku, do czasu przybycia policji.
5. W przypadku zabicia człowieka przez pociąg należy pociąg zatrzymać i o wypadku zgłosić dyżurnemu ruchowi. Decyzję o dalszym postępowaniu podejmują uprawnione organy.
6. Każdego przypadku zaszczepienia lub zranienia, który wymaga udzielenia dodatkowej pomocy oraz pomocy na obszarze WKD należy niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchowi.

Rozdział XI RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH

§ 75 Ogólne zasady

1. Pojazdy pomocnicze są to pojazdy kolejowe, które nie mogą być włączone do składu pociągu.
2. Dla ruchu pojazdów pomocniczych obowiązują następujące zasady:
 - 1) prędkość jazdy pojazdu pomocniczego nie może przekraczać jego prędkości konstrukcyjnej oraz prędkości maksymalnej na poszczególnych odcinkach linii kolejowej, z uwzględnieniem ograniczeń prędkości obowiązujących dla pociągów,
 - 2) przy zbliżeniu się pojazdu pomocniczego do przejazdu niestrzeżonego lub do przejazdu strzeżonego, gdy rogatki są otwarte, do miejsca robót na torze oraz gdy nie ma odpowiedniej widoczności i w miejscach przewidzianych, należy dawać sygnał ostrzegawczy oraz jechać tak prędko, aby pojazd pomocniczy mógłby zatrzymany przed przeszkodą do jazdy,
 - 3) pojazd pomocniczy nie wolno łączyć z pociągami w przypadku konieczności odłączenia ze szlaku do najbliższej stacji uszkodzonego pojazdu pomocniczego, na pojazd ten połączony z pociągami pod warunkiem zastosowania odpowiednich środków ostrożności i prędkości jazdy,
 - 4) pojazdy pomocnicze zasadniczo powinny oddziaływać na urządzenia srk,
 - 5) na każdym pojeździe pomocniczym powinny być wskazane:
 - a) jednostka macierzysta,
 - b) numer ewidencyjny,
 - c) masa własna i ładowność,
 - d) maksymalna prędkość jazdy,
 - e) litera określająca dla pojazdów zapewniających elektryczne zwieranie toków szynowych.

§ 76 Obowiązki prowadzącego pojazd pomocniczy z napędem

1. Prowadzącym pojazd pomocniczy z napędem może być pracownik posiadający wymagane kwalifikacje.
2. Prowadzący pojazd pomocniczy z napędem, powinien posiadać:
 - 1) przybory sygnałowe (trójkąt lub gwizdek, chorągiewkę, latarkę),
 - 2) rozkład jazdy lub wyciąg z rozkładu jazdy,
 - 3) wykaz ostrzeżeń stacyjnych,
 - 4) w razie potrzeby latarnie do osygnalizowania pojazdu pomocniczego,
 - 5) radiotelefon włączony do sieci pociągowej w razie potrzeby,
 - 6) zegarek,
 - 7) bloczki rozkazów pisemnych.
3. Prowadzący pojazd pomocniczy z napędem, powinien:
 - 1) stosować się do poleceń urzędnika ruchu dotyczących jazdy pojazdu pomocniczego,
 - 2) obserwować zmiany sygnałów i wskaźników, tor i przejazdu,
 - 3) prowadzić pojazd pomocniczy zgodnie z przepisami i obowiązującymi instrukcjami,

- 4) dba o bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz pracowników znajdujących się na pojeździe pomocniczym, obok niego lub na torze.

§ 77

Prowadzenie ruchu pojazdów pomocniczych

1. Jazda pojazdu pomocniczego między posterunkami ruchu odbywa się według zasad ustalonych dla pociągów, przy czym:
 - 1) nie opracowuje się rozkładu jazdy, a jazda odbywa się po porozumieniu dyktującego ruchu odcinkowego z dyspozytorem WKD,
 - 2) ruch pojazdów pomocniczych oddziaływujących na urządzenia szkieletowe na szlaku prowadzi się na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów, a urządzenia blokady liniowej obsługują się dodatkowo, o ile jest to możliwe,
 - 3) przejazd pojazdu pomocniczego oddziaływującego na urządzenia szkieletowe obok semafora wskazującego sygnał stojący z wyjątkiem samoczynnego semafora odstępowego może odbywać się również na ruchny sygnał Rm 1, podany przez dyktującego ruchu lub z jego polecenia przez pracownika obsługującego tego ten semafor; wówczas jazda w okolicy każdego posterunku nastawczego odbywa się na podstawie sygnału Rm 1 lub Rm 2.
 - 4) zezwolenie na wyjazd pojazdu pomocniczego oddziaływującego na urządzenia szkieletowe może być udzielone przez dyktującego ruchu również ustnie lub za pomocą urządzenia łączności w formie:

§ z toru nr odjazd,

(określenie pojazdu pomocniczego)
 - 5) dla jazdy pojazdów pomocniczych nie oddziaływujących na urządzenia szkieletowe nie obsługują się semaforów ani blokady liniowej,
 - 6) jazda pojazdu pomocniczego po torze lewym do określonego kilometra na szlaku odbywa się po torze zamkniętym,
 - 7) w telefonogramach zapowiadawczych jazdy pomocniczej określa się słowami pojazd pomocniczy i kolejnym numerem w ciągu doby, przy czym:
 - a) dla jazdy co najmniej na dwóch szlakach zaczynać od nr 11,
 - b) dla jazdy na jednym szlaku zaczynać od nr 1,
 - c) dla jazdy z przyczepami po numerze dodaje się wyrazy: sz przyczep lub

sz przyczepami,

(liczba)
 - d) o numerze nadanym pojazdowi pomocniczemu należy zawiadomić prowadzącego pojazd pomocniczy z napędem.
2. Pojazd pomocniczy należy wyprawić z takim wyliczeniem, aby nie zatrzymywać i nie opóźniać pociągów. W razie konieczności wyprawienia pojazdu pomocniczego, który może spowodować opóźnienie pociągów, wyprawienie to może nastąpić po uzyskaniu zezwolenia dyspozytora WKD.
3. Prowadzący pojazd pomocniczy z napędem powinien ściśle przestrzegać uzgodnionych z dyktującym ruchem czasów jazdy i postoju oraz nie powinien zatrzymywać się na szlaku bez zezwolenia dyktującego ruchu.
4. W przypadku pracy na szlaku pojazdu pomocniczego obowiązują również postanowienia dotyczące pociągów roboczych (§ 30 ust. 6, 7 i 11).
5. Ojeżdżenie pojazdu pomocniczego dyktujący ruch powinien zawiadomić dyktującego ruchu z siedziby posterunku zapowiadawczego i dróbników przejazdowych.
6. Prowadzący pojazd szynowo - drogowy, w przypadku jazdy po torze, obowiązują wszystkie postanowienia odnoszące się do prowadzenia ruchu pojazdów pomocniczych.

