

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



INSTRUKCJA
o prowadzeniu ruchu pociągów
WKD R-1

Wydanie II

Grodzisk Mazowiecki 2021

ZARZĄDZENIE NR 10/2021
Zarządu
Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o.
z dnia 25 stycznia 2021r.

w sprawie wprowadzenia przepisu wewnętrznego p.n. „Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów” WKD R-1 wydanie II.

Na podstawie § 11 ust. 2 umowy Spółki oraz § 7 pkt 14 Regulaminu Zarządu spółki Warszawa Kolej Dojazdowa sp. z o.o., Zarząd postanawia, co następuje:

§ 1

Wprowadza się do użytku wewnętrzny przepis wewnętrzny pod nazwą „Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów” WKD R-1 wydanie II, zatwierdzony przez Prezesa Zarządu spółki Warszawa Kolej Dojazdowa sp. z o.o. Uchwałą Nr 9/2021 z dnia 20 stycznia 2021r. stanowiącą załącznik do Zarządzenia.

§ 2

Przepis wewnętrzny, o którym mowa w § 1 stanowi załącznik do niniejszego zarządzenia.

§ 3

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podjęcia.

§ 4

Z dniem podjęcia niniejszego zarządzenia traci moc Zarządzenie Nr 64/2010 Zarządu Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o. z dnia 3 listopada 2010r.

PREZES ZARZĄDU
Dyrektor Generalny
/-/
Michał Panfil

SPIS TREŚCI

ROZDZIAŁ 1	9
POSTANOWIENIA OGÓLNE	9
§ 1	9
<i>Podstawa prawna, zakres obowiązywania instrukcji i dokumenty związane</i>	9
§ 2	10
<i>Podział sieci kolejowej pod względem technicznym</i>	10
§ 3	11
<i>Posterunki ruchu</i>	11
§ 4	12
<i>Posterunki techniczne</i>	12
§ 5	13
<i>Budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego</i>	13
§ 6	15
<i>Ogólne obowiązki pracowników związanych z prowadzeniem ruchu</i>	15
§ 7	16
<i>Pracownicy posterunków technicznych i ich zadania oraz prowadzona dokumentacja</i>	16
§ 8	17
<i>Pojazdy kolejowe</i>	17
§ 9	18
<i>Określenie i podział pociągów</i>	18
§ 10	19
<i>Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów</i>	19
ROZDZIAŁ 2	20
MANEWRY	20
§ 11	20
<i>Ogólne zasady</i>	20
§ 12	20
<i>Manewry na torach głównych</i>	20
§ 13	22
<i>Manewrowanie przez przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia</i>	22
ROZDZIAŁ 3	23
PRZYGOTOWANIE POCIĄGÓW DO JAZDY	23

§ 14	23
<i>Przygotowanie pociągu do jazdy</i>	23
§ 15	24
<i>Obsada pociągu</i>	24
§ 16	25
<i>Znajomość linii kolejowych przez drużynę trakcyjną lub pociągową</i>	25
§ 17	26
<i>Hamowanie pociągów</i>	26
§ 18	26
<i>Próba hamulców</i>	26
§ 19	27
<i>Masa ogólna i długość pociągu</i>	27
§ 20	27
<i>Rzeczywista masa hamująca</i>	27
§ 21	28
<i>Wymagana masa hamująca</i>	28
ROZDZIAŁ 4	30
PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU	30
§ 22	30
<i>Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku</i>	30
§ 23	32
<i>Zasady zapowiadania pociągów</i>	32
§ 24	35
<i>Telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu. Wstrzymanie wyprawiania pociągów</i>	35
§ 25	38
<i>Telefoniczne oznajmienie odjazdu pociągu</i>	38
§ 26	39
<i>Telefoniczne potwierdzenie przyjazdu pociągu</i>	39
§ 27	40
<i>Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów</i>	40
§ 28	42
<i>Prowadzenie ruchu pociągów na szlaku z półsamoczynną blokadą liniową</i>	42
§ 29	46
<i>Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z samoczynną blokadą liniową</i>	46
§ 30	50

<i>Prowadzenie ruchu dwukierunkowego po torze na szlaku dwutorowym przy czynnych obu torach</i>	50
§ 31	51
<i>Zdalne prowadzenie ruchu</i>	51
§ 32	54
<i>Jazda na widoczność</i>	54
§ 33	55
<i>Prowadzenie ruchu pociągów na szlaku bez zapowiadania</i>	55
§ 34	55
<i>Prowadzenie ruchu pociągów gospodarczych i roboczych</i>	55
§ 35	57
<i>Prowadzenie ruchu pociągów ratunkowych</i>	57
§ 36	58
<i>Prowadzenie dziennika ruchu</i>	58
ROZDZIAŁ 5	62
PRZYJMOWANIE, WYPRAWIANIE I PRZEPUSZCZANIE POCIĄGÓW NA POSTERUNKACH RUCHU	62
§ 37	62
<i>Wyznaczanie torów na stacji dla wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pociągów</i>	62
§ 38	64
<i>Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu</i>	64
§ 39	65
<i>Przygotowanie drogi przebiegu pociągu</i>	65
§ 40	66
<i>Sprawdzanie i zgłaszanie gotowości drogi przebiegu pociągu</i>	66
§ 41	67
<i>Podawanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu</i>	67
§ 42	69
<i>Jazda pociągu bez podania sygnału zezwalającego</i>	69
§ 43	70
<i>Obserwacja jadącego pociągu</i>	70
§ 44	71
<i>Nastawienie sygnału „Stój” na semaforze i rozwiązanie drogi przebiegu</i>	71
§ 45	72
<i>Nieprawidłowości przy podawaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora</i>	72
§ 46	74
<i>Przepuszczenie bez zatrzymania pociągu nieprzewidziane w wewnętrznym rozkładzie jazdy</i>	74

§ 47	75
<i>Stosowanie środków pomocniczych</i>	75
§ 48	77
<i>Zasady regulowania ruchu pociągów</i>	77
ROZDZIAŁ 6	79
ZAMKNIĘCIA TORÓW. PROWADZENIE RUCHU JEDNOTOROWEGO DWUKIERUNKOWEGO	79
§ 49	79
<i>Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego</i>	79
§ 50	81
<i>Wprowadzenie i odwołanie ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym w czasie zamknięcia toru szlaku dwutorowego</i>	81
§ 51	83
<i>Prowadzenie ruchu po torze zamkniętym</i>	83
§ 52	87
<i>Zamknięcie toru stacyjnego</i>	87
ROZDZIAŁ 7	88
§ 53	88
<i>Postępowanie w razie otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu</i>	88
ROZDZIAŁ 8	94
POWIADAMIANIE DRUŻYN POCIĄGOWYCH I MANEWROWYCH	94
§ 54	94
<i>Rozkazy pisemne</i>	94
§ 55	102
<i>Ostrzeżenia</i>	102
§ 56	105
<i>Prowadzenie książki ostrzeżeń doraźnych</i>	105
ROZDZIAŁ 9	108
JAZDA POCIĄGÓW	108
§ 57	108
<i>Zezwolenie na wjazd, wyjazd lub przejazd pociągu</i>	108
§ 58	109
<i>Jazda po torze lewym szlaku dwutorowego</i>	109
§ 59	111
<i>Podawanie sygnałów przez drużynę pociągową przed odjazdem pociągu</i>	111
§ 60	111

<i>Prędkość jazdy pociągów</i>	111
§ 61	113
<i>Postępowanie drużyny pociągowej w czasie obsługi pociągu</i>	113
§ 62	117
<i>Postępowanie przy pociągu pchanym</i>	117
ROZDZIAŁ 10	118
POSTĘPOWANIE W RAZIE SZCZEGÓLNYCH WYDARZEŃ LUB ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	118
§ 63	118
<i>Ogólne zasady</i>	118
§ 64	119
<i>Cofanie, dzielenie i zabieranie częściami składu pociągu ze szlaku</i>	119
§ 65	121
<i>Rozerwanie pociągu na szlaku</i>	121
§ 66	122
<i>Zbiegnięcie pojazdów kolejowych</i>	122
<i>Pożar w pociągu</i>	123
§ 68	124
<i>Trudne warunki atmosferyczne</i>	124
§ 69	125
<i>Uszkodzenie nawierzchni, podtorza, budowli inżynierskich lub urządzeń srk</i>	125
§ 70	126
<i>Uszkodzenie pojazdu kolejowego</i>	126
§ 71	127
<i>Niesprawne hamulce w pociągu</i>	127
§ 72	128
<i>Uszkodzenie urządzeń na pojeździe kolejowym z napędem</i>	128
§ 73	129
<i>Nieprawidłowe osygnalizowanie pociągu</i>	129
§ 74	130
<i>Uszkodzenie sieci trakcyjnej</i>	130
§ 75	131
<i>Zdarzenia i wypadki z ludźmi</i>	131
ROZDZIAŁ 11	133
RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH	133
§ 76	133

<i>Ogólne zasady</i>	133
<i>§ 77</i>	134
<i>Wyposażenie pojazdów pomocniczych i obowiązki kierującego pojazdem</i>	134
<i>§ 78</i>	135
<i>Prowadzenie ruchu pojazdów pomocniczych</i>	135
<i>§ 79</i>	138
<i>Postępowanie z pojazdami pomocniczymi z przyczepami</i>	138
ROZDZIAŁ 12	141
PRZEJAZDY KOLEJOWE	141
<i>§ 80</i>	141
<i>Postępowanie na przejazdach kolejowych w przypadkach szczególnych</i>	141
<i>PODSTAWOWE OKREŚLENIA UŻYWANE W INSTRUKCJI</i>	143
DODATEK I	144
<i>W Y K A Z</i>	144
<i>WZORÓW TELEFONOGRAMÓW ZAPOWIADAWCZYCH</i>	144
Dodatek II	146
<i>Wymagany procent masy hamującej dla drogi hamowania 400 lub 500 m</i>	146
ZAŁĄCZNIK NR 1	147
ZAŁĄCZNIK NR 2	149
ZAŁĄCZNIK NR 3	150
ZAŁĄCZNIK NR 4	152
ZAŁĄCZNIK NR 5	155
ZAŁĄCZNIK NR 6	156
ZAŁĄCZNIK NR 7	157
WYKAZ ZMIAN	158

ROZDZIAŁ 1

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Podstawa prawna, zakres obowiązywania instrukcji i dokumenty związane

1. Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów WKD R-1 opracowano w oparciu o przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r. poz. 1727 z późn. zm.) oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444 z późn. zm.).
2. Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów określa zasady i sposoby prowadzenia ruchu pociągów na liniach kolejowych zarządzanych przez WKD. Celem niniejszej instrukcji jest zapewnienie sprawności, ciągłości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
3. Instrukcja WKD R-1 obowiązuje na liniach kolejowych zarządzanych przez WKD. Wprowadzenie do kursowania po torach WKD taboru innych przewoźników może odbywać się na warunkach określonych przez Zarządzającego WKD.
4. Szczegółowe postanowienia wynikające z warunków miejscowych zawarte są w:
 - 1) Regulaminie technicznym;
 - 2) Wewnętrznym rozkładzie jazdy.
5. Dla każdego posterunku ruchu i odcinka zdalnego prowadzenia ruchu powinien być opracowany regulamin techniczny według zasad zawartych w instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych.
6. Postanowienia niniejszej instrukcji obowiązują pracowników WKD i pracowników innych podmiotów gospodarczych wjeżdżających na linie zarządzane przez WKD.
7. Zasady współpracy w zakresie połączenia linii kolejowych i prowadzenia ruchu pomiędzy WKD sp.z o.o. a przez PKP PLK S.A. określa umowa dwustronna.
8. Dokumenty związane:
 - 1) Instrukcja sygnalizacji na **WKD A-1**;
 - 2) Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej na linii **WKD R-5**;
 - 3) Instrukcja o technice pracy manewrowej **WKD R-7**;
 - 4) Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych na linii **WKD R-2**;

- 5) Instrukcja o sporządzaniu regulaminów technicznych **WKD R-4**;
- 6) Instrukcja dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych **WKD R-3**;
- 7) Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego, elektrycznego i spalinowego **WKD T-1**;
- 8) Instrukcja bezpieczeństwa i higieny pracy przy utrzymaniu elektrycznych i spalinowych pojazdów kolejowych **WKD T-5**;
- 9) Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego **WKD T-7**;
- 10) Instrukcja o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów na liniach kolejowych WKD sp. z o.o. **WKD D-4**.

§ 2

Podział sieci kolejowej pod względem technicznym

1. Sieć kolejowa WKD sp. z o.o. jest to układ połączonych ze sobą linii kolejowych zarządzanych przez Zarząd Spółki WKD.
2. Linia kolejowa jest to droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajętymi pod nie gruntami. Punkty początkowe i końcowe linii kolejowych ustala Zarząd Spółki WKD.
3. Linie kolejowe dzielą się na odcinki, szlaki i odstępy.
4. Odcinek jest to część linii kolejowej zawarta między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej.
5. Szlak jest to część linii kolejowej między dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.
6. Odstęp jest to część toru szlakowego między:
 - 1) posterunkiem zapowiadawczym, a najbliższym posterunkiem odstępowym lub semaforem odstępowym blokady samoczynnej;
 - 2) dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi;

- 3) dwoma kolejnymi semaforami odstępowymi blokady samoczynnej dla tego samego kierunku jazdy przy danym torze.

§ 3 **Posterunki ruchu**

1. Posterunek ruchu służy do bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego.
2. Posterunek następczy służy do regulacji następstwa jazdy pociągów w ten sposób, że pozwala na przejazd lub odjazd pociągu tylko wówczas, gdy tor przyległego odstępu lub szlaku do tego posterunku jest wolny. Posterunki następcze dzielą się na posterunki:
 - 1) zapowiadawcze;
 - 2) odstępowe.
3. Posterunek zapowiadawczy jest to posterunek mający możliwość zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy przyległy do tego posterunku. Do posterunków zapowiadawczych należą stacje.
4. Stacja jest to posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się co najmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać skład lub kierunek jazdy.
5. Pod względem ruchu pociągów rozróżnia się stacje:
 - 1) krańcowe, tj. początkowe i końcowe dla danej relacji pociągu;
 - 2) pośrednie, które znajdują się między stacjami krańcowymi.
6. Granicę pomiędzy szlakiem a posterunkiem zapowiadawczym stanowi:
 - 1) na linii jednotorowej – semafor wjazdowy tego posterunku;
 - 2) na linii dwutorowej – miejsce znajdowania się semafora wjazdowego i linia prostopadła do osi torów, w miejscu ustawienia tego semafora, z wyjątkiem przypadków, w których granica między poszczególnymi torami szlakowymi a posterunkiem zapowiadawczym jest różna, to jest gdy:
 - a) tory szlakowe oddalone są od siebie tak, że nie można określić linii prostopadłej do osi torów, w miejscu ustawienia semafora wjazdowego, wówczas granicą między tym torem szlakowym, przy którym nie ma semafora wjazdowego, a posterunkiem zapowiadawczym jest miejsce znajdujące się

przy tym torze od strony szlaku w odległości 100 m przed najbliższym rozjazdem lub skrzyżowaniem,

- b) w torze najbliższy rozjazd lub skrzyżowanie znajduje się bliżej szlaku niż rozjazd lub skrzyżowanie w sąsiednim torze osłaniany semaforem wjazdowym, wówczas granicą między tym torem szlakowym, przy którym nie ma semafora wjazdowego, a posterunkiem zapowiadawczym jest miejsce znajdujące się przy tym torze od strony szlaku w odległości 100 m przed najbliższym rozjazdem lub skrzyżowaniem,
 - c) przy torze znajduje się odnoszące się do tego toru urządzenie sygnałowe, za pomocą którego podaje się zezwolenie na wjazd pociągu, wówczas granicą między tym torem szlakowym a torem posterunku zapowiadawczego jest miejsce usytuowania tego urządzenia.
7. 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 liniach z półsamoczną blokadą liniową nazywają się posterunkami blokowymi. Na liniach z samoczną blokadą liniową funkcje posterunków odstępowych spełniają samoczynne semafony odstępowe.
 8. Na liniach WKD sp. z o.o z oprócz posterunków ruchu występują również przystanki osobowe.
 9. Przystanek osobowy to miejsce na szlaku, urządzone do wsiadania i wysiadania podróżnych, w którym rozkładowo zatrzymują się pociągi pasażerskie.

§ 4

Posterunki techniczne

1. Posterunek techniczny przeznaczony jest do wykonywania, organizowania i nadzorowania czynności związanych z ruchem kolejowym.
2. Posterunek nastawczy przeznaczony jest do wykonywania czynności związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu, przy czym posterunek nastawczy wyposażony w urządzenia nastawcze z funkcją zależności sygnałów na sygnalizatorach od położenia zwrotnic oraz urządzenia blokowe i łączności – jest nastawnią.
3. Obszar stacji lub innego posterunku ruchu, na którym urządzenia sterowania ruchem kolejowym obsługiwane są z jednej nastawnicy, nazywa się okręgiem nastawczym.

4. Nastawnia dysponująca jest to posterunek nastawczy, wyposażony w urządzenia dysponowania semaforami w obrębie całej stacji lub w przydzielonym okręgu.
5. Jeżeli nastawnia dysponująca wyposażona jest w urządzenia zdalnego sterowania ruchem, a jej urządzenia umożliwiają obsługę urządzeń nastawczych i podawanie sygnałów na semaforach posterunków jej podporządkowanych, nazywana jest nastawnią zdalnego sterowania. Posterunki jej podległe nazywamy posterunkami zdalnie sterowanymi.

Nastawnia położona na odcinku zdalnie sterowanym posiadająca możliwość miejscowej obsługi urządzeń nazywa się nastawnią miejscową.

§ 5

Budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego

1. Posterunki ruchu wyposażone są w budowle i urządzenia niezbędne do prowadzenia ruchu pociągów i wykonywania pracy manewrowej w sposób bezpieczny, zapewniający regularność i sprawność ruchu kolejowego. Do tych budowli i urządzeń zalicza się: tory i rozjazdy, urządzenia sterowania ruchem kolejowym i łączności, wsiadanie i wysiadanie podróżnych, urządzenia informacji świetlnej i dźwiękowej, oświetlenie itp.
2. Urządzenia na posterunkach ruchu są obsługiwane przez uprawnionych i wyznaczonych pracowników lub działają samoczynnie.
3. Na stacjach tory kolejowe dzielą się na tory: główne i boczne. Tory przystosowane do jazdy pociągowej nazywają się torami głównymi. Dzielą się one na tory główne zasadnicze i tory główne dodatkowe. Tory główne będące przedłużeniem torów szlakowych nazywają się torami głównymi zasadniczymi, natomiast pozostałe tory główne torami głównymi dodatkowymi. Inne tory na stacjach są torami bocznymi.
4. Tory na szlakach i na stacjach określa się według następujących zasad:
 - 1) tory szlakowe i stacyjne – liczbami, które w mowie wyraża się:
 - a) odnośnie torów szlakowych – liczebnikami głównymi (jeden, dwa itd.),
 - b) odnośnie torów stacyjnych – liczebnikami porządkowymi (pierwszy, drugi itd.);
 - 2) na szlaku dwutorowym tor prawy, patrząc od początku linii ku jej końcowi, jest torem nr 1 (jeden), a tor lewy – torem nr 2 (dwa);

- 3) torem nr 1 (pierwszym) na stacji jest tor główny zasadniczy będący przedłużeniem:
 - a) na liniach jednotorowych – toru szlakowego, położonego bliżej początku linii zgodnie z jej kilometrażem,
 - b) na liniach dwutorowych – toru szlakowego nr 1 (jeden).
- 4) tory stacyjne znajdujące się po prawej stronie toru głównego zasadniczego nr 1 (pierwszego) patrząc od początku linii ku jej końcowi, określa się kolejnymi liczbami nieparzystymi, a tory stacyjne znajdujące się po lewej stronie toru głównego zasadniczego nr 1 (pierwszego) kolejnymi liczbami parzystymi.
5. Rozjazdy powinny być ponumerowane kolejnymi liczbami arabskimi, zgodnie z kierunkiem wzrostu kilometrażu linii. Na grupach torów stacyjnych może być stosowana numeracja rozjazdów odpowiednia do oznaczenia torów tych grup. Wykolejnice oznacza się skrótem „Wk” z dodaniem kolejnego numeru.
6. Położenie zasadnicze zwrotnic i wykolejnic podane są w regulaminie technicznym. Zwrotnice i wykolejnice powinny być ustawione w położeniu zasadniczym, jeżeli nie zachodzi potrzeba przestawienia ich dla przygotowania drogi przebiegu. W przypadku, gdy warunki miejscowe posterunku ruchu uzasadniają inne postępowanie, należy je określić w regulaminie technicznym tego posterunku.
7. Wykolejnice i zwrotnice wyposażone w latarnie powinny być oświetlone zgodnie z postanowieniami zawartymi w regulaminie technicznym.
8. Dla sprawdzenia stanu rozjazdów dokonuje się ich oględzin w sposób i w zakresie ustalonym w Instrukcji WKD D-4. W regulaminie technicznym podaje się, kto i w jakim czasie ma obowiązek dokonywania oględzin rozjazdów.
9. W razie zauważenia nieprawidłowości w działaniu zwrotnicy lub uszkodzenia rozjazdu, należy o tym powiadomić pracownika wyznaczonego do obsługi zwrotnicy, który zgłasza to dyżurnemu ruchu i wpisuje uszkodzenie do dziennika oględzin rozjazdów. W przypadku, gdy uszkodzenie rozjazdu zagraża bezpieczeństwu ruchu, pracownik obsługujący wstrzymuje ruch przez ten rozjazd. Przywrócenie ruchu może nastąpić dopiero po wpisaniu do dziennika oględzin rozjazdów przez uprawnionego pracownika faktu usunięcia uszkodzenia lub warunków przejazdu przez ten rozjazd (ograniczenie prędkości, zakaz jazdy na kierunek zwrotny itp.).
10. Tory i inne urządzenia kolejowe powinny być utrzymywane w stanie zapewniającym sprawność, ciągłość i bezpieczeństwo ruchu według zasad podanych w oddzielnych przepisach i instrukcjach.

§ 6

Ogólne obowiązki pracowników związanych z prowadzeniem ruchu

1. Pracownicy mający związek z ruchem pociągów obowiązani są znać i przestrzegać postanowienia niniejszej instrukcji w zakresie potrzebnym do wykonywania pracy na zajmowanym stanowisku.
2. Pracowników, o których mowa w ust. 1 obowiązuje ponadto znajomość i przestrzeganie postanowień instrukcji wewnętrznych, zarządzeń i regulaminów technicznych, związanych z wykonywaniem powierzonych im obowiązków.
3. Pracownicy posterunków technicznych biorących udział w prowadzeniu ruchu kolejowego (dyżurny ruchu, zwrotniczy) na zarządzanym terenie są koordynatorami współpracy wszystkich komórek organizacyjnych i innych podmiotów uczestniczących w realizacji procesu przewozowego i mogą wydawać tym pracownikom polecenia dotyczące wykonywania postanowień zawartych w tej instrukcji.
4. Wszystkie obowiązki należy wykonywać sumiennie i sprawnie w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu. W pierwszej kolejności należy zapewnić bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a następnie punktualność. Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu i punktualności ruchu jest nadrzędne w stosunku do innych powierzonych czynności.
5. W razie otrzymania polecenia, którego wykonanie może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, pracownik otrzymujący to polecenie obowiązany jest odmówić jego wykonania podając przyczynę.
6. Pracownicy, których praca związana jest z ruchem pociągów, powinni w czasie pracy korzystać z zegara wskazującego aktualny czas.
7. Pracownik posterunku technicznego wywołany środkami łączności zgłaszając się powinien podać nazwę posterunku, stanowisko oraz nazwisko. W tej samej kolejności informacje powinien podać pracownik wywołujący. Dający i otrzymujący środkami łączności polecenie, zawiadomienie, zgłoszenie lub pozwolenie powinni upewnić się, czy rozmawiają z właściwą osobą.
8. Rozmowy powinny być możliwie krótkie, a treść ich nie może nasuwać żadnych wątpliwości. Treść otrzymanego telefonogramu lub polecenia należy powtórzyć. Każdą rozmowę przeprowadzoną za pomocą urządzeń łączności, a dotyczącą prowadzenia ruchu, należy zakończyć słowem „koniec” lub „bez odbioru”.

§ 7**Pracownicy posterunków technicznych i ich zadania oraz prowadzona dokumentacja**

1. Pracę posterunków technicznych oraz szczegółowy zakres ich zadań i obowiązków określają regulaminy techniczne.
2. W prowadzeniu ruchu pociągów bezpośrednio uczestniczą: dyżurny ruchu, zwrotniczy. Kierowanie ruchem pociągów należy do dyżurnego ruchu w porozumieniu z dyspozytorem.
3. Zadania i obowiązki dyspozytora określają oddzielne instrukcje i regulaminy.
4. Dyżurnych ruchu dzielimy na: dyżurnych ruchu odcinkowych, miejscowych, pomocniczych. W zależności od wykonywanych czynności i miejsca pracy:
 - 1) dyżurny ruchu odcinkowy – prowadzi ruch z nastawni zdalnego sterowania na odcinku zdalnego prowadzenia ruchu i na szlakach do nich przyległych oraz koordynuje pracę pozostałych pracowników;
 - 2) dyżurny ruchu miejscowy – prowadzi ruch pociągów na posterunku zapowiadawczym i przyległych szlakach (odstępach) oraz koordynuje pracę pozostałych pracowników;
 - 3) dyżurny ruchu pomocniczy – współpracuje z dyżurnym ruchu odcinkowym na nastawni zdalnego sterowania oraz obsługuje urządzenia srk w zakresie określonym regulaminem technicznym.
5. Zwrotniczy na polecenie dyżurnego ruchu obsługuje zwrotnice i wykojeńnice w przydzielonym okręgu oraz wykonuje inne czynności określone regulaminem technicznym.
6. Szczegółowy podział czynności dyżurnych ruchu i innych pracowników biorących udział w prowadzeniu ruchu zawiera regulamin techniczny, natomiast zasady pracy oraz postępowanie pracowników zatrudnionych na posterunkach technicznych przy prowadzeniu ruchu kolejowego w tym: przyjmowanie, przekazywanie i pełnienie dyżuru oraz zachowanie się w czasie dyżuru określa Instrukcja WKD R-3.
7. Pracownikowi zatrudnionemu na posterunku przy czynnościach określonych w regulaminie technicznym, które nie wypełniają mu całkowicie ustawowego czasu pracy, przełożony może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na wykonanie zadań podstawowych.
8. Treść rozmów i poleceń telefonicznych mających bezpośredni związek z bezpieczeństwem prowadzenia ruchu pociągów, które obligatoryjnie nie są

notowane w dokumentacji techniczno-ruchowej lub nie są rejestrowane automatycznie, należy zapisywać w dzienniku telefonicznym (załącznik 3).

9. Zapisów w dziennikach, książkach i innych dokumentach, o ile nie są one prowadzone w sposób automatyczny, należy dokonywać w sposób właściwy, czytelny i trwały. Nie wolno zapisów poprawiać, wycierać, wywabiać ani zaklejać. W razie pomyłki należy zapis przekreślić tak, aby możliwe było jego odczytanie, a obok należy zrobić nowy zapis i potwierdzić go podpisem.
10. Wskazane w niniejszej instrukcji dzienniki, książki itp. powinny być przesnurowane i opieczetowane, a ilość stron po sprawdzeniu powinien poświadczyć podpisem naczelnik właściwego Wydziału lub upoważniony przez niego pracownik przed wydaniem druku na posterunek. Na posterunku dyżurnego ruchu powinien znajdować się zapas książek, dzienników i bloczków rozkazów pisemnych stosowanych na posterunkach technicznych.
11. W razie potrzeby zabrania z posterunku niezakończonych dokumentacji (dziennika, książki, bloczku rozkazu pisemnego itp.), przełożony powinien przed zabraniem druku niezakończonego dostarczyć na ten posterunek nowy druk.
12. Całkowicie wykorzystane druki należy przechowywać zgodnie z obowiązującymi przepisami. Druki rozpoczęte w starym roku kalendarzowym, a zakończone w nowym roku kalendarzowym należy przechowywać z drukami wypełnionymi w całości w nowym roku kalendarzowym.

§ 8

Pojazdy kolejowe

1. Pojazdy kolejowe są to pojazdy dostosowane do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych. Pojazdy trakcyjne są to pojazdy kolejowe z napędem własnym.
2. Pojazdy kolejowe dzielą się na tabor kolejowy i pojazdy pomocnicze.
3. Tabor kolejowy dzieli się na tabor zwykły i tabor specjalny.
4. Tabor zwykły stanowią pojazdy kolejowe przystosowane do kursowania w składzie pociągu na ogólnych zasadach, przeznaczone do przewozu osób i rzeczy. W szczególności są to:
 - 1) wszystkie typy lokomotyw, elektryczne i spalinowe zespoły trakcyjne i inne pojazdy silnikowe, zwane pojazdami trakcyjnymi;
 - 2) wagony osobowe i towarowe.

5. Tabor specjalny stanowią pojazdy kolejowe przeznaczone w szczególności do prac remontowo-budowlanych lub ratunkowych, których budowa pozwala na kursowanie samodzielnie lub w składzie pociągu, przy zachowaniu określonych warunków dotyczących w szczególności miejsca ustawienia w składzie pociągu i prędkości jazdy.
6. Do taboru specjalnego zalicza się w szczególności: maszyny do kolejowych robót budowlanych, pojazdy do utrzymania i naprawy sieci trakcyjnej, wózki motorowe.
7. Na ścianach bocznych taboru specjalnego powinna być wskazana maksymalna prędkość jazdy, miejsce ustawienia w składzie pociągu i inne ograniczenia techniczne.
8. Pojazdy pomocnicze są to pojazdy kolejowe, których budowa nie pozwala na ich włączanie do składu pociągu, a w szczególności: maszyny budowlane na kołach, ciągniki szynowe, drezyny i wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych.

§ 9

Określenie i podział pociągów

1. Pociąg jest to skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym albo pojazd trakcyjny – osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze.
2. Pociągi, którymi wykonywana jest praca przewozowa dzielimy na pociągi pasażerskie, towarowe i służbowe.
3. Dla potrzeb wewnętrznych mogą być uruchamiane:
 - 1) **pociągi gospodarcze** – przewożące materiały budowlane lub pojazdy specjalne przeznaczone do prac budowlanych, naprawczych i utrzymania;
 - 2) **pociągi robocze** – wykonujące pracę na szlaku lub szlakach na zamkniętym torze;
 - 3) **pociągi próbne** – kursujące dla potrzeb technicznych.
 - 4) **pociągi ratunkowe** - przeznaczone do usuwania skutków zdarzeń kolejowych;
4. Na zasadach ustalonych dla pociągów kursują:
 - 1) tabor specjalny;

- 2) pojazdy pomocnicze oddziałujące na urządzenia sterowania ruchem kolejowym.
5. Szczegółowego podziału pociągów, o których mowa w ust. 3 dokonuje Zarząd Spółki WKD.

§ 10

Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów

1. Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów jest planem, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na linii kolejowej zarządzanej przez Zarząd Spółki WKD.
2. Do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów wydawany jest są dodatek zwany wykazem ostrzeżeń stałych (WOS).
3. Pracownicy, których czynności związane są z prowadzeniem ruchu kolejowego, powinni posiadać w czasie wykonywania pracy aktualny wewnętrzny rozkład jazdy pociągów lub wyciąg z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów oraz zarządzenia o uruchamianych pociągach.
4. Na każdym posterunku technicznym powinien znajdować się wewnętrzny rozkład jazdy pociągów lub wyciąg z tego rozkładu.
5. O uruchomieniu pociągów nie ujętych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów oraz o zmianach w obowiązującym wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów należy powiadomić zainteresowane komórki organizacyjne i pracowników w terminie umożliwiającym ich sprawne wprowadzenie.
6. Wewnętrzne rozkłady jazdy pociągów i wyciągi z nich powinny być stale aktualne.

ROZDZIAŁ 2

MANEWRY

§ 11

Ogólne zasady

1. Manewry są to wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności na torach, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągów.
2. Manewry mogą być wykonywane pojazdami kolejowymi z napędem, z wykorzystaniem z ciągników szynowych, drogowych lub specjalnych urządzeń mechanicznych.
3. Manewry powinny być wykonywane pod kierownictwem uprawnionego pracownika (kierownika manewrów).
4. Szczegółowe zasady i sposób wykonywania manewrów na sieci kolejowej WKD sp. z o.o. określa Instrukcja WKD R-7, jak również regulamin techniczny dla danego posterunku ruchu.

§ 12

Manewry na torach głównych

1. Manewry na torach głównych mogą odbywać się tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu.
2. Manewry na torze, po którym ma jechać pociąg, należy przerwać i z toru tego usunąć pojazdy kolejowe. Wydanie polecenia kierownikowi manewrów na przerwanie manewrów i dopilnowanie jego wykonania należy do obowiązków pracownika posterunku ruchu, w którego rejonie odbywają się manewry. Przerwanie manewrów przed jazdą pociągu powinno nastąpić z odpowiednim wyprzedzeniem, wskazanym w regulaminie technicznym. Manewry należy przerwać po otrzymaniu polecenia przygotowania drogi przebiegu dla pociągu albo na wcześniejsze polecenie dyżurnego ruchu. Manewry należy uważać za przerwane, gdy manewrujące pojazdy kolejowe zostały usunięte z drogi przebiegu pociągu i zatrzymane w miejscu niezagrożającym kolizją z jazdą pociągu, odpowiednie sygnały nadają zakaz manewrowania, a kierownik manewrów zgłosił, że manewry zostały przerwane.
3. Jeżeli przygotowano drogę przebiegu dla pociągu, manewry na torach łączących się z torem, po którym ma się odbywać jazda pociągu są dozwolone tylko wtedy, gdy droga przebiegu dla pociągu jest zabezpieczona zwrotnicami ochronnymi, wykolejnicami lub sygnałami zabraniającymi jazd manewrowych. Jeżeli ruchy

manewrowe zagrażałyby jadącemu pociągowi, nie należy wykonywać tych ruchów. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie powinny być ujęte w regulaminie technicznym.

4. Wyjazd manewrującego taboru kolejowego na tor prawy szlaku dwutorowego gdy po tym torze prowadzi się ruch jednokierunkowy poza granicę przetaczania, oznaczoną wskaźnikiem granicy przetaczania, a w przypadku gdy go nie ma - poza ostatni rozjazd, jest dozwolony tylko po otrzymaniu ustnego zezwolenia dyżurnego ruchu, z określeniem kilometra, do którego może dojechać tabor kolejowy, czasu powrotu i rodzaju sygnału będącego zezwoleniem na wjazd.
5. Wyjazd manewrującego taboru kolejowego na tor lewy w kierunku przeciwnym do zasadniczego lub na tor, po którym prowadzony jest ruch dwukierunkowy, oraz na tor szlaku jednotorowego dyżurny ruchu przed wydaniem zezwolenia powinien uzgodnić taki wyjazd z sąsiednim posterunkiem; zezwoleniem w tym przypadku jest rozkaz pisemny. „S” z określeniem numeru toru szlakowego, kilometra na szlaku, do którego może odbywać się jazda manewrowa, godziny powrotu i rodzaju sygnału będącego zezwoleniem na wjazd na stację (powrót ze szlaku).

Rozkaz ten może być wykorzystywany do wielokrotnychjazd, w czasie ustalonym przez dyżurnego ruchu. Dyżurny ruchu przed wydaniem zezwolenia obowiązany jest wyjazd taki uzgodnić z dyżurnym ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego.

W tym celu dyżurny ruchu powinien zażądać pozwolenia telefonogramem:

„Czy droga dla manewrów z rodzaj i nazwa posterunku na tor szlakowy nr... na min...jest wolna ”;

Dyżurny ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego może dać to pozwolenie telefonogramem:

„Dla manewrów z rodzaj i nazwa posterunku na tor szlakowy nr... na min... droga jest wolna”;

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

„Manewry z rodzaj i nazwa posterunku na tor szlakowy nr... są ukończone i tor ten jest wolny”;

6. Jazda manewrowa za wyprawionym pociągiem może odbywać się tylko na ściśle określonej drodze niezbędnej do wykonania manewru, przy dobrej widoczności w odległości nie mniejszej niż 500 m od pociągu. Prędkość jazdy manewrowej za wyprawionym pociągiem nie może przekraczać 20 km/h i należy ją tak regulować, aby nie nastąpiło najechanie na tył pociągu, gdyby pociąg się zatrzymał.
7. Dozwolony przez dyżurnego ruchu czas prowadzenia manewrów na torze szlakowym, jak również czas pobytu składu manewrowego na torze głównym, musi

być ściśle przestrzegany, o ile pracy nie zakończono wcześniej lub dyżurny ruchu nie zarządził wcześniejszego przerwania i zwolnienia toru.

8. Jazda manewrowa na tor szlakowy powinna się odbywać tylko na odległość niezbędną dla wykonania manewru, nie dalej jednak niż do granicy najbliższego posterunku następczego lub najbliższego semafora odstępowego blokady samoczynnej.
9. Polecenie przerwania manewrów i zwolnienia torów wydane przez dyżurnego ruchu dysponującego lub w jego zastępstwie przez zwrotniczego powinno być niezwłocznie wykonane.

§ 13

Manewrowanie przez przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia

1. Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia wolno prowadzić tylko po zamknięciu rogatki. Jeżeli przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia nie są chronione rogatkami, manewry mogą odbywać się tylko przy zachowaniu następujących warunków:
 - 1) prędkość jazdy nie powinna przekraczać 20 km/h;
 - 2) zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, maszynista powinien podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy;
 - 3) w razie pchania taboru kolejowego manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe kolejowym lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.
2. W przypadku dłuższego manewrowania przez przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia należy cyklicznie umożliwiać przejazd pojazdom drogowym, przerywając manewry w odstępach nie dłuższych niż 10 minut. Manewry należy przerwać natychmiast dla umożliwienia przejazdu pojazdów uprzywilejowanych.
3. Dodatkowe warunki i środki ostrożności w czasie manewrowania przez przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia należy określić w regulaminie technicznym.

ROZDZIAŁ 3

PRZYGOTOWANIE POCIĄGÓW DO JAZDY

§ 14

Przygotowanie pociągu do jazdy

1. Zestawienie pociągu powinno odpowiadać następującym warunkom:

- 1) w składzie pociągu powinien znajdować się tylko tabor kolejowy sprawny technicznie i odpowiadający warunkom przewozu;
- 2) wagony i inne pojazdy kolejowe oraz nieczynne pojazdy trakcyjne powinny być rozmieszczone zgodnie z warunkami określonymi w przepisach wewnętrznych zestawiającego pociąg;
- 3) pojazdy kolejowe z czynnymi hamulcami powinny być rozmieszczone równomiernie i w liczbie zapewniającej uzyskanie wymaganej masy hamującej, przy czym pierwszy i ostatni pojazd kolejowy składu pociągu powinny mieć czynny hamulec zespolony;
- 4) prędkość konstrukcyjna każdego pojazdu kolejowego nie powinna być mniejsza od prędkości przewidzianej dla tego pociągu;
- 5) tabor kolejowy powinien być ze sobą właściwie sprzęgnięty;
- 6) wagony w stanie ładownym powinny być równomiernie załadowane, a ładunek właściwie zamocowany.

2. Za zestawienie pociągu odpowiada zestawiający skład pociągu.

3. Na przodzie pociągu powinien znajdować się pojazd kolejowy z czynną kabiną sterowniczą, z wyjątkiem :

- 1) gdy przewidziano w rozkładzie jazdy pociągów pchanie pociągu;
- 2) gdy wystąpiła konieczność cofania pociągu;
- 3) pociągów ratunkowych, roboczych, gospodarczych, specjalnych.

§ 15

Obsada pociągu

1. Obsadę pociągu stanowi drużyna trakcyjna lub drużyna pociągowa. W razie potrzeby w skład obsady pociągu mogą wchodzić również pracownicy obsługi technicznej i utrzymania porządku.
2. Drużyna trakcyjna może być jedno lub dwuosobowa w skład której wchodzi jeden lub dwóch maszynistów.
3. W skład drużyny pociągowej może wchodzić: maszynista, kierownik pociągu lub inny pracownik który powinien posiadać udokumentowaną znajomość przepisów prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz umiejętność zatrzymania pociągu, w tym wykonania hamowania nagłego.
4. Dwuosobową drużynę trakcyjną należy stosować prowadząc pojazdy trakcyjne jednokabinowe charakteryzujące się ograniczoną widocznością szlaku.
5. Do zadań pracownika, o którym mowa w ust.3 i ust 4, należy wspomaganie maszynisty obsługującego pojazd kolejowy w zakresie obserwacji szlaku oraz informowanie maszynisty o zauważonych zagrożeniach.
6. Jednoosobową obsługę trakcyjną stosuje się:
 - 1) w pociągach kursujących na linii WKD w pojazdach trakcyjnych wyposażonych w urządzenia kontrolujących czujność maszynisty oraz urządzenia radiołączności pociągowej;
 - 2) w pojazdach pomocniczych, które są eksploatowane i były dopuszczone do eksploatacji w kraju przed dniem 14 listopada 1997 r. oraz spełniają wymogi oddziaływania na urządzenia sterowania ruchem kolejowym, pod warunkami, że prędkość pojazdu nie przekracza 60 km/h oraz:
 - a) gdy pojazd jedzie do usuwania awarii, uszkodzeń lub napraw infrastruktury kolejowej na odcinku linii kolejowej zarządzanym przez daną jednostkę organizacyjną zarządcy infrastruktury; wówczas pojazd może być prowadzony jednoosobowo tylko przez kierowcę posiadającego znajomość tego odcinka linii kolejowej, po którym odbywa się przejazd, albo,
 - b) gdy w kabinie znajduje się kierownik pociągu lub inny pracownik który powinien posiadać udokumentowaną znajomość przepisów prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz umiejętności zatrzymania pociągu, w tym wykonania hamowania nagłego.

7. Pociągi pasażerskie mogą jeździć bez kierownika pociągu, jeżeli zamykanie drzwi pojazdu kolejowego przy wymianie podróżnych jest zapewnione, a zamknięcie drzwi jest sygnalizowane kierującemu pojazdem kolejowym z napędem za pomocą urządzeń technicznych.
8. Maszynista i kierownik pociągu powinni znać obsługiwane odcinki linii kolejowych, na których prowadzą pociąg.
9. W przypadku braku znajomości odcinków linii kolejowej przez drużynę trakcyjną prędkość jazdy pociągu nie może być większa niż 40 km/h.
10. Pociąg z uszkodzonym radiotelefonem może kontynuować jazdę do stacji na której może otrzymać niezbędną pomoc.
11. W przypadku awarii urządzenia czujności pociąg z jednoosobową drużyną trakcyjną wolno doprowadzić do stacji.

§ 16

Znajomość linii kolejowych przez drużynę trakcyjną lub pociągową

1. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien znać warunki techniczne linii kolejowych na których prowadzi pojazd, w zakresie wymaganym odrębnymi przepisami.
2. W wyjątkowych przypadkach np. sytuacje awaryjne, gdy prowadzący pojazd kolejowy z napędem nie posiada znajomości linii kolejowych, należy przydzielić mu pracownika, znającego te warunki.
3. W przypadku, gdy nie ma możliwości przydzielenia pracownika znającego warunki techniczne linii, prędkość jazdy pojazdu kolejowego nie może być większa niż 40 km/h. Wówczas prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem należy wydać rozkaz pisemny „O” o ograniczeniu prędkości do 40 km/h, a w rubryce 2 wpisać rodzaj blokady liniowej szlaku/odcinka linii kolejowej, na który wyprawiany jest pojazd kolejowy z napędem.
4. Kierownik pociągu powinien posiadać znajomość obsługiwanych odcinków linii kolejowych.

§ 17

Hamowanie pociągów

1. Pociągi powinny być hamowane hamulcem zespolonym, w którym hamulcem podstawowym jest hamulec pneumatyczny.
2. Hamulce pociągu muszą spełniać warunki gwarantujące ich bezpieczną eksploatację określone w Instrukcji WKD T-7 dotyczących obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.
3. W razie uszkodzenia hamulca zespolonego w czasie jazdy pociągu, warunki co do możliwości dalszego kontynuowania jazdy, sposobu doprowadzenia pociągu do najbliższej stacji lub sprowadzenia składu pociągu w częściach, określa maszynista. Jeżeli maszynista stwierdzi uszkodzenie hamulca zespolonego powinien zatrzymać pociąg, a następnie drużyna pociągowa powinna zabezpieczyć zatrzymany pociąg przed zbiegnięciem poprzez zahamowanie wymaganej liczby wagonów hamulcem ręcznym lub postojowym. Informacje o uszkodzeniu urządzeń hamulcowych pociągu, jego rodzaju, sposobie postępowania i ewentualne żądanie pomocy, maszynista (kierownik pociągu) powinien niezwłocznie przekazać dyżurnemu ruchu. Sposób postępowania drużyny pociągowej mający na celu zwolnienie szlaku musi być uzgodniony z właściwym dyżurnym ruchu.
4. Opis rodzaju hamulców, obsługę hamulców, przygotowanie ich do pracy w poszczególnych rodzajach pociągów oraz sposób wykonywania próby hamulców określają przepisy wewnętrzne Instrukcji WKD T-7.

§ 18

Próba hamulców

1. Działanie hamulca zespolonego oraz hamulca ręcznego, postojowego (sprężynowego) pociągu powinno być sprawdzone przez rewidentów taboru kolejowego w miejscach gdzie nie ma posterunku rewizji technicznej próby hamulca mogą wykonywać:
 - 1) rewidenci taboru;
 - 2) prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe;
 - 3) kierownik pociągu gospodarczego i roboczego.
2. Ogólne warunki przeprowadzania prób hamulca zespolonego oraz szczegółowy opis czynności zawarte są w Instrukcji WKD T-7.

§ 19

Masa ogólna i długość pociągu

1. Masa ogólna pociągu (M_o) jest to suma mas pojazdów kolejowych wraz z ładunkiem, przy czym:
 - 1) dla pociągu kursującego z prędkością do 80 km/h jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych bez czynnego pojazdu z napędem;
 - 2) jeżeli M_o jest mniejsze jak 200 t to doliczamy lokomotywę.
2. W przypadku zespołów trakcyjnych lub wagonów silnikowych masa ogólna składu pociągu równa się masie ogólnej pociągu.
3. Długość pociągu uzależniona jest od rodzaju pociągu, istniejących warunków technicznych na stacjach i szlakach oraz typy hamulców. Długość pociągu określa się w metrach.
4. Długość pociągów pasażerskich nie powinna być większa od długości peronów, przy których pociąg zatrzymuje się zgodnie z wewnętrznym rozkładem jazdy pociągów, a długość pociągów towarowych – od długości użytecznej torów głównych na stacjach.
5. Dopuszczalne długości i masy składów pociągów powinny być podane w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.

§ 20

Rzeczywista masa hamująca

1. Rzeczywista masa hamująca jest sumą mas hamujących wszystkich jednostek taboru kolejowego z czynnymi hamulcami:
 - 1) znajdujących się w składzie pociągu – dla pociągów jadących z prędkością nie większą niż 80 km/h.
2. Masa hamująca pojazdu kolejowego wskazana jest na pojeździe kolejowym lub na tablicy przestawczej dla odpowiedniego położenia uchwytu.

§ 21**Wymagana masa hamująca**

1. Dla każdego pociągu należy obliczyć wymaganą masę hamującą w celu upewnienia się, że rzeczywista masa hamująca pociągu nie jest mniejsza od wymaganej.
2. Wymaganą masę hamującą (M_{hw}) pociągu obliczana się według wzoru:
$$M_{hw} = \frac{M_o \times P_w}{100}$$
gdzie: M_o – masa ogólna w tonach, P_w – procent wymaganej masy hamującej. Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.
3. Procent wymaganej masy hamującej (P_w) pociągu podany jest w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
4. Procenty wymaganej masy hamującej pociągu, w zależności od sposobu hamowania, prędkości jazdy i miarodajnych pochyleń, określa załącznik nr 3 instrukcji WKD T-7 gdzie podane są Wymagane procenty masy hamującej dla drogi hamowania 400 lub 500 m.
 - 1) tablica A – dla drogi hamowania 400 m lub 500 m.
5. Dla pochyleń nie wskazanych w tablicach hamowania pociągu procent wymaganej masy hamującej pociągu należy obliczać jako średnią z dwóch najbliższych liczb podanych w rubryce dla danej prędkości jazdy i sposobu hamowania. Jeżeli pochylenia określone są w ułamku dziesiętnym, należy zaokrąglić go do liczby całkowitej lub, jeśli w wyniku obliczeń procent wymaganej masy hamującej pociągu określony będzie w postaci ułamka, ułamki te należy zaokrąglić do liczby całkowitej w dół.
6. Do obliczenia procentu wymaganej masy hamującej pociągu jako miarodajne pochylenie należy przyjmować pochylenie na odcinku o długości 1000 m, którego punkt początkowy i końcowy dają największą różnicę poziomów. Jeżeli na drodze hamowania przed semaforem lub innym urządzeniem sygnałowym służącym do podawania pozwolenia na jazdę jest większe pochylenie, należy przyjąć je jako pochylenie miarodajne.
7. Dla jazdy pociągów na poziomie lub na spadku procenty wymaganej masy hamującej pociągu, wskazane w tablicach hamowania pociągu, podaje się w wewnętrznych rozkładach jazdy pociągów.
8. Jeżeli rzeczywista masa hamująca pociąg jest mniejsza od wymaganej masy hamującej i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną masę pociągu odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamującej. Masę ogólną (M_o), jaką może zabrać pociąg przy posiadanej

rzeczywistej masie hamującej (M_{hr}) i wymaganym procencie masy hamującej (P_W), oblicza się według wzoru:

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

9. Jeżeli rzeczywista masa hamująca pociągu jest mniejsza od wymaganej masy hamującej, a włączenie wagonów z czynnymi hamulcami nie jest możliwe i zmniejszenie masy ogólnej nie jest pożądane należy obliczyć procent wymagany według wzoru

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

i prędkość odczytać w dodatku II TABELA.

ROZDZIAŁ 4

PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU

§ 22

Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku

1. Na szlaku dwutorowym pociągi powinny kursować po torze prawym, patrząc w kierunku jazdy pociągu (kierunek zasadniczy).
2. Odstępstwa od tej zasady dopuszczalne są:
 - 1) w razie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym;
 - 2) jeżeli urządzenia srk przystosowane są do prowadzenia ruchu w obu kierunkach po każdym torze;
 - 3) w razie wprowadzenia ruchu dwukierunkowego po jednym torze szlaku dwutorowego przy obu torach czynnych;
 - 4) w razie konieczności cofnięcia pociągu;
 - 5) dla powrotu pociągu lub pojazdu pomocniczego, wyprawionego do określonego miejsca na szlaku i z powrotem;
 - 6) dla jazdy po torze zamkniętym.
3. Pociągi tego samego kierunku jazdy powinny kursować po torze szlakowym w odstępach posterunków następczych, tzn. że na każdym torze danego szlaku względnie odstępie (jeżeli szlak jest podzielony na odstępy) może równocześnie znajdować się tylko jeden pociąg. Wyjątek od tej zasady dopuszczalny jest w przypadkach jazdy na widoczność lub jazdy po torze zamkniętym. Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego może wyprawić lub przepuścić pociąg na tor szlakowy, gdy ustali, że ten tor względnie najbliższy odstępn na nim jest wolny i nie ma przeszkód do jazdy, a na tor szlakowy z ruchem dwukierunkowym – gdy ponadto nastąpiło wymagane porozumienie, wykluczające jazdę po tym torze pociągu przeciwnego kierunku. Tor szlakowy względnie odstępn jest wolny wtedy, gdy wyprawiony uprzednio pociąg przejechał przyległy szlak lub odstępn w całości z sygnałem końca pociągu i został osłonięty sygnałem „Stój” na semaforze.
4. W zależności od rodzaju istniejących urządzeń sterowania ruchem kolejowym ustalenie, że dla jazdy pociągu tor szlakowy lub odstępn jest wolny, następuje na podstawie:
 - 1) wskazań prawidłowo działającej blokady liniowej;

- 2) porozumienia między dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków następnych względnie zapowiadawczych za pomocą urządzeń łączności, zwanego zapowiadaniem pociągów;
 - 3) radiotelefonicznego porozumienia się dyżurnego ruchu odcinkowego z maszynistami pociągów na szlakach wyznaczonego odcinka linii kolejowej.
5. Dyżurny ruchu może zezwolić na wyjazd lub przejazd pociągu po upewnieniu się, że:
- 1) otrzymał potwierdzenie przyjazdu poprzednio wyprawionego pociągu od przedniego posterunku następczego, tj.:
 - a) przy prawidłowo działającej blokadzie samoczynnej – właściwe urządzenie powtarzające nie wskazuje zajętości pierwszego odcinka oddalania; za pierwszy odcinek oddalania nie uważa się odcinka toru znajdującego się między semaforem wyjazdowym a następnym semaforem, jeżeli odcinek ten jest krótszy od obowiązującej drogi hamowania,
 - b) przy prawidłowo działającej półsamoczynnej blokadzie liniowej z obsługą bloków liniowych – odblokował się blok początkowy,
 - c) przy zapowiadaniu za pomocą urządzeń łączności – w dzienniku ruchu jest odpowiedni zapis;
 - 2) od przedniego posterunku zapowiadawczego otrzymał pozwolenie na wyprawienie pociągu na tor szlakowy z ruchem dwukierunkowym po tym torze;
 - 3) ostatni pociąg przeciwnego kierunku przyjechał w całości z sygnałem końca pociągu po torze, po którym prowadzi się ruch jednotorowy dwukierunkowy;
 - 4) powrócił w całości z sygnałem końca pociągu wyprawiony do określonego kilometra na szlaku;
 - 5) otrzymano potwierdzenie o zakończeniu manewrów kolidujących z jazdą danego pociągu;
 - 6) nie ma zgłoszenia o przeszkodzie do jazdy na szlaku.
6. Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku obowiązują również pojazdy specjalne i pojazdy pomocnicze współpracujące z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym.
7. Ruch pociągów po torach głównych zasadniczych stacji może być prowadzony według zasad obowiązujących jak na szlaku.

§ 23

Zasady zapowiadania pociągów

1. Zapowiadanie pociągów jest to porozumiewanie się między sobą dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków następczych w sprawie ruchu pociągów na szlaku lub odstępie.
2. Zapowiadanie pociągów za pomocą urządzeń łączności telefonicznej (w szczególnych przypadkach radiotelefonicznej) stosuje się:
 - 1) na liniach kolejowych bez blokady liniowej;
 - 2) na liniach kolejowych z blokadą liniową w przypadkach, gdy nie jest lub nie może ona być podstawą prowadzenia ruchu.
3. Na szlaku z ruchem jednotorowym dwukierunkowym zapowiadanie pociągów obejmuje:
 - 1) żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu;
 - 2) danie pozwolenia na wyprawienie pociągu;
 - 3) oznajmienie odjazdu pociągu;
 - 4) potwierdzenie przyjazdu lub przejazdu pociągu.
4. Przy prowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawiający pociągi żąda pozwolenia na wyprawienie każdego pociągu, a dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego przyjmujący pociągi daje pozwolenie na wyprawienie każdego pociągu .
5. Na szlaku dwutorowym przy prowadzeniu ruchu jednokierunkowego po każdym z torów zapowiadanie pociągów obejmuje:
 - 1) oznajmienie odjazdu pociągu;
 - 2) potwierdzenie przyjazdu pociągu.

W razie potrzeby na szlaku dwutorowym można przewidzieć w regulaminie technicznym obowiązek żądania i dania pozwolenia na wyprawienie pociągu.
6. Telefoniczne zapowiadanie pociągów należy stosować:
 - 1) na liniach bez blokady liniowej;
 - 2) na liniach z blokadą liniową:

a) półsamoczynną w przypadkach wskazanych w § 28 ust 13;

b) samoczynną w przypadkach wskazanych w § 29 ust 15.

7. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy stosować w przypadkach i w sposób określony w § 27.
8. Przy zapowiadaniu pociągów należy ściśle przestrzegać stosowania ustalonych wzorów telefonogramów zapowiadawczych wskazanych w Dodatku nr 1 do niniejszej instrukcji. W razie otrzymania telefonogramu niezgodnego z odpowiednim wzorem, należy żądać nadania go w sposób prawidłowy.
9. Przy zapowiadaniu pociągów podaje się ich numer, a w przypadku pociągów gospodarczych, roboczych, ratunkowych, próbnych, itp., należy określić również ich rodzaj. W przypadku kursowania lokomotyw luzem, przy zapowiadaniu należy, oprócz numeru pociągu, podać liczbę jadących pojazdów sprzęgniętych ze sobą oraz określić ich rodzaj.
10. Zapowiadanie pociągów powinien wykonywać dyżurny ruchu odcinkowy lub dyżurny ruchu pomocniczy o ile jemu to przekazano.

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

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

Dyżurny ruchu otrzymujący telefonogram powtarza jego treść. Powtarzanie telefonogramu rozpoczyna się słowem „Powtarzam”.

Jeżeli dyżurny ruchu powtarzający telefonogram bezpośrednio po tym nie podaje żadnego telefonogramu, informuje o tym słowem „Koniec”.

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

Jeżeli bezpośrednio po otrzymaniu telefonogramu, zawierającego żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu, nie można podać telefonogramu zawierającego dane pozwolenia na wyprawienie pociągu, należy zawiadomić o tym słowem „Czekać”, co oznacza, że podanie tego telefonogramu nastąpi później, po wywołaniu dyżurnego ruchu żądającego pozwolenia.

Postępowanie to i jego kolejność przedstawiają następujące przykłady:

PRZYKŁAD 1

Stacja Komorów – dyżurny ruchu Kowal	Stacja Podkowa – dyżurny ruchu Baka
Wydzwania	
	Zgłasza się: „ Podkowa , Baka”
„ Komorów , Kowal. Pociąg nr 132 przyjechał o godz. 21 min. 30”	
	Powtarzam: Pociąg nr 132 przyjechał o godz. 21 min. 30”. „ Komorów . Czy droga dla pociągu nr 148 jest wolna ?”
„ Podkowa . Dla pociągu nr 148 droga jest wolna”	
	„Powtarzam: Dla pociągu nr 148 droga jest wolna. Koniec”
„Koniec”	

PRZYKŁAD 2

Stacja Podkowa Leśna Główna – dyżurny ruchu Kowalski	Stacja Grodzisk Mazowiecki Radońska – dyżurny ruchu Janowski
Wydzwania	
	Zgłasza się: Grodzisk Mazowiecki Radońska „, Janowski”
Podkowa leśna Główna . Kowalski. Czy droga dla pociągu nr 121 jest wolna”	
	„Czekać”
	Wydzwania
Zgłasza się: Podkowa leśna Główna . Kowalski.	

	„Grodzisk Mazowiecki Radońska Janowski. dla pociągu nr 121 droga jest wolna.”
„Powtarzam: Dla pociągu nr 121 droga jest wolna. Koniec”	
	„Koniec”

§ 24

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

- Użyte w treści określenie „ruch jednotorowy dwukierunkowy” oznacza prowadzenie ruchu po torze szlakowym w obu kierunkach bez blokady liniowej lub z blokadą liniową dowolnego typu i odnosi się do następujących przypadków:
 - szlaku jednotorowego;
 - szlaku dwutorowego, gdy ruch prowadzony jest w obu kierunkach po jednym z torów przy jednoczesnym zamknięciu drugiego toru;
 - szlaku dwutorowego, gdy ruch prowadzony jest w obu kierunkach po jednym z torów i w jednym kierunku po drugim torze;
 - szlaku dwutorowego, gdy ruch prowadzony jest w obu kierunkach po każdym z torów.
- Na szlakach z ruchem jednotorowym dwukierunkowym dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawiający pociąg żąda pozwolenia na wyprawienie pociągu, a dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego przyjmujący pociąg daje pozwolenie na wyprawienie pociągu. Telefonogramy zapowiadawcze z żądaniem i daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu na szlak jednotorowy, należy podawać do wiadomości wszystkim dyżurnym ruchu czynnych posterunków odstępowych. Jeżeli łączność nie jest przystosowana do tego celu, telefonogramy te należy podawać do wiadomości tylko dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków odstępowych.
- Telefonogram z żądaniem oraz daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu wolno nadać, gdy zaistnieją warunki wymienione w § 22 ust. 5.
- Żądanie pozwolenia na wyprawienie (przepuszczenie) pociągu powinno być nadane zasadniczo nie wcześniej, niż 5 minut przed zamierzonym wyprawieniem pociągu. W zależności od warunków miejscowych czas ten może być odpowiednio zwiększony, co powinno być ujęte w regulaminach technicznych zainteresowanych posterunków ruchu.
- Żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu dokonuje się telefonogramem:
„Czy droga dla pociągu nr... jest wolna ”.

6. Jeżeli w czasie prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlaku z prowizorycznym posterunkiem odstępowym, po przejeździe pociągu ma być wyprawiony pociąg przeciwnego kierunku, żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu dokonuje się telefonogramem:

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

Telefonogramem tym potwierdza się przyjazd ostatniego pociągu do posterunku żądającego pozwolenia, niezależnie od tego, że przyjazd tego pociągu potwierdza się również dyżurnemu ruchu prowizorycznego posterunku odstępowego i bez względu na to, ile czasu upłynęło od jego przyjazdu.

7. Jeżeli w czasie prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlaku z prowizorycznym posterunkiem odstępowym, dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawił pociąg i otrzymał od dyżurnego ruchu sąsiedniego prowizorycznego posterunku odstępowego potwierdzenie przejazdu tego pociągu, a ma do wyprawienia następny pociąg w tym samym kierunku, wówczas żądanie pozwolenia na wyprawienie tego pociągu dokonuje się telefonogramem:

„Pociąg nr... przejechał przez nazwa prowizorycznego posterunku odstępowego o godz... min... Czy droga dla pociągu nr... jest wolna ”.

8. Jeżeli w czasie prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlaku z prowizorycznym posterunkiem odstępowym dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego ma do wyprawienia dwa lub więcej kolejnych pociągów tego samego kierunku jazdy w odstępach posterunków następnych, w żądaniu pozwolenia podaje ilość pociągów i ich numery w kolejności zamierzonego wyprawiania, telefonogramem:

„Czy droga dla ilość pociągów nr... i nr... jest wolna ”;

w przypadku wymienionym w ust. 6 – telefonogramem:

„Pociąg nr przyjechał o godz... min... Czy droga dla ilość pociągów nr... i nr... jest wolna ”;

zaś w przypadku wymienionym w ust. 7 – telefonogramem:

**„Pociąg nr... przejechał przez nazwa posterunku odstępowego o godz.. min..
Czy droga dla ilość pociągów nr... i nr... jest wolna ”.**

9. Danie pozwolenia na wyprawienie pociągu dokonuje się telefonogramem:

„Dla pociągu nr... droga jest wolna”.

Jeżeli żądano pozwolenia na wyprawienie kilku kolejnych pociągów w odstępach posterunków następnych, to w pozwoleniu na wyprawienie należy podać ilość pociągów i ich numery, w kolejności zawartej w żądaniu pozwolenia telefonogramem:

„Dla ilość pociągów nr... i nr... droga jest wolna”.

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

„Stój pociąg nr...”;

albo telefonogramem:

„Stój ilość pociągów nr... i nr...”.

Oprócz tego należy podać krótko przyczynę odmowy przyjęcia. Po usunięciu przyczyny odmowy przyjęcia pociągu(ów) pozwolenie na wyprawienie pociągu(ów) daje się telefonogramem:

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

albo telefonogramem:

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

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

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

„Z postojem na km... min...”

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

„Do km... z postojem min.... i z powrotem”.

13. Jeżeli po daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu(ów) zajdzie potrzeba zatrzymania pociągu(ów), dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który dał pozwolenie, żąda zatrzymania pociągu(ów) telefonogramem:

„Zatrzymać pociąg nr...”

„Zatrzymać ilość pociągi(ów) nr... i nr...”.

14. Po otrzymaniu telefonogramu według wzoru nr 5 lub 5a, należy pociąg(i) zatrzymać i powiadomić o tym zainteresowanych dyżurnych ruchu telefonogramem:

„Pociąg nr... jest zatrzymany”,

lub telefonogramem:

„Ilość pociąg(ów) nr... i nr... są zatrzymane”.

15. Telefonogram zawiadamiający o zatrzymaniu pociągu(ów) nadaje się również wtedy, gdy zatrzymanie pociągu nastąpiło bez otrzymania żądania zatrzymania pociągu(ów), na który(e) otrzymano pozwolenie na wyprawienie. Nadanie zawiadomienia o zatrzymaniu pociągu(ów) telefonogramem wzór 6 lub nr 6a unieważnia otrzymane pozwolenie na wyprawienie tego pociągu (pociągów), wskutek czego wyprawienie jakiegokolwiek pociągu na ten tor szlakowy wymaga nadania żądania i otrzymania nowego pozwolenia na wyprawienie.
16. Na szlaku z dwukierunkową blokadą liniową telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu poprzedza obsługę urządzeń blokady liniowej.
17. Jeżeli z jakichkolwiek powodów dyżurny ruchu stacji nie może przyjmować pociągów ze szlaku dwutorowego, powinien zawiadomić o tym dyżurnego ruchu tylnej stacji telefonogramem:

„Nie wyprawiać pociągów od godz...min... aż do odwołania”.

Po ustaniu przyczyny nadania tego telefonogramu, wstrzymanie wyprawienia pociągów należy natychmiast odwołać telefonogramem:

„Wstrzymanie wyprawienia pociągów odwołuję o godz... min...”.

18. Jeżeli dyżurny ruchu stacji z powodu zajęcia torów nie może przyjąć ze szlaku dwutorowego pociągu(ów), który(e) ma(mają) być wyprzedzony(e) przez oczekiwany pociąg z pierwszeństwem przejazdu, zawiadamia o tym dyżurnego ruchu tylnej stacji telefonogramem:

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

lub telefonogramem:

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

§ 25

Telefoniczne oznajmienie odjazdu pociągu

1. Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu dyżurny ruchu posterunku następczego podaje dyżurnemu ruchu najbliższego przedniego posterunku następczego. W razie potrzeby może być zarządzane regulaminem technicznym, aby oznajmienie odjazdu pociągów podawane było również dyżurnemu ruchu drugiego z kolei posterunku następczego w kierunku jazdy tych pociągów.
2. Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu podaje się telefonogramem:

„Pociąg nr... odjechał o godz... min...”.

3. Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu, daje się niezwłocznie po odjeździe (przejeździe) pociągu.
4. Dyżurny ruchu posterunku odstępowego może nadać oznajmienie odjazdu pociągu telefonogramem według wzoru nr 10, z wyjątkiem przypadku wyprawienia pociągu do określonego kilometra na szlaku i powrotu pociągu na stację wyprawienia, w którym to przypadku oznajmienie odjazdu pociągu dyżurny ruchu posterunku odstępowego powinien nadać telefonogramem według wzoru nr 9.
5. Telefonogram zawierający oznajmienie odjazdu pociągu „do kilometra km... z postojem min... i z powrotem” dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, wyprawiający ten pociąg, powinien nadać do dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego

§ 26

Telefoniczne potwierdzenie przyjazdu pociągu

1. Przyjazd (przejazd) pociągu dyżurny ruchu posterunku następczego potwierdza dyżurnemu ruchu najbliższego tylnego posterunku następczego,
2. Potwierdzenie przyjazdu pociągu jest stwierdzeniem, że ostatni odstęp lub tor szlakowy, z którego przyjechał pociąg, jest wolny.
3. Potwierdzenie przyjazdu pociągu należy dawać telefonogramem:

„Pociąg nr... przyjechał o godz. ... min...”

4. Jeżeli pociąg przejechał przez posterunek odstępowy i istnieje możliwość równoczesnego nadania telefonogramu do dyżurnego ruchu tylnego i przedniego posterunku następczego, wówczas zamiast osobnych telefonogramów według wzorów nr 9 i nr 10 nadaje się telefonogram:

„Pociąg nr... przejechał o godz... min...”,

co dla dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego jest potwierdzeniem przyjazdu pociągu, a dla dyżurnego ruchu przedniego posterunku następczego jest oznajmieniem odjazdu pociągu.

5. Z potwierdzeniem przyjazdu (przejazdu) pociągu może być połączone żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu przy użyciu telefonogramów stosownie do postanowień § 24 ust. 5,6,7,8,9.
6. Przyjazd (przejazd) każdego pociągu należy potwierdzić niezwłocznie gdy spełnione zostaną następujące warunki:

- 1) pociąg przyjechał (przejechał) i minął sygnałowe miejsce końca pociągu;
 - 2) na pociągu znajduje się sygnał końca pociągu, albo w inny sposób stwierdzono, że pociąg przyjechał w całości;
 - 3) na semaforze wjazdowym lub odstępowym sygnał zezwalający, zmieniony został na sygnał „Stój” lub wygasło światło sygnału zastępczego na semaforze wjazdowym;
 - 4) wygasło światło sygnału zastępczego, gdy pociąg przyjęto z toru z kierunku przeciwnego do zasadniczego na ten sygnał, podany uprzednio na sygnalizatorze sygnału zastępczego (umieszczonego na osobnej podstawie) odnoszącego się do tego toru.
7. Jeżeli wskutek nieprawidłowego działania urządzeń nie można nastawić na semaforze sygnału „Stój” lub wygasić światło sygnału zastępczego, potwierdzenie przyjazdu pociągu wolno dać dopiero po zastosowaniu się do postanowień § 47 i gdy jest wolny odstęp do następnego semafora i za nim odcinek toru do sygnałowego miejsca końca pociągu.
8. Gdy po upływie 5 minut po rozkładowym czasie jazdy nie otrzymano potwierdzenia przyjazdu pociągu, należy dowiedzieć się o przyczynie braku tego potwierdzenia. Po otrzymaniu powiadomienia, że pociąg jeszcze nie przyjechał lub z innych powodów nie można potwierdzić jego przyjazdu, należy zastosować środki pomocnicze zgodnie z postanowieniami § 47.
9. Jeżeli na szlak z posterunkiem odstępowym wyprawiono pociąg do określonego kilometra na szlaku z postojem i z powrotem, a jazda pociągu sięga poza posterunek odstępowy, dyżurny ruchu tego posterunku po przejeździe pociągu nie powinien potwierdzić przyjazdu pociągu. Po powrocie pociągu ze szlaku na posterunek zapowiadawczy, dyżurny ruchu który go wyprawił, powinien nadać do dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do dyżurnych ruchu pośrednich posterunków następczych telefonogram zawierający potwierdzenie przyjazdu tego pociągu.

§ 27

Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów

1. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów stosuje się w przypadku powstania przerwy w łączności przewodowej.

2. Do doraźnego zapowiadania pociągów mogą być wykorzystane istniejące urządzenia radiołączności pociągowej lub doraźnie dostarczone na posterunki następcze pracujące na wydzielonej częstotliwości dla linii WKD.
3. W przypadku uszkodzenia powyższych urządzeń, do doraźnego radiotelefonicznego zapowiadania pociągów można wykorzystać urządzenia łączności telefonii komórkowej.
4. Dla pierwszego pociągu, a w razie potrzeby wszystkim drużynom trakcyjnym lub pociągowym pociągów wyprawianych na ten szlak po wprowadzeniu radiotelefonicznego zapowiadania należy wydawać rozkaz pisemny „O”, podając informację między którymi posterunkami zapowiadawczymi zaistniała przerwa w łączności przewodowej.
5. Celem zapobieżenia ewentualnemu włączeniu się w radiotelefoniczną sieć zapowiadawczą osób trzecich i przekazania przez nie informacji mogącej mieć ujemny wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, obowiązują oprócz ustalonych form porozumiewania, dodatkowe cyfrowe oznaczenia identyfikacyjne zawarte w oddzielnych tablicach cyfrowych zwanych dalej tablicami tożsamości, o różnym układzie cyfr dla każdego szlaku. Posterunki następcze przylegające do tego samego szlaku muszą posiadać tablice tożsamości o identycznym układzie cyfrowym.
6. Tablice tożsamości należy opracować według zasad określonych w Instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych oddzielnie dla każdego szlaku lub odcinka.
7. Będąc w posiadaniu tablicy tożsamości, dyżurni ruchu, po wymianie obowiązujących zgłoszeń, powinni podać sobie przed nadaniem radiotelefonogramu zapowiadawczego, numer rozpoznawczy. W tym celu jeden z dyżurnych ruchu podaje dowolnie wybrane z tablicy przeznaczonej dla tego szlaku dwie sąsiednie cyfry z rzędu I, a w odpowiedzi na to zgłaszający się podaje z wiersza II dwie cyfry znajdujące się pod cyframi wymienionymi z wiersza I.