7. Pojazd drogowo szynowy jadący do miejsca wypadku lub do miejsca robót w razie potrzeby może być wstawiony na tor szlakowy i jechać po nim, po otrzymaniu pozwolenia od dyktującego ruch za pomocą rozkazu pisemnego SÖ. Pozwolenie dla jazdy pojazdu drogowo szynowego uprawnia do realizacji jednej jazdy na ściśle określonym odcinku.
8. Pozwolenie na wstawienie pojazdu drogowo szynowego, dyktujący ruch może dać, jeżeli:
 - 1) tor szlakowy został zamknięty,
 - 2) w kierunku pojazdu nie jedzie żaden inny pojazd kolejowy, nie zawiadomiony o miejscu wstawienia i kierunku jazdy pojazdu drogowo szynowego,
 - 3) prowadzący pojazd szynowo drogowy otrzymał od dyktującego ruch odcinkowe pozwolenie na wstawienie i dalszą jazdę,
 - 4) zawiadomił prowadzącego pojazd szynowo drogowy o sytuacji na torze, po którym ma jechać,
 - 5) o jeździe pojazdu szynowo drogowego zawiadomił drożników przejazdowych.

§ 78

Postępowanie z pojazdami pomocniczymi z przyczepami

1. Sprzęganie pojazdów pomocniczych ze sobą lub z przyczepami dozwolone jest, jeżeli pojazdy te są dostosowane do tego celu.
2. Za należyte sprzęgnięcie pojazdu pomocniczego z napędem z przyczepą odpowiedzialny jest prowadzący pojazd pomocniczy z napędem.
3. Sprzęganie pojazdu pomocniczego z przyczepami dozwolone jest, gdy spełnione są następujące warunki:
 - 1) sprzęganie:
 - a) urządzenie do sprzęgnięcia pojazdów musi umożliwić samoczynne rozsprzęgnięcie się,
 - b) pojazdy sprzęgane powinny mieć z obu stron odpowiednie zderzaki, pojazd pomocniczy i przyczepa powinny posiadać z obu stron odpowiednie zderzaki lub inne urządzenia ochronne,
 - c) z pojazdem pomocniczym z napędem można sprzęgać jedną lub dwie sprzęgnięte ze sobą przyczepy, a przy przewożeniu szyn trzy przyczepy przystosowane do przewozu szyn,
 - d) przy przewożeniu szyn przyczepy mogą być połączone tylko łańcuchem, który powinien być zabezpieczony przed przesunięciem się na przyczepie,
 - 2) hamowanie:
 - a) pojazd pomocniczy z napędem powinien mieć dwa niezależne działające hamulce,
 - b) przyczepa powinna być wyposażona w hamulec,
 - c) działanie hamulców należy sprawdzić przed rozpoczęciem jazdy,
 - d) pracownik obsługujący hamulec przyczepy powinien być zapoznany z jego obsługą i posiadać przybory sygnałowe,
 - 3) załadunek i obciążenie:
 - a) łańcuch nie może wystawać poza skrajni łańcuchów,
 - b) łańcuch należy rozłożyć równomiernie na całej podłodze oraz zabezpieczyć przed przesunięciem,
 - c) masa łańcucha nie może być większa od dozwolonej ładowności i pojemności przyczep, a masa brutto przyczep nie powinna być większa od uciążliwości, ustalonego dla danego pojazdu pomocniczego,

-
- 4) przewóz pracowników ó przewóz pracowników na poje dzie pomocniczym z nap dem mo e odbywa si do miejsca robót i z powrotem, je eli jest mo liwa jazda w pozycji siedz cej i istnieje zabezpieczenie przed wypadni ciem ó na przyczepach za adowanych nie wolno przewozi pracowników, z wyj tkiem pracownika obsługuj cego hamulec,
 - 5) pr dko jazdy pojazdu pomocniczego z przyczep nie mo e by wi ksza ni :
 - a) najwy sza pr dko konstrukcyjna ustalona dla tych pojazdów,
 - b) 40 km/h ó przy pchaniu przyczepy.
4. Prowadz cy pojazd pomocniczy z nap dem powinien:
- 1) sprawdzi przed rozpocz ciem jazdy w ciwe sprz gni cie pojazdów i obsad hamulców oraz prawidłowe osygnalizowanie pojazdu pomocniczego wraz z przyczepami,
 - 2) zwraca uwag w czasie jazdy na:
 - a) stan zamocowania adunku,
 - b) przeszkody do jazdy,
 - c) ca e prowadzonego sk adu,
 - 3) zabezpieczy sk ad w czasie postoju przed zbiegni ciem,
 - 4) sprawdzi przed rozpocz ciem jazdy z miejsca pracy lub postoju, czy na torze nie pozostajaki pojazd lub inny przedmiot i czy nie ma innych przeszkód do jazdy.
-

Rozdział XII PRZEJAZDY KOLEJOWE

§ 79

Postanowienia ogólne

1. Posterunek drożnik przejazdowego na szlaku powinien być wyposażony do telefonicznej łączności i wyposażony w głośno brzmiący dzwonek zainstalowany na zewnątrz pomieszczenia posterunku.
2. Posterunek drożnik przejazdowego obsługuje przejazd kolejowy znajdujący się w granicach stacji powinien być wyposażony w osobną łączność telefoniczną łączności stacyjno ruchowej.
3. Jeżeli posterunek drożnik przejazdowego obsługuje przejazd kolejowy w obrębie stacji i równocześnie przejazd kolejowy na szlaku, powinien być wyposażony do telefonicznej łączności stacyjno ruchowej oraz łączności stacyjno ruchowej.