Przykład stosowania tablic tożsamości:

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

„Stacja A, stacja A, tu stacja B zgłosić się – odbiór”

„Tu stacja A dyżurny ruchu nazwisko zgłaszam się – odbiór” „Tu stacja B dyżurny ruchu nazwisko tożsamość 30. Czy droga dla pociągu nr jest wolna – odbiór”

„Tu stacja A dyżurny ruchu nazwisko tożsamość 07. Dla pociągu nr droga jest wolna – odbiór” „Tu stacja B dyżurny ruchu nazwisko. Powtarzam. Dla pociągu nr droga jest wolna – bez odbioru”

8. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy wprowadzić telefonogramem według wzoru nr 12, zastępując słowo „telefoniczne” słowem „radiotelefoniczne”.
9. Po ustaniu przyczyn powodujących radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy je odwołać telefonogramem według wzoru nr 13, zastępując słowo „telefoniczne” słowem „radiotelefoniczne”.
10. W przypadku pogorszenia się słyszalności lub innych zakłóceń, gdy odbierający nie rozumie poszczególnych wyrazów należy je przeliterować używając znanych imion, nazw itp.
11. Każdy radiotelefonogram zapowiadawczy powinien być na dowód zrozumienia powtórzony, z wyjątkiem radiotelefonogramu zawierającego żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu oraz zakończony słowem „Odbiór” lub „Bez odbioru”.
12. Dyżurny ruchu przekazujący dyżur w czasie trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów, odnotowuje to w dzienniku ruchu zaznając jednocześnie przyjmującego dyżur ze stanem radiołączności i wszystkimi uwagami, jakie nasunęły mu się w czasie dotychczasowego trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów.

§ 28

Prowadzenie ruchu pociągów na szlaku z półsamoczną blokadą liniową

1. Na szlaku jednotorowym z półsamoczną blokadą liniową ruch pociągów prowadzi się na podstawie tej blokady, obsługiwanej zgodnie z jej przeznaczeniem i instrukcją obsługi producenta, będącą załącznikiem do regulaminu technicznego, a ponadto telefonicznego żądania i dania pozwolenia na wyprawienie pociągu.
2. Niezależnie od stanu blokady liniowej należy dla każdego pociągu telefonicznie żądać pozwolenia na wyprawienie pociągu i jeżeli istnieją wymagane warunki i nie ma przeszkód, należy telefonicznie dać pozwolenie na wyprawienie pociągu, a następnie obsłużyć blokadę liniową zgodnie z instrukcją obsługi producenta, będącą załącznikiem do regulaminu technicznego.

3. Zablokowanie bloku początkowego i odblokowanie się na przednim posterunku następczym współpracującego bloku końcowego oznacza danie i otrzymanie oznajmienia odjazdu (przejazdu) pociągu.
4. Zablokowanie bloku końcowego i odblokowanie się na tylnym posterunku następczym współpracującego bloku początkowego oznacza danie i otrzymanie potwierdzenia przyjazdu (przejazdu) pociągu.
5. Gdy po nastawieniu na semaforze wyjazdowym sygnału zezwalającego na jazdę na szlak jednotorowy zajdzie potrzeba odwołania wyjazdu pociągu i wyprawienia na ten szlak pociągu przeciwnego kierunku przez dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego, należy na semaforze wyjazdowym nastawić sygnał „Stój” i wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów.
6. Jeżeli po nastawieniu na semaforze wyjazdowym sygnału zezwalającego na jazdę nastąpi zmiana tego sygnału na sygnał „Stój” lub pociąg nie zostanie wyprawiony – należy na semaforze tym nastawić sygnał „Stój”, a pierwszy pociąg tego samego kierunku jazdy na ten szlak (odstęp) należy wyprawić na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny (doręczony lub przekazany za pomocą dostępnych urządzeń łączności). Po wyjeździe pociągu urządzenia blokady liniowej należy obsłużyć bez wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów.
7. Gdy zbliża się pociąg lub należy oczekiwać pociągu, dla którego nie odblokował się blok końcowy, należy od dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego zażądać wyjaśnienia przyczyny niezablokowania bloku początkowego i stosownie do otrzymanej informacji nastawić na semaforze wyjazdowym względnie odstępowym sygnał zezwalający, o ile nie ma przeszkody do jazdy pociągu.
8. Jeżeli po wyprawieniu pociągu blok początkowy nie odblokował się mimo, że według rozkładowego czasu jazdy pociągu powinno to już nastąpić, należy niezwłocznie dowiedzieć się o przyczynie nieobsłużenia bloku liniowego przez dyżurnego ruchu przedniego posterunku następczego. Po stwierdzeniu, że pociąg nie zwolnił toru szlakowego, należy zastosować środki pomocnicze (zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze).
9. Gdy nie można zablokować bloku końcowego mimo, że spełnione zostały wszystkie wymagane warunki, potwierdzenie przyjazdu (przejazdu) pociągu powinno być dane telefonicznie po ustaleniu, że pociąg z sygnałem końca pociągu przyjechał w całości, a semafor wyjazdowy wskazuje sygnał „Stój”.
10. Jeżeli blok początkowy odblokuje się przed upływem skróconego czasu jazdy pociągu do sąsiedniego posterunku następczego, należy upewnić się telefonicznie o przyjeździe pociągu do tego posterunku. Gdyby okazało się, że blok początkowy odblokował się przed zablokowaniem bloku końcowego lub przed przyjazdem pociągu do sąsiedniego posterunku następczego, należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów i zastosować środki pomocnicze zgodnie z postanowieniami § 47, a blokadę liniową obsługiwać dodatkowo (pomocniczo).

11. Jeżeli odblokował się blok końcowy, a nie otrzymano telefonicznej informacji o numerze pociągu, należy wyjaśnić przyczynę odblokowania się tego bloku. Jeżeli okaże się, że na sąsiednim posterunku następczym bloku początkowego nie zablokowano, należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów i zastosować środki pomocnicze.
12. Dla jazdy pociągu do określonego kilometra na szlaku z postojem i z powrotem, nie obsługuje się urządzeń blokady liniowej, lecz stosuje się telefoniczne zapowiadanie pociągów. Przed wyprawieniem pociągu do kilometra na szlak z postojem i z powrotem, stacja wyprawiająca taki pociąg powinna mieć blok pozwolenia w stanie odblokowanym, o ile blok taki istnieje. Po wyprawieniu pociągu do kilometra na szlaku i z powrotem należy zastosować środki pomocnicze zgodnie z postanowieniami § 47.
13. Na szlaku z półsamoczynną dwukierunkową blokadą liniową należy:
 - 1) stosować telefoniczne zapowiadanie pociągów bez osobnego wprowadzania telefonogramem:
 - a) w razie wyprawienia pociągu po torze zamkniętym;
 - b) w razie wyprawienia pociągu do określonego kilometra na szlaku i z powrotem;
 - c) w razie wyprawienia pojazdu pomocniczego nie oddziałującego na urządzenia srk – zapowiadać należy tylko pojazd pomocniczy.
 - 2) wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów telefonogramem:

„O godz... min... wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze nr... od nazwa posterunku do nazwa posterunku z powodu ...”

w następujących przypadkach:

 - a) gdy blokada liniowa działa nieprawidłowo,
 - b) gdy urządzenia blokady liniowej nie mogą być obsługiwane lub nie wolno ich obsługiwać,
 - c) w razie użycia do jazdy pociągu, wyjątkowo drogi przebiegu, dla której nie jest przewidziane nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym, albo dla której nie ma semafora,
 - d) gdy wskutek prowadzonych robót uprawniony pracownik wpisze do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem potrzebę wprowadzenia telefonicznego zapowiadania,

- e) gdy brak jest plomb lub zamknięć na urządzeniach lub pomieszczeniach wskazanych w odrębnych instrukcjach i instrukcjach obsługi urządzeń będących załącznikami do regulaminu technicznego,
 - f) gdy nie można nastawić sygnału „Stój” na semaforze,
 - g) w razie niewyświetlenia się sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym po obsłużeniu odnośnego przycisku tego semafora,
 - h) w razie czasowego wyłączenia posterunku ruchu z udziału w prowadzeniu ruchu.
14. Jeżeli telefoniczne zapowiadanie wprowadza się dla jednego z kierunków jazdy po danym torze , telefonogram ten według wzoru nr 12 , po wyrazach „**po torze numer nr...**” należy uzupełnić wyrazami „**dla kierunku ...**”.
 15. W czasie, w którym obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów, podstawą do prowadzenia ruchu pociągów jest telefoniczne zapowiadanie pociągów, a urządzenia blokady liniowej należy obsługiwać pomocniczo jeżeli jest to możliwe. Telefonogramy zapowiadawcze należy nadawać przed obsłużeniem blokady liniowej. Urządzeń blokady liniowej nie należy obsługiwać, gdy istnieje zakaz obsługi.
 16. W przypadku sterowania miejscowego sąsiednimi posterunkami sterowanymi telefoniczne zapowiadanie pociągów wprowadza dyżurny ruchu tego posterunku zapowiadawczego, na którym zaistniała przyczyna wymagająca wprowadzenia takiego zapowiadania. W przypadku sterowania zdalnego, niezależnie od tego na którym posterunku zapowiadawczym zaistniała przyczyna wymagająca wprowadzenia takiego zapowiadania, telefoniczne zapowiadanie wprowadza dyżurny ruchu odcinkowy.
 17. Jeżeli powstała potrzeba wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów należy za pomocą dostępnych środków łączności potwierdzić przyjazd w całości ostatnio wyprawionego pociągu, który był wyprawiony przed rozpoczęciem telefonicznego zapowiadania pociągów. W przypadku sterowania zdalnego potwierdzenia przyjazdu pociągu dokonać może zwrotniczy lub prowadzący pojazd trakcyjny.
 18. W czasie obowiązywania telefonicznego zapowiadania pociągów należy stosować środki pomocnicze według postanowień § 47.
 19. Jeżeli ustała przyczyna wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów należy odwołać telefoniczne zapowiadanie pociągów dopiero wtedy, gdy na szlaku jednotorowym z ruchem dwukierunkowym – przejedzie jeden pociąg w kierunku dla którego wprowadzono telefoniczne zapowiadanie przy prawidłowo działającej blokadzie.

20. Po ustaniu przyczyny wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów dyżurny ruchu, który je wprowadził, odwołuje je telefonogramem:

„O godz.... min.... odwołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze nr... od nazwa posterunku do nazwa posterunku”.

21. W razie przerwy w łączności telefonicznej przy prawidłowym działaniu półsamoczynnej blokady liniowej, blokada ta jest nadal podstawą prowadzenia ruchu, a informację o numerze pociągu do dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku ruchu należy przekazać przez dostępne środki łączności. W czasie przerwy w łączności telefonicznej i radiotelefonicznej przy prawidłowo działającej półsamoczynnej blokadzie liniowej, podstawą prowadzenia ruchu jest blokada liniowa. W takich warunkach, dla ustalenia numerów kursujących pociągów, należy posługiwać się wewnętrznym rozkładem jazdy, obserwacją pociągów, a w przypadkach, gdy to jest niezbędne – zatrzymywać je w celu wymiany informacji z drużyną pociągową lub trakcyjną.
22. Uszkodzeniu, nieprawidłowym działaniu lub nieprzepisowym stanie urządzeń blokady liniowej należy zawiadomić uprawnionego pracownika.

§ 29

Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z samoczynną blokadą liniową

1. Na szlakach z samoczynną blokadą liniową semafony odstępowe są nieobsługiwane, a sygnały ukazują się na nich samoczynnie.
2. Sygnały te są zależne od stanu zajętości odstępu, znajdującego się za tym semaforem. W samoczynnej blokadzie liniowej dwustawnej odstęp nie może być krótszy od przyjętej dla danej linii drogi hamowania, a światło zielone ciągle oznacza, że co najmniej jeden odstęp blokowy za semaforem (patrząc w kierunku jazdy pociągu) nie jest zajęty.
3. Odstęp pomiędzy ostatnim semaforem odstępowym i semaforem wjazdowym nie może być krótszy od przyjętej dla danej linii drogi hamowania, a sygnał zezwalający na ostatnim semaforze samoczynnej blokady liniowej spełniającym funkcje tarczy ostrzegawczej, może ukazać się wówczas, gdy wjeżdżający pociąg wjedzie poza miejsce niebezpieczne za semaforem wjazdowym, na semaforze wjazdowym wyświetli się sygnał „Stój” i odstęp chroniony tym semaforem samoczynnym nie będzie zajęty.
4. Pociągi należy wyprawiać ze stacji wówczas, gdy zasadniczo co najmniej jeden odcinek oddalania na planie świetlnym nie wykazują zajętości i nie ma przeszkód do jazdy. Jeżeli jednak prędkość jazdy ostatniego wyprawionego pociągu jest równa lub większa niż prędkość następnego pociągu, który ma być wyprawiony, to pociąg ten można wyprawić ze stacji, gdy co najmniej pierwszy odcinek oddalania na

planie świetlnym nie wykazuje zajętości, urządzenia zezwalają na podanie odpowiedniego sygnału i nie ma przeszkód do jazdy.

5. Odcinka toru, znajdującego się pomiędzy semaforem wyjazdowym a pierwszym semaforem blokady samoczynnej, nie uważa się za odstęp, jeżeli długość tego odcinka jest mniejsza od obowiązującej drogi hamowania.
6. Po wyprawieniu każdego pociągu obowiązuje podawanie do sąsiedniego obsługiwanego posterunku zapowiadawczego telefonicznej informacji o numerze wyprawianego pociągu i dodatkowych informacji.
7. Zamiast telefonicznego powiadamiania o numerach pociągów może być zastosowana samoczynna awizacja numerów pociągów za pomocą odpowiednich urządzeń.
8. W razie nie działania lub nieprawidłowego działania urządzeń srk, należy postępować w następujący sposób:
 - 1) gdy na semaforze wyjazdowym nie można podać sygnału zezwalającego, pociąg należy wyprawić za pomocą sygnału zastępczego „Sz”, albo rozkazu pisemnego „S”;
 - 2) jeżeli powtarzacz pierwszego odcinka oddalania sbl na planie świetlnym nie wykazuje zajętości – można pociąg wyprawić;
 - 3) jeżeli powtarzacz pierwszego odcinka oddalania na planie świetlnym stale wykazuje zajętość pociągi wolno wyprawiać:
 - a) po żądaniu dyżurnego ruchu i otrzymaniu informacji od maszynisty minięcia pierwszego semafora sbl,
 - lub:
 - b) na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów, w zależności od postanowień regulaminu technicznego;
 - 4) gdy cztery lub więcej semaforów odstępowych samoczynnej blokady liniowej dla jednego kierunku jazdy wskazuje stale czerwone światło lub są nieoświetlone – ruch pociągów należy prowadzić na podstawie telefonicznego zapowiadania wprowadzonego w odstęпах posterunków następnych.. W razie potrzeby, ze względu na przepustowość szlaku, można postępowanie takie przewidzieć w regulaminie technicznym również wówczas, gdy nieprawidłowości te zachodzą na mniejszej liczbie samoczynnych semaforów odstępowych;
 - 5) gdy pociąg wyprawiony jest w odstępie posterunków następnych, maszynistę należy zawiadomić rozkazem pisemnym „S”:
 - a) jeździe pociągu w odstępie obsługiwanym posterunków następnych,

- b) nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych,
 - c) potrzebie ostrożnej jazdy od ostatniego samoczynnego semafora odstępowego (ze wskaźnikiem W 18),
 - d) otwarciu prowizorycznego posterunku odstępowego.
9. W razie stwierdzenia lub otrzymania zawiadomienia, że blokada działa nieprawidłowo, należy niezwłocznie wnieść odpowiedni zapis do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem, zawiadomić o tym uprawnionego pracownika i zainteresowanych pracowników biorących udział w prowadzeniu ruchu pociągów oraz zastosować odpowiednie środki pomocnicze § 47.
10. W przypadku zaniku, a następnie przywrócenia zasilania blokady samoczynnej bez udziału uprawnionego pracownika do odwołania telefonicznego zapowiadania pociągów zapis tego pracownika nie jest wymagany. Usunięcie nieprawidłowego działania samoczynnej blokady liniowej, jeżeli naprawa odbywa się na szlaku, może być zgłoszone przez uprawnionego pracownika za pomocą dostępnych urządzeń łączności; uprawniony pracownik usuwający usterkę dyktuje dyżurnemu ruchu treść zapisu dokonanego w książce kontroli urządzeń sterowania ruchem znajdującej się w szafie (kontenerze) sbl, a dyżurny ruchu podyktowaną treść wpisuje do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem znajdującej się na nastawni.
11. Pociąg roboczy, który po wykonaniu pracy na szlaku ma dojechać do następnej stacji, wyprawia się na sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym.
12. Jeżeli pociąg ma być wyprawiony na część szlaku (do kilometra) a następnie ma powrócić do stacji wyprawienia, to pociąg taki należy wyprawiać po zamkniętym torze na podstawie telefonicznego zapowiadania. Wyjazd tego pociągu na zamknięty tor szlakowy następuje na rozkaz pisemny.
13. W razie przerwy w łączności telefonicznej przy prawidłowym działaniu samoczynnej blokady liniowej, blokada ta jest nadal podstawą prowadzenia ruchu, a informację o numerze pociągu do sąsiedniego posterunku ruchu należy przekazać radiotelefonem.
14. W czasie przerwy w łączności telefonicznej i radiotelefonicznej przy prawidłowo działającej samoczynnej blokadzie liniowej, podstawą prowadzenia ruchu jest blokada liniowa. W takich warunkach, dla ustalenia numerów kursujących pociągów, należy posługiwać się wewnętrznym rozkładem jazdy, obserwacją pociągów, a w przypadkach, gdy to jest niezbędne – zatrzymywać je w celu wymiany informacji z drużyną pociągową.
15. Na szlaku z samoczynną blokadą liniową należy po jednym lub po obu torach szlakowych:

1) stosować telefoniczne zapowiadanie pociągów bez osobnego wprowadzania telefonogramem:

- a) w razie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym, gdy blokada nie jest przystosowana do takiego ruchu jednokierunkowa,
 - b) w razie wyprawienia pociągu po torze zamkniętym,
 - c) w razie wyprawienia pociągu po torze lewym, gdy oba tory są czynne, a blokada nie jest przystosowana do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze,
 - d) w razie wyprawienia pociągu do określonego kilometra na szlaku i z powrotem do stacji wyprawienia,
 - e) w razie wyprawienia pojazdu pomocniczego nie oddziałującego na urządzenia srk – zapowiadać należy tylko pojazd pomocniczy,
 - f) w razie wyprawienia pociągu roboczego z postojem na szlaku i z jazdą do następnej stacji;
- 2) wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów telefonogramem według wzoru nr 12:

- a) w razie wykonywania robót w urządzeniach srk, gdy pracownik prowadzący roboty wpisze do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem potrzebę wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów,
- b) gdy cztery lub więcej samoczynnych semaforów odstępowych dla jednego kierunku jazdy stale wskazują czerwone światło, są nieoświetlone lub wskazują sygnał wątpliwy,
- c) w razie nie nastawienia się sygnału „Stój” na semaforze posterunku następczego,
- d) w razie niedziałania lub nieprawidłowego działania samoczynnej blokady liniowej.

Jeżeli telefoniczne zapowiadanie wprowadza się dla jednego z kierunków jazdy po danym torze, to telefonogram o wprowadzeniu i odwołaniu telefonicznego zapowiadania według wzoru nr 12 i według wzoru nr 13, po wyrazach „po torze nr...” należy uzupełnić wyrazami „dla kierunku ...”.

16. Telefoniczne zapowiadanie ruchu pociągów należy odwołać po ustaniu przyczyny, dla której zostało ono wprowadzone telefonogramem według wzoru nr 13.

§ 30

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

1. Po torach szlaku dwutorowego na których blokada liniowa nie jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego – ruch pociągów może być prowadzony:
 - 1) dwukierunkowo po jednym torze i jednokierunkowo po drugim torze;
 - 2) dwukierunkowo po każdym torze.
2. W przypadkach wymienionych w ust. 1 obowiązują następujące postanowienia:
 - 1) gdy blokada liniowa nie jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego, ruch dwukierunkowy wprowadza dyżurny ruchu zarządzający tym torem nadając do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogram:

„Przy czynnych obu torach wprowadzam od nazwa posterunku do nazwa posterunku ruch dwukierunkowy po torze nr... po którym ostatni pociąg nr... odjechał o godz... min...”
3. Pociągom wyprawianym po torze lewym wydaje się rozkaz pisemny „N”.
4. Na szlakach z blokadą liniową nieprzystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego, sposób prowadzenia ruchu pociągów po torze w kierunku zasadniczym nie ulega zmianie, natomiast prowadzenie ruchu pociągów po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego odbywa się tak, jak w czasie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego.
5. Dla zwrócenia uwagi na prowadzenie ruchu dwukierunkowego, personel obsługi posterunku zapowiadawczego stosuje środki pomocnicze według postanowień § 47.
6. Jeżeli drogi przebiegu obu równocześnie zbliżających się do posterunku zapowiadawczego pociągów jednego szlaku byłyby sprzeczne, należy zatrzymać przed semaforem wjazdowym pociąg jadący po torze prawym. Dopuszcza się odstępstwo od tej zasady w razie konieczności przyjęcie w pierwszej kolejności pociągu jadącego po torze prawym, jeżeli w torze dla pociągu jadącego po torze lewym zwrotnice ustawione są ochronnie.
7. Po przejeździe ostatniego pociągu, dla którego dano pozwolenie na wyprawienie po określonym torze i po potwierdzeniu przyjazdu tego pociągu, ruch jednokierunkowy po tym torze przywraca ten posterunek zapowiadawczy, który wprowadził ruch dwukierunkowy, tj. ten, który zarządza tym torem; dyżurny ruchu tego posterunku nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram:

„Przywracam ruch jednokierunkowy po torze nr... od nazwa posterunku do nazwa posterunku o godz....min.” ...

8. Wprowadzeniu i odwołaniu ruchu dwukierunkowego po jednym torze przy obu torach czynnych należy zawiadomić zainteresowanych pracowników.
9. Dla jazd po torze lewym obowiązują doraźne ograniczenia prędkości jazdy dla tego toru oraz ograniczenia prędkości jazdy zawarte w Wykazie Ostrzeżeń Stałych.

§ 31

Zdalne prowadzenie ruchu

1. Odcinek zdalnego prowadzenia ruchu (zpr) jest to odcinek linii kolejowej przystosowany do zdalnego prowadzenia ruchu pociągów z jednego miejsca (nastawni zdalnego sterowania).
2. Ruch pociągów na odcinku zpr prowadzi dyżurny ruchu odcinkowy z nastawni zdalnego sterowania.
3. Do krańców odcinka zpr mogą przylegać posterunki zapowiadawcze, które nie wchodzi w skład tego odcinka. Posterunki te zwane są stacjami (posterunkami) stycznymi. Szlak między stacją styczną i ostatnią stacją (posterunkiem) sterowaną nazywamy szlakiem stycznym. Szlaki między posterunkami zapowiadawczymi odcinka zpr są szlakami wewnętrznymi.
4. Stacje położone na odcinku zpr nazywa się stacjami (posterunkami) zdalnie sterowanymi. Na stacji sterowanej może znajdować się nastawnia przystosowana do nastawiania i obsługi zwrotnic, wykołojnic, przebiegów i sygnałów – zwana nastawnią miejscową – obsługiwana w razie potrzeby przez dyżurnego ruchu miejscowego.
5. Na stacjach zdalnie sterowanych w razie potrzeby mogą być uruchamiane doraźne posterunki zwrotniczowskie dla wykonywania następujących zadań:
 - 1) sprawdzenia położenia, zajętości lub przełożenia w wymagane położenie i zamknięcia zwrotnic rozjazdów;
 - 2) sprawdzenia zajętości toru stacji;
 - 3) sprawdzenia przejazdu pociągu z sygnałem końca pociągu przez sygnałowe lub przebiegowe miejsce końca pociągu.
6. Prowadzenie ruchu na odcinku zpr odbywa się według postanowień niniejszej instrukcji, instrukcji obsługi urządzeń oraz regulaminu technicznego odcinka zpr.

7. Dla każdego odcinka zpr należy opracować regulamin techniczny odcinka zpr zgodnie z Instrukcją WKD R-4.
8. Na linii WKD stacje, na których obowiązuje zdalne prowadzenie ruchu, ujęte są i oznaczone w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
9. Na odcinkach zpr i szlakach stycznych:
 - 1) każdy pojazd kolejowy z napędem musi być wyposażony w sprawne urządzenia radiołączności, w przeciwnym wypadku zabrania się wjazdu pojazdu na odcinek zpr;
 - 2) zabrania się popychania pojazdem kolejowym nie sprzęgniętych z pociągiem;
 - 3) stanowisko pracy dyżurnego ruchu odcinkowego musi być wyposażone w urządzenia samoczynnie rejestrujące wszystkie rozmowy prowadzone przez niego za pomocą łączności przewodowej i radiowej, a w miarę potrzeby powinno być wyposażone w urządzenia obrazujące i rejestrujące przemieszczanie się poszczególnych pociągów;
 - 4) na odcinkach zpr wyposażonych w urządzenia zdalnego sterowania ruchem (uzs) zabrania się kursowania pojazdów pomocniczych, które nie oddziałują na te urządzenia.
10. Rejestracja sytuacji ruchowej na odcinku zpr i szlakach stycznych u dyżurnego ruchu odcinkowego może odbywać się:
 - 1) samoczynnie bez udziału lub z udziałem dyżurnego ruchu;
 - 2) odręcznie – w formie dziennika lub wykresu ruchu.Zarejestrowana sytuacja ruchowa powinna być archiwizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.
11. Na szlakach stycznych ruch pociągów prowadzi się zgodnie z ogólnymi zasadami zapowiadania pociągów, z uwzględnieniem postanowień zawartych w niniejszym paragrafie.
12. W przypadku potrzeby wykonania manewrów na torach głównych stacji odcinka zpr, zgodę na ich wykonanie daje dyżurny ruchu odcinkowy, który określa termin zakończenia manewrów. Zgodę na wykonanie manewrów na stacji, obsadzonej przez dyżurnego ruchu miejscowego, daje dyżurny ruchu miejscowy, a w przypadku jazd manewrowych po torach głównych lub z wyjazdem poza granicę przetaczania (ostatni rozjazd), w porozumieniu z dyżurnym ruchem odcinkowym.
13. Szczegółowe postanowienia dotyczące prowadzenia pracy manewrowej na stacjach odcinka zpr należy określić w regulaminie technicznym odcinka zpr.

14. Dyżurny ruchu odcinkowy może zlecić dyżurnemu ruchu stacji stycznej wydanie rozkazu pisemnego drużynie pociągowej wyprawianego pojazdu kolejowego na odcinek zpr, co powinno być określone w regulaminie technicznym odcinka zpr.
15. Książkę ostrzeżeń doraźnych należy prowadzić na nastawni odcinkowej dla odcinka zpr i szlaku stycznego.
16. Podstawą prowadzenia ruchu na odcinkach zpr wyposażonych w urządzenia zdalnego sterowania (uzs) jest:
 - 1) samoczynna jednokierunkowa blokada liniowa;
 - 2) półsamoczynna blokada liniowa;
 - 3) telefoniczne zapowiadanie pociągów na szlaku stycznym bez urządzeń zdalnego sterowania (uzs).
17. W razie niedziałania lub nieprawidłowego działania urządzeń srk – do czasu usunięcia usterki urządzeń lub wprowadzenia miejscowej obsługi sterowanych posterunków ruchu należy:
 - 1) na szlakach z samoczynną blokadą liniową w sposób określony w § 29;
 - 2) na szlakach z półsamoczynną blokadą liniową w sposób określony w § 28.
18. Ruch jednotorowy dwukierunkowy na szlaku:
 - 1) stycznym należy prowadzić według zasad określonych w regulaminie technicznym odcinka zpr;
 - 2) wewnętrznym należy prowadzić według ogólnych zasad określonych w § 50 bez nadawania telefonogramów wprowadzających i odwołujących prowadzenie takiego ruchu i telefonogramów zapowiadawczych, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi.
19. Zamknięcie toru szlakowego i prowadzenie ruchu po torze zamkniętym na szlaku:
 - 1) stycznym – należy prowadzić według zasad ogólnych określonych w Regulaminie technicznym odcinka zpr;
 - 2) wewnętrznym – należy prowadzić według zasad ogólnych określonych w § 50, § 51 bez nadawania telefonogramów o zamknięciu i otwarciu toru szlaku wewnętrznego i telefonogramów zapowiadawczych, obsługując urządzenia srk zgodnie z instrukcją obsługi.
20. W przypadku wprowadzenia miejscowej obsługi posterunków sterowanych dyżurnymi ruchu miejscowymi, dyżurny ruchu odcinkowy o tym fakcie informuje

odpowiednio za pośrednictwem łączności zapowiadawczej i radiołączności dyżurnych ruchu stacji stycznych i drużyny pociągowe lub trakcyjne pociągów uruchamianych lub wjeżdżających na odcinek zpr.

21. Szczegółowe postanowienia dotyczące prowadzenia ruchu pociągów na odcinku zpr w zależności od warunków miejscowych i zastosowanych urządzeń srk należy określić w regulaminie technicznym odcinka zpr.

§ 32

Jazda na widoczność

1. Jazda na widoczność oznacza, że:

- 1) nie obowiązuje zasada, zgodnie z którą na jednym torze szlaku lub odstępie może znajdować się równocześnie tylko jeden pociąg oraz, że nie ma innych przeszkód w kontynuowaniu jazdy, a bezpieczeństwo ruchu pociągów zależy wyłącznie od obserwacji toru, jak również od odpowiedniego regulowania prędkości jazdy pociągów i zatrzymania ich w porę przed przeszkodą;
- 2) prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien tak regulować prędkość jazdy, aby w przypadku zauważenia przeszkody do kontynuowania jazdy mógł zatrzymać pociąg przed przeszkodą lub przed sygnałem „Stój”;
- 3) prędkość jazdy nie może przekraczać 20 km/h.

2. Jazdę na widoczność stosuje się w następujących przypadkach:

- 1) jeżeli samoczynny semafor odstępowy nie wskazuje sygnału zezwalającego na jazdę – wówczas pociąg, po zatrzymaniu się i ruszeniu, mija ten semafor i wjeżdża na odstęp, który należy uważać za zajęty przez poprzedni pociąg;
- 2) gdy prowadzący pojazd kolejowy z napędem po usłyszeniu sygnału „ALARM” otrzymanego środkami radiołączności nie otrzymał wyjaśnienia przyczyny jego nadania – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, pociąg może jechać dalej do najbliższego posterunku ruchu z prędkością nieprzekraczającą 20 km/h;
- 3) przy wyjeździe pociągu na szlak z (samoczynną) blokadą liniową na podstawie sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego; prędkość jazdy na widoczność nie może przekraczać 20 km/h i obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, o ile prowadzący pojazd kolejowy z napędem nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacją, że sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne.

§ 33

Prowadzenie ruchu pociągów na szlaku bez zapowiadania

1. Na szlaku, na którym jeden pojazd trakcyjny obsługuje wszystkie pociągi, a urządzeń blokady liniowej nie ma lub są, lecz ich się nie obsługuje – ruch pociągów może odbywać się bez zapowiadania, na podstawie opracowanego i zatwierdzonego przez Zarząd WKD regulaminu prowadzenia ruchu dla tego szlaku, w dostosowaniu do warunków miejscowych.
2. Ruch pociągów jednym pojazdem trakcyjnym bez zapowiadania może być prowadzony między posterunkiem zapowiadawczym, a końcowym punktem linii bez posterunku zapowiadawczego pod warunkiem, że między tym posterunkiem, a punktem końcowym oraz w punkcie końcowym nie będzie znajdował się żaden inny pojazd trakcyjny.
3. Środkiem porozumiewania się drużyny pociągowej z dyżurnym ruchu posterunku zapowiadawczego po wyjeździe ze stacji obsługi powinna być radiolączność pociągowa lub łączność telefoniczna.
4. Drużyna pociągowa, wyznaczona do obsługi pociągów bez ich zapowiadania, powinna być zapoznana z postanowieniami regulaminu technicznego stacji obsługującej oraz regulaminu prowadzenia ruchu na tym szlaku.

§ 34

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 zgłoszeń doraźnych, pociągi gospodarcze mogą być wyprawiane bez rozkładu.
3. Jeżeli pociąg gospodarczy jedzie do usunięcia przerwy w ruchu pociągów, należy wyznaczyć mu stopień pierwszeństwa, przewidziany dla pociągu ratunkowego.
4. Numer pociągu gospodarczego zostaje zmieniony na numer pociągu roboczego na posterunku zapowiadawczym przed wyjazdem tego pociągu na zamknięty tor szlakowy. Natomiast zmiana numeru pociągu roboczego na numer pociągu gospodarczego następuje na posterunku zapowiadawczym przed wyjazdem na tor czynny.

5. Obsadę pociągu gospodarczego należy powiadomić o obowiązujących ograniczeniach prędkości (stałych i doraźnych).
6. Pociągi robocze określa się wyrazem „roboczy” lub bliższym określeniem, jak np. „sieciowy” oraz kolejnym w ciągu doby numerem zaczynając od 1.
7. 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.
8. Dla jazdy pociągu roboczego należy zamknąć tor szlakowy.
9. Pociąg roboczy pracujący na szlaku powinien przyjechać na wskazaną stację nie później, niż 10 minut przed wyprawieniem pociągu na tor szlakowy, na którym pracował pociąg roboczy.
10. Przy jeździe pociągu roboczego, który ma być rozłączony na spadku większym niż 2,5 ‰, pojazd trakcyjny powinien być umieszczony od strony spadku – aby zapobiec zbiegnięciu odczepionych pojazdów kolejowych.
11. Kierownik pociągu gospodarczego i roboczego zarządza ruchem tego pociągu na szlaku, odpowiada za bezpieczeństwo ruchu oraz wydaje polecenia ruchowe pracownikom pociągu.
12. W przypadku rozłączenia pociągu roboczego na szlaku, każda grupa odczepionych pojazdów kolejowych powinna być zabezpieczona przed zbiegnięciem przez zahamowanie hamulcem ręcznym lub postojowym lub płozami hamulcowymi oraz znajdować się pod dozorem kierownika tego pociągu.
13. Płozy hamulcowe (odpowiednie do typu szyn) powinny stanowić element stałego wyposażenia pociągu.
14. W czasie jazdy i postoju na szlaku pociągu roboczego należy obserwować tor szlakowy, a w razie zauważenia niebezpieczeństwa należy zastosować odpowiednie środki zaradcze.
15. Po zakończeniu pracy na szlaku kierownik pociągu gospodarczego i roboczego zobowiązany jest osobiście sprawdzić, czy na torze lub obok toru nie ma przeszkód do jazdy pociągów oraz czy nie pozostawiono taboru, płozów hamulcowych, sprzętu lub materiałów stanowiących przeszkodę do jazdy pociągów na tym szlaku.
16. W przypadku ukończenia robót na szlaku wcześniej niż to było przewidziane, pociąg roboczy może wrócić na stację przed czasem, po uzyskaniu zgody dyżurnego ruchu.
17. Jeżeli na ten sam szlak ma być wyprawionych kilka pociągów roboczych, można je połączyć i wyprawić razem, nadając każdemu z nich kolejny numer nieparzysty lub

parzysty, zależnie od kierunku jazdy, w którym ten pociąg zostanie wyprawiony pierwszy raz na szlak. Pociąg ten należy określać: „Połączone pociągi robocze numer” (np. 1, 3, itp.).

18. Odłączenie poszczególnych pociągów roboczych na szlaku, a następnie połączenie ich odbywa się według wskazówek kierownika robót.
19. Połączone pociągi robocze ze szlaku do stacji powinny powrócić zasadniczo w takim samym zestawieniu, w jakim wyjechały ze stacji na szlak.
20. Po przyjeździe połączonych pociągów roboczych dyżurny ruchu powinien upewnić się, czy przyjechały wszystkie pociągi robocze, które były wyprawione razem.
21. Każdy z pociągów roboczych powinien mieć swego kierownika pociągu gospodarczego lub roboczego, a kierownikiem połączonych pociągów roboczych jest kierownik pociągu gospodarczego lub roboczego, pierwszego pociągu roboczego.
22. W czasie zajęcia szlaku przez pociąg roboczy należy stosować środki pomocnicze według postanowień § 47.

§ 35

Prowadzenie ruchu pociągów ratunkowych

1. Pociągi ratunkowe jadące do miejsca wypadku mają pierwszeństwo przed innymi pociągami.
2. Pociągi ratunkowe jadące do posterunku zapowiadawczego, na którym zdarzył się wypadek lub do posterunku zapowiadawczego przyległego do szlaku, na którym zdarzył się wypadek, określa się wyrazem „ratunkowy” oraz kolejnym numerem rozpoczynającym się od 1 lub 2 w ciągu doby, w zależności od kierunku jazdy (nieparzysty, parzysty).
3. Drużyny trakcyjne pociągów ratunkowych jadących do posterunku zapowiadawczego, na którym zdarzył się wypadek lub do posterunku zapowiadawczego przyległego do szlaku, na którym zdarzył się wypadek, należy powiadomić rozkazem pisemnym o obowiązujących w rozkładzie jazdy prędkościach na poszczególnych odcinkach linii kolejowych oraz obowiązujących ograniczeniach prędkości.
4. Jazda pociągu ratunkowego od posterunku zapowiadawczego na szlak, na którym zdarzył się wypadek, do miejsca wypadku oraz powrót tego pociągu odbywa się po torze zamkniętym.

5. Pociąg ratunkowy wyprawiany na tor na którym zdarzył się wypadek wyprawiany jest na zasadach pociągu roboczego. Nie zmienia on swojego numeru jeżeli pracuje nadal po północy, jego numeru nie wolno nadać żadnemu innemu pociągowi ratunkowemu, który po północy ma być wyprawiony na ten sam szlak.
6. W razie potrzeby na zasadach pociągu ratunkowego można wyprawić:
 - 1) pogotowia techniczne: sieciowe i drogowe;
 - 2) inne pociągi na podstawie zarządzenia o ich uruchomieniu;
 - 3) pojazdy kolejowe specjalne i pomocnicze.

§ 36

Prowadzenie dziennika ruchu

1. Dziennik ruchu należy prowadzić na obsługiwanych posterunkach następczych, z wyjątkiem tych posterunków, na których działa prawidłowo elektroniczne urządzenie rejestrujące ruch pociągów.
2. W dzienniku ruchu dla posterunku zapowiadawczego (zał.1) każda strona przeznaczona jest dla jednego szlaku. Jeżeli dziennik ten przeznaczony jest tylko dla jednego szlaku, należy zapisać najpierw stronę lewą, a następnie prawą.

W razie prowadzenia ruchu dwukierunkowego po obu lub po jednym torze szlaku dwutorowego, przy czynnych obu torach szlakowych, dziennik ruchu należy prowadzić jak przy ruchu jednokierunkowym, z adnotacją w kolumnie 7 o jeździe pociągu po torze lewym w przypadku jego wyprawienia po torze, którym dyżurny ruchu nie zarządza.

Ilość dzienników ruchu i przeznaczenie każdego z nich dla poszczególnych szlaków należy dla każdego posterunku zapowiadawczego, ustalić w regulaminie technicznym.

3. Dzienniki ruchu powinny znajdować się w miejscu najdogodniejszym dla dyżurnego ruchu, przy czym, w miarę możliwości, lewą stronę dziennika ruchu należy przeznaczyć dla szlaku znajdującego się z lewej strony biurka dyżurnego ruchu, a stronę prawą dziennika – dla szlaku znajdującego się z prawej strony.
4. Dzienniki ruchu prowadzi wyłącznie dyżurny ruchu, należy je prowadzić na bieżąco, a telefonogramy należy zapisywać niezwłocznie po ich odebraniu i bezpośrednio przed ich nadaniem.

5. Czasu żądania pozwolenia na wyprawienie pociągu nie notuje się w dzienniku ruchu.
6. Telefonogramy zapowiadawcze, dla których przewidziane są osobne rubryki, należy w dziennikach ruchu dla posterunków zapowiadawczych zapisywać w następujący sposób:
 - 1) w kolumnie 1 i 2 – numery pociągów lub wyraz „manewry”, zajmując oddzielny wiersz dla każdego pociągu (manewru) i dla każdego pojazdu pomocniczego, a dla każdego powrotu ze szlaku pociągu lub pojazdu pomocniczego oraz potwierdzenia przybycia ze szlaku pociągu, pojazdu pomocniczego lub zakończenia manewrów należy zająć następny wiersz, przy czym oba wiersze należy z lewej strony zakreślić klamrą; rubryki: 1 względnie 2 należy wypełnić przed nadaniem lub po odebraniu telefonogramu zawierającego:
 - a) na szlaku dwutorowym – oznajmienie odjazdu pociągu lub informację o numerze pociągu,
 - b) na szlaku jednotorowym – żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu,
 - c) zgodę na wykonanie manewrów, dla których jest zgoda taka wymagana od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego, jeżeli żądano pozwolenia na wyprawienie pociągu, lecz nie dano tego pozwolenia i następnie żądano pozwolenia na wyprawienie innego pociągu, należy przekreślić na krzyż numer pociągu, dla którego żądanie pozwolenia stało się nieaktualne, a pozostałe rubryki tego wiersza należy zakreskować, natomiast numer pociągu zanotować w rubr. 1 względnie 2 w następnym wolnym wierszu;
 - 2) pociągi, które będą przyjęte, a następnie wyprawione, należy na obu stronicach wpisywać w tym samym wierszu, jeżeli jednak dany pociąg jest wyprzedzony przez inny pociąg, wyprawienie pociągu wyprzedzanego notuje się w innym kolejnym wierszu na drugiej stronie;
 - 3) w kolumnie 3 – notuje się numer toru stacyjnego, na który przyjmuje się lub z którego wyprawia się pociąg;
 - 4) w kolumnie 4 – notuje się czas nadania względnie czas odebrania telefonogramu zawierającego danie pozwolenia na wyprawienie pociągu, wykonanie manewrów, wjazd (wstawienie) na tor szlakowy PSD; jeżeli czas ten różni się co najmniej o dwie minuty od czasu blokowania bloku pozwolenia, to czas ten należy zanotować w formie ułamka, podając w liczniku czas nadania względnie odebrania telefonogramu, a w mianowniku czas blokowania;
 - 5) w kolumnie 5 – notuje się czas podany w telefonogramie zawierającym oznajmienie odjazdu pociągu, wjazdu (wstawienia) na tor szlakowy PSD, a w kolumnie 6 – czas podany w telefonogramie zawierającym potwierdzenie przyjazdu pociągu, czas zakończenia manewrów lub czas zjazdu PSD ze szlaku na drogę kołową, względnie jeden z przyległych do szlaku posterunków

zapowiadawczych, gdy pojazd ten wjechał (został wstawiony) na tym szlaku; jeżeli czasy te różnią się co najmniej o dwie minuty od czasu nadania względnie odebrania telefonogramu, to czasy te należy zanotować w formie ułamka, podając w liczniku czas wskazany w telefonogramie, a w mianowniku rzeczywisty czas nadania względnie odebrania telefonogramu, jeżeli podstawą prowadzenia ruchu jest:

- a) obsługa urządzeń półsamoczynnej blokady liniowej – wówczas w kolumnach 5 i 6 notuje się czas blokowania odpowiednich bloków liniowych; jeżeli czas blokowania bloku liniowego różni się co najmniej o jedną minutę od rzeczywistego czasu przyjazdu względnie odjazdu pociągu, wówczas czasy te należy zanotować w formie ułamka, podając w liczniku czas rzeczywisty, a w mianowniku czas blokowania,
 - b) samoczynna blokada liniowa – wówczas w kolumnie 5 notuje się czas odjazdu pociągu wyprawionego z własnego posterunku zapowiadawczego, a w kolumnie 6, czas przyjazdu pociągu przyjętego na własny posterunek zapowiadawczy;
- 6) w kolumnie 7 notuje się:
- a) uzupełnienie informacji o numerze pociągu oraz treści telefonogramów zapowiadawczych zanotowanych w rubrykach 4-6 („z postoj. na km ... min. ...”, „do km ... z postoj. min. ... i z po-wrotem”, „po torze lewym”, „po zamkn. torze nr ...”, „bez zderzaka” itp.); odnośnie pojazdów pomocniczych (w tym PSD), jak również pociągów wyprawianych po zamkniętym torze („do stacji ...”, „wjazd w km ...”, „zjazd w km ...”, „z postoj. na km ...”, „do km ... i z powrotem”, „do km ...”, „z km ... do ...”); odnośnie manewrów („po torze nr ... na min. ...”, „manewry na torze ... zakończone, tor ... wolny”),
 - b) wyraz „Stój” i czas nadania względnie odebrania telefonogramu zapowiadawczego według wzoru nr 3 lub 3a,
 - c) wyraz „Teraz” w razie nadania względnie odebrania telefonogramu zapowiadawczego według wzoru nr 4 lub 4a i po zapisaniu tego telefonogramu w kolumnie 4,
 - d) wyraz „Zatrzymać” oraz czas nadania względnie odebrania telefonogramu według wzoru nr 5 lub 5a,
 - e) wyraz „Zatrzymany” oraz czas nadania względnie odebrania telefonogramu według wzoru nr 6 lub 6a,
 - f) wyrazy „przyjechał do nazwa posterunku zapowiadawczego o godz. min.” odnośnie telefonicznego potwierdzenia przyjazdu ostatniego pociągu, wyprawionego przed rozpoczęciem telefonicznego zapowiadania pociągów,

g) zmieniony numer licznika użytego sygnału zastępczego, itp.,

h) inne okoliczności, mające znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu (np.: symbol i numer wydane rozkazu pisemnego);

7) w kolumnie 8 można notować zawiadomienie dróżników przejazdowych o jeździe pociągu.

7. Jeżeli dyżurny ruchu żąda pozwolenia na wyprawienie kilku pociągów bezpośrednio po sobie następujących lub połączonych pociągów roboczych, to przed nadaniem tego telefonogramu wpisuje on w kolumnie 1 względnie 2 numer każdego z tych pociągów w oddzielnym wierszu, zachowując kolejność zamierzonego wyprawienia tych pociągów.

Przy wszystkich tych pociągach wpisuje się ten sam czas dania pozwolenia na ich wyprawienie.

Pozostałe kolumny wypełnia się wg czasu rzeczywistego dla każdego pociągu.

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

8. Telefonogramy zapowiadawcze wraz z nazwiskiem nadającego należy zapisywać przez całą szerokość stronicy a pod tym zapisem nadający notuje: „odebrał nazwisko odbierającego i nazwa posterunku następczego o godz. min.”.

9. Również przez całą szerokość odpowiedniej stronicy zapisuje się inne telefonogramy i okoliczności mające wpływ na sposób prowadzenia ruchu.

10. Przyjęcie i przekazanie dyżuru przez dyżurnego ruchu oraz początek doby należy notować:

1) przez obie stronicy dziennika ruchu przeznaczonego dla dwóch szlaków;

2) przez szerokość stronicy dziennika ruchu przeznaczonego dla jednego szlaku.

11. Otrzymane zawiadomienia pisemne będące podstawą zamknięcia lub otwarcia toru szlakowego, wyłączenia i załączenia napięcia w sieci trakcyjnej dyżurny ruchu wkleja na odpowiedniej stronicy dziennika ruchu.

ROZDZIAŁ 5

PRZYJMOWANIE, WYPRAWIANIE I PRZEPUSZCZANIE POCIĄGÓW NA POSTERUNKACH RUCHU

§ 37

Wyznaczanie torów na stacji dla wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pociągów

1. Przy jeździe pociągów na stacji obowiązują następujące zasady:

- 1) ruch pociągów należy prowadzić po torach głównych, po zorganizowanych pociągowych drogach przebiegu;
- 2) ruch pociągów należy prowadzić po torach wyznaczonych w stacyjnym rozkładzie jazdy pociągów. Dla pociągów, dla których nie wyznaczono toru na stacji ani w stacyjnym rozkładzie jazdy pociągów dyżurny ruchu ustala ten tor, stosując się do postanowień tego paragrafu;
- 3) ruch pociągów pasażerskich z postojem na stacji, należy prowadzić po torach z peronem;
- 4) ruch pociągów gospodarczych należy prowadzić, o ile jest to możliwe po torach o długości użytecznej równej co najmniej długość pociągu;
- 5) ruch pociągów trakcji elektrycznej należy prowadzić po torach zelektryfikowanych;
- 6) przejazd pociągów przez stację bez zatrzymania powinien odbywać się po torach, przystosowanych dojazd bez zatrzymania – przebiegi bez zatrzymania.

2. Odstępstwa od zasad podanych w ust. 1 dopuszczalne są w przypadku zakłóceń w ruchu kolejowym i dotyczą:

- 1) jazdy pociągu bez podania sygnału zezwalającego;
- 2) przyjęcia pociągu na tor boczny w razie wypadku lub uszkodzenia torów głównych;
- 3) zmiany toru wjazdowego i konieczności zmniejszenia prędkości;
- 4) przyjęcia lub wyprowadzenia pociągu pasażerskiego na lub z toru nie posiadającego peronu;

- 5) wjazdu pociągu na tor częściowo zajęty lub na tor, który może być wykorzystany tylko w części swojej długości;
 - 6) wjazdu pociągu na tor zakończony kozłem oporowym.
3. Przy wyprawieniu pociągu z toru bocznego należy stosować się do postanowień regulaminu technicznego.
 4. 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.
 5. Pociąg pasażerskie można przyjąć lub wyprowadzić z toru nie posiadającego peronu tylko w szczególnych przypadkach, pod warunkiem zapewnienia podróżnym bezpieczeństwa przy wsiadaniu, wysiadaniu i przechodzeniu przez tory.
 6. Dyżurny ruchu może przyjąć pociąg na tor częściowo zajęty lub na tor, który może być wykorzystany tylko w części swojej długości, na sygnał zezwalający, sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny po zatrzymaniu się pociągu. Dodatkowo należy przekazać informację o takiej jeździe i ograniczeniu prędkości do 20 km/h rozkazem pisemnym „O”.
 7. Jeżeli wyjątkowo zajdzie potrzeba przyjęcia pociągu na tor częściowo zajęty albo na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości lub zakończony kozłem oporowym, należy:
 - 1) zatrzymać pociąg przed semaforem odpowiednio wjazdowym lub drogowskazowym;
 - 2) powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym o częściowym zajęciu lub częściowej użyteczności toru wjazdowego lub zakończeniu kozłem oporowym i konieczności ostrożnej jazdy z prędkością do 20 km/h, a następnie nastawić, o ile jest to możliwe, sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym.
 8. Dyżurny ruchu może przyjąć pociąg na tor zakończony kozłem oporowym, na sygnał zezwalający bez zatrzymania gdy wjazd na ten tor przewidziany jest w wyciągu z rozkładu jazdy pociągów dla danego posterunku ruchu.
 9. Zmianie toru wjazdowego wyznaczonego w wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów należy wcześniej zawiadomić radiotelefonem drużynę trakcyjną.
 10. Miejsce zatrzymania pociągu wyznacza się uwzględniając następujące warunki:
 - 1) pociąg nie powinien zagradzać przejścia lub przejazdu;
 - 2) zatrzymany pociąg nie może stanowić przeszkody dla innych pociągów i manewrów;

- 3) podróżni powinni mieć możliwość bezpiecznego i dogodnego wsiadania, wysiadania oraz przechodzenia do pociągu.

§ 38

Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu

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

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

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

3. Przez przygotowanie drogi przebiegu pociągu należy rozumieć wykonanie wszystkich przewidzianych czynności w sposób określony regulaminem technicznym, 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 srk oraz sprawdzenia ich położenia.

4. Sprawdzenie niezajętości torów i rozjazdów może być dokonane:

- 1) bezpośrednio w terenie;
- 2) z okna nastawni;
- 3) na planie świetlnym, pulpicie nastawczym lub komputerowym – dla torów i rozjazdów wyposażonych w urządzenia kontrolujące stan ich niezajętości, przy bezawaryjnym działaniu tych urządzeń.

Sposób sprawdzenia na każdym posterunku ruchu określa regulamin techniczny.

5. Polecenie przygotowania drogi przebiegu wydaje osobiście dyżurny ruchu, po uprzednim upewnieniu się, że tor dla jazdy pociągu jest wolny od przeszkód.

§ 39

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 ścisłego podziału ich czynności.
3. Polecenie przygotowania drogi przebiegu dyżurny ruchu daje oddzielnie dla każdego pociągu. Pracownikowi przygotowującemu drogę przebiegu pociągu nie należy w tym czasie wydawać innych poleceń, z wyjątkiem potrzeby odwołania wydanego polecenia przygotowania drogi przebiegu lub potrzeby wydania polecenia, które ma zapobiec zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu. Telefoniczne lub ustne polecenie przygotowania drogi przebiegu wolno wydawać tylko dla jednego przebiegu.
4. 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 sąsiednich 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) niezajętość torów i rozjazdów,
 - b) czy tabor nie znajduje się poza ukresami rozjazdów znajdujących się w tym torze,
 - c) czy nie pozostawiono na szynach płoza hamulcowego lub klina zabezpieczającego,
 - d) czy skrajnia taboru nie jest przekroczona,
 - e) czy nie ma innych przeszkód;

- 4) upewnić się, czy na sąsiednich torach tabor został zabezpieczony przed zbiegnięciem w przygotowywaną drogę przebiegu;
 - 5) nastawić zwrotnice, wykolejnice i inne urządzenia srk wchodzące w drogę przebiegu, zamknąć je i zabezpieczyć przed przestawieniem do czasu, gdy pociąg z sygnałem końca pociągu minie przebiegowe miejsce końca pociągu – czynności te należy wykonać zgodnie z tablicą zależności lub kartą przebiegową 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 obrębie obsługiwanego i nadzorowanego okręgu.
5. Wymagane polecenia, zgłoszenia i informacje między dyżurnym ruchu a pracownikiem wyznaczonym i uprawnionym do przygotowania drogi przebiegu mogą odbywać się z wykorzystaniem środków łączności z funkcją rejestracji rozmów.
 6. Obsługa urządzeń sterowania ruchem powinna odbywać się według postanowień instrukcji obsługi właściwych dla rodzaju urządzeń i regulaminu technicznego.
 7. Nie wolno nastawiać przebiegów sprzecznych, nawet gdyby pomyłkowo takie polecenie zostało wydane.

§ 40

Sprawdzanie i zgłaszanie gotowości drogi przebiegu pociągu

1. Sprawdzenie przygotowania drogi przebiegu należy wykonać, zanim zostanie podany sygnał zezwalający 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 niezajętości torów i rozjazdów;
 - 2) sprawdzenie przerwania manewrów;
 - 3) sprawdzenie prawidłowego nastawienia urządzeń nastawczych;
 - 4) sprawdzenie czy nie ma innych przeszkód do jazdy.

4. Sprawdzenie, czy tor jest wolny może być powierzone pracownikowi, który nie nastawia drogi przebiegu – wówczas w regulaminie technicznym należy wyznaczyć okręg sprawdzania.
5. Sposób sprawdzenia przygotowania drogi przebiegu w zależności od rodzaju urządzeń srk określa regulamin techniczny oraz instrukcje obsługi dla poszczególnych rodzajów urządzeń. W regulaminie technicznym należy określić sposób sprawdzenia przygotowania drogi przebiegu w przypadku usterek w urządzeniach srk np. uszkodzona izolacja, zwrotnica wyłączona ze scentralizowanego nastawiania itp.
6. Zgłoszenie o przygotowaniu drogi przebiegu pociągu w przydzielonym okręgu, pracownicy biorący w tym udział dają telefonicznie lub ustnie.
7. Telefoniczne i ustne zgłoszenie o przygotowaniu drogi przebiegu pociągu należy składać w następującej formie:

„Wjazd pociągu nr... z nazwa posterunku ruchu na tor nr... przygotowany”

lub:

„Wyjazd pociągu nr... do nazwa posterunku ruchu z toru nr... przygotowany”

Przy zgłoszeniu o przygotowaniu drogi przebiegu należy podać dyżurnemu ruchu położenie poszczególnych zwrotnic i wykolejnic wchodzących w przebieg oraz ochronnych oraz sposób ich zabezpieczenia – jeżeli jazda pociągu ma odbywać się po drodze przebiegu nie uzależnionej od wskazań semafora (na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny).

8. 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”.

§ 41

Podawanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu

1. W położeniu zasadniczym semaforzy obsługiwane powinny wskazywać sygnał „Stój”.
2. Sygnał zezwalający na semaforze obsługiwanym podaje wyłącznie dyżurny ruchu.
3. Żaden pociąg nie może wyjechać, wjechać ani przejechać przez czynną stację lub inny czynny posterunek ruchu bez zezwolenia dyżurnego ruchu.

4. Sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym należy podawać w takim czasie, aby przez zbyt późne nastawienie sygnału zezwalającego na jazdę nie spowodować zbędnego zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy pociągu albo przez przedwczesne nastawienie tego sygnału na semaforze wjazdowym nie utrudnić pracy manewrowej.
5. Dla pociągu mającego rozkładowy postój na stacji, sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym należy podawać dopiero po zatrzymaniu się pociągu. W razie potrzeby wcześniejsze podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym lub na nastawienie tego sygnału przed zatrzymaniem się pociągu może być dopuszczone regulaminem technicznym.
6. Wyświetleniu sygnału zezwalającego na semaforze dyżurny ruchu powinien upewnić się w sposób ustalony w regulaminie technicznym.
7. Gdy na semaforze podany został sygnał zezwalający na jazdę, to przy jednoosobowej obsadzie nastawni, z której obsługuje się ten semafor, dyżurny ruchu obsługujący semafor nie powinien opuścić nastawni, z wyjątkiem konieczności zapobieżenia grożącemu niebezpieczeństwu ruchu. Wówczas należy powiadomić o tym dyżurnego ruchu odcinkowego lub dyspozytora, drzwi pomieszczenia nastawni należy zamknąć, a klucz zabrać.
8. W razie nagłej przeszkody do przyjęcia lub wyprawienia pociągu, wynikłej po daniu sygnału zezwalającego na semaforze, należy sygnał ten zmienić natychmiast na sygnał „Stój”. Jeżeli w tym czasie pociąg minął już tarczę ostrzegawczą lub przedni semafor świetlny, należy niezwłocznie powiadomić maszynistę o zmianie sygnału na semaforze wjazdowym (drogowskazowym) lub wyjazdowym za pomocą urządzeń łączności lub w inny dostępny sposób i ustalić z drużyną trakcyjną dalszy tok postępowania.
9. Dyżurnemu ruchu nie wolno podać sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym, w przypadku:
 - 1) sprzecznych dróg przebiegu;
 - 2) przyjęcia pociągu na tor, na którym występuje ograniczenie prędkości niższe niż wynika to ze wskazań semafora, jeżeli drużyna pociągowa nie została wcześniej o tym uprzedzona rozkazem pisemnym „O”;
 - 3) wyłączenia zwrotnic z zależności od semafora lub zaistnienia innych okoliczności, wymagających zatrzymania pociągu i uprzedzenia o konieczności zmniejszenia prędkości jazdy, jeżeli drużyna pociągowa nie została o tym uprzedzona rozkazem pisemnym „O”;
 - 4) zaistnienia innych przeszkód do jazdy pociągu.

10. W przypadkach wymienionych w ust. 9 sygnał zezwalający na semaforze należy podać po przygotowaniu drogi przebiegu, jeżeli:

- 1) pkt 1 – ustala sprzeczność przebiegu;
- 2) pkt 2 i 3 powiadomiono drużynę trakcyjną lub pociągową odpowiednim rozkazem pisemnym;
- 3) pkt 4 – usunięto przeszkodę.

§ 42

Jazda pociągu bez podania sygnału zezwalającego

1. Jazda pociągu bez podania sygnału zezwalającego może odbywać się, gdy wyjątkowo nie jest możliwe lub nie wolno podać na semaforze sygnału zezwalającego lub przy jeździe na przebieg niezorganizowany.
2. Zezwoleniem na jazdę pociągu bez podania sygnału zezwalającego jest:
 - 1) sygnał zastępczy na semaforze lub sygnalizatorze sygnału zastępczego (na osobnym urządzeniu);
 - 2) rozkaz pisemny.
3. Gdy na stacji posiadającej semafony wyjazdowe zachodzi potrzeba użycia drogi przebiegu dla pociągu z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego – zezwoleniem na wyjazd jest rozkaz pisemny.
4. Na posterunkach odstępowych w przypadku niemożności podania na semaforze sygnału zezwalającego, jeżeli nie ma przeszkód do jazdy, zezwoleniem na przejazd pociągu jest rozkaz pisemny.
5. W razie potrzeby wjazdu, przejazdu lub wyjazdu pociągu na sygnał zastępczy dyżurny ruchu informuje o tym maszynistę ustnie lub za pomocą urządzeń łączności oraz podaje przyczynę takiej jazdy i numer toru, którego dotyczy udzielone zezwolenie.
6. Na przygotowanie drogi przebiegu bez podania sygnału zezwalającego dyżurny ruchu daje oddzielne polecenie.
7. Drogę przebiegu bez podania sygnału zezwalającego należy sprawdzić i zabezpieczyć w sposób określony regulaminem technicznym i zgłosić jej przygotowanie dyżurnemu ruchu, który po spełnieniu tych warunków może dać pozwolenie na jazdę pociągu.

8. Zezwolenie na jazdę pociągu 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 pociągu.
9. Zezwolenie na przejazd pociągu obok ważnego semafora wskazującego sygnał „Stój” na obsługiwanym semaforze może przekazać dyżurny ruchu który obsługuje ten semafor.
10. Zezwolenie na jazdę pociągu udzielone sygnałem zastępczym lub rozkazem pisemnym uprawnia do jazdy do następnego semafora, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D 1. Dalsza jazda odbywa się stosownie do wskazania semafora, jeżeli są lub treści otrzymanego rozkazu pisemnego.
11. W czasie jazdy pociągu bez podania sygnału zezwalającego nie mogą się odbywać przebiegi sprzeczne.

§ 43

Obserwacja jadącego pociągu

1. Pracownicy posterunków nastawczych, po przygotowaniu drogi przebiegu zobowiązani są obserwować okręg nastawczy oraz przejeżdżający pociąg aż do całkowitego jego wjazdu, wyjazdu lub przejazdu, a w przypadku wystąpienia nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu - zatrzymać pociąg lub podjąć inne działania w celu usunięcia zagrożenia.
2. Miejsce i sposób obserwacji należy określić w regulaminie technicznym.
3. Przy obserwacji jadącego pociągu należy zwrócić szczególną uwagę czy:
 - 1) pociąg jest prawidłowo osygnalizowany;
 - 2) maszynista pojazdu trakcyjnego reaguje na nadawane sygnały;
 - 3) nie ma oznak zagrzaną się łożysk zestawów kołowych;
 - 4) nie ma widocznych uszkodzeń taboru kolejowego zagrażających bezpieczeństwu ruchu;
 - 5) nie hamuje żaden wagon;
 - 6) powierzchnie toczne kół nie mają płaskich miejsc lub nalepów, na co wskazują silne i rytmiczne uderzenia kół podczas jazdy;

- 7) nie brakuje zderzaków na końcu pociągu, z wyjątkiem taboru kolejowego bezzderzakowego;
 - 8) nie ma otwartych drzwi wagonów;
 - 9) nie ma pożaru w pociągu;
4. Zakres obserwacji określony w ust. 3 nie obowiązuje na odcinkach wyposażonych w urządzenia zpr, oraz w przypadkach, gdy ze względów technicznych i terenowych nie można zapewnić odpowiedniej lokalizacji nastawni – w tym przypadku sposób postępowania należy określić w regulaminie technicznym.

§ 44

Nastawienie sygnału „Stój” na semaforze i rozwiązanie drogi przebiegu

1. Zmiana sygnału zezwalającego na sygnał „Stój” na semaforze odbywa się samoczynnie w wyniku oddziaływania pociągu na urządzenia lub po obsłudze właściwego elementu sterującego. O nastawieniu sygnału „Stój” na semaforze dyżurny ruchu powinien upewnić się w sposób określony w regulaminie technicznym.
2. Sygnałowe miejsce końca pociągu jest to miejsce na posterunku ruchu, po minięciu którego należy nastawić sygnał „Stój” na semaforze po wjeździe lub wyjeździe 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 (granica posterunku zapowiadawczego) – jeżeli urządzenie zwalniające zastawkę nad blokiem końcowym znajduje się za ostatnią zwrotnicą w przebiegu, sygnał „Stój” na semaforze nastawia się po zwolnieniu tej zastawki przez czoło pociągu lub cały pociąg;
 - 3) w przebiegowym miejscu końca pociągu za semaforem wyjazdowym.
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. Rozwiązanie drogi przebiegu polega na doprowadzeniu urządzeń srk do położenia zasadniczego po zrealizowaniu przebiegu.
7. Drogę przebiegu można rozwiązać, gdy pociąg minął 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 urządzeń srk wchodzących w drogę przebiegu pod przejeżdżającymi pojazdami kolejowymi.
9. Na wyznaczonych posterunkach ruchu wjazd lub wyjazd z sygnałem końca pociągu niektórych pociągów może stwierdzać i zgłaszać dyżurnemu ruchu drużyna pociągowa. Posterunki ruchu oraz sposób zgłoszenia należy w regulaminie technicznym posterunku.
10. Jeżeli czoło pociągu minęło semafor i pociąg zatrzymał się tak, że koniec pociągu minął sygnałowe miejsce końca pociągu, lecz nie minął przebiegowe miejsce końca pociągu, to semafor powinien wskazywać sygnał „Stój” i nie należy rozwiązywać drogi przebiegu.
11. W regulaminie technicznym należy wskazać sygnałowe oraz przebiegowe miejsce końca pociągu.

§ 45

Nieprawidłowości przy podawaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora

1. Jeżeli pracownik obsługujący semafor zauważy lub dowie się, że dalszej jeździe pociągu grozi niebezpieczeństwo, zobowiązany jest natychmiast zmienić sygnał zezwalający na semaforze na sygnał „Stój” i jeżeli jest to możliwe nadać sygnał „ALARM”, za pomocą radiotelefonu.
2. W przypadku konieczności zmiany na semaforze sygnału zezwalającego na sygnał „Stój” obowiązują następujące zasady:
 - 1) sygnał zezwalający na semaforze należy zmienić na sygnał „Stój” najpóźniej, gdy czoło pociągu znajduje się przed tarczą ostrzegawczą, odnoszącą się do tego semafora lub poprzednim semaforem;
 - 2) jeżeli po zmianie na semaforze sygnału zezwalającego na sygnał „Stój”, zajdzie konieczność przestawienia zwrotnic lub wykolejnic wchodzących w drogę przebiegu, dyżurny ruchu może rozwiązać drogę przebiegu, dopiero po zatrzymaniu się pociągu przed semaforem;

- 3) dyżurny ruchu może rozwiązać 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 urządzenia na to pozwalają;
 - 5) jeżeli urządzenia 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 zaistniałej okoliczności rozkazu pisemnego.
3. Jeżeli pociąg bez zezwolenia minął obsługiwany semafor wskazujący sygnał „Stój”, należy natychmiast przy użyciu dostępnych środków spowodować zatrzymanie pociągu i powiadomić dyżurnego ruchu. W tym przypadku bez pozwolenia dyżurnego ruchu cofanie pociągu jest niedozwolone za wyjątkiem nagle grożącego niebezpieczeństwa. Na dalszą jazdę dyżurny ruchu po stwierdzeniu, że spełnione zostały wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy, wydaje prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem rozkaz pisemny „S”, natomiast obsługę urządzeń srk prowadzi zgodnie z instrukcją obsługi danego rodzaju urządzeń.
 4. Cofanie pociągu, który zatrzymał się za semaforem wskazującym sygnał „Stój”, bez pozwolenia dyżurnego ruchu jest dozwolone tylko w przypadku grożącego niebezpieczeństwa.
 5. Jeżeli w wyniku nieprawidłowego działania urządzeń, po przejeździe pociągu nie można nastawić sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym, lub wygasić sygnału zastępczego dyżurny ruchu powinien:
 - 1) niezwłocznie zatrzymać kolejny zbliżający się do tego semafora pociąg przy użyciu dostępnych środków łączności (np. urządzeń radiolączności pociągowej, radiotelefoniczny system alarmowy lub podawać sygnały stój D 2 i D 3);
 - 2) odpisać ten fakt w Książce kontroli urządzeń srki zawiadomić o usterce personel utrzymania;
 - 3) zawiadomić tylny posterunek następny i wezwać go do informowania o tym następne pociągi rozkazem pisemnym „S”;
 - 4) dyżurny ruchu, który otrzymał od przedniego posterunku następczego zawiadomienie o nienastawianiu się sygnału „Stój” na semaforze, powinien zatrzymywać wszystkie pociągi i zawiadamiać je rozkazem pisemnym „S”;
 - 5) do czasu ustawienia sygnału D 1 sygnału D0 i zawiadomieniu tylnego posterunku, nie wolno potwierdzać przyjazdu pociągu (zablokować bloku końcowego);

6) jeżeli dano potwierdzenie przyjazdu pociągu – należy pociąg zatrzymać przy użyciu dostępnych środków łączności (np. urządzeń radiołączności pociągowej, radiotelefoniczny system alarmowy, lub podawać sygnały stój D 2 i D 3);

7) przed tym semaforem ustawić sygnał D 1;

8) wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów.

Zezwoleniem na minięcie przez pociąg sygnału D 1 „Stój”, jest rozkaz pisemny „S”.

Usunięcie tarcz przenośnych sygnałów D 1 i D0 może nastąpić na polecenie dyżurnego ruchu dopiero po usunięciu usterki semafora.

6. Jeżeli w położeniu zasadniczym obsługiwany semafor świetlny jest wygaszony (ciemny), dyżurny ruchu powinien powiadomić o tym następne pociągi rozkazem pisemnym „S”.

7. Jeżeli sygnał zezwalający na semaforze zmieni się przedwcześnie na sygnał „Stój” i pociąg zatrzyma się, o ile nie ma przeszkód, należy dać zezwolenie na dalszą jazdę pociągu na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny „S”.

8. Jeżeli wyświetlony sygnał zastępczy nie wyłączy się samoczynnie we właściwym czasie, należy wyłączyć go przyciskiem sygnału zastępczego.

9. We wszystkich zaistniałych przypadkach nieprawidłowości na sygnalizatorach należy stosować środki pomocnicze.

§ 46

Przepuszczenie bez zatrzymania pociągu nieprzewidziane w wewnętrznym rozkładzie jazdy

1. Pociąg mający rozkładowy postój na stacji lub przystanku osobowym może być przepuszczony bez zatrzymania w następujących przypadkach:

1) postój pociągu jest zbędny;

2) nie jest przewidziane wsiadanie i wysiadanie podróżnych;

3) w sytuacjach awaryjnych.

2. przyczynie jazdy bez zatrzymania pociągu mającego rozkładowy postój na stacji lub przystanku osobowym należy powiadomić drużynę trakcyjną rozkazem pisemnym S.