§ 80

Zawiadamianie drożników przejazdowych

1. Dyżurny ruchu powinien zawiadomić drożników przejazdowych o jeżdżących pociągach wyprawionych na szlak, na którym znajdują się obsługiwane przejazdy kolejowe.
2. O mającej nastąpić jeździe pociągu przez przejazd kolejowy znajdujący się w granicach stacji dyżurny ruchu powinien zawiadomić drożnika przejazdowego w sposób określony w regulaminie obsługi przejazdu.
3. Pracownik posterunku nastawczego, w granicach którego znajduje się przejazd kolejowy, powinien zawiadomić drożnika przejazdowego o zamierzonych manewrach przez ten przejazd.
4. Zawiadomienie o jeździe pociągu powinno być przekazane w takim czasie, aby drożnicy przejazdowi mogli zamknąć na czas rogatki.

Zawiadomienie należy przekazać bezpośrednio przed odjazdem pociągu, a na przejazdach położonych blisko posterunku ruchu zawiadamiając go co najmniej na 3 minuty przed dojazdem pociągu do tego przejazdu..

5. Zawiadomienia o jeździe pociągu nie można przekazać przed otrzymaniem pozwolenia na wyprawienie pociągu, jeżeli jest ono wymagane.
6. Zawiadomienie drożników przejazdowych o jeździe pociągu odbywa się przez:
 - 1) telefoniczne zawiadomienie drożnika przejazdowego,
 - 2) nadanie sygnału dzwonkowego za pomocą urządzenia łączności stacyjno ruchowej, bez jego potwierdzenia przez drożnika przejazdowego.

Sygnały dzwonkowe i znaki wywoławcze w telefonicznej łączności ruchowej zawiera dodatek III.

7. Telefoniczne zawiadomienie drożnika przejazdowego o jeździe pociągu stosuje się na odcinkach jednotorowych, jak również przy prowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego na odcinkach dwutorowych, w następujący sposób:
 - 1) dyżurny ruchu nadaje odpowiedni sygnał dzwonkowy o jeździe pociągu,
 - 2) po tym sygnale drożnicy przejazdowi niezwłocznie zgłaszają się do telefonu, wymieniając numer swojego posterunku i nazwisko, co jest potwierdzeniem odebrania sygnału dzwonkowego,
 - 3) fakt odebrania sygnału przez drożników przejazdowych dyżurny ruchu rejestruje w rubryce 10 dziennika ruchu ukończone kreską,
 - 4) po zgłoszeniu się drożników przejazdowych dyżurny ruchu wymienia numer wyprawianego pociągu.

Dró nika przejazdowego, który nie zgłasza sygnał dzwonkowy, dy urny ruchu wywołuje oddzielnie i zawiadamia go o je dzie poci gu, podaj c numer wyprawianego poci gu.

8. Zawiadomienie o je dzie poci gu przez nadanie sygnał dzwonkowego za pomoc urz dze Ćczności stra nicowej, bez jego potwierdzenia przez dró nika przejazdowego mo na stosowa na odcinkach wielotorowych, w nast puj cy sposób:
 - 1) je eli od odjazdu ostatniego poci gu w danym kierunku jazdy up Ćn Ćczas nie wi kszy ni 60 minut, dy urny ruchu zawiadamia dró ników przejazdowych o je dzie poci gu tylko przez nadanie sygnał dzwonkowego o je dzie poci gu, a czas nadania sygnał rejestruje w rubryce 10 dziennika ruchu,
 - 2) je eli od odjazdu ostatniego poci gu w danym kierunku jazdy up Ćn Ćczas wi kszy ni 60 minut, to o je dzie pierwszego poci gu nale y zawiadomi dró ników przejazdowych wed Ćg ust. 7 z t ró nic , e po nadaniu sygnał dzwonkowego nale y wywo Ć wszystkich dró ników przejazdowych znakiem ustalonym w dodatku III ust. 7.
 - 3) w uzasadnionych przypadkach zarz dzaj cy WKD mo e wprowadzi na niektórych szlakach wielotorowych zawiadamianie dró ników przejazdowych o je dzie poci gu wed Ćg zasad, które obowi zuj na szlakach jednotorowych, co nale y okre li w regulaminie technicznym i regulaminie obs Ćgi przejazdu.
9. Je eli poci g nie odjedzie w ci gu 10 minut od chwili zawiadomienia dró ników przejazdowych o je dzie poci gu, nale y telefonicznie zawiadomi ich o odwo Ćniu odjazdu poci gu. Odwo Ćnie odjazdu poci gu dy urny ruchu zaznacza w rubryce 10 dziennika ruchu, wpisuj c czas odwo Ćna i wyraz šodwo Ćnyö.
10. Przed obj ciem dy uru, dy urny ruchu powinien sprawdzi :
 - 1) czy wszystkie posterunki dró nika przejazdowego s obsadzone,
 - 2) prawid Ćwo dzia Ćnia urz dze Ćczności z przejazdem kolejowym.

Sprawdzenie nale y wykona co najmniej cztery razy na dob , o ile jest to mo liwe, w równych odst pach czasu. Je eli zawiadomienie dró ników przejazdowych o je dzie poci gu odbywa si telefoniem sprawdzenie wykonuje si sygnałmi dzwonkowymi.

Wynik sprawdzenia nale y zanotowa w dzienniku telefonicznym (w przypadku pozytywnym w skrócie š Ćczność telefoniczna z post. nr w porz dkuö).
11. Je eli dró nika przejazdowego nie mo na zawiadomi o je dzie poci gu (nawet za po rednictwem s siedniego posterunku zapowiadawczego) lub je eli dy urny ruchu nie otrzyma Ćpotwierdzenia wed Ćg ust. 7, powinien wyda dru ynie poci gowej rozkaz pisemny šOö.
12. Dró nik przejazdowy, który nie otrzyma Ćzawiadomienia o je dzie zbli aj cego si do przejazdu kolejowego poci gu, powinien niezw Ćcznie zamkn rogiatki, a po przeje dzie poci gu wyja ni przyczyn braku zawiadomienia. Fakt nie zg Ćszenia nale y odpisa w dzienniku telefonicznym lub w dzienniku pracy dró nika przejazdowego. W przypadku braku mo liwo ci porozumienia si z dy urnym ruchem dró nik przejazdowy powinien przyj , e nast pi Ć przerwa w Ćczności przewodowej. W czasie przerwy w Ćczności przewodowej nale y w po Ć eniu zasadniczym zamkn rogiatki, a pojazdy drogowe przepuszcza po upewnieniu si , e nie zbli a si poci g.
13. Je eli dró ników przejazdowych nie mo na zawiadomi o je dzie poci gu innym torem ni wskazane jest to w rozk Ćdzie jazdy, dy urny ruchu powinien powiadomi dru yn poci gow rozkazem pisemnym šOö.
14. Je eli dró nika przejazdowego nie mo na zawiadomi o je dzie poci gu po torze zamkni tym, dy urny ruchu powinien wyda dru ynie poci gowej rozkaz šOö.
15. Dy urny ruchu powinien zawiadomi telefonicznie dró ników przejazdowych o:
 - 1) wypadku na szlaku,
 - 2) zamkni ciu i o otwarciu toru szlakowego,

- 3) wprowadzeniu na szlaku dwutorowym ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym i o przywróceniu ruchu dwutorowego,
- 4) wprowadzeniu na torze szlaku dwutorowego ruchu dwukierunkowego przy czynnych obu torach szlakowych i o przywróceniu ruchu jednokierunkowego,
- 5) wyprawieniu pociągu po torze zamkniętym,
- 6) cofaniu pociągu,
- 7) wyprawieniu pociągu do kilometra i z powrotem, albo do kilometra lub z kilometra,
- 8) wyprawieniu pociągu z popychaczem niełączonym z pociągami i o je dzie popychacza z powrotem z kilometra lub do siedniej stacji,
- 9) wyprawieniu pociągu roboczego, ratunkowego lub zespołu szybkiego usuwania awarii z prac na szlaku lub maszyny od niej,
- 10) wyprawieniu pojazdu pomocniczego,
- 11) je dzie manewrowej na szlak, w sposób obowiązujący na szlakach jednotorowych,
- 12) zamknięciu lub otwarciu posterunku następczego oraz zamknięciu posterunku drożnika przejazdowego (w przypadku okresowego zamykania posterunku drożnika przejazdowego),
- 13) innych okolicznościach wymagających zwrócenia uwagi drożnika przejazdowego (wyprawienie pociągu z ładunkiem z przekroczoną skrajnią ładunków, pociągu pasażerskiego przed czasem rozkładowym w większym niż 3 minuty, zmniejszeniu prędkości jazdy pociągu itp.).

Czas zawiadomienia i skrót jego treści z podaniem numeru pociągu powinien zanotować dyżurny ruchu i drożnik przejazdowy.

Dyżurny ruchu notuje powiadomienie drożników przejazdowych o treści tego zapisu, wpisując w rubryce 10 dziennika ruchu czas zawiadomienia.

- 16) Dla każdego obsługiwanego przejazdu, należy opracować regulamin obsługi przejazdu, w oparciu o postanowienia instrukcji obsługi przejazdów kolejowych.

Regulamin ten powinien znajdować się na posterunku drożnika przejazdowego i siednich posterunkach zapowiadawczych jako część regulaminu technicznego.

§ 81

Postępowanie na przejazdach kolejowych w przypadkach szczególnych

1. O nieprawidłowym działaniu urządzeń elektrycznych i innych urządzeń na przejeździe kolejowym, drożnik przejazdowy powinien zawiadomić dyżurnego ruchu.
2. Dyżurny ruchu, który dowiedział się o uszkodzeniu urządzeń na przejeździe kolejowym kategorii B lub C, powinien:
 - 1) powiadomić dyżurnego ruchu z siedniego posterunku zapowiadawczego, wyprawiając pociąg na ten szlak oraz automatyka,
 - 2) do czasu usunięcia uszkodzenia urządzeń lub do czasu zorganizowania tymczasowego strzeżenia przejazdu powiadamiać prowadzących pojazdy kolejowe z nadanym rozkazem pisemnym. Jeżeli przed przejazdem kolejowym ustawiony jest wskaźnik Wk-WKD i jest on sprawny, powiadomienie rozkazem pisemnym nie jest wymagane,
 - 3) spowodować osygnalizowanie przejazdu zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego.
3. Jeżeli prowadzący pojazd kolejowy z nadanym został powiadomiony rozkazem pisemnym, powinien:
 - 1) przed przejazdem podawać sygnał 1,
 - 2) zmniejszyć prędkość jazdy przed przejazdem kolejowym do 20 km/h i obserwować przejazd,

- 3) w przypadku zauważenia przeszkody do jazdy zatrzymać pociąg przed przeszkodą,
 4. Powiadamianie prowadzących pojazdy kolejowe z napędem według ust. 2 pkt 2 rozkazem pisemnym § 80 ust. 11, gdy:
 - 1) przy prawidłowym działaniu urządzeń sterujących na przejeździe kolejowym po samoistnym ustąpieniu uszkodzenia, przejadł dwa pociągi po torze i z kierunku, przy którym wystąpiła usterka,
 - 2) automatycznie telefonicznie lub pisemnie usunąć uszkodzenia,
 - 3) po zgłoszeniu przez uprawnionego pracownika rozpoczęcia strzeżenia przejazdu.
 5. Jeżeli prowadzący pojazd kolejowy z napędem zauważy, że rogatki nie są zamknięte i nie ma pracownika strzegącego przejazdu, powinien:
 - 1) podawać sygnał „Baczność”,
 - 2) zmniejszyć w miarę możliwości prędkość jazdy do 20 km/h,
 - 3) zatrzymać pociąg w przypadku zauważenia przeszkody do jazdy,
 - 4) powiadomić o tym dyżurnego ruchu.

Tak samo maszynista powinien postąpić w przypadku, gdy wskaźnik Wk-WKD jest ciemny.
 6. Sposób postępowania w przypadku prowadzenia robót w strefie oddziaływania na urządzenia sterujące na przejazdach kategorii B lub C należy określić w regulaminie technicznym lub regulaminie prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.
 7. Jeżeli regulamin prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót przewiduje zainstalowanie telefonu w miejscu robót i powiadamianie kierownika robót o jeździe pociągów, dyżurni ruchu obu stacji posterunków zapowiadawczych powinni zawiadomienie wykonać według § 80 ust. 7.
- W przypadku braku możliwości wykonania zawiadomienia, dyżurny ruchu powinien postąpić według § 80 ust. 11.
8. Zamykanie okresowe w ciągu każdej doby wszystkich posterunków dróg ników przejazdowych na danym szlaku, powinno odbywać się według § 50 przypadek D.