§ 47

Stosowanie środków pomocniczych

Środki pomocnicze

1. Pod nazwą środki pomocnicze należy rozumieć zamknięcia pomocnicze urządzeń nastawczych i blokowych, tabliczki ostrzegawcze.
2. Zamknięcia pomocnicze służą do uniemożliwienia niedozwolonej obsługi urządzeń nastawczych lub blokowych. Zamknięciami pomocniczymi są: kapturki do przycisków i inne przyrządy ochronne, odpowiednie do konstrukcji urządzeń srk określone w regulaminie technicznym. Funkcję zamknięć pomocniczych spełniają również takie urządzenia srk, które wskutek wykonania odpowiednich czynności uniemożliwiają realizację niedozwolonej lub omyłkowej obsługi zwrotnic, wykołajnic, sygnałów, urządzeń blokady liniowej itp. bez stosowania kapturków lub innych przyrządów ochronnych. Założenie kapturków powinno uniemożliwiać obsługę przycisków. Założenie innych urządzeń ochronnych powinno uniemożliwić obsługę elementów nastawczych srk, dla których są przeznaczone.
3. Zamknięcia pomocnicze stosuje się celem:
 - 1) uniemożliwienia potwierdzenia przyjazdu pociągu – w tym celu zamknięcie pomocnicze zakłada się przy bloku końcowym przy półsamoczynnej blokadzie liniowej;
 - 2) uniemożliwienia wyprowadzenia pociągu ze stacji – w tym celu zamknięcie pomocnicze zakłada się:
 - a) na linii jednotorowej na obu sąsiednich posterunkach zapowiadawczych,
 - b) na linii dwutorowej na posterunku zapowiadawczym, który wyprowadza pociąg na dany tor szlakowy na przyciskach dotyczących danego toru szlakowego;
 - 3) uniemożliwienia przepuszczenia pociągu przez prowizoryczny posterunek odstępowy – w tym celu zamknięcie pomocnicze zakłada się na elementach nastawczych (przyciskach) dotyczących danego odstępu, jeśli posterunek wyposażony jest w elektryczne urządzenia srk;
 - 4) uniemożliwienia przyjęcia pociągu na dany tor stacyjny – w tym celu zamknięcia pomocnicze zakłada się na elementach nastawczych (przyciskach), dotyczących wjazdów ze wszystkich kierunków na ten tor;

- 5) uniemożliwienia przestawienia zwrotnic i wykolejnic ustawionych w nieutwierdzonej drodze przebiegu – w tym celu zamknięcie pomocnicze zakłada się na elementach nastawczych (przyciskach zwrotnicowych i wykolejnicowych) oraz gdy urządzenia na to zezwalają należy wyłączyć prąd nastawczy;
 - 6) uniemożliwienia przestawienia poszczególnych urządzeń nastawczych (przycisk semafora, tarczy manewrowej, przycisk zwrotnicy lub wykolejnicy) – w tym celu zamknięcie pomocnicze zakłada się na przycisku danego urządzenia nastawczego, w sposób uniemożliwiający przestawienie.
4. W urządzeniach srk z zobrazowaniem na ekranie monitora ich stanu, stosowanie zamknięć pomocniczych podanych w ust. 3, dokonuje się poprzez wybranie z klawiatury lub myszą właściwego polecenia z katalogu zamknięć pomocniczych odpowiadającego danej sytuacji ruchowej i określonej w instrukcji obsługi urządzeń srk. Jeżeli konstrukcja urządzeń srk wymaga stosowania innego rodzaju zamknięć pomocniczych, wówczas podane w ust. 3 sposoby stosowania zamknięć pomocniczych należy stosować odpowiednio do konstrukcji tych urządzeń.
 5. W celu zapobiegania przyjęcia pociągu na tor dyżurny ruchu natychmiast po wjeździe i po rozwiązaniu drogi przebiegu zatrzymującego się na stacji lub po otrzymaniu polecenia lub pozwolenia albo po powzięciu wiadomości o zajęciu toru wjazdowego (lub tylko ukresu rozjazdu prowadzącego na tor wjazdowy, bądź zajęcia skrajni tego toru) przez pojazd powinien zastosować zamknięcia pomocnicze według ust. 3.
 6. Na stacjach posiadających kontrolę niezajętości torów i rozjazdów, plan świetlny wskazujący zajętość torów, środki pomocnicze, przewidziane w razie zajęcia toru wjazdowego, należy stosować tylko wówczas, gdy zachodzą przeszkody w należytym działaniu tych urządzeń lub wykonuje się w urządzeniach lub w torze roboty, które mogą mieć wpływ na działanie urządzeń wskazujących zajęcie toru o czym wykonujący roboty czyni odnośny zapis w książce kontroli urządzeń srk lub w dzienniku ogłędzin rozjazdów.
 7. Stosowanie środków pomocniczych nie zwalnia w żadnym przypadku od obowiązku każdorazowego sprawdzenia drogi przebiegu pociągu w sposób wskazany w regulaminie technicznym.
 8. Tabliczki ostrzegawcze służą do zwrócenia uwagi pracownikowi posterunku nastawczego na zakaz lub nakaz wykonywania pewnych czynności. Tabliczki ostrzegawcze powinny mieć jeden z następujących napisów:
 - 1) „Tor zajęty”;
 - 2) „Tor zamknięty”;
 - 3) „Ruch jednotorowy dwukierunkowy”;

- 4) „Trakcja elektryczna zabroniona”;
- 5) „Pojazd pomocniczy”;
- 6) „Telefoniczne zapowiadanie”;
- 7) „O odjazdach zawiadomić kierownika robót”;
- 8) „Uwaga ! Konserwator na rozjazdach”.

Tabliczki wymienione w punktach 2 do 8 stosuje się w przypadkach wskazanych w treści napisu na tabliczce, we wszystkich innych przypadkach, w których wymagane jest zawieszenie tabliczki ostrzegawczej, należy używać tabliczki wymienione w pkt 1.

- 9. Jeżeli nie ma możliwości umieszczenia tabliczki na aparacie odpowiedniego łącza telefonicznego (centrałka), należy umieścić ją w innym widocznym miejscu, o ile jest to możliwe np.: w pobliżu urządzenia łączności, pulpitu nastawczego w sposób umożliwiający orientację co do miejsca, którego tabliczka dotyczy. W urządzeniach przekaźnikowych z komputerowym pulpitem nastawczym, a także w urządzeniach komputerowych, o ile posiadają one taką funkcję, tabliczki ostrzegawcze mogą być wyświetlane w formie komunikatów na ekranie monitora komputerowego po wybraniu z właściwej aplikacji według instrukcji obsługi urządzeń srk danego typu i rodzaju.
- 10. Gdy okoliczności wymagające zastosowania środków pomocniczych mogą nie być wiadome pracownikom, którzy powinni je zastosować, to dyżurny ruchu powinien ich o tym zawiadomić i polecić im zastosowanie odpowiednich zamknięć pomocniczych i tabliczek ostrzegawczych.
- 11. Zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze należy natychmiast usunąć, gdy ustała przyczyna, która wymagała ich zastosowania. Jeżeli ustanie tej przyczyny może nie być wiadome pracownikom, którzy powinni byli zastosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze, dyżurny ruchu powinien ich o tym zawiadomić i polecić usunięcie tych środków pomocniczych.

§ 48

Zasady regulowania ruchu pociągów

- 1. Przy regulowaniu ruchu pociągów obowiązują następujące zasady:

- 1) pociągi należy przyjmować i wyprawiać w kolejności wskazanej w wyciągu rozkładu jazdy albo w kolejności ustalonej osobnym zarządzeniem;

- 2) pociąg pasażerski nie może odjechać ze stacji lub z przystanku osobowego wcześniej niż to jest wskazane w rozkładzie jazdy;
 - 3) wszystkie pozostałe rodzaje pociągów nie ujęte w rozkładzie jazdy powinny być wyprawiane po uzgodnieniu z dyspozytorem WKD jeżeli nie opóźni to ruchu innych pociągów przewidzianych rozkładem jazdy;
 - 4) opóźnienia pociągów należy wyrównywać przez skrócenie postojów na stacjach, przez stosowanie skróconego czasu jazdy;
 - 5) pierwszeństwo przed wszystkimi pociągami mają pociągi ratunkowe, wyprawiane do akcji ratunkowej, jeżeli zdarzenie spowodowało przerwę w ruchu lub ofiary w ludziach albo pociąg jedzie do gaszenia pożaru – w innych przypadkach pierwszeństwo dla pociągów ratunkowych określa dyspozytor WKD w porozumieniu z dyżurnym ruchu.
2. W regulowaniu ruchu pociągów uczestniczą:
- 1) dyżurny ruchu – na przyległych szlakach i odcinku zpr;
 - 2) dyspozytor WKD;
 - 3) maszynista.
3. 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.
5. Szczegółowe wskazówki dotyczące regulowania ruchu pociągów na przyległych szlakach i odcinkach należy umieścić w regulaminie technicznym zainteresowanych posterunków ruchu.

ROZDZIAŁ 6

ZAMKNIĘCIA TORÓW. PROWADZENIE RUCHU JEDNOTOROWEGO DWUKIERUNKOWEGO

§ 49

Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego

1. Zamknięcia torów dzielą się na:

- 1) planowe – wynikające z planu robót budowlanych lub utrzymania infrastruktury;
- 2) nieplanowe – spowodowane nagłą przeszkodą do jazdy.

2. Na czas planowego zamknięcia torów sporządza się regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót zgodnie z postanowieniami Instrukcji WKD R- 4.

3. 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, urządzeniach srk lub innych robót wymagających zmiany organizacji i sposobu prowadzenia ruchu.

4. Tor szlakowy należy zamknąć dla ruchu pociągów jeżeli:

- 1) powstała przeszkoda do jazdy po tym torze;
- 2) doszło do wypadku z pociągiem, uniemożliwiającym dalszą jazdę;
- 3) nastąpiło rozerwanie lub konieczność podzielenia pociągu albo pojazdu pomocniczego połączonego z innym pojazdem pomocniczym lub z przyczepą;
- 4) zachodzi nieprzewidziana konieczność cofania pociągu ze szlaku;
- 5) zachodzi pilna potrzeba wykonania robót uniemożliwiających jazdę po danym torze;
- 6) zachodzi potrzeba wyprawienia po torze lewym, w kierunku przeciwnym do zasadniczego, pociągu lub pojazdu pomocniczego do określonego miejsca na szlaku;
- 7) pociąg z przekroczoną skrajnią zagrażałby bezpieczeństwu ruchu po sąsiednim torze;

- 8) pociąg ratunkowy, roboczy lub pojazd pomocniczy ma zatrzymać się na szlaku celem wykonania pracy;
 - 9) zachodzi potrzeba wstawienia pojazdu szynowo-drogowego;
 - 10) zarządzenia planowego zamknięcia toru na czas robót.
5. Tor szlakowy zamyka dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego:
- 1) który dowiedział się o zaistnieniu nieprzewidzianych okoliczności, o których mowa w ust. 4;
 - 2) zarządzający torem szlaku dwutorowego, który ma być zamknięty w przypadku robót planowych;
 - 3) od którego zamknięcia toru zażądał kierownik robót;
 - 4) który ma wyprawić na szlak jednotorowy pociąg ratunkowy, pociąg roboczy lub pojazd pomocniczy celem wykonania określonej pracy;
 - 5) wyznaczony w zarządzeniu o zamknięciu toru.
6. Zamknięcie toru szlakowego nie wymaga uzgodnienia z sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym w przypadkach zaistnienia nieprzewidzianych okoliczności. W innych przypadkach zamknięcie toru szlakowego następuje po uprzednim uzgodnieniu z dyżurnym ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego.
7. Zamknięcie toru zarządza się nadając do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogram:
- „Tor nr od do zamknięty od godz. min.....
(nazwa posterunku) (nazwa posterunku)
z powodu”.**
- W razie potrzeby zamiast „od godz. min.” można podać: **„po przejeździe pociągu nr”.**
- Na szlaku jednotorowym, numer toru szlakowego zastępuje się wyrazem **„szlakowy”.**
8. Z chwilą zamknięcia toru należy osygnalizować go zgodnie z Instrukcją WKD A-1 oraz stosować środki pomocnicze.
 9. Otwarcie toru szlakowego może nastąpić, gdy ustała przyczyna, z powodu której tor został zamknięty, i gdy tor ten jest wolny od przeszkód uniemożliwiających ruch. Otwarcie toru szlakowego po przeprowadzonych robotach może nastąpić po

otrzymaniu od kierownika robót pisemnego powiadomienia o ukończeniu robót i braku przeszkód uniemożliwiających ruch pociągów :

„Roboty na torze nr szlaku zostały ukończone o godz. min. Na torze nie ma przeszkód do ruchu pociągów.”

10. W powiadomieniu należy podać wymagane ograniczenia prędkości jazdy pociągów. Na końcu powiadomienia należy podać nazwisko i stanowisko powiadamiającego. Powiadomienie o ukończeniu robót kierownik robót przekazuje pisemnie do dyżurnego ruchu jednego z posterunków zapowiadawczych, przyległych do zamkniętego toru szlakowego. Jeżeli powiadomienie otrzymał dyżurny ruchu, który tego toru nie zamknął, to przekazuje je dyżurnemu ruchowi, który zamknął tor.
11. Pisemne zawiadomienia dotyczące potrzeby zamknięcia toru oraz ukończenia robót i zgłoszenia gotowości toru do jego otwarcia należy wklejać do dziennika ruchu na odpowiedniej stronie, jeżeli nie były one wpisane do Dziennika oględzin rozjazdów D-831.
12. Tor otwiera dyżurny ruchu tego posterunku zapowiadawczego, który zamknął tor. W tym celu nadaje on do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram :

„Tor nroddootwarty o godz. min.”.
(nazwa posterunku) (nazwa posterunku)”.

Jeżeli o ustaniu przyczyny, dla której tor został zamknięty, dowiedział się dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który toru nie zamykał, powinien powiadomić o tym dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego, który zamknął tor.
13. Dyżurni ruchu posterunków zapowiadawczych przyległych do zamkniętego toru szlakowego powinni powiadomić zainteresowanych pracowników posterunków technicznych o zamknięciu, a następnie o otwarciu toru.
14. Zamknięcia i otwarcia toru wymaga zgłoszenia dyspozytorowi WKD przez dyżurnego ruchu który zamknął lub otworzył tor.

§ 50

Wprowadzenie i odwołanie ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym w czasie zamknięcia toru szlaku dwutorowego

1. Po zamknięciu jednego z torów szlaku dwutorowego może być wprowadzony ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze czynnym.
2. Ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze czynnym wprowadza dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który zarządza torem czynnym.

3. Jeżeli na torze czynnym nie ma dwukierunkowej blokady liniowej, dyżurny ruchu nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram :

„Od dowprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy (nazwa posterunku) (nazwa posterunku) po torze nr ... po którym ostatni pociąg nr ... odjechał o godz.min.”.

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

**„Wprowadzić ruch jednotorowy dwukierunkowy oddopo torze nr”.
(nazwa posterunku) (nazwa posterunku)”.**

5. Po wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym, zapowiada się pociągi telefonicznie według zasad ustalonych dla szlaków jednotorowych z ruchem dwukierunkowym.

6. W telefonogramach zapowiadawczych o pociągach wyprawianych po torze lewym, po numerze pociągu dodaje się wyrazy „po torze lewym”.

7. Po otwarciu zamkniętego toru i po przyjeździe ostatniego pociągu, dla którego dano pozwolenie na wyprawienie po torze lewym, ruch dwutorowy przywraca ten posterunek zapowiadawczy, który wprowadził ruch jednotorowy dwukierunkowy. Dyżurny ruchu tego posterunku nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram :

**„Przywracam ruch dwutorowy od doo godz. min.”.
(nazwa posterunku) (nazwa posterunku)**

8. 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 należy prowadzić w następujący sposób:

1) obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów między obsługiwanymi posterunkami ruchu, jak na szlaku jednotorowym bez blokady liniowej;

2) ruch pociągów prowadzi się jak na szlaku jednotorowym – przy czym pociągi tego samego kierunku jazdy:

a) po torze prawym – jadą w odstępach semaforów odstępowych samoczynnej blokady liniowej,

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

9. Jeżeli po przyjeździe pociągu do posterunku zapowiadawczego po torze prawym ma być wyprawiony z tego posterunku po tym torze pociąg, należy przed wyprawieniem pociągu przywrócić stan zasadniczy blokady.
10. Jeżeli po przejeździe ostatniego pociągu z kierunku przeciwnego do zasadniczego nie można przywrócić stanu zasadniczego samoczynnej blokady liniowej, to pierwszemu pociągowi, wyprawionemu po torze prawym w kierunku zasadniczym należy przekazać rozkaz pisemny „S” o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych i o potrzebie ostrożnej jazdy od ostatniego semafora odstępowego.
11. Szczegółowe postanowienia odnośnie prowadzenia ruchu pociągów w czasie zamknięcia jednego z torów szlakowych należy podać w regulaminie technicznym.
12. Jeżeli z powodu planowych robót jeden tor szlaku dwutorowego ma być bez przerwy zamknięty co najmniej przez dwie doby, a urządzenia srk zostaną odpowiednio przystosowane, zarządca infrastruktury może zarządzić aby szlak ten uważano czasowo za jednotorowy.
13. 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.
14. Jeżeli z powodu robót na torze zamkniętym zachodzi potrzeba zmniejszenia prędkości jazdy pociągów po torze czynnym, kierownik robót powinien wcześniej powiadomić o tym jedną ze stacji przyległych do szlaku, na którym wykonuje się roboty.

§ 51

Prowadzenie ruchu po torze zamkniętym

1. Pociągi, pojazdy pomocnicze wyprawiane po torze zamkniętym zapowiada się telefonicznie w sposób ustalony dla szlaków jednotorowych, w miarę potrzeby w zapowiadaniu pociągów biorą udział prowizoryczne posterunki odstępowe.
2. Wszystkie pociągi wyprawiane na zamknięty tor szlakowy określamy mianem pociąg roboczy z odpowiednim kolejnym numerem 1 lub 2 w zależności od kierunku w którym dany pociąg roboczy zostanie wyprawiony pierwszy raz na dany szlak wyprawianego pociągu.
3. We wszystkich telefonogramach zapowiadawczych po numerze pociągu dodaje się słowa „**po zamkniętym torze numer**” .

4. Jeżeli pociąg ma być wyprawiony po torze zamkniętym i zatrzymany na szlaku, w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu oraz oznajmienie odjazdu pociągu, w razie potrzeby po słowach „**po zamkniętym torze nr**” dodaje się słowa: „**z postojem na km**”, lub „**do km i z powrotem**”, lub „**do km**”. Dla powrotu ze szlaku w wymienionych telefonogramach zapowiadawczych dodaje się słowa: „**z km...do... ..**”.
5. Pociągi wyprawiane na tor zamknięty, przez cały czas znajdowania się na tym torze zachowują swe określenia i numer (§ 34, § 35, § 78 ust 5).
6. W telefonogramach zapowiadawczych dotyczących połączonych pociągów lub pojazdów pomocniczych, które oddzielnie wyjechały lub oddzielnie przyjadą do jednej z sąsiednich stacji, należy każdemu z nich nadać oddzielny numer, wymieniając wszystkie numery połączonych pociągów lub pojazdów pomocniczych, np. „Połączone pociągi robocze nr 1, 3” itd. Dla pociągów tych należy wystawić oddzielny rozkaz pisemny „S” (w rubryce 4 wpisać informacje dotyczące połączenia lub rozłączenia pociągów lub pojazdów pomocniczych).
7. Dla pociągu, który dojeżdża do następnej stacji:
 - 1) po szlaku jednotorowym lub po torze prawym szlaku dwutorowego - obsługuje się semafony oraz dodatkowo blokadę liniową, jeżeli urządzenia na to pozwalają;
 - 2) po torze lewym szlaku dwutorowego - semaforów nie obsługuje się, chyba że semafor wyjazdowy został przystosowany do wyjazdu w kierunku przeciwnym do zasadniczego albo że przy torze lewym, patrząc w kierunku jazdy, znajduje się semafor wjazdowy;
 - 3) na szlaku z dwukierunkową blokadą półsamoczynną dla każdego toru obowiązuje zasada określona w pkt 1.
8. Dla pociągu, który nie dojeżdża do następnej stacji:
 - 1) W przypadku jazdy po szlaku jednotorowym lub po torze prawym w kierunku zasadniczym szlaku dwutorowego, semafony obsługuje się wówczas, gdy nie ma blokady liniowej;
 - 2) Gdy jest blokada liniowa, lecz urządzenia sterowania ruchem przystosowane są do tego, aby pociąg powracający ze szlaku nie oddziaływał na urządzenia blokady liniowej, to wjazd pociągu powracającego ze szlaku jednotorowego lub po torze prawym w kierunku zasadniczym szlaku dwutorowego może odbywać się na sygnał zezwalający na semaforze;

- 3) W przypadku jazdy po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego szlaku dwutorowego w zakresie obsługi semaforów postępuje się w sposób określony dla pociągu, który dojeżdża do następnej stacji.
9. Jeżeli nie obsługuje się semaforów, wyjazd pociągów na zamknięty tor szlakowy odbywa się na rozkaz pisemny „S” rubryka 1, a wjazd pociągów z zamkniętego toru na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny „S” rubryka 2.
10. Przy prowadzeniu ruchu pociągów po torze zamkniętym obowiązują następujące zasady:
- 1) można wyprawić kilka pociągów, z tym że drugi i następny pociąg w tym samym kierunku można wyprawić w odstępie czasu co najmniej dwóch minut, w odległości co najmniej 500 m za pociągiem poprzednim;
 - 2) Prędkość jazdy pociągu na zamkniętym i zajęтым torze szlakowym nie może przekraczać 30 km/h. Na zamkniętym torze szlakowym niezajętym przez tabor kolejowy, na którym nie ma przeszkód do jazdy, może być stosowana dozwolona dla danego pociągu prędkość jazdy, o czym dyżurny ruchu powiadamia drużynę pociągową za pomocą rozkazu pisemnego;
 - 3) dla pociągu jadącego na zajęty tor szlakowy nie nastawia się sygnałów na semaforach i nie obsługuje się urządzeń blokowych;
 - 4) po wyprawieniu pociągu, który ma dojechać do następnej stacji bez zatrzymania, nie wolno wyprawiać pociągu przeciwnego kierunku, dopóki pociąg ten nie przyjedzie do tej stacji;
 - 5) po wyprawieniu pociągu do określonego kilometra, wolno wyprawić pociąg przeciwnego kierunku do miejsca znajdującego się co najmniej 500 m przed tym kilometrem. W rozkazie pisemnym „S” należy wskazać miejsce, do którego wolno dojechać, a zbliżenie się obu pociągów może nastąpić po porozumieniu się drużyn pociągowych. Po porozumieniu się drużyn pociągowych o ustalonym miejscu (kilometrze) zbliżenia się pociągów na torze zamkniętym, drużyny pociągowe zobowiązane są przed zmianą miejsca (kilometra) do powiadomienia wyprawiającego te pociągi dyżurnego ruchu o nowym miejscu (kilometrze) znajdowania się tych pociągów;
 - 6) jeżeli zezwolono na jazdę tylko do określonego miejsca na szlaku, wówczas dalsza jazda pociągu może nastąpić po uzyskaniu pozwolenia dyżurnego ruchu tego posterunku zapowiadawczego, do którego pociąg ma jechać za pomocą rozkazu pisemnego „S”;
 - 7) w obu kierunkach jazdy na zamkniętym torze szlakowym obowiązują ograniczenia prędkości zawarte w wykazie ostrzeżeń stałych i doraźnych;

- 8) na zamkniętym torze szlakowym nie zajęтым przez pojazdy kolejowe, na którym nie ma przeszkód do jazdy, może być stosowana dozwolona dla danego pociągu prędkość jazdy, o czym dyżurny ruchu informuje rozkazem pisemnym „S” rubryka 4;
- 9) jeżeli pociąg wyprawiono do kilometra z postojem i z powrotem, a drużyny pociągowej nie powiadomiono rozkazem pisemnym „S” o tym, że na ten tor zostaną wyprawione następne pociągi tego samego kierunku, wówczas nie wolno wyprawić następnych pociągów, dopóki wyprawiony pociąg nie powróci. Jeżeli jednak zachodzi potrzeba wyprawienia na ten tor innego pociągu tego samego kierunku, należy powiadomić o tej potrzebie drużynę pociągową znajdującego się na torze zamkniętym pociągu za pomocą urządzeń łączności, przekazując treść rozkaz pisemny „S” rubryka 4 i wyprawić następny pociąg.
11. Drużynę pociągową lub kierowcę pojazdu pomocniczego zawiadamia się rozkazem pisemnym o jeździe po torze zamkniętym, z podaniem szlaku, numeru zamkniętego toru, nazwy stacji, w kierunku której ma odbyć się jazda, określonego miejsca zatrzymania na szlaku i pozwolenia na dalszą jazdę lub powrót do stacji wyprawienia albo na jazdę do określonego kilometra na szlaku. Ponadto drużyny pociągowe lub kierowcę pojazdu pomocniczego należy powiadomić o:
 - 1) ostrzeżeniach doraźnie wprowadzonych, jeżeli wymagają zmniejszenia prędkości jazdy poniżej dozwolonej dla danego pociągu;
 - 2) znajdujących się na zamkniętym torze innych pociągach i pojazdach pomocniczych oraz kierunku ich jazdy lub miejscu postoju;
 - 3) jeździe w odstępie czasu co najmniej 2 minut za innym pociągiem lub pojazdem pomocniczym;
 - 4) sposobie pozwolenia na wjazd pociągu, jeżeli nie będzie podany sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym;
 - 5) innych okolicznościach wymagających zachowania szczególnej ostrożności.
12. Wszelkich jazdach po zamkniętym torze i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego należy powiadomić posterunki ruchu położone przy tym szlaku oraz pracowników posterunków nastawczych.
13. Dla pociągów i pojazdów pomocniczych znajdujących się na zamkniętym torze szlakowym należy stosować tabliczki ostrzegawcze w ilości odpowiadającej ilości wyprawionych pociągów.

§ 52

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 – w przypadku planowych zamknięć torów;
 - 2) powziętej 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 WKD A-1.
 - 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.
4. Jeżeli część zamkniętego toru będzie użytkowana, należy ją zakończyć prowizorycznym kozłem oporowym, a miejsce do którego wolno dojechać osygnalizować sygnałem D1.
5. Dyżurny ruchu powinien upewnić się o wykonaniu postanowień ust. 3 pkt 2 oraz ust. 4.
6. Otwarcie zamkniętego toru stacyjnego przez dyżurnego ruchu może nastąpić po otrzymaniu zawiadomienia o usunięciu przeszkód do ruchu na tym torze.
7. Podczas zamknięcia i otwarcia toru stacyjnego należy zastosować odpowiednie środki pomocnicze zgodnie postanowieniami § 47.

ROZDZIAŁ 7

§ 53

Postępowanie w razie otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu

1. Rozróżnia się następujące przypadki zamknięcia i otwarcia posterunków ruchu:
 - A. Stałe lub czasowe zamknięcie i otwarcie posterunku następczego.
 - B. Okresowe zamknięcie i otwarcie posterunku następczego.
 - C. Otwarcie i zamknięcie prowizorycznego posterunku odstępowego.
 - D. Zamknięcie posterunku nastawczego z przyczyn losowych.

Przypadek A

2. Stałe lub czasowe zamknięcie posterunku ruchu następuje wówczas, gdy ustala przyczyna, dla której posterunek ten został otwarty, a także, gdy jego zamknięcie będzie trwało dłużej niż 30 dni.
3. Stałe lub czasowe zamknięcie posterunku ruchu lub jego otwarcie zarządza Zarząd WKD, na wniosek Wydziału Eksploatacji.
4. Zamknięcie i wyłączenie posterunku ruchu z udziału w prowadzeniu ruchu powinno być poprzedzone wykonaniem odpowiednich prac przygotowawczych, umożliwiających bezpieczne prowadzenie ruchu pociągów bez udziału tego posterunku. Zakres i sposób wykonania tych prac powinny być określone w zarządzeniu o zamknięciu posterunku ruchu.
5. Zwrotnice rozjazdów leżących w torach głównych zasadniczych należy ustawić w położeniu umożliwiającym przejazd pociągów po tych torach i w tym położeniu zabezpieczyć w sposób określony odrębnymi przepisami. Zwrotnice rozjazdów leżących w torach głównych dodatkowych sąsiadujących z torami głównymi zasadniczymi – jeżeli jest to możliwe ustawić w położeniu ochronnym, uniemożliwiającym wyjazd pociągów z tych torów w tory główne zasadnicze i w tym położeniu odpowiednio zabezpieczyć.
6. Semafony i tarcze ostrzegawcze posterunku stałe zamkniętego unieważnia się w sposób przewidziany postanowieniami Instrukcji sygnalizacji WKD A-1.
7. Urządzenia zewnętrzne i wewnętrzne na posterunku ruchu należy zabezpieczyć przed niedozwolonym ich obsługiwaniem i wykorzystaniem w czasie trwania zamknięcia i wyłączenia posterunku następczego.

8. Klucze od zwrotnic, wykolejnic i od pomieszczeń posterunku ruchu należy przechowywać w sposób podany w regulaminie technicznym.
9. 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.
10. Zamknięcie posterunku może nastąpić, gdy szlaki przyległe do tego posterunku są wolne.
11. Zamknięcia dokonuje właściwy dyżurny ruchu, nadając do sąsiednich czynnych posterunków zapowiadawczych telefonogram według wzoru nr 24, fakt zamknięcia odnotowuje w dokumentacji techniczno-ruchowej.
12. Do czasu wprowadzenia zmian w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów drużyny pociągowe należy zawiadamiać rozkazem pisemnym „S” o zamknięciu posterunku ruchu.
13. Po zamknięciu posterunku ruchu, ruch pociągów należy prowadzić na podstawie przystosowanej blokady liniowej między czynnymi posterunkami ruchu - o ile blokada istniała przed zamknięciem lub na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów co powinno być ujęte w zarządzeniu o zamknięciu posterunku ruchu . Do zapowiadania pociągów należy przystosować łączność zapowiadawczą.
14. Prędkość jazdy pociągów w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następnych należy ograniczyć do 40 km/h, a przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, do 20 km/h.
15. Drużyny pociągów wyprawianych na szlak z zamkniętym i wyłączonym z udziału w prowadzeniu ruchu posterunkiem należy zawiadomić rozkazem pisemnym „S” o:
 - 1) zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku następczego;
 - 2) unieważnieniu sygnałów na semaforach i tarczach ostrzegawczych zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następnych;
 - 3) unieważnieniu sygnałów na semaforach samoczynnej blokady liniowej;
 - 4) ograniczeniach prędkości wskazanych w ust. 14.
16. Po ustaniu przyczyny, która powodowała, że posterunek ruchu nie mógł brać udziału w prowadzeniu ruchu, przywróceniu urządzeń łączności zapowiadawczej do pierwotnego stanu i sprawdzeniu jej działania – otwarcia stale lub czasowo zamkniętego posterunku następczego dokonuje dyżurny ruchu, nadając do

sąsiednich czynnych posterunków zapowiadawczych telefonogram według wzoru nr 25.

17. Po otwarciu posterunku następczego należy usunąć zastosowane dodatkowe zamknięcia zwrotnic, ewentualne unieważnienie sygnalizatorów oraz sprawdzić działanie urządzeń srk przez personel utrzymania, odnotowując ten fakt w dokumentacji techniczno-ruchowej.
18. Na posterunkach ruchu czasowo zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu obowiązuje w czasie zamknięcia dokonywanie oględzin rozjazdów przez wyznaczonych na ten okres pracowników.
19. Otwarcie dla czynności technicznych posterunku ruchu nowego lub istniejącego, lecz stale lub czasowo zamkniętego, dla czynności technicznych należy zawiadamiać drużyny trakcyjne lub pociągowe rozkazem pisemnym „S” do czasu wprowadzenia zmian do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.

Przypadek B

1. Okresowe zamykanie posterunku następczego w ciągu doby lub w określone dni tygodnia dokonuje się na zarządzenie Zarządu WKD.
2. Jeżeli posterunek ruchu czynny okresowo, otwierany i zamykany jest codziennie w określonych godzinach to nie jest konieczne wydawanie drużynom pociągowym informacji rozkazami pisemnymi o otwarciu następczego posterunku ruchu dla czynności technicznych.
3. Przed okresowym zamknięciem posterunku zapowiadawczego zwrotnice należy nastawić na przejazd po torach głównych zasadniczych na linii dwutorowej, a na linii jednotorowej po torze głównym zasadniczym lub po jednym z nich, jeżeli są dwa tory główne zasadnicze. W tym położeniu należy zwrotnice zamknąć na zamki zwrotnicowe lub spony iglicowe lub uniwersalne zamki zwrotnicowe. Urządzenia srk pozostawić w położeniu zasadniczym. W czasie okresowego zamknięcia posterunku ruchu nie należy unieważniać semaforów i tarcz ostrzegawczych.
4. Sygnały na semaforach i tarczach ostrzegawczych ważne są tylko w tym czasie, w którym posterunek ruchu jest czynny; w pozostałym czasie są one nieważne, o czym należy powiadamiać drużyny trakcyjne rozkazem pisemnym „S”.
5. Klucze od zwrotnic, wykolejnic i od pomieszczeń posterunku ruchu należy przechowywać w sposób podany w regulaminie technicznym.
6. Przez posterunek okresowo zamknięty wstrzymany jest ruch pociągów, z wyjątkiem pociągów ratunkowych, roboczych. Prędkość jazdy pociągu ratunkowego, roboczego w granicach tego posterunku nie powinna przekraczać 30 km/h, a przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia 20 km/h.

7. Zamknięcie okresowe posterunku następczego i otwarcie go następuje w czasie wyznaczonym w regulaminie technicznym i wskazanym w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.

8. Posterunek ruchu może być otwarty po stwierdzeniu prawidłowego działania wewnętrznych urządzeń srk oraz łączności. Przed otwarciem posterunku należy sprawdzić, czy w rozjazdach na drodze przebiegu pociągu:

- 1) nie nastąpiło uszkodzenie miejscowego zabezpieczenia zwrotnic;
- 2) na tokach szynowych rozjazdów nie leżą przedmioty obce;
- 3) nie nastąpiła kradzież części składowych rozjazdów;
- 4) nie nastąpiło odłączenie prętów nastawczych lub kontrolnych oraz czy nie ma widocznych uszkodzeń napędu.

Jeżeli wyjątkowo nie można dokonać powyższych sprawdzeń, pierwszemu pociągowi na szlaku dwutorowym dla jazdy w każdym kierunku lub pierwszemu pociągowi na szlaku jednotorowym, należy ograniczyć prędkość czoła pociągu do 50 km/h w granicach okręgu zwrotnicowego, w którym nie dokonano sprawdzenia.

9. Szczegółowe postanowienia o okresowym zamknięciu i otwarciu posterunku powinien zawierać regulamin techniczny.

Przypadek C

1. Otwarcie prowizorycznego posterunku odstępowego zarządza Zarząd WKD, i może nastąpić w razie:

- 1) zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego, celem wykonania planowanych robót;
- 2) planowanych robót na części jednego toru szlaku dwutorowego oraz połączenia czynnej części tego toru z torem sąsiednim, celem prowadzenia ruchu dwutorowego na tej części szlaku;
- 3) dłuższej przeszkody w działaniu lub w zasilaniu samoczynnej blokady liniowej na szlaku dwutorowego;
- 4) dłuższej przeszkody w zasilaniu sieci trakcyjnej na jednym torze szlaku dwutorowego i prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze z czynną siecią trakcyjną;
- 5) innych okoliczności wymagających zwiększenia przepustowości szlaku.

2. W przypadkach planowanych robót otwarcie prowizorycznego posterunku odstępowego należy sporządzić Regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót który powinien zawierać szczegółowe wskazówki dotyczące otwarcia, pracy i zamknięcia posterunku prowizorycznego. Szczegółowe postanowienia dotyczące otwarcia, pracy i zamknięcia prowizorycznego posterunku odstępowego powinien zawierać osobny regulamin, dołączony do regulaminu technicznego zainteresowanych posterunków następczych.
3. Prowizoryczne posterunki odstęgowe mogą mieścić się w pomieszczeniach stałych lub przewoźnych. Pomieszczenia te należy wyposażyć w urządzenia łączności telefonicznej lub radiotelefonicznej, formularze i druki, przybory sygnałowe, niezbędny inwentarz i oświetlenie, a w razie potrzeby w odpowiednie urządzenia srk.
4. Na prowizorycznych posterunkach odstępowych powinny być zasadniczo stosowane semafony i tarcze ostrzegawcze świetlne;. Na prowizorycznych posterunkach odstępowych w czasie wykonywania planowanych robót mogą być stosowane tarcze zatrzymania D 1 „Stój” i przenośne tarcze ostrzegawcze DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania” według zasad określonych w Instrukcji WKD A-1.
5. Prowizoryczne semafony lub tarczę zatrzymania D 1 „Stój” ustawia się na prowizorycznym posterunku odstępowym naprzeciw pomieszczenia dyżurnego ruchu po jednym urządzeniu sygnałowym dla każdego kierunku ruchu, dla którego czynny jest ten posterunek.
6. Prowizoryczny posterunek odstępowy bierze udział w regulowaniu następstwa pociągów po torach i w tych kierunkach, które przewidziano w regulaminie technicznym lub w regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, zależnie od potrzeb.
7. Przejazd pociągu przez prowizoryczny posterunek ruchu odbywa się na sygnał zezwalający podany na semaforze odstępowym względnie wjazdowym lub na sygnał Rm 1 „Do mnie” podany przez dyżurnego ruchu po usunięciu lub obróceniu tarczy zatrzymania D 1 „Stój” o 90° przed nadjeżdżającym pociągiem.
8. Po przejeździe każdego pociągu należy bezzwłocznie z powrotem ustawić sygnał „Stój”. Pociągi przejeżdżające przez rozjazd po kierunku zwrotnym powinny zmniejszyć prędkość jazdy pociągu do 40 km/h.
9. Drużyny wszystkich pociągów wyprawianych na szlak, na którym czynny jest prowizoryczny posterunek odstępowy, należy powiadomić rozkazem pisemnym S.