Dodatek I

TABLICE HAMOWANIA POCIĄGÓW

Tablica A

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

I – Hamulce zespolone szybko działające

II – Hamulce zespolone wolno działające

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Przy prędkości w kilometrach na godzinę						
		15	20	25	30	35	40	45
		procent wymaganej masy hamującej wynosi:						
0	I	6	6	6	8	11	16	21
	II	6	6	6	8	12	18	26
1	I	6	6	6	9	12	17	23
	II	6	6	6	9	12	19	27
2	I	6	6	7	10	13	18	24
	II	6	6	7	10	15	21	29
3	I	6	6	8	11	14	19	25
	II	6	6	8	11	16	22	30
4	I	6	6	9	12	16	20	26
	II	6	6	9	12	17	24	32
5	I	6	7	10	13	17	22	28
	II	6	7	10	14	18	25	33
6	I	7	8	11	14	18	23	29
	II	7	8	11	15	20	26	34
7	I	8	9	12	15	19	24	30
	II	7	9	12	16	21	28	36
8	I	9	10	13	16	20	25	32
	II	8	10	13	17	22	29	38
10	I	11	13	15	19	23	28	34
	II	10	12	15	19	25	32	41
12	I	13	15	17	21	25	30	37
	II	12	14	18	22	28	35	44
14	I	15	17	20	23	28	33	40
	II	14	17	20	24	30	38	47
16	I	17	19	22	25	30	36	43
	II	17	19	22	27	33	41	50
18	I	19	21	24	28	33	38	46
	II	19	21	25	30	36	44	54
20	I	21	23	26	30	35	41	48
	II	21	23	27	32	39	47	57
22	I	23	25	29	33	38	44	51
	II	23	26	30	35	41	50	60
25	I	26	29	32	36	42	48	55
	II	26	29	33	39	46	54	65
30	I	31	34	38	42	48	55	63
	II	31	35	40	46	53	62	74
35	I	37	40	44	49	55	62	70
	II	37	41	46	53	61	70	82
40	I	42	45	50	55	61	69	78
	II	43	47	53	60	69	79	91

cd. Tablicy A

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

Przy prędkości w kilometrach na godzinę								
50	55	60	65	70	75	80	85	90
procent wymaganej masy hamującej wynosi:								
28	36	46	56	67	80	93	110	131
35	47	61	80	—	—	—	—	—
29	37	47	58	69	82	96	112	—
37	49	63	83	—	—	—	—	—
31	39	48	59	71	84	98	114	—
38	51	66	85	—	—	—	—	—
32	40	50	61	72	85	100	117	—
40	52	68	87	—	—	—	—	—
33	42	51	62	74	87	102	119	—
42	54	70	90	—	—	—	—	—
35	43	53	69	76	89	104	121	—
43	56	72	92	—	—	—	—	—
36	45	55	66	78	91	106	124	—
45	58	74	95	—	—	—	—	—
37	46	56	67	79	93	109	126	—
47	60	76	97	—	—	—	—	—
39	48	58	69	81	95	111	129	—
48	62	78	100	—	—	—	—	—
42	51	61	72	84	99	115	—	—
52	65	82	—	—	—	—	—	—
45	54	64	76	88	103	120	—	—
55	69	87	—	—	—	—	—	—
48	57	67	79	92	107	125	—	—
59	73	91	—	—	—	—	—	—
51	60	71	83	96	111	129	—	—
62	77	96	—	—	—	—	—	—
54	63	74	86	99	115	—	—	—
66	81	100	—	—	—	—	—	—
57	66	77	90	103	120	—	—	—
70	85	—	—	—	—	—	—	—
60	69	81	93	107	—	—	—	—
73	89	—	—	—	—	—	—	—
64	74	86	99	—	—	—	—	—
79	95	—	—	—	—	—	—	—
72	82	94	—	—	—	—	—	—
88	—	—	—	—	—	—	—	—
80	91	—	—	—	—	—	—	—
97	—	—	—	—	—	—	—	—
88	99	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—

Tablica B

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 700 m

I – Hamulce zespolone szybko działające

II – Hamulce zespolone wolno działające

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

cd. Tablicy B

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 700 m

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

Tablica C

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 1 000 m

I – Hamulce zespolone szybko działające

II – Hamulce zespolone wolno działające

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

cd. Tablicy C

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 1 000 m

Przy prędkości w kilometrach na godzinę																	
80	85	90	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	
procent wymaganej masy hamującej wynosi:																	
35	40	46	52	59	66	74	83	92	100	110	123	135	150	164	180	195	
39	46	54	63	74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	41	47	54	60	68	76	85	94	102	112	126	137	152	166	182	197	
40	47	55	65	76	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	43	49	55	62	70	78	87	96	104	114	129	140	155	169	185	200	
42	49	57	67	78	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	44	50	57	64	72	80	89	98	105	116	132	143	158	172	188	202	
43	51	59	69	80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
40	46	52	58	65	73	82	91	100	107	119	133	145	160	175	190	205	
45	52	61	71	82	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	47	54	60	67	75	83	93	101	109	121	136	148	163	178	193	208	
47	54	63	73	84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	49	55	62	69	77	85	95	102	111	123	138	151	166	181	196	211	
48	56	64	74	86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	50	57	63	70	78	87	97	104	112	126	141	154	170	185	199	214	
50	57	66	76	88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
46	52	58	65	72	80	89	99	105	114	128	144	157	173	188	202	217	
52	59	68	78	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
49	55	61	68	75	83	93	101	108	118	132	150	164	180	195	208	222	
55	63	72	82	94	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	58	64	71	79	87	96	102	111	121	—	—	—	—	—	—	—	—
59	66	75	86	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	61	67	74	82	90	99	104	114	—	—	—	—	—	—	—	—	—
62	70	79	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	64	70	78	86	94	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	74	83	95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
60	67	74	81	89	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
69	78	88	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
63	70	77	84	92	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73	82	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	73	80	87	96	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
77	86	97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70	77	84	92	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83	93	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Tablica D