Przypadek D

1. W przypadku zamknięcia posterunku nastawczego z przyczyn losowych, w zależności od warunków miejscowych, sporządza się osobny regulamin prowadzenia ruchu pociągów i określa w nim postępowanie w zakresie:

- 1) zabezpieczenia urządzeń zewnętrznych (zwrotnic, wykolejnic, semaforów);
- 2) prowadzenia ruchu pociągów między sąsiednimi posterunkami nastawczymi, z określeniem prędkości jazdy pociągów;
- 3) innych przedsięwzięć dotyczących obszaru infrastruktury kolejowej objętego tym zamknięciem.

ROZDZIAŁ 8

POWIADAMIANIE DRUŻYN POCIĄGOWYCH I MANEWROWYCH

§ 54

Rozkazy pisemne

1. Rozkaz pisemny są to ustalone druki za pomocą których dyżurny ruchu przekazuje drużynie pociągowej lub manewrowej: polecenia, zezwolenia i informacje.
2. Dyżurny ruchu zawiadamia drużyny pociągowe lub manewrowe 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 rozkładzie jazdy pociągów lub w wykazie ostrzeżeń stałych;
 - 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 dyżurnego ruchu albo zarządzenia właściwej komórki organizacyjnej lub żądanie uprawnionego pracownika.
5. Okolicznościach wymienionych w ust. 2 drużyny pociągowe zawiadamia się za pomocą rozkazów pisemnych „O” (zał. nr 5), „S” (zał. nr 6), „N” (zał. nr 7), a w przypadkach, w których niniejsza instrukcja na to zezwala, niektórych pracowników drużyn pociągowych zawiadamia się ustnie.
6. Za pomocą **rozkażu pisemnego „O”** wydaje się drużynie pociągowej następujące polecenia:
 - 1) polecenie ostrożnej jazdy - z powodu:
 - a) nie zawiadomienia kierownika robót (jeżeli zawiadomienie kierownika robót jest przewidziane Regulaminem tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie

wykonywania robót), o zmianie normalnego kierunku jazdy pociągu po torze szlakowym, o jeździe po zamkniętym torze, itp.,

- b) nieotrzymania potwierdzenia przyjazdu względnie zawiadomienia o usunięciu z toru szlakowego pojazdu pomocniczego,
 - c) wykonywania robót torowych, w czasie których należy drużynom pociągowym nakazać podawanie sygnału „Baczność” przed miejscem robót i w tym celu podać im miejsce ustawienia wskaźnika W7,
 - d) znajdowania się w pociągu wagonów z ładunkiem o przekroczonej skrajni ładunkowej lub wyjątkowo ciężkim, ze wskazaniem szczególnych środków ostrożności, jakie w danym przypadku należy stosować,
 - e) jazdy po sąsiednim torze szlakowym lub stacyjnym pociągu, w którym znajdują się wagony z ładunkiem o przekroczonej skrajni ładunkowej jeżeli w danym przypadku jest wymagane takie ostrzeżeniem,
 - f) jazdy po torze w kierunku zasadniczym w przypadku zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym lub prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze szlaku dwutorowego przy czynnych obu torach szlakowych jeżeli blokada liniowa nie jest do tego przystosowana,
 - g) innych okoliczności, wymagających ostrożnej jazdy;
- 2) polecenie ostrożnej jazdy z jednoczesnym zmniejszeniem prędkości jazdy z powodu:
- a) zmiany toru wjazdowego,
 - b) wjazdu pociągu na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony kozłem oporowym i jeździe z prędkością do 20 km/h,
 - c) wjazdu na tor, na którym istnieje ograniczenie prędkości niższe niż wynika to ze wskazań semafora,
 - d) stanu pojazdów kolejowych,
 - e) stanu lub rodzaju ładunku, które wymagają ograniczenia prędkości jazdy,
 - f) stanu nawierzchni i budowli inżynierskich,
 - g) stanu urządzeń srk,
 - h) stanu urządzeń trakcji elektrycznej,

- i) nie zawiadomienia kierownika robót (jeżeli zawiadomienie kierownika robót jest przewidziane Regulaminem tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót) o odjeździe pociągu lub ciężkiego pojazdu pomocniczego,
- j) uszkodzenia lub wyłączenia urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejeżdżach kolejowo-drogowych lub przejściach, do czasu usunięcia uszkodzenia, włączenia urządzeń zabezpieczenia ruchu lub do czasu wprowadzenia tymczasowego strzeżenia przejazdu,
- k) braku znajomości szlaku przez drużynę trakcyjną,
- l) konieczności zatrzymania pociągu wskutek uszkodzenia lub zagrożenia toru itp. i przejazdu przez miejsce uszkodzone ze wskazaną prędkością i ewentualnie z pilotem,
- m) innych okoliczności wymagających ograniczenia prędkości jazdy.

7. Za pomocą **rozkazu pisemnego „S”** wydaje się drużynie pociągowej i manewrowej następujące zezwolenia, polecenia i informacje:

ZEZWOLENIA

- 1) zezwolenie - na przejechanie obok semafora wyjazdowego, wskazującego sygnał „Stój”, sygnał wątpliwy, białe światło bądź nieoświetlonego, o ile nie można podać sygnału zastępczego „Sz” oraz informację, czy zezwolenie to jest ważne po otrzymaniu "sygnału Nakaz jazdy" czy "tylko tego rozkazu pisemnego";
- 2) zezwolenie - na wyjazd ze stacji posiadającej semafor wyjazdowy, z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego oraz informację, czy zezwolenie to jest ważne po otrzymaniu "sygnału Nakaz jazdy", czy "tylko tego rozkazu pisemnego";
- 3) zezwolenie - na przejechanie obok semafora wjazdowego, wskazującego sygnał "Stój", również sygnał wątpliwy, białe światło, bądź nieoświetlonego, o ile nie można podać sygnału zastępczego („Sz”);
- 4) zezwolenie na przejechanie obok obsługiwanego semafora odstępowego wskazującego sygnał „Stój”, również sygnał wątpliwy, białe światło, bądź nieoświetlonego;
- 5) 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 odstepowymi, wskazującymi sygnał "Stój" i nie zmniejszanie prędkości jazdy z tego powodu;

- 6) zezwolenie - na jazdę manewrową taboru w kierunku szlaku poza ustaloną granicę przetaczania lub poza granicę stacji;
- 7) zezwolenie na wjazd z zamkniętego toru szlakowego, przy którym nie ma semafora wjazdowego;
- 8) zezwolenie na jazdę w przypadku, gdy pojazd trakcyjny z jednoosobową obsługą trakcyjną znajduje się poza semaforem wskazującym sygnał zezwalający, którego maszynista nie widzi;
- 9) zezwolenie na przejechanie obok sygnału D1 „Stój”;
- 10) zezwolenie na dalszą jazdę zatrzymanego pociągu, gdy czoło pociągu minęło obsługiwany semafor tak, że koniec pociągu minął sygnałowe miejsce końca pociągu, lecz nie minął przebiegowego miejsca końca pociągu, lub gdy pociąg przejechał i zatrzymał się za semaforem wskazującym sygnał „Stój”;
- 11) zezwolenie na wstawienie i jazdę samochodu przystosowanego do jazdy po szosie i po szynach;

POLECENIA

- 12) polecenie jazdy pociągu do określonego kilometra na szlaku jednotorowym, zatrzymania się i powrotu najpóźniej w nakazanym czasie – o ile jazda tego pociągu nie jest przewidziana wewnętrznym rozkładem jazdy;
- 13) polecenie jazdy po zamkniętym torze szlakowym;
- 14) polecenie zatrzymania pociągu, nie mającego rozkładowego postoju, na stacji;
- 15) polecenie nieprzewidzianego rozkładem jazdy zatrzymania na szlaku pociągu, z określeniem celu i czasu postoju;
- 16) polecenie jazdy bez zatrzymywania przez stacje lub przystanek osobowy dla pociągów mających rozkładowy postój;
- 17) polecenie zatrzymania pociągu przed uszkodzonym obsługiwany semaforem;

INFORMACJE

- 18) informacje o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd pociągu powracającego ze szlaku jednotorowego lub toru zamkniętego jeżeli wjazd ten nie odbędzie się na sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym lub na sygnał zastępczy na tym semaforze;
- 19) informację o zmianach w wewnętrznym rozkładzie jazdy (o wprowadzeniu lub zniesieniu postoju, o stałym lub czasowym zamknięciu lub posterunku ruchu, o okresowym zamykaniu posterunku ruchu, o zarządzonej zmianie sposobu

przewodzenia ruchu, zmianie lokalizacji przystanku osobowego itp.). O takich zmianach należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym w ciągu 14 dni od chwili wejścia w życie tych zmian, a poza tym podać im dowodnie do wiadomości treść odnośnego zarządzenia;

- 20) informację o ustawieniu nieistniejących dotychczas w danym miejscu stałych sygnałów, ważnych dla danego pociągu, o zmianie miejsca znajdowania się istniejących sygnałów, o zmianie obrazu sygnałów; o takich zmianach należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym w ciągu 14 dni od chwili zaistnienia tych zmian;
- 21) informację 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; drużyny pociągowe należy zawiadamiać w ciągu całego okresu otwarcia posterunku;
- 22) informację o tym że w czasie prowadzenia ruchu pociągów w odstępach obsługiwanych posterunków następczych sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne;
- 23) informacje i polecenia dla pociągów roboczych wyprawianych i znajdujących się na szlakowym torze zamkniętym zgodnie z postanowieniami § 51;
- 24) informację o zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku następczego, unieważnieniu sygnałów na semaforach wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych, unieważnieniu sygnałów i semaforów samoczynnej blokady liniowej, ograniczeniach prędkości w obrębie zamkniętych i wyłączonych z prowadzenia ruchu posterunków następczych;
- 25) informację o nieważności na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu.

8. Za pomocą rozkazu pisemnego „N” wydaje się drużynie pociągowej następujące zezwolenia i informacje:

ZEZWOLENIA

- 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 nie będzie podany sygnał „Sz” oraz informację, czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu "sygnału Nakaz jazdy", czy "tylko tego rozkazu pisemnego";
- 2) zezwolenie na wjazd pociągu z toru szlakowego z kierunku przeciwnego do zasadniczego, przy którym nie ma semafora wjazdowego lub innego urządzenia sygnałowego albo gdy nie można na nich podać odpowiedniego sygnału;

- 3) zezwolenie na wyjazd pociągu ze stacji posiadającej semafor wyjazdowy z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego, na tor szlakowy w kierunku przeciwnym do zasadniczego oraz informację, czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu "sygnału Nakaz jazdy", czy "tylko tego rozkazu pisemnego";

INFORMACJE

- 4) informację o zamknięciu toru szlakowego i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze szlakowym czynnym;
 - 5) informację o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd z toru szlakowego z kierunku przeciwnego do zasadniczego pociągu jeżeli wjazd ten nie odbędzie się na sygnał zezwalający na ustawionym przy tym torze semaforze wjazdowym lub na sygnał „Sz” umieszczony na nim;
 - 6) informację o tym, że przejazd pociągu po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego obok posterunku odstępowego może nastąpić po otrzymaniu ręcznego sygnału "Do mnie" od dyżurnego ruchu;
 - 7) informację o prowadzeniu ruchu dwukierunkowego po torze szlaku dwutorowego przy czynnych obu torach szlakowych, jeżeli blokada liniowa i stacyjna nie są do tego przystosowane; informację tę otrzymuje drużyna pociągu wyprawianego na tor szlakowy w kierunku przeciwnym do zasadniczego, po którym odbywa się ruch dwukierunkowy;
 - 8) informację, do którego miejsca na szlaku dwutorowym odbędzie się jazda pociągu oraz polecenie powrotu po torze z kierunku przeciwnego do zasadniczego; drużynie pociągu należy wówczas podać również najpóźniejszy czas powrotu na stację wyprawienia.
9. Jeżeli zachodzi potrzeba wydania rozkazu pisemnego „S” lub „N” i równocześnie rozkazu pisemnego „O” można w rozkazie „S” lub „N” dopisać dodatkowo treść polecenia, które zasadniczo wpisuje się w rozkazie O, pod warunkiem, że wszystkie zapisy dokonane w rozkazie „S” lub „N” będą czytelne.
10. Rozkaz pisemny wypełnia, podpisuje i doręcza lub w przypadkach określonych w niniejszej instrukcji przekazuje jego treść za pomocą urządzeń łączności (telefonem, radiotelefonem) drużynie pociągowej dyżurny ruchu lub na jego polecenie zwrotniczy. Można również ustalić w regulaminie technicznym, aby rozkaz pisemny „O”, „S” i „N” wydał zwrotniczy, na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu odcinkowego (dysponującego).
- Szczegółowe postanowienia o wydawaniu rozkazów pisemnych powinien zawierać regulamin techniczny.
11. Dla pociągów, w których kierownik pociągu nie znajduje się w kabinie maszynisty, rozkazy pisemne sporządza się w dwóch egzemplarzach o jednakowej treści,

z których drugi egzemplarz pozostaje w bloku rozkazów pokwitowany przez kierownika pociągu. Otrzymany pierwopis kierownik pociągu przekazuje maszyniście którego informuje o treści rozkazu oraz dopilnowuje, aby maszynista podpisał go.

12. Dla pociągów bez obsady konduktorskiej lub w których kierownik pociągu znajduje się w kabinie maszynisty sporządza się tylko jeden wtórnik rozkazu pisemnego, na którym maszynista kwituje odbiór pierwopisu. O treści rozkazu pisemnego kierownika pociągu powiadamia ustnie maszynista.
13. Dla pociągów dla których rozkazy pisemne przekazuje się za pomocą dostępnych środków łączności, rozkazy sporządza się w jednym egzemplarzu.
14. Rozkaz pisemny „S”, zezwalający na jazdę manewrującego taboru w kierunku szlaku poza ustaloną granicę przetaczania lub poza granicę stacji, powinien otrzymać kierownik manewrów i maszynista.
15. Dyżurny ruchu lub na polecenie dyżurnego ruchu zwrotniczy doręczający rozkaz pisemny powinien o jego treści powiadomić ustnie prowadzącego pociągi lub pojazdy kolejowe otrzymującego rozkaz pisemny, a pracownik otrzymujący powinien sprawdzić treść rozkazu pisemnego powtórzyć jego treść i wpisać czas jego doręczenia.
16. W razie pchania lub ściągnięcia pociągu ze szlaku prowadzącego drugi pojazd trakcyjny, o treści rozkazu pisemnego powinien powiadomić ustnie prowadzący pierwszy pojazd trakcyjny.
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 łączności, pozostawia w odpowiednim bloczku rozkazów pisemnych, będącym na wyposażeniu obsługiwanego kolejowego pojazdu szynowego.
19. Jeżeli dyżurny ruchu doraźnie poleci zwrotniczemu wydać rozkaz pisemny, powinien wypisać go w swym bloku w jednym egzemplarzu i podpisać oraz podyktować go zwrotniczemu, który ma wydać ten rozkaz, uprzedzając go o liczbie potrzebnych wtórników. Pracownik ten po wypisaniu potrzebnej liczby egzemplarzy rozkazu pisemnego, po podpisaniu ich nazwiskiem dyżurnego ruchu oraz własnym, powinien napisać treść powtórzyć dosłownie, a dyżurny ruchu powinien sprawdzić zgodność treści powtórzonej z treścią podyktowaną i w miejscu pokwitowania wpisać nazwisko pracownika wydającego rozkaz pisemny drużynie pociągowej.

20. Posterunek zapowiadawczy wyprawiający pociągi w czasie zamknięcia toru na szlaku dwutorowym pociągi na tor szlakowy czynny, powinien zawiadomić je o zamknięciu toru i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym:
- 1) rozkazem pisemnym „N” - pociągi wyprawiane po torze czynnym w kierunku przeciwnym do zasadniczego dla danego kierunku jazdy;
 - 2) rozkazem pisemnym „O” - pociągi 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. 6,7,8 mogą być przekazywane przez dyżurnego ruchu maszyniście pojazdu trakcyjnego, kierowcy ciężkiego pojazdu pomocniczego, kierowcy drezyny, maszyniście (operatorowi) ciężkich maszyn torowych za pomocą urządzeń łączności po zatrzymaniu obsługiwanych przez nich kolejowych pojazdów szynowych. Przekazaną treść polecenia, zezwolenia, informacji do jednego z właściwych druków rozkazów pisemnych będących na wyposażeniu pojazdu trakcyjnego, ciężkiego pojazdu pomocniczego, maszyny torowej wpisują w czasie postoju maszynista pojazdu trakcyjnego, kierowca ciężkiego pojazdu pomocniczego, kierowca drezyny, maszynista (operator) maszyny torowej. Przekazaną treść należy powtórzyć a dyżurny ruchu sprawdza zgodność powtórzenia. W miejscu przewidzianym na pokwitowanie dyżurny ruchu wpisuje nazwisko i stanowisko pracownika, któremu treść rozkazu pisemnego przekazał, a odbierający treść wpisuje nazwisko dyżurnego ruchu.
22. Rozkaz pisemny „S” lub „N”, zawierający zezwolenie na wjazd pociągu, wolno wydać dopiero wówczas, gdy spełnione zostały wszystkie wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy pociągu. Rozkaz pisemny „S” i „N” zawierający zezwolenie na wyjazd pociągu:
- 1) gdy nie jest wymagane podanie sygnału „Nakaz jazdy” - wolno wydać dopiero wówczas, gdy spełnione zostały wszystkie wymagane warunki;
 - 2) gdy jest wymagane podanie sygnału „Nakaz jazdy” - wolno wydać zanim spełnione zostały wszystkie warunki; wówczas przestrzegać należy, aby we wszystkich wtórnikach rozkazu pisemnego przekreślone zostały wyrazy, "tylko tego rozkazu pisemnego", oraz aby przy wręczeniu rozkazu pisemnego zwrócić uwagę otrzymującemu, że zezwolenie zawarte w rozkazie będzie ważne po otrzymaniu sygnału „Nakaz jazdy”. Zezwolenie za pomocą sygnału „Sz” lub urządzeń łączności wolno wydać dopiero wówczas, gdy spełnione zostały wszystkie wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy pociągu.
23. W każdym bloku rozkazów pisemnych, niezależnie od wydrukowanej numeracji poszczególnych kart, należy oznaczać kolejnym numerem każdorazowe wydanie

rozkazu pisemnego. Numeracja ta jest miesięczna lub roczna, co ustala regulamin techniczny. Rozkaz pisemny, napisany według treści podyktowanej przez dyżurnego ruchu, otrzymuje numer w formie ułamka. Pracownik przyjmujący treść rozkazu, w liczniku ułamka umieszcza kolejny numer wypisanego rozkazu pisemnego w bloczku, a w mianowniku - numer rozkazu pisemnego podany przez dyżurnego ruchu. Dyżurny ruchu przekazujący treść rozkazu pisemnego, w liczniku zapisuje kolejny numer wypisanego rozkazu w bloczku, a w mianowniku - numer rozkazu pisemnego podany przez pracownika, któremu treść rozkazu pisemnego podyktował np:

3 15

15 3

24. Działki zawierające treść obowiązującą należy na rozkazie pisemnym „S”, „N”, obramować linią pionową na obu marginesach. W obramowanych działkach treść niepotrzebną należy skreślić linią falistą poziomą. Treść odręczną napisać należy czytelnie. Kolejność wpisania ostrzeżeń do rozkazów pisemnych powinna odpowiadać kolejności przejeżdżania miejsc na odcinku, których dotyczą ostrzeżenia.
25. Pociągom wyprawianym na szlak i z powrotem oraz pociągom kursującym na odcinku, na którym ruch pociągów prowadzi się tylko jedną lokomotywą, należy w jednym rozkazie pisemnym wypisać wszystkie ostrzeżenia ważne dla obu kierunków jazdy. Drużynom pociągowym, które nie zmieniają się i prowadzą pociągi kilkakrotnie po tym samym odcinku, ostrzeżenia ważne dla wszystkich tych jazd można wydać jednorazowo, wpisując numery wszystkich pociągów, lub numer obiegu dla których są ważne. W razie zmiany w drodze drużyny pociągowej, przy przekazywaniu czynności następcy należy przekazać mu również rozkazy pisemne, które obowiązują w dalszej drodze.
26. Bloczki rozkazów pisemnych przed wydaniem do użytku należy ostemplować nazwą posterunku lub jednostki macierzystej kolejowego pojazdu trakcyjnego, przesnurować, opieczetować, a liczbę kart w bloczku poświadczyć. Bloczki rozkazów pisemnych „S”, „N” i „O” należy ująć w ścisłą ewidencję.

§ 55 Ostrzeżenia

1. Ostrzeżenia są to zawiadomienia wydawane drużynom pociągowym, dotyczące ograniczenia prędkości jazdy lub zachowania innych ostrożności.
2. Ostrzeżenia dzielą się na:

- 1) ostrzeżenia stałe - są to ostrzeżenia, które ujęte są w Wykazie Ostrzeżeń Stałych (dalej zwany WOS);
 - 2) ostrzeżenia doraźne - są ostrzeżenia nie ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych.
3. 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 niższe niż wynika to ze wskazań semaforów.
4. Wykaz ostrzeżeń stałych można wydawać okresowo, lub z wejściem nowego rozkładu jazdy.
5. Każdy posterunku ruchu i każdy prowadzący pociąg lub pojazd kolejowy powinien być wyposażony w aktualny wykaz ostrzeżeń stałych.
6. W wykazie ostrzeżeń stałych można dokonywać tylko następujących zmian:
- 1) skreślenia ostrzeżeń w całości;
 - 2) skrócenia odcinka ograniczenia prędkości podanego w ostrzeżeniu stałym;
 - 3) podwyższenie prędkości jazdy podanej w ostrzeżeniu stałym;
 - 4) skrócenia czasu obowiązywania ostrzeżenia stałego.
7. Ostrzeżenia które są wprowadzane doraźnie nie są ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych. Zawiadomienia drużyn pociągowych o ostrzeżeniu doraźnym należy wydawać za pomocą rozkazu pisemnego.
8. Ostrzeżenia doraźne mogą być:
- 1) jednorazowe – odnoszące się do określonego pociągu;
 - 2) okresowe – odnoszące się do wszystkich pociągów w okresie ważności tego ostrzeżenia.
9. Przekazywanie informacji w zakresie wprowadzenia ostrzeżenia doraźnego obejmuje:
- 1) zgłoszenie konieczności wydawania ostrzeżeń;
 - 2) zawiadomienie o wprowadzeniu ostrzeżenia.

10. Zgłoszenie konieczności wydawania ostrzeżeń dokonują właściwe komórki organizacyjne lub uprawnieni pracownicy niezwłocznie po zaistnieniu okoliczności wymagających wydawania ostrzeżeń.
11. Zgłoszenie konieczności wydawania ostrzeżeń doraźnych należy przekazać dyżurnemu ruchu odcinkowemu. Zgłoszenie może być przekazane pisemnie lub telefonogramem.
12. 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) początek i koniec kilometrażu ostrzeżenia;
 - 4) kierunek, w którym obowiązuje ostrzeżenie – czy obowiązuje w obu kierunkach jazdy po tym torze, czy tylko w jednym;
 - 5) dopuszczalną prędkość jazdy;
 - 6) przyczynę ograniczenia lub zachowania ostrożności;
 - 7) termin obowiązywania ostrzeżenia;
 - 8) rodzaje pociągów, których ostrzeżenie dotyczy.
13. Podstawą wprowadzenia ostrzeżeń doraźnych może być:
 - 1) zapisy o ostrzeżeniach w regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót;
 - 2) pisemne lub telefoniczne żądanie uprawnionego pracownika lub kierownika komórki organizacyjnej - telefoniczne żądanie 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 srk.
14. W zależności od treści otrzymanego zawiadomienia według ust. 18 pkt 3 dyżurny ruchu powinien 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.

15. Pociągów wyprawianych po torze zamkniętym i zajęтым przez inny tabor z uwagi na obowiązujące ich ograniczenie prędkości jazdy do 30 km/h dotyczą tylko te z ostrzeżeń stałych i doraźnych, które ograniczają prędkość jazdy poniżej 30 km/h. Jeżeli jednak dopuszczono jazdę z prędkością dozwoloną dla danego pociągu to ostrzeżenia obowiązują tylko te, które ograniczają prędkość poniżej dozwolonej dla tego pociągu.
16. Dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie konieczności wydawania ostrzeżeń wpisuje je do książki ostrzeżeń doraźnych.
17. Ostrzeżenie obowiązujące do określonego terminu traci ważność, po tym terminie.
18. Jeżeli nie podano terminu, do którego obowiązuje ostrzeżenie, jest ono ważne aż do odwołania.

§ 56

Prowadzenie książki ostrzeżeń doraźnych

1. Książka ostrzeżeń doraźnych służy do zapisywania ostrzeżeń doraźnych.
2. Wzór książki ostrzeżeń doraźnych zawiera załącznik 5.
3. Przy prowadzeniu książki ostrzeżeń doraźnych należy stosować następujące zasady:
 - 1) ostrzeżenie należy wpisać niezwłocznie po otrzymaniu żądania, zarządzenia lub zawiadomienia o ostrzeżeniu;
 - 2) jednorazowych ostrzeżeń nie wpisuje się;
 - 3) książkę ostrzeżeń doraźnych prowadzi się dla wszystkich szlaków linii zarządzanych przez WKD;
 - 4) przy małej liczbie ostrzeżeń można prowadzić jedną książkę ostrzeżeń, z wyodrębnieniem i zaznaczeniem w niej każdego szlaku;
 - 5) ostrzeżenia numeruje się miesięcznie w formie ułamka np. 1/V, gdzie:
 - a) liczba arabska w liczniku oznacza numer kolejny ostrzeżenia na danym szlaku w danym miesiącu,
 - b) liczba rzymska w mianowniku oznacza miesiąc, w jakim zapisano ostrzeżenie po raz pierwszy do książki ostrzeżeń doraźnych;

- 6) każde ostrzeżenie należy oddzielić od następnego poziomą kreską;
 - 7) po odwołaniu ostrzeżenia, należy wypełnić rubryki dotyczące odwołania, a rubryki dotyczące wprowadzenia i liczbę porządkową – przekreślić;
 - 8) 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 książki ostrzeżeń doraźnych, dyżurny ruchu przenoszący ostrzeżenie wpisuje swoje nazwisko oraz czas dokonanego wpisu;
 - 9) na wewnętrznej stronie okładki należy wkleić mapkę sieci linii WKD z wykazem posterunków zapowiadawczych;
 - 10) dla książki ostrzeżeń doraźnych należy założyć teczkę, w której należy przechowywać dokumentację zawierającą: pisemne żądanie wprowadzenia i odwołania ostrzeżenia;
 - 11) wszystkie załączniki dotyczące jednego ostrzeżenia należy oznaczyć w liczniku numerem porządkowym pierwszego zapisu tego ostrzeżenia w książce ostrzeżeń doraźnych, a w mianowniku liczbą rzymską oznaczającą miesiąc, w którym pierwszy raz wpisano ostrzeżenie, a następnie załączniki te należy złączyć razem;
 - 12) jeżeli w książce 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 przenosząc je na nowy miesiąc, należy wypisać i ponumerować w takiej kolejności, w jakiej będą wpisywane do rozkazów.
4. Do książki ostrzeżeń doraźnych należy wpisywać wszystkie ostrzeżenia obowiązujące na liniach WKD:
- 1) dla jazdy po torze szlakurowym prawym i lewym;
 - 2) wprowadzone na własnej stacji;
 - 3) wprowadzone na pozostałych stacjach.
5. Książki ostrzeżeń powinien prowadzić na bieżąco dyżurny ruchu.
6. Szczegółowe postanowienia dotyczące prowadzenia książki ostrzeżeń doraźnych należy określić w regulaminie technicznym.

7. Dyżurny ruchu przekazujący dyżur powinien przekazać pisemnie dyżurnemu ruchu obejmującemu dyżur, książkę ostrzeżeń doraźnych oraz informację o:
 - 1) ostrzeżeniach doraźnych nowo wprowadzonych;
 - 2) pociągach, które są w drodze, a nie otrzymały ostrzeżenia.
8. Dyżurny ruchu przyjmujący dyżur powinien zapoznać się ze wszystkimi obowiązującymi ostrzeżeniami doraźnymi.
9. Jeżeli ostrzeżenie doraźne będzie trwać powyżej 30 dni naczelnik Wydziału Infrastruktury zobowiązany jest odpowiednio wcześniej wystąpić do Zarządu Spółki o umieszczenie go w wykazie ostrzeżeń stałych.
10. Ujęcie ostrzeżenia doraźnego w wykazie ostrzeżeń stałych jest podstawą do wykreślenia go z książki ostrzeżeń doraźnych w dniu rozpoczęcia obowiązywania wykazu ostrzeżeń stałych, po uprzednim dokonaniu stosownej adnotacji przez dyżurnego ruchu.

ROZDZIAŁ 9

JAZDA POCIĄGÓW

§ 57

Zezwolenie na wjazd, wyjazd lub przejazd pociągu

1. Żaden pociąg nie może wjechać na posterunek ruchu, wyjechać z posterunku ruchu lub przejechać przez posterunek ruchu bez zezwolenia dyżurnego ruchu.
2. Zezwoleniem na wjazd pociągu na stację może być:
 - 1) sygnał zezwalający;
 - 2) sygnał zastępczy;
 - 3) rozkaz pisemny.
3. Zezwoleniem na wyjazd pociągu ze stacji może być:
 - 1) sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy na semaforze wyjazdowym;
 - 2) rozkaz pisemny;
 - 3) dla jednoosobowej obsady drużyny trakcyjnej, gdy pojazd trakcyjny z napędem znajduje się poza semaforem wskazującym sygnał zezwalający na jazdę, a kierujący tym pojazdem nie widzi wskazań tego semafora – odpowiednio rozkaz pisemny „S” lub rozkaz pisemny „N”.
4. Zezwoleniem na przejazd pociągu na posterunku odstępowym jest podanie sygnału zezwalającego na semaforze odstępowym.
5. Przejazd pociągu przez stację z semaforami wyjazdowymi może odbywać się bez zatrzymania po torach przystosowanych do takich jazd (przebieg bez zatrzymania).
6. Przebieg bez zatrzymania są to dwa kolejno po sobie następujące przebiegi dla jazdy pociągu bez zatrzymania w obrębie posterunku ruchu.
7. Zezwoleniem na przejazd pociągu bez zatrzymania na stacjach z semaforami wyjazdowymi jest sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym i wjazdowym oraz drogowskazowym (jeżeli jest).
8. Jeżeli dla przypadku wskazanego w ust. 6 na semaforze wyjazdowym nie może być podany sygnał zezwalający, zezwoleniem na przejazd pociągu, oprócz podania sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym i drogowskazowym może być sygnał zastępczy na semaforze wyjazdowym, lub rozkaz pisemny.

9. Gdy czoło pociągu minęło obsługiwany semafor i pociąg zatrzymał się tak, że koniec pociągu nie minął sygnałowego miejsca końca pociągu, wówczas:
- 1) jeżeli semafor wskazał sygnał zezwalający, nie wolno zmieniać go na sygnał „Stój”;
 - 2) jeżeli zaszła konieczność zmiany sygnału zezwalającego na sygnał „Stój”, celem zatrzymania pociągu – należy z powrotem nastawić sygnał zezwalający, jeżeli ustała przeszkoda do jazdy, a urządzenia srk pozwalają na powtórne ustawienie sygnału zezwalającego;
 - 3) jeżeli na semaforze nie był nastawiony sygnał zezwalający i semafor wskazywał sygnał „Stój” – należy nastawić na nim sygnał zezwalający, jeżeli urządzenia srk pozwalają na to oraz zaistniały wymagane warunki i nie ma przeszkody do jazdy; jeżeli jest blokada liniowa, sygnał zezwalający na semaforze należy podać tylko wówczas, gdy przy dalszej jeździe pociągu co najmniej jedna oś przejedzie przez odcinek izolowany elektrycznej zastawki liniowej.
10. Jeżeli przypadkach wymienionych w ust. 9 pkt 2 i 3 nie można nastawić sygnału zezwalającego na semaforze, pozwolenia na dalszą jazdę pociągu (wjazd, przejazd pociągu) należy dać za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego „S”.
11. Jeżeli czoło pociągu minęło semafor i pociąg zatrzymał się tak, iż koniec pociągu minął sygnałowe miejsce końca pociągu, lecz nie minął przebiegowego miejsca końca pociągu, wówczas semafor powinien wskazywać sygnał „Stój” i nie należy rozwiązywać drogi przebiegu. Jeżeli w tym przypadku pociąg przejechał obok semafora wskazującego sygnał „Stój”, to na semaforze nie należy nastawiać sygnału zezwalającego, lecz gdy zaistnieją wymagane warunki i nie ma przeszkód, pozwolenie na dalszą jazdę pociągu należy dać za pomocą rozkazu pisemnego „S” – dla stacji z semaforem wyjazdowym.
12. Zezwolenie na przejazd pociągu obok sygnału „Stój” na obsługiwanym semaforze może wydać tylko dyżurny ruchu zarządzający tym semaforem.

§ 58

Jazda po torze lewym szlaku dwutorowego

1. Dla pociągów jadących po torze:

- 1) prawym – obsługuje się semafony oraz blokadę liniową;

2) lewym – nie obsługuje się blokady liniowej chyba, że została do tego przystosowana.

2. Wyjazd pociągu na tor lewy może odbywać się na:

- 1) rozkaz pisemny „N” z sygnałem zezwalającym i wyświetlonym wskaźnikiem W24;
- 2) rozkaz pisemny „N”.

3. Wjazd pociągu z toru lewego na stację może odbywać się na:

- 1) sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy podany na semaforze wjazdowym odnoszącym się do toru lewego;
- 2) sygnał zastępczy na sygnalizatorze sygnału zastępczego odnoszącym się do toru lewego;
- 3) rozkaz pisemny „N” jeżeli nie można podać sygnału według pkt 1–2.

4. Pociągi jadące po torze lewym należy osygnalizować zgodnie z Instrukcją sygnalizacji WKD A-1.

5. Jeżeli prowadzący pojazd kolejowy z napędem nie otrzymał zezwolenia na wjazd za pomocą sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego, powinien zatrzymać pociąg jadący po torze lewym.

6. Drużyny pociągowe należy informować o jeździe pociągu po torze lewym:

- 1) rozkazem pisemnym „N” – obsługujące pociągi wyprawiane po torze lewym;
- 2) rozkazem pisemnym „O” – obsługujące pociągi wyprawiane po torze prawym.

7. Dla jazd po torze lewym obowiązują ograniczenia prędkości jazdy dla tego toru, zawarte w wykazie ostrzeżeń stałych.

8. Drużyny pociągowe pociągów jadących po torze lewym należy zawiadamiać o ostrzeżeniach doraźnych rozkazem pisemnym „O” z podaniem odpowiedniej przyczyny.

9. Po przejeździe pociągu po torze lewym ze szlaku z jednokierunkową samoczynną blokadą liniową należy przywrócić stan zasadniczy sbł przed wyprawieniem pierwszego pociągu po tym samym torze w kierunku zasadniczym. W przypadku braku możliwości przywrócenia stanu zasadniczego sbł należy pierwszemu pociągowi, wyprawionemu po torze prawym, przekazać rozkaz pisemny „S” rubryka 3.

10. Jeżeli przed rozpoczęciem jazdy pociągu torem lewym nastąpiło otwarcie toru prawego tego szlaku, a drużyna pociągowa została wcześniej powiadomiona rozkazem pisemnym o mającej się odbyć jeździe pociągu torem lewym, to w przypadku wyprawieniu pociągu na tor prawy drużynę pociągową tego pociągu należy powiadomić rozkazem pisemnym „S”.

§ 59

Podawanie sygnałów przez drużynę pociągową przed odjazdem pociągu

1. W pociągach pasażerskich, składających się z zespołów trakcyjnych zgodnie z instrukcją WKD T-1 załącznik nr 3.
2. W pozostałych rodzajach pociągów, gdy obsadę pociągu stanowi drużyna trakcyjna i kierownik pociągu, przed odjazdem pociągu podaje maszyniście ustnie lub za pomocą urządzeń łączności sygnał Rp 12 „pociąg ... gotów do odjazdu”.
3. Przed uruchomieniem pociągu pasażerskiego zatrzymanego w miejscu nie przeznaczonym do wsiadania i wysiadania podróżnych maszynista podaje sygnał Rp 1 „Bacność”.