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 1300 m

Hamulce szybko działające: R

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

cd. Tablicy D

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

Dodatek II

W Y K A Z

wzorów telefonogramów zapowiadawczych

Wzór nr	Tekst
1.	šCzy droga dla poci gu nr jest wolnaö
2.	šDla poci gu nr droga jest wolnaö
3.	šStój poci g nrö
4.	šTeraz dla poci gu nr droga jest wolnaö
5.	šZatrzyma poci g nrö
6.	šPoci g nr jest zatrzymanyö
7.	šNie wyprowadza poci gów od godz. min. í í a do odwołaniaö
8.	šWstrzymanie wyprowadzenia poci gów odwołaj o godz. min. í í ö
9.	šPoci g nr odjechał o godz. í í . min. í í ..ö
10.	šPoci g nr przejechał o godz. í í min. í í ..ö
11.	šPoci g nr przyjechał o godz. í í min. í í ..ö
12.	šO godz. min. í .. wprowadzam telefoniczne zapowiadanie poci gów po torze nr í ... od do z powoduö (nazwa posterunku) (nazwa posterunku)
13.	šO godz. min. í .. odwołaj telefoniczne zapowiadanie poci gów po torze nr od doö (nazwa posterunku) (nazwa posterunku)
14.	šPrzy czynnych obu torach wprowadzam od do ruch (nazwa posterunku) (nazwa posterunku) dwukierunkowy po torze nr, po którym ostatni poci g nr í odjechał o godz. í ... min. í ..ö
15.	šPrzywracam ruch jednokierunkowy po torze nr í od do o godz. í í í min.ö (nazwa posterunku) (nazwa posterunku)
16.	šCzy droga dla manewrów z na tor szlakowy nr (rodzaj i nazwa posterunku) na minut jest wolnaö
17.	šDla manewrów z na tor szlakowy nr na minut (rodzaj i nazwa posterunku) droga jest wolnaö
18.	šManewry z na tor szlakowy nr s uko czone i tor ten (rodzaj i nazwa posterunku) jest wolnyö
19.	šTor nr od do zamknięty od godz. min. (nazwa posterunku) (nazwa posterunku) z powoduö
20.	šTor nr od do otwarty o godz. min.ö (nazwa posterunku) (nazwa posterunku)
21.	šOd do wprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy (nazwa posterunku) (nazwa posterunku) po torze nr í, po którym ostatni poci g nr odjechał o godz. min.ö
22.	šWprowadzi ruch jednotorowy dwukierunkowy od do (nazwa posterunku) (nazwa posterunku) po torze nrö
23.	šPrzywracam ruch dwutorowy od do o godz. min.ö (nazwa posterunku) (nazwa posterunku)
24.	š zamknięty(a) o godz. min.ö (rodzaj i nazwa posterunku)
25.	š otwarty(a) o godz. min.ö (rodzaj i nazwa posterunku)
26.	šZatrzyma poci g, poci g nr przyjechał(przejechał bez sygnału) ko ca poci -

Wzór nr	Tekst
	guö
27.	šTor nr od do od godz. í í . min. í í í <small>(nazwa posterunku) (nazwa posterunku)</small> nieprzejezdny dla poci gów z trakcj elektryczn ö
28.	šPo torze nr od do od godz. í í . min. í í .ö <small>(nazwa posterunku) (nazwa posterunku)</small>

Dodatek III

Sygnały dzwonkowe i znaki wywoławcze w telefonicznej i ruchowej

1. Sygnały dzwonkowe i telefoniczne znaki wywoławcze stanowi ustalona liczba dźwięków, krótkich i długich przekazywanych za pomocą dzwonka.

Dźwięk krótki powinien trwać około 1/3 sekundy (jeden obrót korbowi induktora), a dźwięk długi około 1 sekundy (trzy obroty korbowi induktora), z wyjątkiem sygnałów dzwonkowych o jeździe pociągów, których dźwięk długi powinien wynosić około 6 sekund.

Odstępy czasu między poszczególnymi dźwiękami powinny wynosić około 1 sekundy.

W przypadku powtarzania znaku wywoławczego lub sygnału dzwonkowego (Alarm), odstępy czasu między poszczególnymi znakami lub sygnałami powinny wynosić około trzech sekund.

2. Sygnał dzwonkowy o jeździe pociągów:
 - 1) w kierunku rosnącej kilometracji linii to stanowi jeden dźwięk (—),
 - 2) w kierunku malejącej kilometracji linii to składa się z dwóch długich dźwięków (— —).
3. Na szlakach wielotorowych dla toru trzeciego lub dla drugiej pary torów to stosownie do potrzeby to znak linii kolejowych może ustalić:
 - 1) albo oddzielne dźwięki stranicowe, którego dzwonki (lub inne urządzenia) wydają dźwięki różniące się tonem od dźwięku dzwonków innego dźwięka stranicowego,
 - 2) albo następujące sygnały dzwonkowe o jeździe pociągów:
 - a) w kierunku rosnącej kilometracji linii to jeden dźwięk i jeden krótki dźwięk (— •),
 - b) w kierunku malejącej kilometracji linii to dwa dźwięki i jeden krótki dźwięk (— — •).
4. Sygnał dzwonkowy (Alarm) składa się z jednego długiego i trzech krótkich dźwięków (— • • •), powtarzanych kilkakrotnie.
5. Jeżeli do dźwięka włączone są trzy posterunki lub więcej, każdy z tych posterunków powinien posiadać znak wywołania indywidualnego.
6. Na dźwięku, do którego włączone są tylko dwa posterunki, wywołanie odbywa się bez stosowania ustalonych znaków.
7. Ustala się następujące znaki wywoławcze dyżurnego ruchu z siedniego posterunku zapowiadawczego:
 - 1) w kierunku malejącej kilometracji linii to dwa krótkie dźwięki (• •),
 - 2) w kierunku rosnącej kilometracji linii to trzy krótkie dźwięki (• • •).

Dla innych posterunków, włączonych do dźwięka, należy w regulaminie technicznym ustalić znaki wywoławcze, które dla każdego posterunku powinny być inne i nie mogą być takie same, jak ustalone w tym załączniku sygnały dzwonkowe i znaki wywoławcze, mające zastosowanie na danym dźwięku.

Gdyby na jednym dźwięku pracowały trzy wyróżnione wywołania, to posterunek na którym pracuje trzeci wyróżniony, otrzymuje znak wywoławczy to cztery krótkie dźwięki (• • • •).
8. Zbiorowego wywołania wszystkich posterunków włączonych do danego dźwięka (np. na dźwięku stranicowym to dyżurnych ruchu obu z siednich posterunków zapowiadawczych i wszystkich dróżyków przejazdowych) dokonuje się:
 - 1) znakiem składającym się z trzech krótkich i jednego długiego dźwięku (• • • —), po którym powinni zgłosić się bezzwłocznie do telefonu dyżurni ruchu obu z siednich posterunków zapowiadawczych i pozostałe posterunki włączone do danego dźwięka,

- 2) w przypadkach pilnych ó sygnalem dzwonkowym šAlarmö, na który powinni zgłsi si natychmiast do telefonu dy urni ruchu obu s siednich posterunków zapowiadawczych i pozostał posterunki włczone do danego łcza.
9. Wywołania tylko wszystkich dró ników przejazdowych włczonych do danego łcza, dokonuje si znakami skłdaj cym si z jednego krótkiego i jednego dłgiego d wi ku, danych trzykrotnie (• — • — • —) z wyj tkiem przypadków, w których wedłg § 84 ust. 7 dró nicy przejazdowi zobowi zani s zgłsi si do telefonu po usłszeniu sygnala dzwonkowego o je dzie poci gu.
10. W przypadku włczenia przeno nego aparatu telefonicznego do łcza stranicowego, dy urnego ruchu jednego z s siednich posterunków zapowiadawczych wywołuje si znakami wedłg ust. 7, natomiast dy urnych ruchu obu posterunków zapowiadawczych ó znakami wedłg ust. 8.
Znak wywołwczy pracownika obsługi cego przeno ny aparat telefoniczny (prowadz cego pojazdu kolejowy z nap dem, kierownika robót itp.) skłda si z jednego dłgiego, jednego krótkiego i jednego dłgiego d wi ku (— • —).
11. Na zewn trz pomieszcze obsługi rogatek przejazdowych i innych pomieszcze z telefoniczn przewodem łczno ci ruchow stranicow nale y instalowa dodatkowe sygnalizatory akustyczne, np. dzwonki głobno brzmi ce, zgodnie z postanowieniami šInstrukcji o telefonicznej przewodowej łczno ci ruchowejö.
12. Przy ka dym aparacie telefonicznym lub terminalu telefonicznym wieloliniowym włczonym w telefoniczn przewodem sie łczno ci ruchowej powinny by podane nazwy (skrót) posterunków włczonych do danego łcza oraz ich znaki wywołwcze, je eli s one stosowane.

.....
pieczęć jednostki organizacyjnej

posterunek ruchu

DZIENNIK RUCHU POSTERUNKU ZAPOWIADAWCZEGO

Zaczęty dnia 20 r.

Zakończony dnia 20 r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(świadnie)

.....
(podpis przeź onego)

[illegible]

Załącznik 2

Przykład 1 ó Szlak jednotorowy X ó Y bez blokady liniowej. Zapowiadanie telefoniczne na szlaku jednotorowym z jednym przejazdem kat. A. Przykład dla stacji X.

Kierunek z i do **Y**

Nr pociągu		Tor stacyjny	Droga wolna		Pociąg odjeżdża		Pociąg przyjeżdża		Podpis dyurnego ruchu		Uwagi	O jeździe pociągów zawiadomiono drógników przejazdowych									
z	do		g	m	g	m	g	m	do rubr. 4	do rubr. 6		5									
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10									
217		1	9	25	9	27	9	37				/									
	218	2	9	38	9	40	6	50				/									

Przykład 2 ó Szlak dwutorowy X ó Y wyposażony w jednokierunkowe półsamoczynne blokady liniowe. Przykład dla stacji Y.

Kierunek z i do **X**

Nr pociągu		Tor stacyjny	Droga wolna		Pociąg odjeżdża		Pociąg przyjeżdża		Podpis dyurnego ruchu		Uwagi	O jeździe pociągów zawiadomiono drógników przejazdowych									
z	do		g	m	g	m	g	m	do rubr. 4	do rubr. 6											
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10									
217		1			9	05	9	10													
Czas odblokowania bloku końcowego												Czas zablokowania bloku końcowego									
	218	2			9	06	9	11													
Czas zablokowania bloku początkowego												Czas odblokowania bloku początkowego									

Przykład 3 ó Szlak dwutorowy X ó Y wyposażony w jednokierunkowe samoczynne blokady liniowe. Przykład dla stacji Y.

Kierunek z i do **X**

Nr pociągu		Tor stacyjny	Droga wolna		Pociąg odjeżdża		Pociąg przyjeżdża		Podpis dyurnego ruchu		Uwagi	O jeździe pociągów zawiadomiono drógników przejazdowych									
z	do		g	m	g	m	g	m	do rubr. 4	do rubr. 6											
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10									
217		1			-	-	9	10													
	218	2			9	06	-	-													

Przykład 4.6 Szlak dwutorowy X ó Y wyposażony w jednokierunkową półsamoczynną blokad liniową. Zamknięcie toru szlakowego i wprowadzenie ruchu jednotorowego dwukierunkowego. Przykład dla stacji Y.

Kierunek z i do **X**

Nr pociągu		Tor stacyjny	Droga wolna		Pociąg odjechał		Pociąg przyjechał		Podpis dyurnego ruchu		Uwagi	O której godzinie pociąg zawiadomiono drożników przejazdowych									
z	do		g	m	g	m	g	m	do rubr. 4	do rubr. 6											
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10									
217		1			6	33	6	39													
	218	2			6	53	6	59													
<i>Tor nr 2 od Y do X zamknięty po przejeździe pociągu nr 218 z powodu naprawy nawierzchni. Kowal</i>																					
<i>Wprowadzić ruch jednotorowy dwukierunkowy od X do Y po torze nr 1. Kowal odebrał X, Jaworski o godz. 7 min. 02</i>																					
<i>Od X do Y wprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze nr 1, po którym ostatni pociąg nr 217 odjechał o godz. 6 min. 33. Jaworski odebrał Y, Kowal godz. 7 min. 04</i>																					
Rob.1		4	7	06	7	10	-	-			po zamkn. torze nr 2 do km. 12,8 i z powrotem										
			-	-	-	-	9	20													
	220	1	7	15	7	18	7	26			po torze lewym										
219		1	7	30	7	33	7	41													
	222	1	7	50	7	53	8	01			po torze lewym										
<i>Tor nr 2 od Y do X otwarty o godz. 8 min. 10. Kowal odebrał Y, Jaworski o godz. 8 min. 12</i>																					
<i>Przywracam ruch dwutorowy od X do Y o godz. 8 min. 15. Jankowski odebrał Y, Kowalski o 8:16</i>																					
221		1			8	20	8	30													
	224	2			8	31	8	41													

Przykład 5a 6 Szlak dwutorowy X 6 Y wyposażony w jednokierunkową samoczynną blokadę liniową. Wprowadzenie zapowiadania telefonicznego po wystąpieniu usterki blokady dla toru szlakowego 2 stacji X (§ 25 ust. 6 pkt 6). Przykład dla stacji Y.