§ 60

Prędkość jazdy pociągów

1. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągów zależy od:
 - 1) konstrukcji i stanu technicznego nawierzchni i podtorza oraz obiektów inżynierskich i urządzeń srk;
 - 2) konstrukcji pojazdów kolejowych, ich stanu technicznego, rodzaju hamulców i masy hamującej pociągu;
 - 3) rodzaju pociągu i warunków ruchowych.
2. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągu, której nie wolno przekroczyć, jest wskazana dla każdego pociągu w wewnętrznym rozkładzie jazdy. Prędkość ta powinna być zmniejszona w przypadkach lub miejscach wskazanych w niniejszej instrukcji, w wykazie ostrzeżeń stałych lub w rozkazie pisemnym.
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. Największe dozwolone prędkości jazdy pociągów ze względu na konstrukcję toru i stan infrastruktury określa zarządzający WKD.
5. 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)	gdy przez miejsca niebezpieczne wprowadzono przejazd pociągów z pilotem (o ile rozkaz pisemny nie określa innej prędkości);	5
2)	pchanie lub cofanie pociągu po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu przez przejazdy kolejowo drogowe i przejścia, obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego;	20
3)	wyjazd na szlak z samoczynną blokadą liniową na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny;	20
4)	zatrzymania pociągu przed semaforem odstępowym samoczynnej blokady liniowej wskazującym sygnał „Stój”, sygnał wątpliwy lub gdy semafor jest nieoświetlony – po zatrzymaniu pociągu, jazda na widoczność obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający;	20
5)	przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia z uszkodzonymi urządzeniami zabezpieczenia ruchu (obowiązuje czoło pociągu na całej szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia);	20
6)	podczas pracy pociągu roboczego w strefie oddziaływania na urządzenia ssp;	20
7)	gdy maszynista po usłyszeniu sygnału „ALARM” otrzymanego środkami radiolączności nie otrzymał wyjaśnienia przyczyny jego nadania – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, pociąg jedzie dalej do najbliższego posterunku ruchu;	20
8)	przy wjeździe na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony kozłem oporowym;	20
9)	przy przejeździe przez miejsce osłonięte wskaźnikami zwolnienia prędkości jazdy, gdy nie wyznaczono prędkości przejazdu przez to miejsce;	20
10)	gdy pociąg jedzie po torze zamkniętym, zajęтым przez inne pojazdy kolejowe lub na którym znajduje się przeszkoda do jazdy;	30
11)	w czasie zamknięcia posterunków i wstrzymania ruchu pociągów na danym odcinku linii kolejowej, prędkość jazdy pociągu roboczego;	30

12)	jazda na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny do następnego semafora, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D 1; przy wyjeździe na szlak bez samoczynnej blokady liniowej jazda z prędkością do 40 km/h obowiązuje w granicach posterunku ruchu;	40
13)	jazda bez znajomości odcinka linii WKD;	40
14)	jazda pociągów w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych przez rozjazdy na szlaku lub na posterunku prowizorycznym, gdy jazda odbywa się po kierunku zwrotnym;	40
15)	w przypadku unieważnienia wskazań semaforów odstępowych samoczynnej blokady liniowej i jazdy w odstępie posterunków następczych (zapowiadawczych);	prędkość rozkładowa
16)	przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, osłanianym semaforem świetlnym, którego sygnał nakazuje zmniejszenie prędkości.	wskazana w postanowieniach Instrukcji WKD A-1

6. Prędkość jazdy należy zmniejszyć również wtedy, gdy drużyna pociągowa zauważy przeszkodę uniemożliwiającą stosowanie nakazanej prędkości.

§ 61

Postępowanie drużyny pociągowej w czasie obsługi pociągu

1. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem zobowiązany jest:

- 1) uważnie obserwować sygnały na sygnalizatorach i sygnały podawane przez pracowników posterunków technicznych oraz ściśle stosować się do nich oraz zwracać uwagę na prowadzony pociąg;
- 2) podczas przejazdu w granicach posterunku ruchu obserwować drogę przebiegu;
- 3) zwracać uwagę na nieprawidłowości zagrażające bezpieczeństwu ruchu;
- 4) nie przekraczać największej dozwolonej prędkości wskazanej w wewnętrznym rozkładzie jazdy, prędkości konstrukcyjnej pojazdów kolejowych wchodzących w skład pociągu, prędkości wskazanej w wykazie ostrzeżeń stałych lub w rozkazie pisemnym oraz prędkości wynikającej ze wskazań sygnalizatorów i wskaźników;
- 5) w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, stosować radiotelefoniczny system alarmowy.

2. Stosowanie radiotelefonicznego systemu alarmowego regulują postanowienia Instrukcji WKD R-5.

3. Jeżeli drużyna trakcyjna lub pociągowa stwierdzi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, któremu można zapobiec lub zmniejszyć jego skutki przez zatrzymanie pociągu, w szczególności gdy zauważy, że po tym samym torze na szlaku zbliża się inny pociąg jadący w przeciwnym kierunku, powinna:
 - 1) stosować radiotelefoniczny system alarmowy;
 - 2) wykonać hamowanie nagłe.
4. Jeżeli pociąg bez zezwolenia minął obsługiwany semafor wskazujący sygnał „Stój”, należy natychmiast przy użyciu dostępnych środków spowodować zatrzymanie pociągu i powiadomić dyżurnego ruchu. Dalsze kontynuowanie jazdy możliwe jest na rozkaz pisemny „S”, po uprzednim stwierdzeniu, że spełnione zostały wymagane warunki i nie ma przeszkód do dalszej jazdy.
W tym przypadku bez pozwolenia dyżurnego ruchu cofanie pociągu jest niedozwolone za wyjątkiem nagle grożącego niebezpieczeństwa.
5. Maszynista pociągu zatrzymanego przed sygnałem „Stój”, podanym na urządzeniu sygnałowym obsługiwany porozumiewa się za pomocą dostępnych urządzeń łączności z posterunkiem ruchu w celu wyjaśnienia przyczyny zatrzymania pociągu.
6. Jeżeli prowadzący pojazd kolejowy z napędem stwierdzi uszkodzenie hamulca zespolonego powinien zatrzymać pociąg. Zatrzymany pociąg drużyna pociągowa powinna zabezpieczyć przed zbiegnięciem. Zabezpieczenia pociągu przed zbiegnięciem dokonuje się przez zahamowanie wymaganej liczby wagonów hamulcem ręcznym lub postojowym. Liczba hamulców ręcznych lub postojowych, które należy zahamować w zależności od pochylenia toru i masy ogólnej pociągu określona jest w przepisach wewnętrznych.
7. Pociąg zatrzymany na szlaku należy osłonić w przypadku, gdy:
 - 1) osłony pociągu zażąda dyżurny ruchu – pociąg należy osłonić od strony wskazanej przez dyżurnego ruchu;
 - 2) oderwana lub odczepiona część pociągu pozostaje na szlaku do czasu ściągnięcia jej do stacji – na torze szlakowym z ruchem dwukierunkowym pociąg należy osłonić z obu stron, na szlaku dwutorowym z ruchem jednokierunkowym – od strony końca pociągu;
 - 3) zażądano lokomotywy pomocniczej lub pociągu ratunkowego – pociąg należy osłonić od strony oczekiwanej pomocy lub z obu stron, gdy nie wiadomo skąd przybędzie pomoc.
8. W przypadku nieplanowego zatrzymania pociągu prowadzący pojazd kolejowy z napędem zobowiązany jest niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu konieczność postoju pociągu na szlaku, informując go o miejscu postoju i wstępnej przyczynie zatrzymania. Dyżurny ruchu stosownie do otrzymanych informacji zobowiązany jest

podjąć niezwłoczne działania zapewniające bezpieczeństwo ruchu na torze zajęтым przez pociąg oraz na torach sąsiednich.

9. Po otrzymaniu zgłoszenia od prowadzącego pojazd kolejowy z napędem o rodzaju przeszkody lub braku dalszych przeszkód do jazdy, dyżurny ruchu wydaje maszyniście odpowiednie polecenia, co do dalszego postępowania.
10. Jeżeli pociąg zatrzymał się na torze dwutorowego szlaku z niewiadomej przyczyny, prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien natychmiast podawać sygnał A 1.
11. Jeżeli podczas jazdy pociągu zauważono przeszkodę do jazdy na sąsiednim torze lub na obu torach, należy pociąg zatrzymać, zawiadomić dyżurnego ruchu i osłonić przeszkodę.
12. W przypadku zatrzymania się pociągu z niewiadomej przyczyny można odstąpić od podawania sygnału A 1 i osłony sąsiedniego toru tylko wtedy, gdy po zatrzymaniu stwierdzono na całej długości pociągu, że na sąsiednich torach nie ma przeszkody do ruchu.
13. Maszynista powinien zatrzymać pociąg, jeżeli:
 - 1) pociąg został skierowany na tor lewy, a drużyna trakcyjna nie została o tym powiadomiona (§ 58 ust.2 i § 57 ust. 3 pkt 2);
 - 2) pociąg został skierowany w innym kierunku niż przewiduje rozkład jazdy, a drużyna trakcyjna nie została o tym powiadomiona;
 - 3) podawane są sygnały „Stój”;
 - 4) w pociągu lub na torze jest przeszkoda do dalszej jazdy;
 - 5) na sąsiednim torze jest nieosygnalizowana przeszkoda do jazdy.

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

14. W przypadku, gdy drużyna pociągowa stanie się niezdolna do pracy należy o tym zgłosić dyżurnemu ruchu.
15. Jeżeli prowadzący pojazd kolejowy z napędem stanie się niezdolny do pracy należy pociąg zatrzymać i dalsze postępowanie uzgodnić z dyżurnym ruchu.
16. Zauważone nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu drużyna pociągowa powinna zgłosić niezwłocznie dyżurnemu ruchu za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej lub w inny dostępny sposób.
Do nieprawidłowości tych m.in. należą:

odnośnie urządzeń srk:

- a) sygnalizator nieoświetlony,
- b) sygnał wątpliwy na sygnalizatorze,
- c) brak sygnalizatora w miejscu, w którym powinien się znajdować;

1) odnośnie przejazdów kolejowych:

- a) nie zamknięte roгатki na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu,
- b) ciemny lub migający wskaźnik Wk-WKD;

2) odnośnie nawierzchni i sieci trakcyjnej:

- a) pęknięcie szyny,
- b) wyboczenie toru,
- c) uszkodzenie sieci trakcyjnej,
- d) inne przeszkody na torze.

3) odnośnie innych przeszkód:

- a) pociąg obrzucony kamieniami,
- b) osoby postronne na torze,
- c) nieprawidłowości w innym pociągu;

4) 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 radiołączności na pojeździe itp.

17. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem, który zauważył jedno górne światło białe i dwa dolne światła czerwone „Pc 6”, na czole innego pociągu, powinien zatrzymać pociąg i udzielić pomocy maszyniście. Jazda po zatrzymaniu na wysokości kabiny maszynisty obok tego pociągu, powinna odbywać się z prędkością do 20 km/h, aż

do miejsca znajdowania się maszynisty unieruchomionego pociągu lub przeszkody uniemożliwiającej jazdę.

§ 62

Postępowanie przy pociągu pchanym

1. Pociągami pchanymi mogą być:
 - 1) pociągi robocze, gospodarcze i towarowe;
 - 2) pociągi pasażerskie bez podróżnych pchane w sytuacjach awaryjnych.
2. Zabrania się pchania pociągów przewożących podróżnych. W sytuacjach awaryjnych dopuszcza się pchanie pociągu z podróżnymi do najbliższej krawędzi peronowej.
3. Pojazd trakcyjny pchający powinien być sprzęgnięty ze składem pociągu.
4. Pojazd kolejowy znajdujący się na czole pojazdu trakcyjnego pchającego powinien być przepisowo osygnalizowany, posiadać czynny hamulec zespolony, kurek nagłego hamowania, mieć możliwość podawać sygnał „Rp1 Baczność” oraz być obsadzony przez pracownika drużyny pociągowej.
5. Pracownik drużyny pociągowej znajdujący się na czole pojazdu kolejowego pchanego powinien posiadać przybory sygnałowe i mieć możliwość porozumiewania się z maszynistą za pomocą dostępnych urządzeń łączności.
6. Pracownik znajdujący się na czole pojazdu kolejowego pchanego powinien:
 - 1) obserwować szlak;
 - 2) podawać odpowiednie sygnały;
 - 3) przekazywać przez dostępne środki łączności prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem informacje dotyczące jazdy pojazdu kolejowego pchanego;
 - 4) zatrzymać pojazd kolejowy w przypadku grożącego niebezpieczeństwa.
7. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem 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 kolejowo drogowych i przejściach do 20 km/h.
8. Pchać pociąg wolno tylko do najbliższej stacji .

ROZDZIAŁ 10

POSTĘPOWANIE W RAZIE SZCZEGÓLNYCH WYDARZEŃ LUB ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

§ 63

Ogólne zasady

1. W razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu należy stosować wszelkie dostępne środki w celu niedopuszczenia do wypadku, a gdy to jest niemożliwe - zmniejszenia skutków wypadku.
2. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o przeszkodzie dla ruchu, zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub o wypadku kolejowym, powinien o tym zgłosić dyżurnemu ruchu, który powinien o treści zgłoszenia zawiadomić zainteresowanych pracowników w celu ewentualnego wstrzymania wyprawiania lub zatrzymania pociągu lub wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej, jeżeli zachodzi taka potrzeba.
3. Jeśli usunięcie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub zmniejszenie następstw zagrożenia względnie wypadku zależy również od innych pracowników, należy ich niezwłocznie o tym powiadomić, w celu ewentualnego wstrzymania wyprawiania lub zatrzymania pociągu, względnie wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej.
4. Jeżeli dyżurny ruchu stwierdzi lub otrzyma powiadomienie o powstaniu potrzeby wzmożenia ostrożności lub zmniejszenia prędkości powinien to zarządzić i drużyny pociągowe powiadamiać o tym rozkazami pisemnymi „O”.
5. Jeżeli drużyna pociągowa stwierdzi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, któremu można zapobiec lub zmniejszyć jego skutki poprzez zatrzymanie pociągu, w szczególności gdy zauważy, że po tym samym torze na szlaku zbliża się inny pociąg jadący w przeciwnym kierunku, powinna:
 - 1) stosować radiotelefoniczny system alarmowy;
 - 2) wykonać hamowanie nagłe.

W przypadku zauważenia przeszkody, mogącej zagrażać bezpieczeństwu ruchu, należy przedsięwziąć stosowne środki w celu jej usunięcia. W razie potrzeby podawać sygnały „Stój”, wezwać pomoc i o przeszkodzie zgłosić dyżurnemu ruchu.
6. Pracownik, który zauważył zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, może dopiero wtedy opuścić miejsce, z którego można zapobiec powstaniu wypadku albo zmniejszyć jego skutki, gdy wykonał wszystkie czynności, zmierzające do uniknięcia wypadku lub zmniejszenia jego skutków.

7. Po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku lub przeszkodzie, które wymagają wstrzymania ruchu pociągów, dyżurny ruchu zamyka dany tor lub szlak, powiadamia zainteresowanych pracowników oraz właściwe jednostki zgodnie z postanowieniami Instrukcji WKD R-2, jak również innymi obowiązującymi w tym zakresie przepisami i regulaminem technicznym.
8. Na miejscu wypadku każdy członek drużyny pociągowej powinien przedsięwziąć odpowiednie środki zapobiegające następstwom wypadku, w szczególności osłonić dostępnymi sygnałami miejsce wypadku, zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu oraz zapewnić w miarę możliwości pomoc poszkodowanym. Należy również zabezpieczyć ślady, które mogłyby ułatwić ustalenie przyczyn wypadku, oraz zabezpieczyć mienie kolejowe, ładunek i bagaże podróżnych.
9. W razie stwierdzenia, że pociąg bez pozwolenia wyjechał na szlak lub następny odstęp albo, że jazda pociągu znajdującego się na szlaku lub odstępie bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu ruchu pociągów, należy postępować w następujący sposób:
 - 1) dyżurny ruchu powinien natychmiast nadać sygnał „Alarm” za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej i podjąć działania zapobiegające wypadkowi lub zmniejszające jego skutki;

§ 64

Cofanie, dzielenie i zabieranie częściami składu pociągu ze szlaku

1. Cofanie pociągu bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu jest zabronione za wyjątkiem bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa.
2. Zatrzymany pociąg na szlaku może być cofnięty, jeżeli cofanie uzgodniono z dyżurnym ruchu odcinkowym lub dyżurnym ruchu posterunku zapowiadawczego, w kierunku którego pociąg ma się cofać.
3. Jazda pociągu cofanego powinna odbywać się zawsze z czołowej kabiny sterowniczej tj. tej która jest pierwsza w kierunku jazdy (dotyczy pociągu złożonego z EZT).
4. W przypadku braku możliwości cofania pociągiem z kabiny czołowej pierwszy pojazd kolejowy w kierunku cofania powinien być obsadzony pracownikiem, który będzie miał możliwość porozumiewania się z maszynistą cofanego pociągu za pomocą urządzeń łączności. Pracownik znajdujący się na pierwszym pojeździe w kierunku jazdy cofanego pociągu powinien obserwować szlak i mieć możliwość zahamowania pociągu w razie potrzeby.

5. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien cofać pociąg ostrożnie i tak regulować prędkość jazdy, aby w każdej chwili mógł zatrzymać pociąg. Prędkość pociągu nie może przekroczyć 30 km/h na szlaku, natomiast przez przejazdy kolejowo - drogowe lub przejścia do 20 km/h.
6. Dyżurny ruchu powinien wskazać miejsce, do którego można cofnąć pociąg.
7. Cofany pociąg należy zatrzymać przed posterunkiem zapowiadawczym:
 - 1) przed urządzeniem sygnałowym, ważnym dla cofanego pociągu;
 - 2) gdy urządzenia takiego nie ma - obok semafora wjazdowego, znajdującego się przy sąsiednim torze z prawej strony w kierunku cofania;
 - 3) w odległości 100 m przed pierwszym rozjazdem na drodze przebiegu cofanego pociągu, gdy semafora przy sąsiednim torze nie widać.
8. Po zakończeniu cofania drużyna pociągowa powinna zgłosić dyżurnemu ruchu zjechanie pociągu w całości.
9. Jeżeli po zatrzymaniu pociągu okaże się, że część pociągu może jechać dalej, to oprócz zawiadomienia tylnego posterunku następczego za pomocą urządzeń łączności, należy porozumieć się z dyżurnym ruchu najbliższego przedniego posterunku zapowiadawczego lub dyżurnego ruchu odcinkowego i postąpić według jego polecenia.
10. Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który otrzymał zawiadomienie o podzieleniu lub rozerwaniu pociągu i pozostawieniu jego części na szlaku powinien zamknąć tor szlakowy.
11. Pozostającą na szlaku część 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 sygnału końca pociągu, a maszynista powinien zanotować numer ostatniego wagonu, aby upewnić się na stacji, że część ta przyjechała w całości (nie dotyczy to ostatniej części pociągu). Jadącą część pociągu (z wyjątkiem ostatniej części) należy zatrzymać przed semaforem najbliższego posterunku ruchu, nawet jeżeli semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę, a następnie należy zawiadomić dyżurnego ruchu 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 zezwalający. Jeżeli zawiadomienie to otrzymał zwrotniczy, powinien zgłosić o tym dyżurnemu ruchu. Dalsza jazda odbywa się według poleceń dyżurnego ruchu.

13. Wszelkie jazdy związane ze ściągnięciem ze szlaku części rozerwanego pociągu odbywają się na zasadach jak dla ruchu po torze zamkniętym.
14. Jeżeli ze szlaku zjechała tylko jedna część pociągu, drużyna pociągowa powinna zgłosić dyżurnemu ruchu 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, drużynie pociągowej pierwszego wyprawionego na ten tor pociągu należy wydać rozkaz pisemny O z informacją o zachowaniu szczególnej ostrożności.

§ 65

Rozerwanie pociągu na szlaku

1. Po zatrzymaniu pociągu rozerwanego należy hamulec postojowy lub ręczny zahamować w oderwanej części składu.
2. O zatrzymaniu pociągu rozerwanego drużyna pociągowa informuje dyżurnego ruchu.
3. Po wykonaniu czynności wymienionych w ust. 1 i ust. 2, jeżeli obsada pociągu na to pozwala, to należy przednią częścią rozerwanego pociągu dojechać do części oderwanej, a następnie obie części połączyć, wykonać próbę hamulca, wagony odhamować i jechać dalej.
4. Gdy połączenia obu części pociągu nie można wykonać, należy powiadomić o tym dyżurnego ruchu i porozumieć się z nim co do sposobu zwolnienia toru szlakowego.
5. Wagon z uszkodzonymi urządzeniami sprzęgowymi należy, o ile jest to możliwe, zabrać z pierwszą częścią pociągu, łącząc go z tą częścią nawet w sposób prowizoryczny.
6. Jeżeli okoliczności będą tego wymagały, dyżurny ruchu może zarządzić wysłanie lokomotywy z tylnej stacji i pchanie tylnej części pociągu, jeśli przednia część pociągu wjechała już na przednią stację albo zarządzić ściągnięcie tylnej części pociągu na tylną stację.

§ 66

Zbiegnięcie pojazdów kolejowych

1. Na stacjach, na których może występować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu powodowane zbiegnięciem pojazdów kolejowych ze stacji na szlak lub odwrotnie, należy stosować środki zabezpieczające wskazane w regulaminie technicznym.
2. W przypadku zbiegnięcia 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 zbiegłe pojazdy przez zahamowanie ich płozami hamulcowymi. Jeżeli nie ma toru wolnego, a istnieje obawa zderzenia z innymi pojazdami kolejowymi, należy wykoleić je na wykolejnicy lub w inny sposób, albo skierować na tor zajęty próżnymi wagonami.
3. Zbiegnięciu pojazdów kolejowych na szlak należy niezwłocznie zawiadomić pośrednie posterunki ruchu.
4. Pociąg znajdujący się na torze, na który zbiegły pojazdy kolejowe, należy w razie potrzeby cofać.
5. Na szlaku z blokadą samoczynną nie należy cofać pociągu jadącego naprzeciw zbiegłych pojazdów kolejowych, lecz go zatrzymać.
6. Na stacji, w kierunku której toczą się pojazdy kolejowe, należy przygotować się na ich zatrzymanie lub przepuszczenie przez stację.
7. Jeżeli sąsiedni szlak jest wolny, a jego profil sprzyja zatrzymaniu ich na tym szlaku, to po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu można zbiegłe 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.
8. Jeżeli tor szlakowy aż do sąsiedniej stacji jest zajęty, należy zbiegłe pojazdy kolejowe skierować na tor zakończony kozłem oporowym lub inny, zajęty wagonami próżnymi lub wykoleić na wykolejnicy lub w inny sposób.
9. Nie wolno skierować zbiegłych pojazdów kolejowych na tor, na którym znajdują się wagony z ludźmi.
10. Tory szlakowe, na które zbiegły pojazdy kolejowe należy uważać za zajęte do czasu upewnienia się, że pojazdy kolejowe nie pozostały na szlaku i sąsiedni tor szlaku dwutorowego również jest wolny od przeszkód do jazdy.
11. Szczegółowy sposób postępowania w przypadku zbiegnięcia pojazdów kolejowych należy ustalić w regulaminie technicznym.

§ 67**Pożar w pociągu**

1. W przypadku powstania pożaru w pociągu, należy:
 - 1) pociąg niezwłocznie zatrzymać, o ile jest to możliwe w miejscu umożliwiającym prowadzenie akcji ratowniczo-gaśniczej i podawać sygnał A 2 „Pożar”;
 - 2) wezwać podróżnych do opuszczenia płonącego wagonu;
 - 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 sąsiedniego pojazdu kolejowego, to należy pociąg rozprzęgnąć, palący się 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 wyłączyć napięcie w sieci trakcyjnej.
4. Powstaniu pożaru w pociągu znajdującym się na szlaku należy powiadomić dyżurnego ruchu, a w razie potrzeby miejsce niebezpieczne osłonić sygnałami i zażądać pomocy.
5. W razie pożaru pociągu na szlaku należy zamknąć tor szlakowy oraz, jeżeli przejazd obok płonącego pociągu byłby niebezpieczny również sąsiedni tor szlakowy.
6. Jeżeli na sąsiednim torze znajduje się pociąg, należy zatrzymać go przed miejscem pożaru, jeżeli przejazd obok tego miejsca byłby 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 posługiwania się sprzętem przeciwpożarowym podczas prowadzenia akcji gaśniczej regulują odrębne przepisy.

§ 68**Trudne warunki atmosferyczne**

1. Jeżeli na skutek złych warunków atmosferycznych np. gwałtownych opadów, silnego wiatru, wyładowań atmosferycznych, wysokiej temperatury powietrza (możliwość wyboczenia 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. Przy dobrej widoczności rozpoznania torów szlakowych można dokonać pociągami pasażerskimi.
2. W czasie zamieci lub wzmożonych opadów śniegu:
 - 1) drużyna trakcyjna powinna podczas jazdy pociągu zwracać uwagę, czy nie tworzą się zasy, które mogą stanowić przeszkodę do ruchu;
 - 2) dyżurny ruchu powinien u uprawnionych pracowników zasięgnąć informacji o stanie szlaku, zwłaszcza przed wyprawieniem pociągu, któremu może zagrażać utknięcie w zaspie śnieżnej.
3. O powstaniu zasy śnieżnej, która stanowi przeszkodę do ruchu pociągów, należy zawiadomić dyżurnego ruchu.
4. Dyżurny ruchu powinien zamknąć tor, na którym powstała zaspą śnieżną, stanowiącą przeszkodę do ruchu pociągów, powiadomić dyspozytora i żądać usunięcia zasy. 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 ściągnięcia lub cofnięcia pociągu pasażerskiego, który utknął w zaspie na szlaku, należy użyć dostępnych środków w celu dowiezienia do stacji podróżnych i ich bagażu.
6. Jeżeli ulewny deszcz lub przybór wód osiągnie takie rozmiary, przy których stan toru może zagrażać bezpieczeństwu ruchu, dyżurny ruchu powinien porozumieć się z uprawnionym pracownikiem odpowiedzialnym za utrzymanie torów, w celu ustalenia potrzeby wstrzymania ruchu lub ograniczenia prędkości jazdy pociągów.
7. Drużyny trakcyjne pociągów jadących podczas ulewy dostosowują prędkość pociągów do panujących warunków, a w przypadku stwierdzenia przeszkody do jazdy lub wątpliwości co do dalszej bezpiecznej jazdy pociągu powiadamiają dyżurnego ruchu i podporządkowują się jego decyzjom.
8. Maszynista zobowiązany jest zmniejszyć odpowiednio prędkość jazdy, gdy z powodu złej widoczności nie może w dostatecznym stopniu orientować się w terenie dla ustalenia miejsca znajdowania się sygnalizatorów.

§ 69**Uszkodzenie nawierzchni, podtorza, budowli inżynierskich lub urządzeń srk**

1. W przypadku ujawnienia uszkodzenia nawierzchni (np. pęknięcie szyny, deformacja toru), podtorza lub budowli inżynierskich zagrażających bezpieczeństwu ruchu należy:
 - 1) jeżeli jest to możliwe, zatrzymać zbliżające się pociągi przed miejscem uszkodzonym, za pomocą dostępnych środków, łącznie z podaniem sygnałów "Alarm";
 - 2) miejsce to osłonić sygnałami "Stój" z obu kierunków, przy czym najpierw z tej strony, z której spodziewany jest pociąg;
 - 3) zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor i zawiadomić o tym uprawniony personel techniczny;
 - 4) przeszkodę dozorować, a w razie zbliżania się pociągu należy go zatrzymać.
2. Pociągi znajdujące się przed przeszkodą należy zatrzymać do czasu otrzymania zawiadomienia o dokonaniu naprawy toru lub zabezpieczenia pękniętej szyny oraz podania ,z jaką prędkością mogą przejeżdżać pociągi przez uszkodzone miejsce tymczasowo zabezpieczone.
3. Decyzję o przejeździe uszkodzonego miejsca podejmuje uprawniony personel techniczny, który określa dopuszczalną prędkość przejazdu pociągu.
4. Tymczasowego zabezpieczenia pękniętej szyny może dokonać uprawniony pracownik. Jeżeli zabezpieczenia pękniętej szyny dokonał uprawniony pracownik, pociąg należy zatrzymać przed miejscem uszkodzonym. Po zatrzymaniu pociąg może przejechać przez miejsce uszkodzone z prędkością nie przekraczającą 5 km/h. Miejsce uszkodzone podczas przejazdu pociągu powinien obserwować uprawniony pracownik.
5. Po wykonaniu naprawy toru uprawniony pracownik zgłasza pisemnie dyżurnemu ruchu wykonanie naprawy oraz podaje z jaką prędkością mogą przejeżdżać pociągi przez miejsce naprawione.
6. Uprawniony personel techniczny zawiadamia dyżurnego ruchu o konieczności zmniejszenia prędkości pociągów podczas przejazdu przez miejsce uszkodzone. Dyżurny ruchu wydaje rozkaz pisemny „O” stosownie do przyczyny uszkodzenia. W rozkazie należy wpisać dopuszczalną prędkość podaną przez personel techniczny.
7. W przypadku uszkodzenia urządzeń srk, które wymaga ograniczenia prędkości jazdy pociągów dyżurny ruchu wydaje drużynie pociągowej rozkaz pisemny „O”.

§ 70

Uszkodzenie pojazdu kolejowego

1. W przypadku stwierdzenia w pociągu uszkodzenia pojazdu kolejowego, które mogłoby zagrażać bezpieczeństwu ruchu, należy uszkodzenie usunąć bez wyłączenia pojazdu, a jeżeli jest to niemożliwe, należy pojazd wyłączyć z pociągu.
2. Pojazdy kolejowe wykolejone, należy dowieźć je do najbliższej stacji, z prędkością określoną przez uprawnionego pracownika, jednak nie większą niż 30 km/h.
3. Pracownik, który zauważy nieprawidłowość zagrażającą bezpiecznej jeździe pociągu, powinien pociąg zatrzymać, a jeżeli jest to niemożliwe, powinien wezwać do zatrzymania pociągu pracownika kolejnego posterunku ruchu, powiadamiając go o zauważonej nieprawidłowości. O przyczynie zatrzymania pociągu należy powiadomić drużynę pociągową. Po zbadaniu nieprawidłowości prowadzący pojazd kolejowy z napędem decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może jechać dalej.
4. W przypadku zauważenia zagrzanego łożyska, należy pociąg niezwłocznie zatrzymać. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem 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 zagrzanym łożyskiem. W tym przypadku wjazd pociągu na stację powinien odbywać się z zachowaniem następujących środków ostrożności:
 - 1) pociąg należy przyjąć po drodze przebiegu możliwie na wprost;
 - 2) prędkość wjazdu pociągu powinna wynosić 5–10 km/h;
 - 3) jazdę pojazdu kolejowego z zagrzanym łożyskiem powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej i gdyby wagon ten wykolejał się, natychmiast zatrzymać pociąg;
 - 4) po sąsiednich torach nie powinny przejeżdżać żadne pojazdy kolejowe. Na stacji należy wyłączyć z pociągu pojazd z zagrzanym łożyskiem. Jeżeli według oceny prowadzącego pojazd kolejowy z napędem pociąg nie może jechać do najbliższej stacji, gdyż istnieje niebezpieczeństwo złamania osi, należy zażądać pomocy.
5. W przypadku zaobserwowania złamania osi należy pociąg natychmiast zatrzymać i żądać pomocy. Oznaką złamanej osi jest nierówna i niespokojna jazda pojazdu kolejowego oraz przechylenie się pojazdu na jedną stronę.
6. W przypadku usłyszenia podczas przejazdu pociągu silnych, rytmicznych uderzeń kół o szyny, co wskazuje na to, że w pociągu znajduje się pojazd kolejowy mający koła 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 i nalepy przekraczają dopuszczalną granicę, wagon należy wyłączyć z pociągu na najbliższej stacji.

7. Jeżeli w jadącym pociągu hamuje pojazd kolejowy, lecz jego koła nie ślizgają się po szynie, należy zawiadomić o tym najbliższą stację, która powinna zatrzymać pociąg i spowodować odhamowanie pojazdu kolejowego lub wyłączenie jego hamulca.
8. Jeżeli w jadącym pociągu pojazd kolejowy hamuje tak silnie, że koła ślizgają się po szynie, należy natychmiast zatrzymać pociąg, wyłączyć i wyluzować hamulce tego pojazdu, a następnie ze względu na powstałe wytarcie powierzchni tocznych kół jechać z prędkością nie przekraczającą 20 km/h do najbliższej stacji, gdzie należy wagon zbadać, czy wytarcie kół 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 polecając odszukanie zderzaka i usunięcie go z toru oraz powiadomienie o wyniku poszukiwania.

W przypadku stwierdzenia przez drużynę pociągową, że zderzaka nie ma lub zderzak został usunięty, dyżurny ruchu dla następnych 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 na szlaku, na który pociąg ma być wyprawiony, oraz dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego.

§ 71

Niesprawne hamulce w pociągu

1. Jeżeli podczas prowadzenia pociągu maszynista stwierdzi nieprawidłowości w działaniu hamulców zespolonych i nie może ich usunąć lub nie jest pewien sprawnego działania hamulców zespolonych, to powinien zatrzymać pociąg w miarę możliwości na torze poziomym. Za pomocą dostępnych środków łączności maszynista powinien powiadomić o zaistniałej sytuacji dyżurnego ruchu.
2. Po zatrzymaniu pojazd z napędem powinien zostać bezzwłocznie zahamowany hamulcem dodatkowym i postojowym, a wagony – hamulcami postojowymi i ręcznymi.

3. W pociągu z dwuosobową obsadą trakcyjną, wykonujący hamowanie powinien zahamować hamulcem postojowym lub ręcznym pierwszy wagon od strony spadku, a z pozostałej liczby wagonów, jeśli jest możliwość wyboru, powinny być zahamowane wagony o największej masie ogólnej (brutto). Przy z jednoosobową obsadą trakcyjną maszynista hamuje hamulcami postojowymi lub ręcznymi wymaganą liczbę kolejnych wagonów za pojazdem z napędem.
4. W pociągu z jednoosobową obsadą trakcyjną, odszukiwania przyczyn niesprawności (jeśli nie dają się one w sposób oczywisty określić przez maszynistę), ich usuwania i jeżeli zachodzi taka konieczność szczegółowej próby hamulca dokonuje pracownik dołączony do pociągu do pomocy.
5. W przypadku zmian w Masie Ogólnej pociągu należy postępować zgodnie z postanowieniami § 14 i § 15 Instrukcji WKD T-7.
6. Jeżeli podczas szczegółowej próby hamulców zostaną wykryte uszkodzenia w urządzeniach hamulcowych, uniemożliwiające prowadzenie całego pociągu lub jego części na hamulcach zespolonych, a drużyna pociągowa nie może tych uszkodzeń usunąć dostępnymi środkami, maszynista powinien za pomocą dostępnych środków łączności powiadomić o zaistniałym uszkodzeniu hamulca zespolonego dyżurnego ruchu, podając jednocześnie, czy nie dające się usunąć uszkodzenie nastąpiło w pojeździe z napędem czy w składzie pociągu oraz uzgodnić z dyżurnym sposób ściągnięcia pociągu ze szlaku.

§ 72

Uszkodzenie urządzeń na pojeździe kolejowym z napędem

1. Jeżeli sygnał dźwiękowy 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 Rp 1.
2. Postępowanie drużyny trakcyjnej w przypadku uszkodzenia urządzeń czujności lub radiotelefonu regulują instrukcje WKD T-1 i WKD T- 5.
3. Szczegółowe postępowanie prowadzącego pojazd kolejowy z napędem w przypadku uszkodzenia urządzeń na pojeździe reguluje Instrukcja WKD T-1.

§ 73

Nieprawidłowe osygnalizowanie pociągu

1. Jeżeli osygnalizowanie pociągu jest niekompletne lub niewłaściwe, należy o tym powiadomić drużynę pociągową, a pociąg doprowadzić do stacji końcowej.
2. Jeżeli pracownik posterunku technicznego obsługujący semafor stwierdził brak sygnału końca pociągu i zachodzi podejrzenie, że mogło 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 sąsiadujący z torem, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu należy powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym „O” o konieczności ograniczenia prędkości do 20 km/h i sprawdzenia stanu zajętości sąsiedniego toru.
3. Po przejechaniu pociągu bez sygnału końca pociągu obok semafora wyjazdowego, na semaforze tym należy nastawić sygnał „Stój”, a następnie zawiadomić dyżurnego ruchu przedniego posterunku w formie: **„Pociąg nr wyjechał bez sygnału końca pociągu”** i obsłużyć blokadę liniową.
4. Dyżurny ruchu, który stwierdził lub, któremu zgłoszono wyjazd pociągu bez sygnału końca pociągu, powinien zawiadomić o tym najbliższą przednią stację, pośrednie posterunki następne, i drużynę pociągową.
5. Dyżurny 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, pośrednie posterunki następne 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.
6. Jeżeli pociąg bez sygnału końca pociągu przejechał obok obsługiwanego semafora wyjazdowego, nie wolno nastawiać sygnału „Stój” na semaforze oraz obsłużyć blokady liniowej lub w inny sposób potwierdzić przyjazdu lub przejazdu tego pociągu. W tym celu należy stosować środki pomocnicze.
7. Pracownik posterunku technicznego, który stwierdził wyjazd pociągu bez sygnału końca pociągu, powinien zgłosić o tym dyżurnemu ruchowi w formie: **„Pociąg nr wjechał bez sygnału końca pociągu, semafor wyjazdowy wskazuje sygnał”**.
Po przejeździe pociągu bez sygnału końca pociągu obok semafora wyjazdowego dyżurny ruchu powinien niezwłocznie zawiadomić tylną stację i pośrednie posterunki następne telefonogramem: **„Zatrzymać pociąg, pociąg nr przyjechał (przejechał) bez sygnału końca pociągu”**. O braku sygnału końca pociągu należy powiadomić również drużynę pociągową.

8. W przypadku wyprawienia w międzyczasie pociągu na tor szlakowy z samoczynną blokadą liniową, należy użyć wszelkich dostępnych środków, aby pociąg ten zatrzymać do czasu otrzymania informacji z przedniej stacji, że pociąg przyjechał w całości. Po wjeździe pociągu bez sygnału końca pociągu wolno dyżurnemu ruchu nastawić sygnał „Stój” na semaforze wjazdowym a drogę przebiegu rozwiązać tylko w razie grożącego niebezpieczeństwa.
9. Po stwierdzeniu na stacji, że pociąg nie mający sygnału końca pociągu przyjechał w całości, należy wykonać następujące czynności:
 - 1) dyżurny ruchu tej stacji powinien zawiadomić o tym dyżurnego ruchu tylnej stacji i pośrednich posterunków następczych telefonogramem nr 8;
 - 2) na wszystkich zainteresowanych posterunkach następczych należy usunąć z urządzeń środki pomocnicze, nastawić sygnał „Stój” na semaforze wjazdowym oraz obsłużyć blokadę liniową i inne urządzenia w kolejności, jak po przejeździe pociągu.
10. W przypadku sterowania zdalnego bez obsady miejscowej posterunków zdalnie sterowanych przypadki niekompletnego lub niewłaściwego osygnalizowania pociągu należy zgłaszać dyżurnemu ruchu odcinkowemu.

§ 74

Uszkodzenie sieci trakcyjnej

1. Prowadzący pojazd kolejowy w przypadku zauważenia, że sieć trakcyjna oberwała się lub niebezpiecznie obniżyła nad torem, powinien:
 - 1) opuścić pantografy zbliżając się do przeszkody,
 - 2) zatrzymać się przed miejscem uszkodzonym, o ile jest to możliwe,
 - 3) zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor i zawiadomić dyspozytora WKD i żądać wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej,
 - 4) w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu po sąsiednim torze prowadzący pojazd kolejowy powinien nadać sygnał „ALARM”.
2. Jeżeli opuszczenie sieci trakcyjnej nie zagraża w prowadzeniu ruchu pociągów trakcją spalinową, to ruch taki można prowadzić po uprzednim wyłączeniu napięcia w sieci trakcyjnej i zamknięcia ruchu dla trakcji elektrycznej. Wówczas dyżurny ruchu nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogram:

**„Tor nr od do od godz. min.
 (nazwa posterunku) (nazwa posterunku) nieprzejezdny dla pociągów
 z trakcją elektryczną”.**

3. Jeżeli ustała przyczyna, dla której wprowadzono zakaz jazdy trakcją elektryczną dyżurny ruchu nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogram:

**„Po torze nr od do od godz. min.
 min. (nazwa posterunku) (nazwa posterunku) przywracam ruch
 pociągów trakcją elektryczną”.**

4. Jeżeli zerwany przewód sieci trakcyjnej styka się z pojazdem kolejowym, należy wyłączyć napięcie w sieci trakcyjnej.
5. W przypadku podejrzenia uszkodzenia sieci trakcyjnej dyżurny ruchu powinien polecić prowadzącemu pojazd kolejowy w porze dziennej i przy dobrej widoczności rozpoznanie toru rozkazem pisemnym „O” wpisując polecenie zatrzymania pociągu przed miejscem niebezpiecznym oraz jego zbadania i powiadomienia o wyniku dyżurnego ruchu wyprawiającego ten pociąg.
6. Prowadzących pojazdy kolejowe trakcją spalinową po torze z uszkodzoną siecią trakcyjną należy powiadamiać rozkazami pisemnymi „O” w celu zachowania ostrożnej jazdy w miejscu uszkodzenia sieci trakcyjnej, kilometra jego znajdowania się, konieczności zatrzymania, zbadania i powiadomienia o wyniku dyżurnego ruchu wyprawiającego ten pociąg.

§ 75

Zdarzenia i wypadki z ludźmi

1. W razie zasłabnięcia lub uszkodzenia cieleśnego osoby znajdującej się na terenie kolejowym, pracownik kolejowy, który to spostrzegł lub o tym się dowiedział, obowiązany jest:
- 1) powiadomić o tym fakcie dyżurnego ruchu i dyspozytora WKD;
 - 2) udzielić pierwszej pomocy lub wezwać służby ratunkowe.
2. W przypadku najechania człowieka przez pociąg lub pojazd kolejowy lub spostrzeżeniu rannego na torze lub w pobliżu toru należy pociąg zatrzymać, powiadomić o tym fakcie dyżurnego ruchu i dyspozytora WKD, w miarę możliwości udzielić poszkodowanemu pomocy. Dyżurny ruchu osobiście lub za pośrednictwem dyspozytora obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o wypadku pogotowie ratunkowe oraz najbliższą jednostkę Policji.

3. W przypadku zgonu człowieka w wagonie należy usunąć z przedziału pozostałe osoby a następnie powiadomić dyżurnego ruchu i dyspozytora WKD o potrzebie wezwania pogotowia ratunkowego i policji.
4. W przypadku zauważenia na torze zwłok ludzkich, pociąg lub pojazd kolejowy należy zatrzymać i postępować zgodnie z postanowieniami ust. 2.
5. Każdy przypadek załabnięcia, zranienia lub śmierci człowieka w pociągu należy bezzwłocznie zgłosić do dyżurnego ruchu i dyspozytora WKD.
6. Zgłaszając zdarzenie, należy podać jego miejsce, czas, opis i skutki. Brak możliwości natychmiastowego podania niektórych danych nie może opóźniać zgłoszenia.
7. Szczegółowe zasady powiadamiania o poważnych wypadkach, wypadkach i incydentach kolejowych określa Instrukcja WKD R-2.

ROZDZIAŁ 11

RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH

§ 76

Ogólne zasady

1. Pojazdy pomocnicze są to pojazdy kolejowe, których budowa nie pozwala na ich włączenie do składu pociągu, między innymi takie jak: maszyny budowlane na kołach, ciągniki szynowe, drezyny wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych.
2. Pod względem ruchowym rozróżnia się pojazdy pomocnicze oddziałujące i nieoddziałujące na urządzenia srk kontroli niezajętości torów i rozjazdów.

Stosownie do warunków techniczno-eksploatacyjnych (oddziaływania na urządzenia srk kontroli niezajętości torów i rozjazdów) pojazdy pomocnicze powinny być właściwie oznaczone.
3. Jazdą każdego pojazdu pomocniczego powinien kierować upoważniony pracownik, zwany kierowcą pojazdu pomocniczego.
4. W razie konieczności jazdy po torach pojazdów pomocniczych lub pojazdów szynowo-drogowych (PSD):
 - 1) kierowca pojazdu pomocniczego informuje przy użyciu środków radiołączności dyżurnego ruchu o oddziaływaniu lub nie oddziaływaniu danego rodzaju pojazdu na urządzenia kontroli niezajętości torów i rozjazdów;
 - 2) w przypadku, gdy dyżurny ruchu nie otrzymał wymaganej w pkt 1 informacji – powiadamia kierowcę pojazdu pomocniczego, że pod względem prowadzenia ruchu kolejowego, pojazd będzie traktowany jako nie oddziałujący na urządzenia kontroli niezajętości torów i rozjazdów.
5. Komórki organizacyjne spółki, które posiadają pojazdy pomocnicze, obowiązane są do należytego wyposażenia ich, przepisowego użytkowania i zabezpieczenia od uruchomienia przez nieupoważnionych. Komórki te obowiązane są dbać o należyty stan pojazdów pomocniczych.
6. Jazda pojazdu pomocniczego po torach szlakowych i stacyjnych może się odbywać tylko za pozwoleniem dyżurnego ruchu w uzgodnieniu z dyspozytorem WKD.
7. Prędkość jazdy pojazdu pomocniczego nie może przekraczać jego prędkości konstrukcyjnej oraz prędkości maksymalnej danym szlaku albo nakazanej sygnałami z uwzględnieniem ograniczeń prędkości obowiązujących dla pociągu.

8. Przy zbliżaniu się pojazdu pomocniczego do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia kierowca pojazdu pomocniczego ma obowiązek reagowania i zastosowania środków gwarantujących bezpieczeństwo w przypadku zauważenia otwartych rogatek, wykonywania robót na torze lub słabej widoczności.
9. Pojazdu pomocniczego nie wolno łączyć z taborem kolejowym. Wyjątkowo w przypadkach konieczności ściągnięcia ze szlaku do najbliższej stacji uszkodzonego pojazdu pomocniczego można pojazd ten z taborem połączyć pod warunkiem zastosowania potrzebnych środków ostrożności i odpowiedniej prędkości jazdy.
10. Postanowienia odnoszące się do pojazdów pomocniczych nie dotyczą pojazdów dwukołowych prowadzonych po jednej szynie, zwanych maderonami i defektoskopami, niezależnie od sposobu ich prowadzenia.

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

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

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

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

§ 77

Wypożyczenie pojazdów pomocniczych i obowiązki kierującego pojazdem

1. Pojazdy pomocnicze powinny być wyposażone w urządzenia hamulcowe odpowiednio do dozwolonej prędkości jazdy i przeznaczenia pojazdu, radiotelefon pracujący w sieci pociągowej lub drogowej oraz dwa płozy hamulcowe.
2. Pojazdy pomocnicze motorowe powinny być wyposażone w urządzenia do podawania sygnałów dźwiękowych.
3. Pojazdy pomocnicze, spełniające wymóg oddziaływania na urządzenia srk, powinny być oznaczone literą „E”.
4. Kierowca pojazdu pomocniczego, powinien posiadać:

- 1) przybory sygnałowe (trąbka, chorągiewka, latarka);
 - 2) aktualny wewnętrzny rozkład jazdy i dodatek 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy;
 - 3) druki rozkazów pisemnych;
 - 4) w razie potrzeby latarnie do osygnalizowania pojazdu pomocniczego w porze ciemnej;
 - 5) w razie potrzeby radiotelefon przenośny.
5. Kierowca pojazdu pomocniczego powinien:
- 1) stosować się ściśle do poleceń dyżurnego ruchu dotyczących jazdy, postoju i usunięcia pojazdu pomocniczego z toru;
 - 2) obserwować bacznie sygnały i wskaźniki, tor i przejazdu kolejowo-drogowe;
 - 3) kierować pojazdem pomocniczym zgodnie z przepisami i obowiązującymi instrukcjami;
 - 4) dbać o bezpieczeństwo ruchu oraz ludzi znajdujących się na pojeździe pomocniczym, obok niego lub na torze;
 - 5) w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu stosować radiotelefoniczny system alarmowy oraz wszelkie dostępne środki sygnalizacyjne.

§ 78

Prowadzenie ruchu pojazdów pomocniczych

1. Ruch pojazdów pomocniczych może się odbywać pod warunkiem, że nie wpłynie ujemnie na ruch pociągów.
2. Każdy wjazd pojazdu pomocniczego na tor i jazda po tym torze dozwolone są tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu.
3. Ruch manewrowy pojazdów pomocniczych w granicach stacji odbywa się według zasad ustalonych dla jazd manewrowych niepilotowanych pojazdów trakcyjnych.
4. Wyprawianie pojazdów pomocniczych na szlak odbywa się za zgodą dyżurnego ruchu odcinkowego w porozumieniu z dyspozytorem WKD.
5. Pojazdy pomocnicze określa się ich rodzajem, np. „drezyna”, itp. i numeruje się według zasad ich kursowania:

- 1) między stacjami – o ile nie opracowano rozkładu jazdy dla tych pojazdów – poczynając od 11 względnie 12, kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym, zależnie od kierunku jazdy np. 11, 13 lub 12, 14 itp.;
- 2) określonego miejsca na szlaku i z powrotem – wg zasad prowadzenia ruchu pociągów roboczych i ratunkowych po torze zamkniętym, poczynając od 1 względnie 2, kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym, zależnie od kierunku, w którym dany pojazd pomocniczy rozpocznie jazdę pierwszy raz na danym szlaku;
- 3) z przyczepą(ami) – po numerze dodaje się wyrazy: „z przyczepą” lub „z ilości przyczepami”.

6. Jazda pojazdów pomocniczych na szlakach dwutorowych z ruchem jednokierunkowym po każdym torze powinna odbywać się po torze prawym (w kierunku zasadniczym) dla danego kierunku jazdy, z wyjątkiem powrotu pojazdu pomocniczego, który wyprawiony był do określonego miejsca na szlaku i z powrotem.

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

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

7. Pojazd pomocniczy należy wyprawić z takim wyliczeniem, aby nie zatrzymać i nie opóźnić pociągu. W razie konieczności wyprawienia pojazdu pomocniczego, który może spowodować opóźnienie pociągu, wyprawienie to może nastąpić po uzyskaniu zezwolenia dyspozytora WKD.

8. Kierujący pojazdem pomocniczym powinien ściśle przestrzegać uzgodnionych z dyżurnym ruchu czasów jazdy i postoju oraz nie powinien zatrzymywać się na szlaku bez jego zezwolenia.

9. W razie pracy na szlaku pojazdu pomocniczego obowiązują również postanowienia dotyczące pociągów roboczych.

10. Ruch pojazdów pomocniczych oddziaływujących na urządzenia srk pomiędzy posterunkami ruchu odbywa się według zasad ustalonych dla pociągów.

11. Dla jazdy pojazdów pomocniczych nie oddziaływujących na urządzenia srk nie obsługuje się semaforów ani blokady liniowej.

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

- 1) jazda w okręgu każdego posterunku nastawczego odbywa się na podstawie ręcznego sygnału Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”;
 - 2) na szlakach z blokadą liniową obowiązuje stosowanie telefonicznego zapowiadania pojazdów pomocniczych;
 - 3) zezwolenie na wyjazd pojazdu pomocniczego może być udzielone przez dyżurnego ruchu ustnie lub za pomocą urządzeń łączności;
 - 4) przejazd pojazdu pomocniczego obok semafora wskazującego sygnał „Stój” – z wyjątkiem samoczynnego semafora odstępowego – odbywa się na sygnał zastępczy lub na ręczny sygnał Rm 1 „Do mnie”, podany przez dyżurnego ruchu;
 - 5) kierujący pojazdem pomocniczym, zatrzymany przed semaforem wjazdowym wskazującym sygnał „Stój”, powinien podać sygnał Rp 1 „Baczność”, a jeżeli nie otrzyma zezwolenia na wjazd, powinien porozumieć się z dyżurnym ruchu za pomocą urządzeń łączności i ustalić warunki dalszej jazdy;
 - 6) w czasie znajdowania się pojazdu pomocniczego na torze głównym na stacji lub na torze szlakowym należy stosować środki pomocnicze;
 - 7) jeżeli nastąpi uszkodzenie pojazdu pomocniczego lub przekroczony zostanie ustalony czas jazdy na szlaku o więcej niż 10 min. albo nieprzewidziany postój na szlaku wyniesie więcej niż 10 min., należy niezwłocznie zawiadomić o tym dyżurnego ruchu i zastosować się do jego polecenia.
13. Maszynistę (PSD), w razie jazdy po torach kolejowych, obowiązują wszystkie postanowienia odnoszące się do pojazdów pomocniczych. W razie potrzeby dojazdu PSD do miejsca wypadku lub do miejsca robót można pojazd ten wstawić na tor kolejowy posterunku zapowiadawczego lub na szlaku. Wstawienie pojazdu na szlaku może się odbyć po otrzymaniu zezwolenia (rozkazu pisemnego „S” doręczanego lub przekazanego za pomocą dostępnych urządzeń łączności) od dyżurnego ruchu. Zezwolenie to dyżurny ruchu może dać, jeżeli:
- 1) tor szlakowy został zamknięty;
 - 2) w kierunku tego pojazdu nie jedzie żaden inny pojazd kolejowy, nie zawiadomiony o miejscu wstawienia i kierunku jazdy tego pojazdu;
 - 3) otrzymał od dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego pozwolenie na wstawienie i jazdę tego pojazdu;
 - 4) zawiadomił kierującego PSD o sytuacji na torze, po którym ma jechać;
 - 5) wjazd PSD na tor stacyjny nie wymaga zamykania tego toru.

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

§ 79

Postępowanie z pojazdami pomocniczymi z przyczepami

1. Sprzęganie pojazdów pomocniczych ze sobą lub z wózkami doczepnymi, zwanymi w dalszych postanowieniach „przyczepami” dozwolone jest, jeżeli pojazdy te są dostosowane do tego celu. Za należyte ich sprzęgnięcie odpowiedzialny jest kierowca pojazdu pomocniczego.
2. Uruchomienie pojazdu pomocniczego z przyczepami dozwolone jest przy spełnieniu następujących postanowień:
 - 1) sprzęganie:
 - a) pojazd pomocniczy i przyczepy powinny posiadać urządzenia do łączenia, wykluczające możliwość samoczynnego rozprzęgnięcia się,
 - b) pojazd pomocniczy i przyczepy powinny posiadać z obu stron odpowiednie zderzaki (po jednym lub po dwa) albo odpowiednio wydłużone ostojnice z twardego drewna na wszystkich czterech rogach lub inne odpowiednie urządzenia ochronne,
 - c) z pojazdem pomocniczym można sprzęgać jedną lub dwie sprzęgnięte ze sobą przyczepy, a przy przewozie szyn trzy przyczepy przystosowane do przewozu szyn,
 - d) przy przewozie szyn przyczepy mogą być połączone tylko ładunkiem, który powinien być zabezpieczony przed przesunięciem się na przyczepie;
 - 2) hamowanie:
 - a) pojazd pomocniczy powinien mieć dwa niezależnie działające układy hamulcowe,

- b) każda przyczepa powinna być wyposażona w hamulce,
- c) działanie hamulców należy wypróbować przed rozpoczęciem jazdy;

3) załadowanie i obciążenie:

- a) konstrukcja przyczepy lub ładunek nie może utrudniać obserwacji drogi przejazdu względnie zmniejszać jej widoczności,
- b) ładunek nie może wystawać poza skrajnię ładunkową i powinien być rozłożony możliwie równomiernie na całej podłodze oraz zabezpieczony przed rozsunięciem lub spadnięciem,
- c) masa ładunku nie może być większa od dozwolonej ładowności i pojemności przyczep, a masa ogólna przyczep nie powinna być większa od uciągu ustalonego dla danego pojazdu pomocniczego i nie może przekraczać możliwości zatrzymania zespołu na występujących spadkach odcinka linii, po których zespół ten ma jechać;

4) przewóz pracowników:

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

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

- a) najwyższa prędkość konstrukcyjna ustalona dla tych pojazdów,
- b) 40 km/h przy pchaniu przyczep.

3. Oprócz postanowień zawartych w § 76 ust. 6 kierowca pojazdu pomocniczego z przyczepami powinien:

- 1) sprawdzić przed rozpoczęciem jazdy właściwe sprzęgnięcie pojazdów i obsadę hamulców oraz prawidłowe osygnalizowanie pojazdu pomocniczego wraz z przyczepami;
- 2) zwracać uwagę w czasie jazdy na stan załadowania i umocowania ładunku, czy prowadzi cały skład i czy nie ma przeszkód do jazdy, w razie potrzeby wyznaczyć pracownika do dodatkowej obserwacji zachowania się ładunku;
- 3) zabezpieczyć skład w czasie postoju przed niezamierzonym ruszeniem;

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

ROZDZIAŁ 12

PRZEJAZDY KOLEJOWE

§ 80

Postępowanie na przejazdach kolejowych w przypadkach szczególnych

1. Dyżurny ruchu który dowiedział się o wystąpieniu nieprawidłowości w działaniu urządzeń ssp na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu powinien:
 - 1) jeżeli jest to możliwe obsłużyć urządzenia zdalnej kontroli (UZK) zgodnie z instrukcją obsługi urządzenia;
 - 2) odnotować uszkodzenie w Księdze kontroli urządzeń srk E1758;
 - 3) powiadomić automatyka o zaistniałej usterce.
2. W przypadku o którym mowa w ust. 1 automatyk po otrzymaniu zgłoszenia o usterce powinien:
 - 1) niezwłocznie udać się na miejsce wystąpienia usterki;
 - 2) zlokalizować przyczynę wystąpienia usterki;
 - 3) usunąć uszkodzenie w możliwie najkrótszym czasie;
 - 4) w trakcie usuwania usterki i do czasu jej usunięcia osygnalizować znakami drogowymi B-20 „Stop” wraz z umieszczoną pod nim tablicą z napisem „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona” w zależności od kategorii przejazdu kolejowo-drogowego;
 - 5) po usunięciu usterki dokonać zapisu w Księdze kontroli urządzeń srk E1758 oraz usunąć osygnalizowanie.
3. Jeżeli przed przejściem lub przejazdem kolejowo-drogowym ustawiony jest wskaźnik Wk-WKD powiadomienie przez dyżurnego ruchu prowadzącego pojazd kolejowy rozkazem pisemnym o usterce urządzeń SSP i potrzebie ograniczenia prędkości czoła pociągu na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu do 20 km/h nie jest wymagane.
4. Maszynista, który podczas zbliżania się pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia zauważył nie zamknięcie roгатki, powinien dawać sygnał Rp 1 „Baczność” i zmniejszyć prędkość jazdy, o ile jest to możliwe, do 20 km/h, zaś w razie zauważenia przeszkody do jazdy zatrzymać pociąg przed przeszkodą. Maszynista powinien zawiadomić dyżurnego ruchu o niezamknięciu roгатki na

przejeździe lub przejściu. Tak samo maszynista powinien postąpić w przypadku gdy wskaźnik Wk-WKD jest ciemny.

5. Sposób postępowania w przypadku prowadzenia robót w strefie oddziaływania na urządzenia SSP na przejazdach kolejowo-drogowych lub przejściach, należy określić w regulaminie technicznym lub regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.
6. Sposób postępowania w przypadku prowadzenia robót w strefie oddziaływania na urządzenia srk na przejazdach kategorii B lub C należy określić w regulaminie technicznym lub regulaminie prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.

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. Pierwszeństwo 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 pociągi lub pojazdy kolejowe z napędem jest to maszynista pojazdu trakcyjnego, kierowca drezyny, wózka motorowego lub maszynista wieloczynnościowych i ciężkich 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 zwianych 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. srk – sterowanie ruchem kolejowym.
10. Urządzenia srk – urządzenia sterowania ruchem kolejowym.
11. Zpr – zdalne prowadzenie ruchu .
13. PSD – pojazdy szynowo – drogowe.
14. Maszynista – Prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe.

DODATEK I

W Y K A Z
WZORÓW TELEFONOGRAMÓW ZAPOWIADAWCZYCH

Wzór nr	Tekst
1.	„Czy droga dla pociągu nr jest wolna”
1a	„Czy droga dla ilość pociągów numer nr i numer nr jest wolna ?”,
1b	„Dla ilość pociągów numer nr i numer nr droga jest wolna”.
2.	. „Dla pociągu nr droga jest wolna”
2a	„Pociąg nr przyjechał o godz. min. Czy droga dla pociągu nr jest wolna ?”.
2b	„Pociąg nr przyjechał o godz. min. Czy droga dla ilość pociągów numer nr i numer nr jest wolna ?”,
3	. „Stój pociąg nr”
3a	„Stój ilość pociągi(ów) numer nr i numer nr”.
4.	. „Teraz dla pociągu nr droga jest wolna”
4a	„Teraz dla ilość pociągów numer nr i numer nr droga jest wolna”.
5.	„Zatrzymać pociąg nr”
5a	„Zatrzymać ilość pociągi(ów) numer nr i numer nr”
6.	. „Pociąg nr jest zatrzymany”
6a	„ilość pociągi(ów) numer nr i numer nr są zatrzymane”.
7.	. „Nie wyprawiać pociągów od godz. min. aż do odwołania”
8.	„Wstrzymanie wyprawienia pociągów odwołuję o godz. min.”
9.	„Pociąg nr odjechał o godz. min.”
10.	„Pociąg nr przejechał o godz. min.”
11.	. „Pociąg nr przyjechał o godz. min.”
12.	„O godz. min. wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze nr od do z powodu” (nazwa posterunku) (nazwa posterunku)
13.	„O godz. min. odwołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze nr od do” (nazwa posterunku) (nazwa posterunku)
14.	„Przy czynnych obu torach wprowadzam od do ruch (nazwa posterunku) (nazwa posterunku) dwukierunkowy po torze nr, po którym ostatni pociąg nr odjechał o godz. min.”
15.	„Przywracam ruch jednokierunkowy po torze nr od do o godz. min.” (nazwa posterunku) (nazwa posterunku)
16.	„Czy droga dla manewrów z na tor szlakowy nr (rodzaj i nazwa posterunku) na minut jest wolna”
17.	„Dla manewrów z na tor szlakowy nr na minut (rodzaj i nazwa posterunku) droga jest wolna”

18.	„Manewry z na tor szlakowy nr są ukończone i tor ten (rodzaj i nazwa posterunku) jest wolny”
19.	„Tor nr od do zamknięty od godz. min. (nazwa posterunku) (nazwa posterunku) z powodu”
20.	„Tor nr od do otwarty o godz. min.” (nazwa posterunku) (nazwa posterunku)
21.	„Od do wprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy (nazwa posterunku) (nazwa posterunku) po torze nr, po którym ostatni pociąg nr odjechał o godz. min.”
22.	„Wprowadzić ruch jednotorowy dwukierunkowy od do (nazwa posterunku) (nazwa posterunku) po torze nr”
23.	„Przywracam ruch dwutorowy od do o godz. min.” (nazwa posterunku) (nazwa posterunku)
24.	„ zamknięty(a) o godz. min.” (rodzaj i nazwa posterunku)
25.	„ otwarty(a) o godz. min.” (rodzaj i nazwa posterunku)
26.	„Zatrzymać pociąg, pociąg nr przyjechał (przejechał) bez sygnału końca pociągu
27.	„Tor nr od do od godz. min. (nazwa posterunku) (nazwa posterunku) nieprzejezdny dla pociągów z trakcją elektryczną”
28.	„Po torze nr od do od godz. min.” (nazwa posterunku) (nazwa posterunku)
29.	Pociąg nr przejechał przez nazwa prowizorycznego posterunku odstępowego o godz. min. Czy droga dla pociągu nr jest wolna ?
29a	Pociąg nr przejechał przez nazwa prowizorycznego posterunku odstępowego o godz. min. Czy droga dla ilość pociągów numer nr i numer nr jest wolna ?
30	„Nie wyprawiać pociągu nr do czasu przejazdu pociągu nr”
30a	„Nie wyprawiać żadnego pociągu do czasu przejazdu pociągu nr”.

I. Hamulce szybko działające

II. Hamulce wolno działające

Pochylenie w ‰	Sposób hamow.	Prędkość w km/h															
		15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
		wymagany procent masy hamującej wynosi:															
0	I	6	6	6	8	11	16	21	28	36	46	56	67	80	93	110	131
	II	6	6	6	8	12	18	26	35	47	61	80	-	-	-	-	-
1	I	6	6	6	9	12	17	23	29	37	47	58	69	82	96	112	-
	II	6	6	6	9	13	19	27	37	49	63	83	-	-	-	-	-
2	I	6	6	7	10	13	18	24	31	39	48	59	71	84	98	114	-
	II	6	6	7	10	15	21	29	38	51	66	85	-	-	-	-	-
3	I	6	6	8	11	14	19	25	32	40	50	61	72	85	100	117	-
	II	6	6	8	11	16	22	30	40	52	68	87	-	-	-	-	-
4	I	6	6	9	12	16	20	26	33	42	51	62	74	87	102	119	-
	II	6	6	9	12	17	24	32	42	54	70	90	-	-	-	-	-
5	I	6	7	10	13	17	22	28	35	43	53	64	76	89	104	121	-
	II	6	7	10	14	18	25	33	42	56	72	92	-	-	-	-	-
6	I	7	8	11	14	18	23	29	36	45	55	66	78	91	106	124	-
	II	7	8	11	15	20	26	34	45	58	74	95	-	-	-	-	-
7	I	8	9	12	15	19	24	30	37	46	56	67	79	93	109	126	-
	II	7	9	12	16	21	28	36	47	60	76	97	-	-	-	-	-
8	I	9	10	13	16	20	25	32	39	48	58	69	81	95	111	129	-
	II	8	10	13	17	22	29	38	48	62	78	100	-	-	-	-	-
10	I	11	13	15	19	23	28	34	42	51	61	72	84	99	115	-	-
	II	10	12	15	19	25	32	41	52	65	82	-	-	-	-	-	-
12	I	13	15	17	21	25	30	37	45	54	64	76	88	103	120	-	-
	II	12	14	18	22	28	35	44	55	69	87	-	-	-	-	-	-
14	I	15	17	20	23	28	33	40	48	57	67	79	92	107	125	-	-
	II	14	17	20	24	30	38	47	59	73	91	-	-	-	-	-	-
16	I	17	19	22	25	30	36	43	51	60	71	83	96	111	129	-	-
	II	17	19	22	27	33	41	50	62	77	96	-	-	-	-	-	-
18	I	19	21	24	28	33	38	46	54	63	74	86	99	115	-	-	-
	II	19	21	25	30	36	44	54	66	81	100	-	-	-	-	-	-
20	I	21	23	26	30	35	41	48	57	66	77	90	103	120	-	-	-
	II	21	23	27	32	39	47	57	70	85	-	-	-	-	-	-	-
22	I	23	25	29	33	38	44	51	60	69	81	93	107	-	-	-	-
	II	23	26	30	35	41	50	60	73	89	-	-	-	-	-	-	-
25	I	26	29	32	36	42	48	55	64	74	86	99	-	-	-	-	-
	II	26	29	33	39	46	54	65	79	95	-	-	-	-	-	-	-
30	I	31	34	38	42	48	55	63	72	82	94	-	-	-	-	-	-
	II	31	35	40	46	53	62	74	88	-	-	-	-	-	-	-	-
35	I	37	40	44	49	55	62	70	80	91	-	-	-	-	-	-	-
	II	37	41	46	53	61	70	82	97	-	-	-	-	-	-	-	-
40	I	42	45	50	55	61	69	78	88	99	-	-	-	-	-	-	-
	II	43	47	53	60	69	79	91	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ZAŁĄCZNIK NR 1

.....

pieczęć jednostki organizacyjnej

posterunek ruchu

**DZIENNIK RUCHU
POSTERUNKU ZAPOWIADAWCZEGO**

Zaczęty dnia 20 r.

Zakończony dnia 20 r.

Liczba stron ponumerowanych

.....

(słownie)

.....

(podpis przełożonego)

Szlak /Odstęp z i do.....

[illegible]

Kierunek z i do Podkowy Leśnej Głównej

[illegible]

Kierunek z i do Komorowa

[illegible]

ZAŁĄCZNIK NR 3

WKD Sp. z o. o.

**DZIENNIK
TELEFONICZNY**Stacja.....
(stempel)Posterunek
Nastawnia

Rozpoczęty dnia.....20.....r.

Zakończony dnia.....20.....r.

Nr telefonu.....

Dziennik ten zawiera kartek numerowanych sztuk
(słownie).....

[illegible]

ZAŁĄCZNIK NR 4

pieczęć jednostki organizacyjnej

posterunek ruchu **Komorów****K S I A Ź K A O S T R Z E Ż E Ń
D O R A Ź N Y C H****CZEŚĆ I**szlaku
odcinku**CZEŚĆ II**szlaku
odcinku**CZEŚĆ III**szlaku
odcinku

dla pociągów kursujących po linii WKD

Zaczęty dniar.

Zakończony dnia 20r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(słownie).....
(podpis przełożonego)

[illegible]

ZAŁĄCZNIK NR 5

Rozkaz pisemny „O” Nr

dla pociągu dnia

1	1) zmniejszyć szybkość i zachować ostrożność 2) jechać ostrożnie (skrót j.o.)				
	Na posterunku, na szlaku	od	do	1) szybkość najwyżej km/h	2) jechać ostrożnie
		kilometra			z powodu

2 Inne:

Stacja	Posterunek	Godz.	min.
Dyżurny ruchu	z polecenia dyżurnego ruchu		
	Kierownik pociągu	Maszynista	

WKD Sp. z o.o.

R 307

№ 092701

ZAŁĄCZNIK NR 6

Rozkaz pisemny „S” Nr dla pociągu dnia manewru			
1	Zezwalam po otrzymaniu sygnału nakaz jazdy tylko tego rozkazu pisemnego – przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora wyjazdowego drogowskazowego (odnoszącego się do wyjazdu pociągu) – wyjechać z toru nr nie posiadającego semafora wyjazdowego		
2	Zezwalam przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora: – wjazdowego – drogowskazowego (odnoszącego się do wjazdu pociągu) – odstępowego – wjechać z zamkniętego toru nr nie posiadającego semafora wjazdowego		
3	Od do po torze nr ruch pociągów prowadzony jest w odstępie posterunków następujących. Wskazania semaforów sbł są nieważne. Zachować ostrożność od ostatniego semafora ze wskaźnikiem „W 18”. Szlak wolny, ostatni pociąg nr przybył do o godzinie		
4	Inne:		
Stacja		Posterunek	Godz. min.
Dyżurny ruchu		z polecenia dyżurnego ruchu	
Rozkaz otrzymałem	Kierownik pociągu	Maszynista	
Dotyczące działki obramować, a niepotrzebną w nich treść skreślić			
WKD Sp. z o.o. R 305		№ 098901	

ZAŁĄCZNIK NR 7

Rozkaz pisemny „N” Nr			
dla pociągu nr..... dnia			
1	Od do tor nr jest zamknięty, ruch jednotorowy dwukierunkowy wprowadzono po torze nr		
2	ZEZWALAM po otrzymaniu sygnалу „Nakaz jazdy” tylko tego rozkazu pisemnego – przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora: – wyjazdowego – drogowskazowego (odnostrzono się do wyjazdu pociągu) – wjazdowego na post. odg. bez sem. wyjazdowego i wyjechać w kierunku na tor szlakowy lewy - prawy nr – z toru nr nie posiadającego semafora wyjazdowego wyjechać w kierunku na tor szlakowy lewy - prawy nr		
3	Jazda - popychanie pociągu odbędzie się w kierunku: do km skąd pociąg - popychacz ma wrócić po torze lewym nr najpóźniej o godz. min.		
4	WJAZD z toru szlakowego nr na stację - posterunek odgałęźny odbędzie się po otrzymaniu: – sygnału zastępczego „Sz” na osobnym urządzeniu ustawionym z lewej - z prawej strony toru – rozkazu pisemnego „N” (doręczonego lub przekazanego przez urządzenia łączności)		
5	ZEZWALAM wjechać z toru szlakowego nr z kierunku na stację - posterunek odgałęźny i przejechać obok sygnału „Stój” na		
6	Inne:		
Stacja		Posterunek	Godz. min.
Dyżurny ruchu		z polecenia dyżurnego ruchu	
Rozkaz otrzymałem	Kierownik pociągu	Maszynista	
Dotyczące działki obramować, a niepotrzebną w nich treść skreślić			
WKD Sp. z o.o. R 306		N ^o 036401	

WYKAZ ZMIAN

[illegible]