Kierunek z i do **X**

Nr pociągu		Tor stacyjny	Droga wolna		Pociąg odjechał		Pociąg przyjechał		Podpis dyurnego ruchu		Uwagi	O której pociąg zawiadomiono drógników przejazdowych									
z	do		g	m	g	m	g	m	do rubr. 4	do rubr. 6											
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10									
217		1			6	03	6	09													
	218	2			6	05	-	-			przyj. do An o 6:11										
O godz. 6 min. 13 wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze nr 2 od Y do X z powodu uszkodzenia blokady liniowej. Jaworski odebrał Y, Kowal godz. 6 min. 14																					
219		1			6	15	6	21													
	220	2			6	20	6	26													
221		1			6	25	6	31													
	222	2			7	53	8	01													
223		1			8	05	8	11													
	224	2			8	14	8	22													
O godz. 8 min. 23 odwołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze nr 2 od Y do X z powodu uszkodzenia blokady liniowej. Jaworski odebrał Y, Kowal godz. 8 min. 24																					
225		1			8	32	8	38													
	226	2			9	15	9	21													
227		1			9	33	9	39													
	228	2			10	15	10	21													

Przykład 5b ó Szlak dwutorowy X ó Y wyposażony w jednokierunkową samoczynną blokadę liniową. Wprowadzenie zapowiadania telefonicznego po wystąpieniu usterki blokady dla toru szlakowego 2 stacji X (§ 25 ust. 7 pkt 6). Przykład dla stacji X.

Kierunek z i do**Y**.....

Nr pociągu		Tor stacyjny	Droga wolna		Pociąg odjechał		Pociąg przyjechał		Podpis dyurnego ruchu		Uwagi	O godzinie pociąg zawiadomiono dróżyków przejazdowych									
z	do		g	m	g	m	g	m	do rubr. 4	do rubr. 6											
1	2	3	4		5		6		7	8	9	10									
217		1			6	03	6	09													
	218	2			6	05	-	-			przyj. do An o 6:11										
O godz. 6 min. 12 wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze nr 2 od Y do X z powodu uszkodzenia blokady liniowej. Jaworski odebrał Y, Kowal godz. 6 min. 12																					
219		1			6	15	6	21													
	220	2			6	20	6	26													
221		1			6	25	6	31													
	222	2			7	53	8	01													
223		1			8	05	8	11													
	224	2			8	14	8	22													
O godz. 8 min. 23 odwołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze nr 2 od Y do X z powodu uszkodzenia blokady liniowej. Jaworski odebrał Y, Kowal godz. 8 min. 25																					
225		1			8	32	8	38													
	226	2			9	15	9	21													
227		1			9	33	9	39													
	228	2			10	15	10	21													

Załącznik 3

.....
pieczęć jednostki organizacyjnej

posterunek ruchu

nr telefonu 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 .

DZIENNIK TELEFONICZNY

Zaczęty dnia 20 r.

Zakończony dnia 20 r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(świadnie)

.....
(podpis przełożonego)

.....
pieczęć jednostki organizacyjnej

posterunek ruchu

KONTROLKA ZAJĘTOŚCI TORÓW

Zaczęta dnia 20 r.

Zakończona dnia 20 r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(świadnie)

.....
(podpis przełożonego)

.....
pieczęć jednostki organizacyjnej

posterunek ruchu

KSIĄŻKA OSTRZEŻENIOWA

szlaku
odcinku _____

dla pociągów _____

Zaczęty dnia 20 r.

Zakończony dnia 20 r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(świadomie)

.....
(podpis przełożonego)

[illegible]

[illegible]

Rozkaz pisemny „Oö Nr

dla pociągu dnia.....

1	1. zmniejszyć prędkość i zachować ostrożność 2. jechać ostrożnie (skrót j.o.)				
Na posterunku, na szlaku	od	do	1) prędkość najwyżej	2) jechać ostrożnie	z powodu
	kilometra				
2 Inne:					
stacja		posterunek (skrót)		godzina	minuta
dyktando ruchu		z polecenia dyktanda ruchu			
Rozkaz otrzyma-					
ł					
	kierownik pociągu		maszynista		
PKP WKD Sp. z o.o. R 307					
Nr 000000					

WKD R-1 ver. 00

Rozkaz pisemny „Nö Nr			
Dla pociągu nr dnia			
1	Od do tor nr jest zamknięty, ruch jednotorowy dwukierunkowy wprowadzono po torze nr		
2	<div style="text-align: center;"> Sygnalizacja nakaz jazdy </div> Zezwalam po otrzymaniu tylko tego rozkazu przejechać obok wskazując tego sygnalizatora, Stój na semaforze: - wyjazdowego i wyjechać w kierunku na tor szlakowy lewy / prawy nr - wyjechać z toru nr nie posiadaj tego semafora wyjazdowego w kierunku na tor szlakowy lewy / prawy nr		
3	Jazda o popychanie pociągu odbędzie się w kierunku do km skąd pociąg o popychacz ma wrócić po torze lewym nr najpóźniej o godzinie minut		
4	Wjazd z toru szlakowego nr na stację odbędzie się po otrzymaniu: - sygnalizatora zastępczego „Sz” na osobnym urządzeniu ustawionym z lewej / z prawej strony toru; - rozkazu pisemnego „Nö (dorużonego lub przekazanego przez urządzenie łączności);		
5	Zezwalam wejść z toru szlakowego nr z kierunku na stację i przejechać obok sygnalizatora „Stój” na		
6	Inne:		
Stacja	posterunek (skrót)	godzina	minuta
dyżurny ruchu		z polecenia dyżurnego ruchu	
Rozkaz otrzymany	kierownik pociągu	maszynista	
Dotyczy działań obramowania niepotrzebne w nich treści skreślić			
PKP WKD Sp. z o.o. R 306			N r 000000

WYKAZ ZMIAN

[illegible]

UWAGI I NOTATKI: