

PROWADZENIE RUCHU NA LINIACH KOLEJOWYCH NORMALNOTOROWYCH I SZEROKOTOROWYCH

Rozdział 1 Przepisy ogólne

§ 2.

- 1.** Sieć kolejowa składa się z linii kolejowych, których punkty początkowe i końcowe ustala zarządca infrastruktury.
- 2.** Linie kolejowe dzielą się na:
 - 1)** odcinki - stanowiące część linii kolejowej między sąsiednimi stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową;
 - 2)** szlaki - stanowiące część linii kolejowej między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii;
 - 3)** odstępy - stanowiące część toru szlakowego między:
 - a)** posterunkiem zapowiadawczym a najbliższym posterunkiem odstępowym, bocznicy lub semaforem odstępowym blokady samoczynnej,
 - b)** dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi lub bocznicy,
 - c)** posterunkiem odstępowym i bocznicy,
 - d)** dwoma kolejnymi semaforami blokady samoczynnej dla tego samego kierunku jazdy przy danym torze.
- 3.** Linia kolejowa łącząca dwie inne linie kolejowe z pominięciem stacji węzłowej stanowi łącznicę.

§ 3.

- 1.** Na sieci kolejowej wyodrębnia się wyznaczone miejsca służące do eksploatacji kolei, zwane dalej "punktami eksploatacyjnymi", które dzielą się na posterunki ruchu i punkty ekspedycyjne.
- 2.** Zadaniem posterunku ruchu jest zapewnienie bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego.
- 3.** Posterunki ruchu dzielą się na posterunki następcze i osłonne.
- 4.** 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:

1) posterunki zapowiadawcze, których zadaniem jest umożliwienie zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy do niego przyległy; do posterunków tych zalicza się:

a) stacje, które są posterunkami zapowiadawczymi, w obrębie których, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się przynajmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład, przy czym:

- stację, na której łączą się szlaki z trzech lub więcej kierunków, nazywa się stacją węzłową,
- stację, na której dokonywane jest tylko krzyżowanie i wyprzedzanie pociągów, nazywa się mijanką,

b) posterunki odgałęźne, które urządza się poza stacją w miejscu odgałęzienia linii kolejowej lub łącznicy, przy przejściu ze szlaku jednotorowego w dwutorowy lub odwrotnie oraz w miejscu połączenia torów na szlaku;

2) posterunki bocznice, które urządza się na szlaku przy odgałęzieniu bocznicy; biorą one udział w prowadzeniu ruchu wszystkich pociągów kursujących na przyległych odstępach, jak posterunek odstępowy, i pociągów obsługujących bocznice, jak posterunek zapowiadawczy. Jeżeli posterunek bocznicy urządza się tylko dla umożliwienia wjazdu i wyjazdu pociągu obsługującego bocznice i nie wyposaża się go w semafor, jest to posterunek pomocniczy; posterunek ten bierze udział w zapowiadaniu tylko pociągów obsługujących bocznice;

3) posterunki odstępowe, których zadaniem jest wyłącznie regulacja następstwa pociągów, poprzez wydanie zezwolenia na ich przejazd tylko wówczas, gdy przyległy odstęp jest wolny; na szlakach wyposażonych w samoczynną blokadę liniową funkcje posterunków odstępowych spełniają samoczynne semafony odstępowe blokady.

5. Posterunek osłonny jest urządzony na szlaku dla osłony miejsca skrzyżowania w jednym poziomie dwóch linii kolejowych, linii kolejowej z linią tramwajową, splotu torów, mostu zwodzonego lub obrotowego; posterunek ten nie bierze udziału w zapowiadaniu ruchu pociągów. Posterunek osłonny może być urządzony przy przejściu ze szlaku dwutorowego w jednotorowy lub z jednotorowego w dwutorowy, o ile nie zachodzi potrzeba urządzania tam posterunku odgałęźnego lub odstępowego.

6. Granicę pomiędzy szlakiem a posterunkiem zapowiadawczym stanowi:

1) na liniach jednotorowych - semafor wjazdowy tego posterunku;

2) na liniach dwutorowych - 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.

§ 4.

Odcinek zdalnego prowadzenia ruchu jest to odcinek linii kolejowej przystosowany do prowadzenia ruchu z nastawni odcinkowej, w skład którego wchodzi posterunki ruchu zdalnie sterowane oraz znajdujące się między nimi szlaki.

§ 5.

Posterunek techniczny przeznaczony jest do wykonywania czynności ruchowych oraz bezpośredniego organizowania i nadzorowania tych czynności. Posterunki te dzielą się na posterunki nastawcze, dyspozytorskie, dróżnika przejazdowego oraz stwierdzenia końca pociągu.

§ 6.

- 1.** Dla każdego posterunku ruchu i odcinka zdalnego prowadzenia ruchu zarządca infrastruktury sporządza regulaminy techniczne według szczegółowych zasad określonych w przepisach wewnętrznych.
- 2.** W regulaminie technicznym zamieszcza się szczegółowe postanowienia dostosowujące ogólnie obowiązujące przepisy do warunków miejscowych, w zakresie czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów i manewrów oraz obsługą punktów ekspedycyjnych i bocznic kolejowych.
- 3.** Dla każdej bocznic kolejowej użytkownik bocznic sporządza regulamin pracy bocznic kolejowej, który podlega uzgodnieniu w zakresie techniczno-ruchowym z zarządcą infrastruktury, z którego torami bocznic jest połączona.
- 4.** W regulaminie pracy bocznic kolejowej zamieszcza się szczegółowe postanowienia dostosowujące ogólnie obowiązujące przepisy do warunków miejscowych, w zakresie czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów i manewrów oraz obsługą punktów ładunkowych na bocznic.

§ 7.

- 1.** Pojazdy kolejowe dzielą się na tabor kolejowy i pojazdy pomocnicze.
- 2.** Tabor kolejowy dzieli się na tabor zwykły i tabor specjalny.

3. 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, zespoły trakcyjne i inne pojazdy silnikowe, zwane pojazdami trakcyjnymi;

2) wagony osobowe i towarowe, w tym także naczepy siodłowe na wózkach kolejowych, z których każdy traktowany jest jak odrębny wagon.

4. Tabor specjalny są to pojazdy kolejowe przeznaczone w szczególności do prac remontowo-budowlanych lub ratunkowych, których budowa pozwala na kursowanie samodzielne lub w składzie pociągu, przy zachowaniu określonych warunków dotyczących w szczególności miejsca ustawienia w składzie pociągu i prędkości jazdy.

5. Do taboru specjalnego zalicza się w szczególności: maszyny do kolejowych robót budowlanych, pojazdy do utrzymania i naprawy sieci trakcyjnej, żurawie kolejowe, wózki motorowe.

6. Na ścianach bocznych taboru specjalnego powinna być wskazana maksymalna prędkość jazdy, miejsce ustawienia w składzie pociągu i inne ograniczenia techniczne.

7. Pojazdy pomocnicze są to pojazdy kolejowe, których budowa nie pozwala na ich włączenie do składu pociągu, a w szczególności: maszyny budowlane na kołach, ciągniki szynowe, drezyny i wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych.

§ 8.

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

2. Na zasadach prowadzenia ruchu pociągów kursują:

1) tabor specjalny;

2) pojazdy pomocnicze oddziałujące na urządzenia sterowania ruchem kolejowym.

§ 9.

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 lub z wykorzystaniem siły ciężkości, z zastosowaniem górek rozrządowych, torów na pochyleniach, z wykorzystaniem ciągników szynowych i drogowych, siły ludzkiej lub specjalnych urządzeń mechanicznych.

3. Szczegółowe zasady i warunki wykonywania manewrów powinny być określone w przepisach wewnętrznych zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego oraz

użytkownika bocznic kolejowej, jak również w regulaminie technicznym dla danego posterunku ruchu oraz w regulaminie pracy bocznic kolejowej, o których mowa w § 6.

4. Podstawowa prędkość jazd manewrowych nie powinna być większa niż 25 km/h. Jeżeli pojazd trakcyjny jadący luzem lub ciągnący tabor kolejowy jedzie po wolnym torze, o czym powiadomiono maszynistę, dopuszcza się prędkość jazdy do 40 km/h, z wyjątkiem jazdy po rozjazdach.

5. Jeżeli przetaczane są wagony zajęte przez ludzi, wagony z towarami niebezpiecznymi, wyjątkowo ciężkimi lub z przekroczoną skrajnią, o czym powinien być powiadomiony maszynista, prędkość jazd manewrowych nie powinna przekraczać 10 km/h; nie dotyczy to wagonów zajętych przez ludzi, jeżeli przetaczanie odbywa się po zabezpieczonej drodze przebiegu.

6. Przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika, w przypadku gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie, oraz przy przetaczaniu wagonów z towarami niebezpiecznymi oznaczonymi nalepkami ostrzegawczymi nr 8 i 15 oraz cystern oznaczonych pasem koloru pomarańczowego, zgodnie z Regulaminem dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącym Aneks I do Przepisów ujednoczonych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM), będących załącznikiem B do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 1985 r. Nr 34, poz. 158 i 159, z 1997 r. Nr 37, poz. 225 i 226 oraz z 1998 r. Nr 33, poz. 177), prędkość jazd manewrowych nie powinna przekraczać 5 km/h, o ile regulamin techniczny nie przewiduje dalszego zmniejszenia prędkości.

7. Przy dojeżdżaniu do stojącego taboru kolejowego prędkość jazd manewrowych nie powinna przekraczać 3 km/h.

8. Zabrania się ręcznego sprzęgania i rozsprzęgania taboru kolejowego będącego w ruchu; rozsprzęganie taboru kolejowego drążkiem dozwolone jest przy jednostajnej prędkości przetaczania nieprzekraczającej 5 km/h, o ile regulamin techniczny nie stanowi inaczej.

9. Prędkość pchania składu na grzbiecie górkii rozrządowej, o ile regulamin techniczny nie stanowi inaczej, nie powinna przekraczać:

- 1) 3 km/h - na sygnał "Pchać powoli";
- 2) 5 km/h - na sygnał "Pchać z umiarkowaną prędkością".

10. Odrzuconym i stoczonym wagonom należy nadać taką prędkość i tak ją regulować, aby odpręg dojechał i zatrzymał się przed taborem kolejowym stojącym na tym torze lub przed kozłem oporowym, a następnie został dosunięty; w czasie manewrów odrzucane i staczane odpręgi mogą dojeżdżać do stojącego taboru kolejowego z prędkością nie większą niż 3,6 km/h, a na zautomatyzowanych górkach rozrządowych wyposażonych w urządzenia docelowego hamowania wagonów - z prędkością nie większą niż 5,4 km/h. Przypadek ten nie dotyczy taboru kolejowego, który należy przetaczać szczególnie ostrożnie.

11. W złych warunkach atmosferycznych, w szczególności podczas burzy, zamieci śnieżnej, gołoledzi, mgły, w przypadku złej widoczności oraz podczas przejazdu przez przejścia przy peronach osobowych lub obok miejsc, gdzie pracują robotnicy, prędkość jazd manewrowych należy zmniejszyć tak, aby tabor kolejowy mógł być zatrzymany przed przeszkodą.

§ 10.

1. Manewry na torach głównych mogą odbywać się tylko po otrzymaniu zezwolenia od dyżurnego ruchu, a przerwanie manewrów powinno nastąpić na każde żądanie pracowników nastawni, przy czym tabor kolejowy należy zatrzymać w miejscach niezagrażających kolizją z przebiegami pociągowymi.

2. Wyjazd manewrującego taboru kolejowego na szlak lub poza granicę przetaczania, oznaczoną wskaźnikiem granicy przetaczania, a w przypadku gdy go nie ma - poza ostatni rozjazd, jest dozwolony tylko po otrzymaniu zezwolenia dyżurnego ruchu, z określeniem kilometra, do którego może dojechać tabor kolejowy, czasu powrotu i rodzaju sygnału będącego zezwoleniem na wjazd. W przypadku wyjazdu 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.

3. Dopuszcza się jazdy manewrowe za wyprawionym pociągiem, pod warunkiem spełnienia wymogów określonych w ust. 2. Jazdy takie mogą odbywać się wyłącznie przy dobrej widoczności, przy zachowaniu odległości co najmniej 500 m i takim regulowaniu prędkości, aby nie nastąpiło najechanie na tył pociągu w przypadku jego nieprzewidzianego zatrzymania.

4. Manewry przez przejazdy i przejścia wolno prowadzić tylko po zamknięciu rogatki. Jeżeli przejazdy i 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, 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.

5. W przypadku dłuższego manewrowania przez przejazdy należy cyklicznie umożliwiać przejazd pojazdom drogowym, przerywając manewry w odstępach nie dłuższych niż 10 minut. Manewry należy przerwać natychmiast dla umożliwienia przejazdu pojazdów uprzywilejowanych.

§ 11.

1. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągów powinna być określona dla każdego odcinka lub toru linii kolejowej i podana w rozkładzie jazdy dla każdego pociągu.

2. Prędkość jazdy pociągów, o której mowa w ust. 1, ustala zarządca infrastruktury:

- 1) na podstawie warunków techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowej oraz
- 2) parametrów technicznych taboru kolejowego, za który odpowiada przewoźnik kolejowy.

3. Jeżeli na odcinku linii kolejowej występują miejsca, w których prędkość powinna być zmniejszona, należy o tym powiadomić drużynę pociągową w sposób określony przez zarządcę infrastruktury.

4. Pojazdy kolejowe z napędem prowadzące pociągi powinny być wyposażone w urządzenia rejestrujące prędkość pociągu. Wymóg ten nie dotyczy pociągów wykonujących przewozy technologiczne na potrzeby zarządcy infrastruktury.

Rozdział 2

Przygotowanie pociągów do jazdy

§ 12.

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) wagony i inne pojazdy kolejowe z czynnymi hamulcami powinny być rozmieszczone równomiernie i w liczbie zapewniającej uzyskanie wymaganej masy hamującej, przy czym dwa ostatnie wagony powinny mieć czynny hamulec, jeżeli pociąg zmienia kierunek jazdy. Warunek ten odnosi się także do dwu pierwszych wagonów za pojazdem trakcyjnym;

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;

7) wagony przewożące towary niebezpieczne nie mogą być połączone bezpośrednio z czynną lokomotywą, z wagonem z ogniowym źródłem ogrzewania, wagonami z ludźmi lub wagonami załadowanymi długimi przedmiotami; wagony te nie mogą być włączone jako ostatnie w składzie pociągu.

2. Zestawienie pociągu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych oraz przy przewozie kolejną transportów wojskowych określają przepisy wewnętrzne przewoźnika kolejowego.

3. Za zestawienie pociągu odpowiada zestawiający skład pociągu.

4. 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, doświadczalnych oraz bocznicowych.

5. Warunki przewozu rzeczy, które ze względu na kształt, rozmiary lub masę albo drogę przewozu mogą powodować trudności transportowe, określają przepisy wewnętrzne zarządcy infrastruktury.

§ 13.

1. Długość pociągu uzależniona jest od rodzaju pociągu, istniejących warunków technicznych na stacjach i szlakach oraz typu hamulców. Długość pociągu określa się w metrach.
2. Długość pociągów pasażerskich nie powinna być większa od długości peronów, przy których pociąg zatrzymuje się zgodnie z rozkładem jazdy pociągów, a długość pociągów towarowych - od długości użytecznej torów głównych na stacjach.

§ 14.

1. Masa ogólna pociągu (M_o) jest to suma mas pojazdów kolejowych wraz z ładunkiem, przy czym:
 - 1) dla pociągu kursującego z prędkością do 120 km/h jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych bez czynnego pojazdu z napędem;
 - 2) dla pociągu kursującego z prędkością większą niż 120 km/h oraz dla pociągów o masie składu pociągu mniejszej od 200 t jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych wraz z czynnym pojazdem z napędem.
2. W przypadku zespołów trakcyjnych lub wagonów silnikowych masa ogólna składu pociągu równa się masie ogólnej pociągu.
3. Masa ogólna składu pociągu nie powinna być większa od dopuszczalnego obciążenia pojazdu trakcyjnego wyznaczonego do prowadzenia danego pociągu.
4. Dopuszczalne długości i masy składów pociągów powinny być podane w rozkładzie jazdy pociągów i w dodatkach do rozkładu jazdy.
5. Zgody na odstępstwa od warunków określonych zgodnie z ust. 4 może udzielić zarządca infrastruktury.

§ 15.

1. Pociągi powinny być hamowane hamulcem zespolonym, w którym hamulcem podstawowym jest hamulec pneumatyczny.
2. W przypadku uszkodzenia hamulca zespolonego w czasie jazdy pociągu należy pociąg zatrzymać, a następnie podjąć działania w celu usunięcia uszkodzenia lub w uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury usunięcia składu z toru szlakowego i udrożnienia linii kolejowej.
3. Ostatni i przedostatni pojazd kolejowy pociągu powinien mieć czynny hamulec zespolony.
4. W wyjątkowych przypadkach, za zgodą zarządcy infrastruktury, w pociągach towarowych możliwe jest włączenie pojazdu kolejowego z nieczynnym hamulcem na końcu składu, o ile

nie można go włączyć w inne miejsce pociągu. Pojazd ten powinien być przygotowany do jazdy i połączony z przewodem głównym hamulca zespolonego pociągu.

5. Hamulce pociągu muszą spełniać warunki gwarantujące ich bezpieczną eksploatację określone w przepisach wewnętrznych przewoźnika.

6. Parametry niezbędne do obliczeń prędkości pociągów w zależności od ich masy, sposobu hamowania i profilu linii kolejowej określają tablice hamowania pociągów A, B, C, D stanowiące załącznik nr 1 do rozporządzenia.

7. Opis rodzaju hamulców, obsługę hamulców, przystosowanie ich do pracy w poszczególnych rodzajach pociągów oraz sposób wykonywania prób hamulców określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.

8. Nieuszkodzone hamulce znajdujące się w pociągu z hamulcami zespolonymi powinny być włączone i czynne. Wyjątek stanowią hamulce wagonów z materiałami wybuchowymi oraz hamulce wagonów znajdujących się bezpośrednio przed i za wagonami z materiałami wybuchowymi, które powinny być wyłączone; hamulce tych wagonów nie muszą być wyłączone, jeżeli wagony te są wyposażone w łożyska toczne, mają blachy ochronne mocowane bezpośrednio do podłogi, mocny i bezpieczny dach, szczelny szalunek i podłogę oraz dobrze zamykające się drzwi i przewietrzniki.

9. Hamulce zespolone nastawione na przebieg hamowania "P", "R" lub "R + Mg" uważa się za hamulce szybko działające, a hamulce zespolone nastawione na przebieg hamowania "G" uważa się za hamulce wolno działające.

10. Położenia rękojeści ustalające odpowiednie nastawienie hamulca oznaczone są następującymi literami lub skrótami:

Oznaczenie	Nastawienie hamulca na kolejach polskich	na innych kolejach
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
Towarowy	G, T	G, M
Osobowy	P, O	P, V
Pośpieszny	R	R
Pośpieszny z włączonym do działania magnetycznym hamulcem szynowym	R + Mg	R + Mg
Próżny	Próż.	Leer
Ładowny	Ład.	Bel.

§ 16.

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 120 km/h;

2) znajdujących się w pociągu - dla pociągów jadących z prędkością większą niż 120 km/h oraz dla pociągów o masie składu pociągu mniejszej od 200 t.

2. Masa hamująca pojazdu kolejowego wskazana jest na pojeździe kolejowym lub na tablicy przestawczej dla odpowiedniego położenia uchwytu. Gdy masa brutto pojazdu kolejowego jest większa od podanej na tablicy masy przestawczej, wówczas rękojeść przestawiacza "próżny" - "ładowny" należy przestawić w położenie "ładowny".

3. W przypadku braku wskazania na pojeździe kolejowym wielkości masy hamującej, masę hamującą dla poszczególnych pojazdów należy przyjmować według tablic 1, 2, 3 i 4 zawartych w zestawieniu mas hamujących dla pojazdów kolejowych stanowiącym załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 17.

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 oblicza się według wzoru:

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

gdzie:

M_o - masa ogólna,

P_w - procent wymaganej masy hamującej.

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

3. Procent wymaganej masy hamującej (P_w) pociągu, który określony jest w rozkładzie jazdy pociągów, ustala się w zależności od:

1) drogi hamowania na odcinkach, po których kursuje ten pociąg;

2) sposobu hamowania pociągu:

a) I - hamulcami zespolonymi szybko działającymi (P, R, R + Mg),

b) II - hamulcami zespolonymi wolno działającymi (G);

3) prędkości jazdy pociągu;

4) pochyłeń miarodajnych na drodze jazdy pociągu.

Dla pociągu kursującego na hamulcach ręcznych należy przyjmować procent wymaganej masy hamującej, jaki przewidziany jest dla sposobu hamowania II, o którym mowa w pkt 2 lit. b.

4. Procenty wymaganej masy hamującej pociągu, w zależności od sposobu hamowania, prędkości jazdy i miarodajnych pochyłeń, określają tablice hamowania pociągu zamieszczone w załączniku nr 1 do rozporządzenia:

1) tablica A - dla drogi hamowania 400 m lub 500 m;

2) tablica B - dla drogi hamowania 700 m;

3) tablica C - dla drogi hamowania 1.000 m;

4) tablica D - dla drogi hamowania 1.300 m.

5. Dla pochyłości niewskazanych 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 całej lub, jeśli w wyniku obliczeń procent wymaganej masy hamującej pociągu określony będzie w postaci ułamka, ułamki te należy zaokrąglić do liczby całkowitej w górę, gdy ułamek jest równy lub większy od 0,5, a do liczby całkowitej w dół, gdy ułamek jest mniejszy od 0,5.

6. Do obliczenia procentu wymaganej masy hamującej pociągu jako miarodajne pochylenie należy przyjmować pochylenie na odcinku o długości 1.000 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. Dla jazdy pociągów na wzniesieniach należy ustalić procent odpowiadający jeździe z największą dopuszczalną prędkością na poziomie oraz procent odpowiadający jeździe z prędkością 20 km/h na miarodajnym pochyleniu i wartość większą podać w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.

§ 18.

1. Jeżeli rzeczywista masa hamująca pociągu jest mniejsza od wymaganej masy hamującej i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną masę pociągu odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamującej. 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:

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

2. Jeżeli rzeczywista masa hamująca pociągu jest mniejsza od wymaganej masy hamującej, a włączanie wagonów z czynnymi hamulcami nie jest możliwe i zmniejszenie masy ogólnej nie jest pożądane, dyspozytor właściwej jednostki może zezwolić na zmniejszenie prędkości pociągu, o ile sytuacja ruchowa na to pozwala. Dla określenia największej dozwolonej prędkości jazdy pociągu w takim przypadku należy najpierw obliczyć posiadany procent rzeczywistej masy hamującej pociągu (PR) według wzoru:

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

a następnie w odpowiedniej tablicy hamowania pociągów A, B, C lub D, w wierszu dotyczącym danego pochylenia miarodajnego i sposobu hamowania, poszukać w

odpowiedniej rubryce liczby równej, a jeśli takiej nie ma - najbliższej mniejszej od posiadanego procentu rzeczywistej masy hamującej. Liczba znajdująca się w tej rubryce wskazuje w nagłówku prędkość pociągu odpowiadającą istniejącym warunkom.

3. Dyżurny ruchu wyprawiający pociąg, którego prędkość jazdy wskazana w rozkładzie jazdy pociągów została zmniejszona, wydaje drużynie pociągowej rozkaz pisemny ze wskazaniem największej dozwolonej prędkości. O zmianie prędkości jazdy pociągu dyspozytor ruchu powinien zawiadomić wszystkie posterunki zapowiadawcze na jego odcinku oraz sąsiedniego dyspozytora właściwej jednostki.

4. Jeżeli część składu pociągu jest hamowana hamulcem zespolonym, a część hamulcami ręcznymi, to masę hamującą oblicza się oddzielnie dla każdej z tych części. W przypadku gdy w części składu pociągu hamowanej ręcznie brak jest wymaganej masy hamującej, to - jeżeli w części składu pociągu na hamulcach zespolonych jest nadmiar masy hamującej, pochylenia na szlakach nie przekraczają 10 ‰ i część składu pociągu na hamulcach ręcznych ma co najmniej 3/4 masy hamującej, wymaganej dla tej części składu pociągu - rzeczywista masa hamująca części składu pociągu na hamulcach ręcznych może być zwiększona najwyżej o tyle ton, ile wynosi nadmiar masy hamującej w części składu pociągu na hamulcach zespolonych.

§ 19.

1. Do pociągu należy włączać pojazdy kolejowe ze sprawnie działającymi urządzeniami hamulcowymi, z wyjątkiem pojazdów kolejowych przesyłanych do naprawy lub do wyładunku, o ile ich hamulec nie może być naprawiony bez skierowania do jednostki taboru kolejowego, oraz pojazdy kolejowe, których urządzenia hamulcowe muszą być wyłączone, zgodnie z § 15 ust. 8.

2. Działanie hamulca zespolonego oraz hamulca ręcznego pociągu powinno być sprawdzone przez rewidentów taboru kolejowego, a gdy ich nie ma - przez kierownika pociągu lub przez innych pracowników przewoźnika kolejowego, przy współdziałaniu drużyny trakcyjnej.

3. Szczegółową próbę hamulca należy wykonać:

1) przed wyprawieniem pociągu ze stacji początkowej; odstąpienie od tej zasady może być stosowane dla pociągu, którego skład po przybyciu na stację i postoju krótszym niż 1 godzina jest wyprawiony w dalszą drogę bez przeformowania lub bez naprawy urządzeń hamulcowych;

2) na stacjach wyznaczonych w rozkładzie jazdy pociągów;

3) gdy urządzenia hamulcowe w składzie pociągowym lub w pociągu nie były zasilane sprężonym powietrzem dłużej niż 2 godziny;

4) po zmianie składu pociągu, jeżeli doczepione pojazdy kolejowe stanowią więcej niż 50 % składu pociągu; nie jest wymagana szczegółowa próba hamulca, jeśli łączone składy pociągu lub ich części mają ważne próby hamulca;

5) po zmianie sposobu hamowania pociągu polegającym na zmianie nastawienia dźwigni na tablicach przestawczych hamulca, na drodze przebiegu pociągu;

6) jeżeli podczas uproszczonej próby hamulców stwierdzono, że hamulec jednego z ostatnich dwóch wagonów lub innych pojazdów kolejowych nie hamuje lub nie odhamowuje;

7) jeżeli maszynista stwierdzi niedziałanie lub nie jest pewny prawidłowego działania

hamulców;

8) po przeładowaniu głównego przewodu hamulcowego pociągu i opróżnieniu komór i zbiorników sterujących za pomocą odłączniaczy.

4. Uproszczoną próbę hamulców należy wykonać w pociągu, w którym po dokonaniu próby szczegółowej:

1) nastąpiło zamknięcie lub otwarcie, nawet częściowe lub chwilowe, przewodu głównego hamulca, w którymkolwiek miejscu pociągu, z wyjątkiem zaworu maszynisty w czynnej kabinie sterującej i innych urządzeń na pojeździe trakcyjnym powodujących samoczynne hamowanie; w przypadku dołączenia pojazdów kolejowych do pociągu wykonuje się próbę uproszczoną hamulców pociągu, a wagony lub inne pojazdy kolejowe dołączone poddaje się takim badaniom, jak podczas próby szczegółowej hamulca; badania te nie są wymagane w przypadku braku zasilania sprężonym powietrzem hamulców wagonów lub innych pojazdów kolejowych przez okres nieprzekraczający 2 godzin;

2) postój pociągu trwał ponad 2 godziny, a przy temperaturze zewnętrznej mniejszej lub równej 0 °C - ponad 1 godzinę;

3) nastąpiła zmiana przedziału sterowniczego;

4) wyłączenie zasilania sprężonym powietrzem urządzeń hamulcowych w pociągu trwało do 2 godzin;

5) szczegółowa próba hamulców była wykonana przy użyciu sieci stałej sprężonego powietrza lub innego pojazdu trakcyjnego, nieprzeznaczonego do prowadzenia tego pociągu;

6) nastąpiło zamknięcie lub otwarcie, nawet częściowe lub chwilowe, przewodu zasilającego, w którymkolwiek miejscu pociągu, którego hamulce są nastawione na przebieg hamowania "R + Mg".

5. Przy pojazdach kolejowych włączonych do składu pociągu należy sprawdzić działanie hamulców przy wszystkich wagonach lub innych pojazdach kolejowych doczepionych do składu pociągu po ostatniej próbie hamulców. Sprawdzenie to obowiązuje również w przypadku napraw urządzeń hamulcowych pojazdów w składzie pociągu.

6. Uproszczoną próbę hamulców zespolonych należy również przeprowadzić na stacji, od której czas jazdy, wraz z postojami, do szlaku z większym spadkiem wynosi więcej niż 2 godziny; stacje te zarządcy infrastruktury wyszczególniają w rozkładach jazdy pociągów. Za większy spadek uważa się spadek miarodajnie większy od 15 ‰ na długości co najmniej 1.000 m lub spadek większy od 10 ‰ na długości większej niż 5 km.

7. Przed odjazdem pociągu, w którym powinna być wykonana próba hamulców zespolonych, maszynista powinien otrzymać:

1) zawiadomienie o sprawności hamulców - odpowiednim sygnałem lub ustnie;

2) wypełnioną kartę próby hamulca, którą powinien podpisać.

Jeżeli tych wymagań nie spełniono, pociąg nie powinien odjechać.

8. Szczegółowe postanowienia w sprawie wykonywania prób hamulców określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych, zatwierdzanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej "Prezesem UTK".

§ 20.

1. Za właściwe przygotowanie pociągu do jazdy odpowiada przewoźnik kolejowy.
2. Uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego zgłasza dyżurnemu ruchu zarządcy infrastruktury właściwe przygotowanie pociągu do jazdy.

§ 21.

1. Obsadę pociągu stanowi drużyna pociągowa, w skład której wchodzi drużyna trakcyjna oraz drużyna konduktorska lub tylko drużyna trakcyjna. 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 razie potrzeby drużyna trakcyjna może składać się z większej liczby osób.
3. Szczegółowe warunki dotyczące obsady pociągu określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.
4. Jednoosobową obsługę trakcyjną stosuje się:
 - 1) w pociągach kursujących na liniach kolejowych z prędkością nieprzekraczającą 130 km/h i z lokomotywami wyposażonymi w urządzenia kontrolujące czujność maszynisty oraz urządzenia radiołączności pociągowej, przy czym jeżeli urządzenia kontrolujące czujność maszynisty w kabinie sterowniczej nie wymagają współpracy z urządzeniami przytorowymi, jednoosobową obsługę można stosować także na liniach kolejowych niewyposażonych w te urządzenia;
 - 2) we wszystkich pociągach kursujących na liniach kolejowych i z pojazdami trakcyjnymi wyposażonymi w urządzenia kontroli prowadzenia pociągu, nadzorujące przynajmniej hamowanie pociągu przy dojeździe do sygnału nakazującego zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości, oraz w urządzenia radiołączności pociągowej.
5. Pociągi pasażerskie powinny mieć obsadę konduktorską składającą się co najmniej z kierownika pociągu, o ile jego zadania ruchowe nie są wykonywane przez innego pracownika lub przez urządzenia wyposażenia technicznego. Pociągi pasażerskie mogą jeździć bez kierownika pociągu, jeżeli zamykanie drzwi pojazdu kolejowego przy wymianie podróżnych jest zapewnione, a zamknięcie drzwi jest zgłaszane kierującemu pojazdem kolejowym z napędem za pomocą urządzeń technicznych.
6. Maszynista i kierownik pociągu powinni znać obsługiwane odcinki linii kolejowych, na których prowadzą pociąg.
7. W przypadku braku znajomości szlaku przez drużynę trakcyjną prędkość jazdy pociągu nie może być większa niż 40 km/h.
8. W przypadkach szczególnych, takich jak uszkodzenie urządzeń kontrolujących czujność maszynisty lub urządzeń kontroli prowadzenia pociągu albo urządzeń radiołączności, przy jednoosobowej drużynie trakcyjnej, kierownik pociągu na wezwanie maszynisty powinien zająć miejsce w kabinie sterowniczej. W przypadku braku kierownika pociągu maszynista ma obowiązek doprowadzić pociąg do najbliższej stacji. Dalszy sposób postępowania określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.

9. Zabrania się prowadzenia pociągu z jednoosobową drużyną trakcyjną bez drużyny konduktorskiej w następujących przypadkach:

- 1) gdy w składzie pociągu liczba wagonów z towarami szczególnie niebezpiecznymi przekracza 50 % długości przewidzianej w rozkładzie jazdy dla danego pociągu;
- 2) w czasie przewożenia całopociągowych transportów wojskowych.

§ 22.

1. Skład pociągu na stacji początkowej powinien być poddany oględzinom technicznym i wymaganej próbie hamulca. W razie potrzeby skład pociągu może być poddany oględzinom technicznym na stacjach pośrednich.

2. Oględzin technicznych można nie wykonywać w pociągach pasażerskich kursujących z prędkością nie większą niż 120 km/h i zestawionych z zespołów trakcyjnych, wagonów silnikowych lub z nie więcej niż 4 wagonów osobowych, które po przybyciu na stację bez posterunku rewizji technicznej i postoju krótszym niż 6 godzin są wyprawiane w drogę bez przeformowania składu pociągu i o ile czas od ostatnich oględzin technicznych nie przekroczył 24 godzin lub przebieg składu pociągu był mniejszy niż 200 km.

3. Oględzin technicznych dokonują uprawnieni pracownicy, sprawdzając stan taboru kolejowego, prawidłowość zestawienia i sprzęgnięcia, prawidłowość załadowania wagonów i umocowania ładunków; oględziny techniczne obejmują także wagony włączane do pociągów na stacjach pośrednich.

4. Pociąg, w którym nie stwierdzono nieprawidłowości i w którym próba hamulców potwierdziła prawidłowość ich działania, należy osygnalizować zgodnie z przepisami § 105.

5. Wykonanie oględzin technicznych, próby hamulca i sprawdzenie osygnalizowania pociągu, jako gotowości pociągu do odjazdu, uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego zgłasza dyżurnemu ruchu.

6. Przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu powinien przekazać obsadzie pociągu informacje, polecenia i zezwolenia, o których mowa w § 46.

§ 23.

W pojeździe kolejowym powinny znajdować się dokumenty określone w przepisach dotyczących wykazu dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu.

Rozdział 3

Prowadzenie ruchu pociągów

§ 24.

1. Prowadzenie ruchu pociągów na szlaku odbywa się:

- 1) na podstawie zapowiadania za pomocą urządzeń łączności telefonicznej, a w przypadku przerwy w łączności telefonicznej - za pomocą urządzeń łączności radiotelefonicznej;
- 2) za pomocą urządzeń półsamoczynnej blokady liniowej;
- 3) za pomocą urządzeń samoczynnej blokady liniowej;
- 4) za pomocą urządzeń do zdalnego prowadzenia ruchu;
- 5) na podstawie radiotelefonicznego porozumienia się dyżurnego ruchu odcinkowego z prowadzącym pojazd kolejowy z napędem, bez urządzeń zdalnego sterowania ruchem i bez obsady mijanek.

2. Na każdym torze szlakowym, między dwoma posterunkami następczymi, może znajdować się jednocześnie tylko jeden pociąg. Odstępstwo od tej zasady dopuszcza się przy jazdach po torze zamkniętym oraz w przypadku jazdy na widoczność. Jazda na widoczność oznacza, że:

- 1) nie obowiązuje zasada, zgodnie z którą na jednym torze szlaku lub odstępu 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 sygnałem "Stój";
- 3) prędkość jazdy nie może przekraczać 40 km/h;
- 4) należy się liczyć z tym, że za pociągiem może jechać na widoczność kolejny pociąg, i dlatego należy dołożyć starań, aby nie zatrzymywać pociągów na szlaku przed semaforami wjazdowymi.

3. Szczegółowe zasady prowadzenia ruchu pociągu na szlaku określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.

§ 25.

1. Ruch pociągów odbywa się na podstawie rozkładów jazdy pociągów.

2. Wyprawienie pociągu na szlak jednotorowy lub na tor szlaku dwutorowego, w przypadku wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego, może nastąpić na podstawie porozumienia się dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych ograniczających ten szlak i po uzyskaniu od dyżurnego ruchu posterunku ruchu przyjmującego pociąg pozwolenia na wyprawienie pociągu.

3. Na odcinkach linii kolejowej ze zdalnym prowadzeniem ruchu o wyprawieniu pociągu na szlak decyduje dyżurny ruchu odcinkowy.

4. Na szlaku dwutorowym pociągi powinny kursować po torze prawym - patrząc w kierunku jazdy (kierunek zasadniczy). Odstępstwa od tej zasady dopuszczalne są:

- 1) w przypadku zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym;

- 2) jeżeli urządzenia sterowania ruchem kolejowym przystosowane są do prowadzenia ruchu w obu kierunkach po każdym torze;
- 3) w przypadku wprowadzenia ruchu dwukierunkowego po jednym torze szlaku dwutorowego przy obu torach czynnych;
- 4) w razie konieczności cofnięcia pociągu;
- 5) w przypadku powrotu pociągu lub pojazdu pomocniczego, wyprawionego do określonego kilometra na szlaku;
- 6) dla powrotu lokomotywy popychającej pociąg do określonego kilometra;
- 7) dla pociągów i pojazdów pomocniczych jadących po torze zamkniętym;
- 8) za zezwoleniem zarządcy infrastruktury, jeżeli wymaga tego układ torowy.

5. Na szlakach wielotorowych zasadniczy kierunek ruchu po każdym torze ustala zarządca infrastruktury w regulaminie technicznym.

6. Na szlaku wielotorowym pociąg może być przepuszczony po torze innym niż wyznaczony dla tego pociągu, pod warunkiem że:

- 1) kierunek jazdy pociągu po torze innym jest taki sam jak po torze, po którym pociąg ten powinien jechać, oraz
- 2) została o tym powiadomiona drużyna pociągowa.

7. Pociągi tego samego kierunku jazdy powinny kursować po danym torze szlakowym w odstępach posterunków następczych.

8. Dyżurny ruchu lub inny uprawniony pracownik posterunku zapowiadawczego może wyprawić lub przepuścić pociąg na tor szlakowy:

- 1) z ruchem jednokierunkowym - jeżeli ustalili, że ten tor lub najbliższy odstęp tego toru jest wolny i nie ma przeszkód do jazdy;
- 2) z ruchem dwukierunkowym - jeżeli spełniony jest warunek określony w pkt 1 oraz nastąpiło wymagane porozumienie wykluczające jazdę po tym torze pociągu przeciwnego kierunku.

9. Tor szlakowy lub odstęp uważa się za wolny wtedy, gdy wyprawiony uprzednio pociąg przejechał przyległy szlak lub odstęp w całości z sygnałem końca pociągu i został osłonięty sygnałem "Stój".

10. W zależności od rodzaju istniejących urządzeń sterowania ruchem kolejowym ustalenie, że dla jazdy pociągu tor szlakowy lub odstęp jest wolny, następuje na podstawie:

- 1) wskazań urządzeń blokady liniowej lub
- 2) porozumienia między dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków następczych lub tylko zapowiadawczych, za pomocą urządzeń łączności, zwanego zapowiadaniem pociągów, lub
- 3) radiotelefonicznego porozumienia się dyżurnego ruchu odcinkowego z maszynistami pociągów na szlakach wyznaczonego odcinka linii kolejowej.

11. Dyżurny ruchu może zezwolić na wyjazd lub przejazd pociągu po upewnieniu się, że:

- 1) otrzymał potwierdzenie przyjazdu poprzednio wyprawionego pociągu od przedniego posterunku następczego, jeżeli:
 - a) przy 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 półsamoczynnej blokadzie liniowej z blokiem pozwolenia i torem szlakowym wyposażonym w urządzenia kontroli niezajętości - blok pozwolenia jest odblokowany i powtarzacz odnoszący się do tego toru wskazuje, że tor jest wolny,
 - c)** przy półsamoczynnej blokadzie liniowej z izolowanym torem szlakowym - blok początkowy jest odblokowany i powtarzacz izolowanego toru szlakowego wskazuje, że tor jest wolny,
 - d)** przy blokadzie liniowej półsamoczynnej - odblokował się blok początkowy,
 - e)** przy zapowiadaniu za pomocą urządzeń łączności - w dzienniku ruchu jest odpowiedni zapis;
- 2)** od poprzedniego posterunku zapowiadawczego otrzymał pozwolenie na wyprawienie pociągu na tor szlakowy z ruchem dwukierunkowym po tym torze;
 - 3)** ostatni pociąg przeciwnego kierunku przyjechał z końcowym sygnałem po torze, po którym prowadzi się ruch jednotorowy dwukierunkowy;
 - 4)** lokomotywa popychająca pociąg na części szlaku powróciła z toru szlakowego i pociąg przybył w całości do przedniego posterunku ruchu;
 - 5)** powrócił pociąg wyprawiony do określonego kilometra na szlaku;
 - 6)** otrzymano potwierdzenie przyjazdu całego pociągu na bocznicę szlakową;
 - 7)** otrzymano potwierdzenie zakończenia manewrów kolidujących z jazdą danego pociągu;
 - 8)** zwrotnice odgałęziające na bocznicę są nastawione i zamknięte dla jazdy pociągu po torze szlakowym, a klucze do nich znajdują się na miejscu przewidzianym regulaminem technicznym;
 - 9)** nie ma zgłoszenia o przeszkodzie do jazdy na szlaku;
 - 10)** nie opóźni się pociąg mający pierwszeństwo.

12. W razie potrzeby wyprawienia pociągu na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny dyżurny ruchu powinien upewnić się, czy spełnione są warunki, o których mowa w ust. 11 pkt 1 lit. e oraz pkt 2-10. Upewnienie się przed zezwoleniem na wyjazd lub przejazd pociągu na tor szlakowy, w sposób określony regulaminem technicznym, obowiązuje również dyżurnego ruchu odcinkowego w przypadkach zdalnego prowadzenia ruchu.

13. Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach wyposażonych w urządzenia blokady liniowej odbywa się za pomocą tych urządzeń. Zasady obsługi poszczególnych rodzajów urządzeń blokady liniowej w czasie prowadzenia ruchu pociągów określa zarządca infrastruktury.

14. Wprowadzenie nowego systemu urządzeń prowadzenia ruchu pociągów wymaga uprzedniego opracowania przez zarządcę infrastruktury instrukcji obsługi tych urządzeń. Dotyczy to także prowadzenia innych badań oraz jazd po torach kolejowych.

15. Zapowiadanie pociągów za pomocą urządzeń łączności telefonicznej lub 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.

16. Przy telefonicznym lub radiotelefonicznym zapowiadaniu pociągów należy ściśle stosować ustalone przez zarządców infrastruktury wzory telefonogramów zapowiadawczych i formę wzajemnego porozumienia.

17. Przy zapowiadaniu pociągów podaje się ich numer lub nazwę, bez dodatkowych oznaczeń stosowanych w rozkładzie jazdy pociągów, z wyjątkiem pojazdów trakcyjnych jadących

luzem, pociągów technologicznych zarządcy infrastruktury, ratunkowych, próbnych, doświadczalnych, inspekcyjnych, specjalnego znaczenia, których rodzaj należy określić.

18. Na torach zelektryfikowanych, bezpośrednio po numerze lub nazwie pociągu podaje się rodzaj trakcji nieelektrycznej ("parowa" albo "spalinowa"), a w telefonogramach o odjeździe, przyjeździe lub przejeździe powracającego ze szlaku popychacza należy go określić w następujący sposób "Popychacz od pociągu nr ...".

19. W przypadkach kursowania lokomotyw luzem przy zapowiadaniu należy podać, oprócz numeru pociągu, także liczbę jadących razem lokomotyw.

20. Jeżeli w pociągu znajdują się przesyłki: nadzwyczajne z towarami niebezpiecznymi, z przekroczoną skrajnią lub wyjątkowo ciężkie, to w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu, po numerze pociągu należy dodać właściwe określenie dotyczące przesyłki w pociągu, w następujący sposób: "z przekroczoną skrajnią", "z przesyłką wyjątkowo ciężką".

21. Zapowiadanie pociągów powinni wykonywać dyżurni ruchu.

22. Ruch pociągów na szlakach położonych między sąsiednimi zarządcami infrastruktury należy prowadzić w sposób ustalony w umowach zawartych pomiędzy zarządcami infrastruktury, z uwzględnieniem zasad określonych w rozporządzeniu.

23. Ruch pociągów na szlakach granicznych między sąsiednimi państwami należy prowadzić w sposób ustalony w umowach i porozumieniach granicznych, z uwzględnieniem zasad określonych w rozporządzeniu.

§ 26.

1. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien:

- 1) uważnie obserwować sygnały na sygnalizatorach i sygnały podawane przez pracowników posterunków technicznych oraz ściśle stosować się do nich, a także 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 pociągów, 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 oraz wszelkie dostępne środki sygnalizacyjne.

2. Jeżeli drużyna 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 - jeżeli jest to możliwe;
- 2) wykonać hamowanie nagłe.

3. Jeżeli pociąg minął bez zezwolenia obsługiwany semafor wskazujący sygnał "Stój", należy natychmiast przy użyciu dostępnych środków spowodować zatrzymanie pociągu i powiadomić dyżurnego ruchu.

4. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 i 3, jazda pociągu może być kontynuowana za zgodą dyżurnego ruchu.

5. Bez pozwolenia dyżurnego ruchu nie jest dozwolone cofanie pociągu, z wyjątkiem nagle grożącego niebezpieczeństwa.

6. Maszynista pociągu zatrzymanego przed sygnałem "Stój", podanym na urządzeniu sygnałowym obsługiwany porozumiewa się za pomocą urządzeń radiołącności z posterunkiem ruchu w celu wyjaśnienia przyczyny zatrzymania pociągu.

7. W przypadku braku możliwości nawiązania łączności z posterunkiem ruchu, maszynista wyjaśnia przyczynę zatrzymania pociągu za pośrednictwem:

1) pomocnika maszynisty;

2) kierownika pociągu, jeżeli nie ma pomocnika maszynisty.

8. Jeżeli prowadzący pojazd kolejowy z napędem 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.

§ 27.

1. W przypadku nieplanowego zatrzymania na szlaku pociągu pasażerskiego z jednoosobową obsługą trakcyjną kierownik pociągu powinien niezwłocznie porozumieć się z maszynistą w celu ustalenia przyczyny zatrzymania pociągu oraz dalszego postępowania.

2. Pociąg zatrzymany na szlaku należy osłonić sygnałami 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.

3. W przypadku nieplanowego zatrzymania pociągu prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu postój pociągu na szlaku, informując go o miejscu postoju i przyczynie zatrzymania. Dyżurny ruchu stosownie do otrzymanych informacji powinien podjąć niezwłoczne działania zapewniające bezpieczeństwo ruchu na torze zajęтым przez pociąg oraz na torach sąsiednich.

4. Jeżeli pociąg zatrzymany został na szlaku wielotorowym z niewiadomej przyczyny, należy obsłużyć radiotelefoniczny system alarmowy, a w przypadku jego braku - podawać sygnał alarmowy właściwy dla określonej sytuacji.

5. Jeżeli podczas jazdy pociągu zauważono przeszkodę do jazdy na sąsiednim torze lub na obu torach, należy pociąg zatrzymać, zawiadomić dyżurnego ruchu oraz podjąć wszelkie dostępne środki w celu zapobieżenia najechania na przeszkodę.

6. Maszynista powinien zatrzymać pociąg, jeżeli:

- 1) pociąg został skierowany na tor lewy, a drużyna trakcyjna nie została o tym powiadomiona;
 - 2) pociąg został skierowany w innym kierunku niż przewiduje rozkład jazdy, a drużyna trakcyjna nie została o tym powiadomiona;
 - 3) podczas jazdy na szlaku jednotorowym lub po torze lewym semafor dla przeciwnego kierunku jazdy wskazuje sygnał zezwalający na jazdę po tym torze.
- Po zatrzymaniu pociągu należy porozumieć się z dyżurnym ruchu co do sposobu dalszego postępowania.

7. Osoba wchodząca w skład drużyny pociągowej powinna zatrzymać pociąg, jeżeli zauważy, że:

- 1) podawane są sygnały "Stój";
- 2) w pociągu lub na torze jest przeszkoda uniemożliwiająca jazdę;
- 3) na sąsiednim torze jest nieosygnalizowana przeszkoda do jazdy.

8. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem, któremu dyżurny ruchu polecił zatrzymanie pociągu z powodu wykrycia stanu ostrzegawczego lub alarmowego przez urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru kolejowego, po zatrzymaniu pociągu powinien dokonać oględzin technicznych wskazanego pojazdu kolejowego.

9. Po przeprowadzeniu oględzin technicznych, o których mowa w ust. 8, prowadzący pojazd kolejowy z napędem informuje dyżurnego ruchu o podjętej decyzji.

§ 28.

1. Na stacjach wskazanych w zeszytach wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów drużyna pociągowa zgłasza dyżurnemu ruchu wjazd pociągu z sygnałem końca pociągu niezwłocznie po zatrzymaniu się pociągu na właściwym miejscu.

2. Sposób zabezpieczenia składu pociągu, który skończył jazdę, w zależności od warunków miejscowych określa regulamin techniczny. Po zakończeniu jazdy, przed odłączeniem lokomotywy od składu pociągu maszynista powinien wykonać hamowanie pełne.

§ 29.

1. W przypadku gdy drużyna pociągowa jest niezdolna do pracy, należy to zgłosić dyżurnemu ruchu.

2. Jeżeli kierownik pociągu stanie się niezdolny do pracy w czasie jazdy, zadania kierownika pociągu przejmuje uprawniony konduktor lub maszynista. Pociąg może jechać dalej do następnej stacji.

3. Jeżeli prowadzący pojazd kolejowy z napędem stanie się niezdolny do pracy, należy pociąg zatrzymać i dalsze postępowanie uzgodnić z dyżurnym ruchu.

§ 30.

1. Zauważone nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu, drużyna pociągowa powinna zgłosić niezwłocznie dyżurnemu ruchu.

2. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem, który zauważył podany w jego kierunku sygnał ostrzegawczy Pc 6 - jedno górne światło białe i dwa dolne światła czerwone, na czole innego pociągu, powinien zatrzymać pociąg i udzielić pomocy maszyniście tak osygnalizowanego pociągu. Dalsza jazda obok tego pociągu powinna odbywać się z prędkością nie większą niż 20 km/h, aż do miejsca znajdowania się maszynisty unieruchomionego pociągu lub przeszkody uniemożliwiającej jazdę.

3. Jeżeli pociąg nie przybył do posterunku ruchu po upływie 10 minut od rozkładowego czasu jazdy i niemożliwe jest nawiązanie łączności z maszynistą tego pociągu lub jeżeli po upływie 30 minut od chwili zgłoszenia maszynisty o zatrzymaniu pociągu brak jest informacji o przyczynie zatrzymania, dyżurny ruchu powinien wstrzymać wyprawianie pociągów na ten szlak, powiadomić o tym maszynistów pociągów znajdujących się na tym szlaku, polecić im zachowanie szczególnej ostrożności i ustalenie miejsca znajdowania się tego pociągu oraz przyczyny wydłużonego czasu jego znajdowania się na szlaku oraz w inny dostępny sposób ustalić powód nieprzybycia. Wznowienie wyprawiania pociągów na ten szlak może nastąpić po ustaleniu przyczyny zatrzymania pociągu i upewnieniu się, że nie ma przeszkód do prowadzenia ruchu.

Rozdział 4

Przyjmowanie, wyprawianie i przepuszczanie pociągów na posterunkach ruchu

§ 31.

1. Ruch pociągów należy prowadzić po torach głównych, po zorganizowanych drogach przebiegu pociągów.

2. Przyjęcie pociągu na tor boczny lub wyprawienie go z tego toru może nastąpić tylko w razie wypadku lub uszkodzenia torów głównych. Pociąg przyjmowany na tor boczny należy zatrzymać przed semaforem odpowiednio wjazdowym lub drogowskazowym i wprowadzić go do stacji na rozkaz pisemny z prędkością do 20 km/h przy zachowaniu niezbędnych środków ostrożności.

3. Z toru bocznego można w razie przeszkód w ruchu doraźnie wyprawić lokomotywę luzem lub pociąg towarowy, a w razie sytuacji awaryjnej - także pociąg pasażerski z zachowaniem warunków określonych w regulaminie technicznym.

4. Ruch pociągów należy prowadzić po torach wyznaczonych w stacyjnym rozkładzie jazdy pociągów. Dla pociągów, które nie mają wyznaczonego toru na stacji, tor ten ustala dyżurny ruchu, przestrzegając postanowień regulaminu technicznego.

5. Tor do zatrzymania pociągu na stacji powinien być tak wyznaczony, aby:

- 1) mógł być wykorzystany możliwie na całej długości;
- 2) pociąg nie zagradzał przejścia lub przejazdu;
- 3) pociąg nie stanowił przeszkody dlajazd innych pociągów i manewrów;
- 4) podróżni mogli bezpiecznie i możliwie dogodnie wsiadać, wysiadać i przechodzić zarówno do pociągu, jak i do budynku dworca.

6. Przejazd pociągów przez stację bez zatrzymania powinien odbywać się po torach głównych przystosowanych do takich jazd.

7. W razie potrzeby zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny dodatkowy i związanej z tym konieczności zmniejszenia prędkości wjazdu pociągu pasażerskiego poniżej dozwolonej prędkości jego jazdy lub pociągu towarowego, którego prędkość wynosi powyżej 50 km/h, dyżurny ruchu powinien zatrzymać pociąg przed semaforem odpowiednio wjazdowym lub drogowskazowym i po zatrzymaniu podać na tym semaforze sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością.

8. Zatrzymanie pociągu przez dyżurnego ruchu w przypadkach, o których mowa w ust. 7, nie jest konieczne, gdy:

- 1) sygnał podany na tarczy ostrzegawczej lub na poprzednim semaforze uprzedza o tym, z jaką prędkością należy przejechać w okręgu zwrotnicowym, osłanianym odnośnym semaforem wjazdowym lub drogowskazowym;
- 2) drużyna pociągowa została wcześniej uprzedzona rozkazem pisemnym o wjeździe pociągu na tor główny dodatkowy i o prędkości, z jaką należy jechać w okręgu zwrotnicowym, osłanianym odnośnym semaforem wjazdowym lub drogowskazowym;
- 3) ze względów miejscowych w obrębie drogi przebiegu obowiązuje zmniejszenie prędkości jazdy do 40 km/h lub poniżej tej prędkości;
- 4) bezpośrednio przed semaforem wjazdowym znajduje się miarodajne wzniesienie większe niż 6 ‰ na długości drogi hamowania, a regulamin techniczny zezwala na niezatrzymywanie ciężkich pociągów towarowych przed tym semaforem.

9. Ruch pociągów pasażerskich mających postój należy prowadzić po torach z peronem. W razie przeszkód w ruchu i w sytuacjach awaryjnych dopuszcza się przyjęcie lub wyprawienie pociągu pasażerskiego na tor lub z toru nieposiadającego peronu, pod warunkiem zapewnienia podróżnym bezpieczeństwa przy wsiadaniu, wysiadaniu i przechodzeniu przez tory.

10. Ruch pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi lub z wagonami załadowanymi przesyłkami zawierającymi towary niebezpieczne powinien odbywać się po torach wskazanych w regulaminie technicznym lub w doraźnym zarządzeniu zarządcy infrastruktury.

11. 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.

12. W przypadku braku możliwości podania sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym zatrzymany pociąg należy przyjąć na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny. Na tor częściowo zajęty lub na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości albo jest zakończony kozłem oporowym, nie wolno przyjmować pociągów towarowych przewożących towary niebezpieczne.

§ 32.

1. Przez przygotowanie drogi przebiegu pociągu należy rozumieć wykonanie wszystkich przewidzianych w rozporządzeniu czynności, w sposób określony regulaminem technicznym, w celu zapewnienia prawidłowej i bezpiecznej jazdy pociągu, który ma otrzymać pozwolenie na jazdę.

2. Zorganizowane drogi przebiegu pociągów należy określić dla każdego posterunku ruchu w zapisie zależności, stanowiącym integralną część regulaminu technicznego.

3. Droga przebiegu pociągu jest tor kolejowy, po którym pociąg przejeżdża w obrębie posterunku ruchu, wraz ze zwrotnicami znajdującymi się w tym torze, oraz zwrotnice i inne urządzenia sterowania ruchem kolejowym, znajdujące się poza tym torem, które służą do jego ochrony oraz są nastawiane tak, aby bezpieczeństwo jazdy pociągu po tej drodze było zapewnione.

4. Pracownicy biorący udział w przygotowaniu drogi przebiegu pociągu powinni sprawdzić i upewnić się, czy tor jest wolny i czy nie ma przeszkód do jazdy, dokonać przerwania zagrażających pociągowi manewrów, nastawienia i zamknięcia zwrotnic, wykolejnic i innych urządzeń sterowania ruchem kolejowym wchodzących w drogę przebiegu oraz sprawdzić prawidłowość ich stanu i położenia.

5. Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu wydaje osobiście dyżurny ruchu dysponujący.

6. Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu dyżurny ruchu wydaje oddzielnie dla każdego pociągu. Na stacjach bez blokady stacyjnej można jednocześnie dawać telefonicznie lub ustnie polecenie przygotowania nie więcej niż dwóch przebiegów niesprzecznych.

7. Nie wolno nastawiać przebiegów sprzecznych, nawet gdyby pomyłkowo takie polecenie zostało wydane.

8. Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu nie oznacza polecenia nastawienia na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę.

9. W regulaminach technicznych należy ściśle określić, kto i w jaki sposób sprawdza, czy droga przebiegu jest wolna od przeszkód, oraz granice okręgów, w których wyznaczeni pracownicy mają obowiązek sprawdzenia dróg przebiegu pociągów.

10. Rejestrację polecenia przygotowania drogi przebiegu pociągu, zgłoszenie o jej gotowości oraz zgłoszenie przyjazdu lub odjazdu pociągu określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.

§ 33.

1. W czasie gdy nie odbywają się jazdy pociągów, semafor obsługiwane powinny nadawać sygnał "Stój", z wyjątkiem semaforów stacyjnych, ustawionych przy torach głównych zasadniczych, jeżeli semafor te zostały przełączone na działanie samoczynne.

2. Sygnał zezwalający na semaforze obsługiwanych nastawia dyżurny ruchu dysponujący osobiście lub na każdorazowe jego polecenie - pracownik wyznaczony w regulaminie technicznym.

3. Żaden pociąg nie może wyjechać, wjechać ani przejechać przez czynną stację lub inny czynny posterunek ruchu bez zezwolenia dyżurnego ruchu.

4. Zezwoleniem na wyjazd pociągu ze stacji lub posterunku odgałęźnego z semaforem wyjazdowym jest:

1) podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wyjazdowym, a na posterunkach ruchu wyznaczonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów - podanie ponadto sygnału "Nakaz jazdy";

2) podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym grupowym i sygnału zastępczego na semaforze przy torze, z którego ma odjechać pociąg;

3) podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym grupowym i polecenie dyżurnego ruchu wydane drużynie pociągowej za pomocą urządzeń łączności lub ustnie w określonej przez zarządcę infrastruktury formie - na posterunkach ruchu wyznaczonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.

5. Jeżeli nie można podać sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wyjazdowym albo jeżeli pociąg wyjątkowo ma wyjechać z toru nieposiadającego semafora wyjazdowego, to zezwoleniem na wyjazd pociągu jest wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego.

6. Jeżeli z miejsca odjazdu pociągu nie widać wskazań semafora wyjazdowego, zezwoleniem na odjazd pociągu jest polecenie dyżurnego ruchu przekazane drużynie pociągowej za pomocą urządzeń łączności, po uprzednim nastawieniu na semaforze wyjazdowym sygnału zezwalającego na jazdę.

7. Zezwoleniem na wjazd pociągu na stację lub posterunek odgałęźny z semaforem wyjazdowym jest podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wyjazdowym, a jeżeli sygnałów tych nie można podać - wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego.

8. Zezwoleniem na przejazd pociągu jest:

- 1) na stacjach i posterunkach odgałęźnych z semaforem wyjazdowym, wyposażonych w semafory świetlne albo semafory kształtowe z tarczą ostrzegawczą odnoszącą się do semafora wyjazdowego - podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym i wjazdowym oraz na semaforach drogowaskazowych - jeśli są, a na posterunkach ruchu wyznaczonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów - podanie sygnału "Nakaz jazdy";
- 2) na stacjach i posterunkach odgałęźnych z semaforami wyjazdowymi, wyposażonych w semafory kształtowe bez tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wyjazdowego - podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym i wjazdowym oraz sygnału "Nakaz jazdy" z pierwszej nastawni na drodze przejazdu pociągu;
- 3) na posterunkach odgałęźnych bez semaforów wyjazdowych oraz na posterunkach bocznicowych i osłonnych - podanie sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym;
- 4) na posterunkach odstępowych - podanie sygnału zezwalającego na semaforze odstępowym.

9. Jeżeli na semaforze wyjazdowym nie może być podany sygnał zezwalający, zezwoleniem na przejazd pociągu, oprócz podania sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym i drogowaskazowym, zgodnie z ust. 8 pkt 1 i 2, jest:

- 1) podanie na semaforze wyjazdowym sygnału zastępczego, a ponadto na posterunkach ruchu wyznaczonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów - podanie sygnału "Nakaz jazdy";
- 2) jeżeli pociąg był zatrzymany przed semaforem wjazdowym - doręczenie lub przekazanie za pomocą urządzeń łączności rozkazu pisemnego, zezwalającego na przejechanie obok semafora wyjazdowego wskazującego sygnał "Stój", a ponadto na posterunkach wyznaczonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów - podanie sygnału "Nakaz jazdy".

10. Sygnał "Nakaz jazdy" podaje dyżurny ruchu.

11. Zezwolenie na przejazd pociągu obok sygnału "Stój" na obsługiwanym semaforze może wydać tylko dyżurny ruchu.

12. Dyżurny ruchu może zezwolić na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu, jeżeli zostały spełnione wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy.

§ 34.

1. Pracownik posterunku wskazany w regulaminie technicznym po przygotowaniu drogi przebiegu pociągu powinien obserwować okręg nastawczy oraz przejeżdżający pociąg aż do całkowitego jego wjazdu, wyjazdu lub przejazdu, a w przypadku wystąpienia nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu - zatrzymać pociąg lub podjąć inne działania w celu usunięcia zagrożenia.

2. Obserwacja jadącego pociągu i okręgu nastawczego z miejsca i w sposób określony regulaminem technicznym należy do obowiązków dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych, starszych zwrotniczych, rewidentów taboru i dróżników przejazdowych, jeżeli nie są oni zwolnieni z tego obowiązku postanowieniami regulaminu technicznego dotyczącego posterunku. Do obserwacji mogą być wykorzystane urządzenia techniczne, określone w regulaminie technicznym.

3. Podczas obserwacji jadącego pociągu należy w szczególności zwrócić uwagę, czy:

- 1) pociąg jest prawidłowo osygnalizowany;
- 2) maszynista pojazdu trakcyjnego reaguje na nadawane sygnały;
- 3) nie ma oznak zagrzenia się łożysk zestawów kołowych;
- 4) nie ma widocznych uszkodzeń taboru kolejowego zagrażających bezpieczeństwu ruchu;
- 5) nie hamuje żaden wagon, gdy pociąg jedzie w stanie odhamowanym;
- 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 przesuniętego ładunku, luźnych opon, oderwanych dachów, pionowo ustawionych pokryw luków lub włazów dachowych albo otwartych na zewnątrz drzwi wagonów;
- 9) nie ma pożaru w pociągu;
- 10) nie ma wycieku lub wysypywania się ładunku.

4. Zakres obserwacji określony w ust. 3 nie obowiązuje na odcinkach wyposażonych w urządzenia zdalnego prowadzenia ruchu, odcinkach z mijankami bez obsady oraz w przypadkach, gdy ze względów technicznych i terenowych nie można zapewnić odpowiedniej lokalizacji nastawni; sposób postępowania w tych przypadkach określi zarządca infrastruktury.

§ 35.

1. Zmiana sygnału zezwalającego na sygnał "Stój" na semaforze odbywa się samoczynnie w wyniku oddziaływania pociągu na urządzenia lub po obsłużeniu właściwego elementu sterującego. O nastawieniu sygnału "Stój" na semaforze dyżurny ruchu powinien upewnić się w sposób określony w regulaminie technicznym.

2. Po każdym przejeździe pociągu urządzenie biorące udział w przebiegu można obsłużyć dopiero wówczas, gdy pociąg minął przebiegowe miejsce końca pociągu lub nastąpiło samoczynne zwolnienie tego urządzenia, z wyjątkiem rozwiązań, w których stosowane jest sekcyjne rozwiązanie drogi przebiegu. Miejsce sygnałowe oraz miejsce przebiegowe końca pociągu należy określić w regulaminie technicznym.

3. Na stacjach z prawidłowo działającą blokadą stacyjną zablokowanie przez nastawniczego bloku otrzymania nakazu oznacza zgłoszenie dyżurnemu ruchu wjazdu lub wyjazdu pociągu.

4. Na stacjach bez blokady stacyjnej i na stacjach z blokadą stacyjną, gdy blokada stacyjna nie jest podstawą prowadzenia ruchu, obowiązuje telefoniczne wydawanie poleceń i zgłaszanie o gotowości drogi przebiegu, wjeździe lub wyjeździe pociągu oraz nastawieniu sygnału "Stój" na semaforze, według zasad określonych przez zarządcę infrastruktury w przepisach wewnętrznych.

5. Na wyznaczonych posterunkach ruchu wjazd lub wyjazd z sygnałem końcowym niektórych pociągów może stwierdzać i zgłaszać dyżurnemu ruchu drużyna pociągowa. Posterunki ruchu oraz sposób zgłoszenia należy wskazać w wewnętrznym rozkładzie jazdy oraz w regulaminie technicznym posterunku.

6. Jeżeli czoło pociągu minęło semafor i pociąg zatrzymał się tak, że koniec pociągu minął sygnałowe miejsce końca pociągu, lecz nie minął przebiegowego miejsca końca pociągu, to semafor powinien wskazywać sygnał "Stój" i nie należy rozwiązywać drogi przebiegu.

§ 36.

1. Jeżeli pracownik obsługujący semafor zauważy lub dowie się, że dalsza jazda pociągu grozi niebezpieczeństwem, powinien natychmiast zmienić sygnał zezwalający na semaforze na sygnał "Stój".

2. Jeżeli po zmianie na semaforze sygnału zezwalającego na sygnał "Stój" zajdzie konieczność przestawienia zwrotnic lub wykolejnic wchodzących w drogę przebiegu pociągu, dyżurny ruchu może zarządzić rozwiązanie drogi przebiegu dopiero po zatrzymaniu się pociągu przed tym semaforem; dopuszczalne jest rozwiązanie drogi przebiegu przed zatrzymaniem się pociągu przed semaforem w celu zapobieżenia wypadkowi.

3. Jeżeli czoło pociągu minęło obsługiwany semafor i pociąg zatrzymał się tak, że koniec pociągu nie minął sygnałowego miejsca końca pociągu, wówczas nie można potwierdzać przybycia pociągu. Sposób szczegółowego postępowania w takich przypadkach określi zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.

4. Jeżeli w wyniku nieprawidłowego działania urządzeń nie można nastawić sygnału "Stój" na semaforze, należy postępować w następujący sposób:

- 1)** nastawniczy powinien niezwłocznie zgłosić nieprawidłowości dyżurnemu ruchu;
- 2)** przy prawidłowo działającej radiowej łączności pociągowej dyżurny ruchu powinien niezwłocznie zawiadomić maszynistów pociągów znajdujących się na szlaku o konieczności zatrzymania się przed określonym semaforem;
- 3)** bezpośrednio przed tym semaforem należy ustawić tarczę zatrzymania oraz obok tarczy ostrzegawczej przenośną tarczę ostrzegawczą, zgodnie z obowiązującą sygnalizacją;
- 4)** należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów;
- 5)** dyżurny ruchu, który otrzymał od przedniego posterunku następczego zawiadomienie o nienastawieniu się sygnału "Stój" na semaforze wjazdowym lub obsługiwany semaforze odstępowym, powinien zatrzymywać wszystkie pociągi i zawiadamiać je rozkazem pisemnym o uszkodzeniu semafora wjazdowego lub odstępowego na określonej stacji lub posterunku oraz o nieważności sygnału zezwalającego na tym semaforze i konieczności zatrzymania przed nim pociągu;
- 6)** jeżeli nie można nastawić sygnału "Stój" na semaforze wjazdowym lub drogowskazowym, dyżurny ruchu powinien zatrzymać pociąg przed semaforem wjazdowym i zawiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym o nieważności sygnału zezwalającego na określonym semaforze i obowiązku zatrzymania się przed nim.

5. Jeżeli sygnał zezwalający na semaforze zmieni się przedwcześnie na sygnał "Stój" i pociąg zatrzyma się, pozwoleniem na dalszą jazdę jest ponownie podany sygnał zezwalający, sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny.

6. Jeżeli wyświetlony sygnał zastępczy nie wyłączy się samoczynnie we właściwym czasie, należy wyłączyć go za pomocą właściwego elementu sterującego. W przypadku niemożności wyłączenia sygnału zastępczego należy postępować w sposób określony w ust. 4 pkt 5 i 6.

§ 37.

1. Posterunek nastawczy powinien być wyposażony w środki pomocnicze stosownie do rodzaju zainstalowanych urządzeń sterowania i kontroli ruchu kolejowego.
2. Wykaz przewidzianych do stosowania na danym posterunku nastawczym środków pomocniczych i sposób ich stosowania należy określić w regulaminie technicznym.
3. Środki pomocnicze należy stosować w celu zapobieżenia niedozwolonej lub przypadkowej obsłudze urządzeń nastawczych lub blokowych, jak również w celu przypomnienia o obowiązujących obostrzeniach lub zakazach w prowadzeniu ruchu.
4. Przypadki, w których należy stosować środki pomocnicze, należy określić w regulaminie technicznym oraz na czas robót w regulaminie prowadzenia ruchu kolejowego w czasie robót.
5. Stacje nie muszą stosować środków pomocniczych zapobiegających przyjęciu następnego pociągu na tor zajęty przez pociąg zatrzymujący się na nie dłużej niż 5 minut, jeżeli pociąg ten nie pozostawia taboru kolejowego na torze wjazdowym, co powinno być określone w regulaminie technicznym.
6. Na stacjach wyposażonych w urządzenia kontroli niezajętości torów i plan świetlny wskazujący zajęcie torów środki pomocnicze, przewidziane w razie zajęcia toru wjazdowego, należy stosować wtedy, gdy zachodzą przeszkody w prawidłowym działaniu tych urządzeń lub wykonuje się w urządzeniach albo w torze roboty, które mogą mieć wpływ na działanie urządzeń wskazujących zajęcie toru, oraz w innych przypadkach określonych w regulaminie technicznym.
7. Stosowanie środków pomocniczych nie zwalnia 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, w przypadkach wskazanych w treści napisu na tabliczce; miejsca i sposób zawieszenia tabliczek należy określić w regulaminie technicznym.
9. Środki pomocnicze należy usunąć natychmiast, gdy ustała przyczyna ich zastosowania.

§ 38.

1. Pociągi należy przyjmować i wyprawiać w kolejności wskazanej w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
2. W przypadkach opóźnień pociągów lub wyprawienia pociągu przed rozkładowym czasem, gdy pociągi te krzyżują się z innymi pociągami albo wyprzedzają inne pociągi lub są wyprzedzane, ruch pociągów należy tak regulować, aby były zachowane sprawność i

bezpieczeństwo ruchu; w tym celu, w razie potrzeby, należy zmienić ustaloną kolejność jazdy pociągów.

3. Pierwszeństwo przed innymi pociągami mają pociągi ratunkowe wyprawiane do akcji ratunkowej, jeżeli wypadek lub wydarzenie spowodowały przerwę w ruchu lub ofiary w ludziach albo pociąg jedzie do gaszenia pożaru; w innych przypadkach stopień pierwszeństwa dla pociągu ratunkowego określa dyspozytor, w zależności od potrzeb.

4. W razie potrzeby na zasadach pociągu ratunkowego można również wyprawiać:

- 1) pogotowia techniczne: sieciowe i drogowe;
- 2) maszyny odśnieżne;
- 3) pojazdy kolejowe specjalne i pomocnicze;
- 4) inne pociągi na podstawie zarządzenia zarządcy infrastruktury.

5. Opóźnienia pociągów należy wyrównywać przez skracanie postojów na stacjach i wykorzystując rezerwy czasu, przewidziane w rozkładzie jazdy dla robót, oraz przez przepuszczanie przez stację bez zatrzymania pociągów towarowych, których postój wyznaczony rozkładem jazdy nie jest potrzebny.

6. Dyżurni ruchu oraz dyspozytorzy powinni śledzić ruch pociągów i porozumiewać się między sobą, celem uregulowania ruchu pociągów i manewrów w razie zaistniałych odchyłeń od rozkładu jazdy.

7. O opóźnieniach pociągu, zmianie toru, na który przyjedzie pociąg, oraz innych zmianach w ruchu pociągów dyżurny ruchu powinien powiadomić zainteresowanych w sposób określony w regulaminie technicznym.

8. Szczegółowe zasady regulowania i prowadzenia ruchu pociągów na szlakach z posterunkami odgałęzными należy określić w regulaminach technicznych posterunków ruchu.

§ 39.

1. Otwarcie posterunku następczego nowo wybudowanego lub istniejącego, lecz stale zamkniętego, a także zamknięcie czynnego posterunku ruchu następuje na podstawie zarządzenia zarządcy infrastruktury.

2. Przed otwarciem posterunku następczego należy sprawdzić stan techniczny i działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz łączności.

3. Po stwierdzeniu gotowości do otwarcia dyżurny ruchu posterunku następczego zawiadamia o otwarciu tego posterunku obie sąsiednie stacje i położone na tym szlaku posterunki następcze telefonogramem według wzoru określonego przez zarządcę infrastruktury.

4. Po otrzymaniu telefonogramu obie sąsiednie stacje zawiadamiają nowo otwartą stację lub posterunek o stanie szlaku, telefonogramem według wzoru określonego przez zarządcę infrastruktury.

5. Po wymianie telefonogramów dyżurny ruchu otwartego posterunku następczego wpisuje do dziennika zapowiadania pociągów, w przypadku zajęcia szlaku, numer pociągu, przez który zajęty jest szlak, i od tej chwili bierze udział w zapowiadaniu pociągów, zgodnie z regulaminem technicznym.

6. Stacja lub posterunek następczy czynny okresowo, po otwarciu bierze udział w zapowiadaniu wszystkich pociągów na przyległych szlakach, na równi z sąsiednimi stacjami i posterunkami. Obie sąsiednie stacje wydają w takim przypadku drużynom pociągowym rozkazy pisemne z zawiadomieniem o otwarciu stacji lub posterunku następczego dla czynności technicznych i o potrzebie zwracania uwagi na sygnały dawane na jej semaforach.

7. Jeżeli stacja lub posterunek następczy czynne okresowo, otwierane i zamykane są codziennie w określonych godzinach wskazanych w wewnętrznym rozkładzie jazdy, to nie jest konieczne wydawanie drużynom pociągowym informacji rozkazami pisemnymi o otwarciu stacji lub posterunku następczego dla czynności technicznych.

8. Zamknięcie stacji lub posterunku następuje w czasie ustalonym w regulaminie technicznym lub też w czasie nakazanym oddzielnym zarządzeniem. Zamknięcia należy dokonywać, gdy szlak jest wolny, telefonogramem według wzoru określonego przez zarządcę infrastruktury.

9. Przez czas, w którym stacja czynna okresowo jest zamknięta, właściwe zwrotnice, wykolejnice wchodzące w drogę przebiegu powinny być nastawione na przejazd pociągów po torach głównych zasadniczych i zamknięte w tym położeniu na zamki lub spony. Semafony zamykanej stacji lub posterunku, w zależności od możliwości technicznych, mogą:

- 1) być wygaszone lub zasłonięte, w przypadku sygnalizacji świetlnej;
- 2) wskazywać sygnał "Stój";
- 3) być unieważnione w sposób określony w przepisach o sygnalizacji.

10. Sygnały na semaforach w czasie trwania zamknięcia stacji lub posterunku i wyłączenia ich z udziału w prowadzeniu ruchu są nieważne. Urządzenia zewnętrzne i wewnętrzne oraz pomieszczenie posterunku ruchu należy zabezpieczyć przed niedozwolonym ich obsługiwaniem i wykorzystaniem w czasie trwania zamknięcia i wyłączenia z ruchu.

11. Sąsiednie czynne posterunki zapowiadawcze powinny zawiadamiać rozkazami pisemnymi drużyny pociągów wyprawianych na szlak z zamkniętym i wyłączonym z udziału w prowadzeniu ruchu posterunkiem o:

- 1) zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku lub posterunków następczych;
- 2) unieważnieniu sygnałów na semaforach zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych;
- 3) unieważnieniu sygnałów i semaforów samoczynnej blokady liniowej;
- 4) prędkości jazdy pociągu w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych.

12. Na stacjach lub posterunkach czasowo zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu pociągów obowiązuje dokonywanie oględzin rozjazdów przez wyznaczonych na ten okres pracowników.

13. W przypadku wyłączenia stacji lub posterunku ruchu z udziału w prowadzeniu ruchu pociągów z przyczyn losowych, w szczególności takich jak katastrofa budowlana, klęska

żywiolowa lub pożar nastawni, w zależności od przyjętych rozwiązań techniczno-organizacyjnych w dostosowaniu do warunków miejscowych, zarządca infrastruktury określi obowiązujące na ten czas postępowanie odnośnie do:

- 1) zabezpieczenia urządzeń zewnętrznych ruchu kolejowego;
- 2) prowadzenia ruchu między sąsiednimi czynnymi posterunkami zapowiadawczymi;
- 3) jazdy pociągu, łącznie z określeniem prędkości

§ 40.

1. Zasady i warunki tworzenia posterunków obsługiwanych przez pracowników kolei na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami publicznymi, których zadaniem jest zapewnienie bezpieczeństwa ruchu transportu drogowego oraz kolejowego, określają przepisy odrębne.

2. Pracownik obsługujący przejazd powinien otrzymywać informacje o odjeździe pociągów i innych pojazdów kolejowych oraz inne informacje mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu.

3. Zawiadomienie o odjeździe pociągu oraz innego pojazdu kolejowego powinno być przekazane przez dyżurnego ruchu lub wyznaczonego pracownika za pomocą ustalonych sygnałów lub wytwarzane przez właściwe urządzenia, w tym przez urządzenia zbliżania pociągu do przejazdu; zawiadomienie to powinno być rejestrowane na posterunku zapowiadawczym i nie wymaga potwierdzenia przez dróżnika.

4. Jeżeli pracownika obsługującego przejazd nie można zawiadomić o odjeździe pociągu lub innego pojazdu kolejowego albo nie otrzymano wymaganego potwierdzenia przyjęcia informacji, należy o fakcie tym i o konieczności zmniejszenia przed przejazdem prędkości do 20 km/h zawiadomić rozkazem pisemnym drużynę trakcyjną. Powiadomienie rozkazem pisemnym drużyny trakcyjnej nie jest wymagane, jeżeli jest ona informowana o konieczności zmniejszenia prędkości i zachowania szczególnej ostrożności za pomocą tarczy ostrzegawczej przejazdowej lub innych urządzeń.

5. Szczegółowe zasady powiadamiania pracowników obsługujących przejazd, rodzaje sygnałów, czas przekazywania informacji oraz postępowanie w sytuacjach szczególnych określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.

Rozdział 5

Zamknięcia torów

§ 41.

1. Tor szlakowy należy zamknąć dla ruchu pociągów, jeżeli:

- 1) powstała przeszkoda do jazdy po tym torze;
- 2) wydarzył się wypadek z pociągiem, uniemożliwiający 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 na bocznicy lub 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) zamknięcie toru zarządzi zarządca infrastruktury.

2. Tor szlakowy zamyka dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego:

- 1) który dowiedział się o zaistnieniu nieprzewidzianych okoliczności, o których mowa w ust. 1;
- 2) zarządzający torem szlaku dwutorowego, który ma być zamknięty;
- 3) od którego zamknięcia toru zażądał kierownik robót;
- 4) który ma wyprowadzić na szlak jednotorowy pociąg ratunkowy, pociąg roboczy lub pojazd pomocniczy celem wykonania określonej pracy;
- 5) wyznaczony w zarządzeniu o zamknięciu toru.

3. 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; jeżeli sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym jest posterunek odgałęźny, uzgodnienie to powinno nastąpić również z dyżurnymi ruchu na sąsiednich stacjach.

4. Zamknięcie toru zarządza się, nadając do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według wzoru określonego przez zarządcę infrastruktury.

5. Tor szlakowy zamyka się między posterunkami zapowiadawczymi. Jeżeli zamknięty jest tor na szlaku wspólnym przyległym do posterunku odgałęźnego, to:

- 1) na odcinku jednotorowym - zamyka się również tor szlakowy zasadniczy i tor szlakowy odgałęźny;
- 2) na odcinku dwutorowym, gdy nie ma odpowiednich połączeń torów i nie można przejechać na posterunku odgałęźnym z toru prawego na tor lewy lub odwrotnie - zamyka się również ten tor szlaku zasadniczego i ten tor szlaku odgałęźnego, po którym nie może być prowadzony ruch pociągów, natomiast posterunek odgałęźny czynny jest nadal jako posterunek zapowiadawczy.

6. Z chwilą zamknięcia toru należy osygnalizować go zgodnie z obowiązującymi zasadami sygnalizacji oraz zastosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze.

7. Otwarcie toru szlakowego może nastąpić, gdy ustala 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 lub telefonicznego powiadomienia o ukończeniu robót i braku przeszkód uniemożliwiających ruch pociągów.

8. Tor otwiera dyżurny ruchu tego posterunku zapowiadawczego, który zamknął tor. W tym celu nadaje on do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według wzoru określonego przez zarządcę infrastruktury.

9. Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który zamknął tor, powinien zawiadomić dróżników przejazdowych o zamknięciu, a następnie o otwarciu toru.

§ 42.

1. Po zamknięciu jednego z torów szlaku dwutorowego może być wprowadzony ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze czynnym przez dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego, który zarządza tym torem, poprzez nadawanie do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do posterunków ruchu telefonogramu według wzoru określonego przez zarządcę infrastruktury.

2. Po wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym pociągi zapowiada się telefonicznie według zasad ustalonych dla szlaków jednotorowych z ruchem dwukierunkowym. Kolejne pociągi tego samego kierunku jazdy wyprawia się w odstępach posterunków następczych, natomiast pociągi przeciwnych kierunków jeden nieparzysty i jeden parzysty albo odwrotnie - w odstępach posterunków zapowiadawczych.

3. Jeżeli wskutek zamknięcia toru prowadzi się ruch jednotorowy dwukierunkowy co najmniej na dwóch szlakach przyległych do posterunku odgałęźnego, to każdorazowe wydanie pozwolenia na wyprawienie pociągu dyżurny ruchu posterunku odgałęźnego powinien uzgodnić z przednim posterunkiem zapowiadawczym; w tym przypadku żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu powinno nastąpić odpowiednio wcześniej przed zamierzonym wyprawieniem lub przepuszczeniem pociągu, a czas ten powinien być określony w regulaminie technicznym.

4. Dla pociągów jadących po torze prawym, patrząc w kierunku jazdy, obsługuje się semafony oraz dodatkowe urządzenia blokady liniowej, a dla pociągów jadących po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego oraz po torze prawym w kierunku zasadniczym, przy którym otwarto prowizoryczne posterunki następcze, urządzeń tych nie obsługuje się, chyba że zostały do tego przystosowane.

5. Wyjazd pociągu na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego, ze stacji lub z posterunku odgałęźnego, mającego semafony wyjazdowe dla danego kierunku jazdy, może się odbyć, jeżeli:

1) na przystosowanym do tego semaforze wyjazdowym podano sygnał zezwalający z równoczesnym wyświetleniem się odpowiedniego wskaźnika lub sygnał zastępczy z równoczesnym wyświetleniem się odpowiedniego wskaźnika;

2) na semaforze wyjazdowym nieprzystosowanym do sygnalizowania wyjazdu na tor szlakowy lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego, podano w porze dziennej sygnał zastępczy uzupełniony przenośną nieoświetloną tablicą z odpowiednim wskaźnikiem;

3) nie można podać sygnału zezwalającego lub zastępczego i odpowiedniego wskaźnika, a posterunek zapowiadawczy, wyprawiający pociąg na tor szlakowy lewy, wydał drużynie pociągowej rozkaz pisemny doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności, zezwalający przejechać obok semafora wyjazdowego wskazującego sygnał "Stój" lub wyjechać z toru stacyjnego nieposiadającego semafora wyjazdowego i wyjechać na tor szlakowy lewy;

4) w przypadkach, o których mowa w pkt 1-3, w odniesieniu do stacji - podano ponadto sygnał "Nakaz jazdy", tam gdzie jest to wymagane.

6. Przejazd przez posterunek zapowiadawczy pociągu wyprawianego na tor szlakowy lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego, może się odbyć, jeżeli:

1) semafor wyjazdowy na posterunku zapowiadawczym lub wjazdowy na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy został przystosowany do takich jazd, na semaforze tym podano sygnał zezwalający na jazdę lub sygnał zastępczy z równoczesnym wyświetleniem się odpowiedniego wskaźnika, a na stacji, na której jest to wymagane, ponadto podano sygnał "Nakaz jazdy";

2) semafor wyjazdowy na posterunku zapowiadawczym lub wjazdowy na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego nie jest przystosowany do takich jazd lub urządzenia blokady liniowej nie są przystosowane do prowadzenia ruchu po danym torze szlakowym lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) - na semaforze podano w porze dziennej sygnał zastępczy uzupełniony przenośną nieoświetloną tablicą z odpowiednim wskaźnikiem, o czym drużyna pociągowa została uprzedzona rozkazem pisemnym przez stację ostatniego postoju lub stację wyznaczoną.

7. Jeżeli nie są spełnione warunki wymienione w ust. 6, należy pociąg zatrzymać i wydać drużynie pociągowej rozkaz pisemny, doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności, zezwalający na przejazd przez posterunek i na jazdę po torze szlakowym lewym, w kierunku przeciwnym do zasadniczego.

8. Wjazd pociągu z toru szlakowego lewego, z kierunku przeciwnego do zasadniczego, na stację lub posterunek odgałęźny z semaforem wyjazdowym dla danego kierunku jazdy może nastąpić, gdy:

1) na semaforze wjazdowym, odnoszącym się do toru lewego, podano sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy;

2) na sygnalizatorze sygnału zastępczego, odnoszącym się do toru szlakowego lewego, podano sygnał zastępczy;

3) nie ma lub nie można podać sygnału zezwalającego lub zastępczego - jeżeli drużynie pociągowej doręczono lub przekazano za pomocą urządzeń łączności rozkaz pisemny zezwalający na wjazd pociągu.

9. Drużyny pociągowe należy informować rozkazem pisemnym, doręczonym lub przekazanym za pomocą urządzeń łączności, o zamknięciu toru szlakowego i wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego oraz związanych z tym okolicznościach.

10. Zarządca infrastruktury może zarządzić, że w czasie zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego posterunki odstępowe nie będą brały udziału w prowadzeniu ruchu; semafony nieczynnych posterunków ruchu będą wówczas nieważne; drużyny pociągowe powinny być o tym powiadamiane rozkazem pisemnym.

11. Na szlaku z blokadą samoczynną jednokierunkową po zamknięciu jednego z torów szlaku dwutorowego i po wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego ruch pociągów po torze czynnym prowadzi się w następujący sposób:

1) obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów pomiędzy obsługiwanymi posterunkami tak, jak na szlaku jednotorowym bez urządzeń blokady liniowej;

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

a) po torze prawym w kierunku zasadniczym - jadą w odstępach samoczynnych semaforów

odstępowych,

b) po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego - jadą w odstępach posterunków zapowiadawczych, a w razie otwarcia prowizorycznych posterunków następczych - w odstępach posterunków następczych; jeżeli nie można przywrócić stanu zasadniczego blokady po przejeździe ostatniego pociągu z kierunku przeciwnego do zasadniczego, należy pierwszemu pociągowi, wyprawionemu po torze prawym w kierunku zasadniczym, wydać rozkaz pisemny z zawiadomieniem o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych i o potrzebie ostrożnej jazdy od ostatniego semafora odstepowego.

12. Jeżeli na szlaku dwutorowym z blokadą samoczynną dla ruchu jednokierunkowego po każdym torze urządzona została blokada liniowa półsamoczynna, wówczas dla ruchu pociągów po torze czynnym w kierunku przeciwnym do zasadniczego w czasie zamknięcia jednego z torów szlakowych obowiązuje następujący sposób postępowania:

- 1) po zamknięciu toru wprowadza się ruch jednotorowy dwukierunkowy;
- 2) dla wszystkich pociągów obu kierunków jazdy po torze czynnym przed wyprawieniem wymagane jest telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu;
- 3) następstwo pociągów jadących torem prawym w kierunku zasadniczym reguluje blokada samoczynna, a jadących torem lewym, w kierunku przeciwnym do zasadniczego - blokada półsamoczynna;
- 4) pociągom obu kierunków jazdy po torze czynnym nie wydaje się rozkazów pisemnych w tym zakresie.

Szlaki, na których urządzona została blokada, powinny być wskazane w wewnętrznym rozkładzie jazdy.

13. Jeżeli blokada samoczynna lub półsamoczynna przystosowana jest do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego, w przypadku zamknięcia jednego toru obowiązuje następujący sposób postępowania:

- 1) po zamknięciu toru wprowadza się ruch jednotorowy dwukierunkowy;
- 2) dla wszystkich pociągów obu kierunków jazdy po torze czynnym przed wyprawieniem wymagane jest telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu;
- 3) pociągom obu kierunków jazdy po torze czynnym nie wydaje się rozkazów pisemnych w tym zakresie.

Szlaki, na których urządzona została blokada, powinny być wskazane w wewnętrznym rozkładzie jazdy.

14. Jeżeli na linii kolejowej wyposażonej w urządzenia radiolączności pociągowej zgłoszenie ustania przeszkody, z powodu której tor szlakowy był zamknięty, nastąpiło w czasie, gdy tor czynny zajęty jest przez pociągi, w celu szybkiego przeprowadzenia nagromadzonych pociągów dyżurny ruchu może dokonać otwarcia tego toru i wznowić po nim ruch pociągów, przestrzegając następujących zasad:

- 1) jeżeli tor dotychczas czynny zajęty jest przez pociągi jadące w kierunku zasadniczym - odwołuje prowadzenie po nim ruchu jednotorowego dwukierunkowego i przywraca ruch dwutorowy;
- 2) jeżeli tor dotychczas czynny zajęty jest przez pociągi jadące w kierunku przeciwnym do zasadniczego - anuluje wcześniej uzyskane pozwolenie na wyprawienie następnych pociągów po torze szlakowym lewym, a odwołania ruchu jednotorowego dwukierunkowego po tym torze dokonuje, gdy przybędzie ostatni pociąg jadący torem z kierunku przeciwnego do zasadniczego;
- 3) na szlaku z blokadą dwukierunkową przywraca ruch dwutorowy, bez względu na kierunek jazdy pociągów po torze dotychczas czynnym;

4) drużyny pociągów znajdujących się na torze dotychczas czynnym należy uprzedzić radiotelefonem o otwarciu sąsiedniego toru.

15. Jeżeli wprowadzony był ruch jednotorowy dwukierunkowy, to po otwarciu zamkniętego toru i po przyjeździe ostatniego pociągu, dla którego dano pozwolenie na wyprawienie po torze lewym, w kierunku przeciwnym do zasadniczego, ruch dwutorowy przywraca ten posterunek zapowiadawczy, który wprowadził ruch jednotorowy. Dyżurny ruchu tego posterunku nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według określonego wzoru, przywracający ruch dwutorowy.

16. O wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego i przywróceniu ruchu dwutorowego należy zawiadomić dróżników przejazdowych.

17. Szczegółowe zasady prowadzenia ruchu w czasie zamknięcia jednego z torów szlakowych określi zarządca infrastruktury w regulaminach technicznych sąsiednich stacji i pośrednich posterunków ruchu oraz w regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót. Opracowanie regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu obowiązuje także przy przeprowadzaniu badań oraz jazd doświadczalnych po czynnych torach.

§ 43.

1. Pociągi, pojazdy pomocnicze oraz tabor specjalny wyprawiane po torze zamkniętym zapowiada się telefonicznie w sposób ustalony dla szlaków jednotorowych; posterunki odstępowe w miarę potrzeby biorą udział w tym zapowiadaniu.

2. Dla pociągu, który dojeżdża do następnej stacji:

- 1) po szlaku jednotorowym lub po torze prawym szlaku dwutorowego - obsługuje się semaforów 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 wyjazdowy;
- 3) na szlaku z dwukierunkową blokadą półsamoczną dla każdego toru obowiązuje zasada określona w pkt 1.

3. Dla pociągu, który nie dojeżdża do następnego posterunku zapowiadawczego, w przypadku jazdy po szlaku jednotorowym lub po torze prawym w kierunku zasadniczym szlaku dwutorowego, semaforów obsługuje się wówczas, gdy nie ma blokady liniowej. Gdy jest blokada liniowa, lecz urządzenia sterowania ruchem przystosowane są do tego, aby pociąg powracający ze szlaku nie oddziaływał na urządzenia blokady liniowej, to wyjazd pociągu powracającego ze szlaku jednotorowego lub po torze prawym w kierunku zasadniczym szlaku dwutorowego może odbywać się na sygnał zezwalający na semaforze. 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.

4. Jeżeli semaforów nie obsługuje się, wyjazd pociągów na zamknięty tor szlakowy odbywa się na rozkaz pisemny, natomiast wyjazd pociągów z zamkniętego toru - na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny.

5. Dla pociągu jadącego na zajęty tor szlakowy nie nastawia się sygnałów na semaforach i nie obsługuje się urządzeń blokowych.

6. Na zamknięty tor szlakowy 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.

7. 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.

8. Drużynę pociągową lub kierowcę pojazdu pomocniczego zawiadamia się rozkazem pisemnym o jeździe po torze zamkniętym, z podaniem numeru zamkniętego toru, nazwy stacji, w kierunku której ma odbyć się jazda, określonego miejsca zatrzymania na szlaku i pozwolenia na dalszą jazdę lub powrót do stacji wyprawienia albo na jazdę 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.

9. Jeżeli wyprawiono pociąg, który ma dojechać do następnej stacji, nie wolno wyprawić pociągu przeciwnego kierunku, dopóki pociąg ten nie przyjedzie do tej stacji.

10. Jeżeli wyprawiono pociąg do określonego kilometra, pociąg przeciwnego kierunku wolno wyprawić do miejsca znajdującego się co najmniej 500 m przed wyznaczonym kilometrem.

11. W rozkazie pisemnym dla przypadku, o którym mowa w ust. 10, należy wskazać miejsce, do którego wolno dojechać. Zbliżenie się obu pociągów może nastąpić po porozumieniu się drużyn pociągowych.

12. Jeżeli pociąg wyprawiono do określonego kilometra z postojem i z powrotem, lecz nie powiadomiono drużyny pociągowej rozkazem pisemnym o tym, że za nim zostanie wyprawiony następny pociąg tego samego kierunku, wówczas nie wolno wyprawić następnego pociągu, do czasu gdy wyprawiony pociąg nie powrócił.

13. Jeżeli powiadomienie, o którym mowa w ust. 12, może być przekazane pociągowi znajdującemu się na torze zamkniętym za pomocą urządzeń łączności, należy to uczynić, przekazując stosowną treść rozkazu pisemnego, a następnie wyprawić kolejny pociąg.

14. O wszelkich jazdach po zamkniętym torze i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu zawiadamia się dróżników przejazdowych oraz posterunki ruchu położone przy tym szlaku.

15. W razie potrzeby, w miejscu na szlaku, do którego wyprawia się pociągi po zamkniętym torze, może być urządzony prowizoryczny posterunek ruchu, który, tak jak posterunek zapowiadawczy, bierze udział w regulowaniu ruchu po zamkniętym torze.

§ 44.

1. Po torach szlaku dwutorowego, wyposażonych w blokadę liniową przystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze, jak również po torach szlaku dwutorowego, na których blokada liniowa nie jest dostosowana do ruchu dwukierunkowego, ruch pociągów może być prowadzony:

- 1)* dwukierunkowo po jednym torze i jednokierunkowo po drugim torze;
- 2)* dwukierunkowo po każdym torze.

2. W przypadkach wymienionych w ust. 1 obowiązuje następujący sposób postępowania:

1) jeżeli blokada samoczynna i półsamoczynna jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego po każdym torze, kierunek ruchu po danym torze może być zmieniony tylko wtedy, gdy ten tor szlakowy jest wolny i otrzymano pozwolenie na włączenieżądanego kierunku; żądanie tego pozwolenia odbywa się telefonicznie lub za pomocą specjalnego urządzenia;

2) jeżeli blokada liniowa nie jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego, ruch dwukierunkowy po torze w kierunku przeciwnym do kierunku zasadniczego wprowadza posterunek zapowiadawczy zarządzający tym torem.

W tym celu dyżurny ruchu tego posterunku nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogram według wzoru określonego w przepisach wewnętrznych zarządcy infrastruktury.

3. Szlaki, na których blokada samoczynna i półsamoczynna jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego po każdym torze, powinny być wskazane w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.

4. Na szlakach z blokadą liniową nieprzystosowaną do ruchu dwukierunkowego sposób prowadzenia ruchu pociągów po torze prawym, w kierunku zasadniczym, nie ulega zmianie, natomiast prowadzenie ruchu pociągów po torze, po którym wprowadzono ruch dwukierunkowy, odbywa się tak, jak w czasie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym.

5. Po potwierdzeniu przyjazdu ostatniego pociągu, dla którego wydano pozwolenie na wyprawienie po określonym torze, ruch jednokierunkowy po tym torze przywraca ten posterunek zapowiadawczy, który wprowadził ruch dwukierunkowy, nadając do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według określonego wzoru.

6. O wprowadzeniu i odwołaniu ruchu dwukierunkowego po jednym torze przy czynnych obu torach dyżurny ruchu powiadamia dróżników przejazdowych.

§ 45.

1. Tor stacyjny nienadający się do ruchu należy zamknąć.
2. Zamknięcie toru stacyjnego wymaga wykonania następujących czynności:
 - 1) zawiadomienia o tym zainteresowanych pracowników;
 - 2) osygnalizowania zamkniętego toru zgodnie z obowiązującymi zasadami sygnalizacji;
 - 3) zwarcia obu toków szyn zamkniętego toru, jeżeli jest on izolowany;
 - 4) przestawienia zwrotnic prowadzących na zamknięty tor w kierunku innego toru i w tym położeniu unieruchomienia ich za pomocą zamknięć pomocniczych, o ile nie spowoduje to wyłączenia innych przebiegów niesprzecznych.
3. Jeżeli zamknięty tor jest torem wjazdowym, stosuje się ponadto środki pomocnicze stosowne w danym typie urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
4. Jeżeli część zamkniętego toru będzie użytkowana, należy ją zakończyć prowizorycznym kozłem oporowym, a miejsce, do którego wolno dojechać, odpowiednio osygnalizować.
5. Otwarcie zamkniętego toru stacyjnego może nastąpić na polecenie dyżurnego ruchu, po otrzymaniu zawiadomienia o usunięciu przeszkód do ruchu na tym torze.
6. Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego powinno być odnotowane w dokumentacji techniczno-ruchowej.

Rozdział 6

Powiadamianie drużyn pociągowych i postępowanie w razie szczególnych wydarzeń

§ 46.

1. Drużyny pociągowe należy zawiadamiać za pomocą rozkazów pisemnych o potrzebie zachowania szczególnej ostrożności lub ograniczenia prędkości jazdy, o zezwoleniu na jazdę w szczególnych warunkach i o innych okolicznościach, które mają wpływ na bezpieczeństwo lub prawidłowość jazdy pociągów.
2. Za pomocą rozkazów pisemnych wydaje się drużynie pociągowej polecenia, zezwolenia i informacje.
3. Podstawą do przekazywania rozkazów pisemnych są przepisy i instrukcje określające obowiązki dyżurnego ruchu albo zarządca infrastruktury lub żądanie uprawnionego pracownika.
4. Szczegółowe postanowienia o wydawaniu i doręczaniu lub przekazywaniu rozkazów pisemnych oraz rodzaje i wzory rozkazów pisemnych określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.
5. Na stacjach wyposażonych w urządzenia komputerowej ewidencji ostrzeżeń doraźnych wyznaczonych do wydawania rozkazów pisemnych rozkazy pisemne zawierające ostrzeżenia

dla określonych odcinków linii kolejowej mogą być wydawane w formie wydruku komputerowego.

§ 47.

1. Ostrzeżenia dzielą się na:

- 1)* ostrzeżenia stałe - są to ostrzeżenia, które ujęte są w wykazie ostrzeżeń stałych;
- 2)* ostrzeżenia doraźne - są to ostrzeżenia, które wprowadzone zostały przez zarządcę infrastruktury; ostrzeżenia doraźne mogą być:
 - a)** jednorazowe - odnoszące się do określonego pociągu,
 - b)** okresowe - odnoszące się do wszystkich pociągów w okresie ważności tego ostrzeżenia.

2. Wykaz ostrzeżeń stałych powinien być wydawany okresowo i zawsze z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy.

3. W wykazie ostrzeżeń stałych można dokonywać tylko następujących zmian:

- 1)* skreślenie ostrzeżeń w całości;
- 2)* skrócenie odcinka ograniczenia prędkości podanego w ostrzeżeniu stałym;
- 3)* podwyższenie prędkości jazdy podanej w ostrzeżeniu stałym;
- 4)* skrócenia czasu obowiązywania ostrzeżenia stałego.

4. Zmiany, o których mowa w ust. 3, należy przekazać zainteresowanym w formie pisemnego zarządzenia zarządcy infrastruktury.

5. Jeżeli stan urządzeń kolejowych, prowadzenie robót lub inne okoliczności dotyczące tych urządzeń wymagają wydawania drużynom pociągowym ostrzeżeń nieujętych w wykazie ostrzeżeń stałych, właściwe jednostki organizacyjne lub uprawnieni pracownicy powinni niezwłocznie zawiadomić o tym w formie pisemnej, telegramem lub telefonogramem, jedną ze stacji sąsiadujących z miejscem, w którym powstały okoliczności wymagające wydania ostrzeżeń.

6. W zawiadomieniu, o którym mowa w ust. 5, należy dokładnie określić miejsce, w którym konieczne jest zmniejszenie prędkości jazdy lub zachowanie ostrożności, dopuszczalną prędkość jazdy pociągów, powód ograniczenia prędkości lub potrzeby zachowania ostrożności i termin obowiązywania ostrzeżenia.

7. Dyżurny ruchu stacji, na której zaistniały okoliczności wymagające wydania ostrzeżeń lub która otrzymała zawiadomienie o takich okolicznościach, powinien o potrzebie wydawania ostrzeżeń zawiadomić dowodnie w formie elektronicznej, faksem, pisemnie, telegramem lub telefonogramem zainteresowane sąsiednie stacje oraz stacje wyznaczone do wydawania ostrzeżeń, które powinny potwierdzić otrzymanie zawiadomienia.

8. Ostrzeżenie, w którym nie określono terminu obowiązywania, jest ważne do odwołania. Odwołanie tego ostrzeżenia następuje w trybie przewidzianym do jego wprowadzenia, z wyjątkiem potwierdzenia otrzymania odwołania.

9. Stacje, które otrzymały zawiadomienie lub zarządzenie o ostrzeżeniu, powinny niezwłocznie wpisać je do właściwej książki ostrzeżeń doraźnych. Jednorazowych ostrzeżeń nie wpisuje się do książki ostrzeżeń doraźnych.

10. Stacje wyznaczone w wewnętrznym rozkładzie jazdy do wydawania ostrzeżeń wpisują do książek ostrzeżeń doraźnych wszystkie doraźne ostrzeżenia obowiązujące na wyznaczonych odcinkach, natomiast inne stacje wpisują ostrzeżenia doraźne wprowadzone na własnej stacji na drodze wyjazdu pociągów, na szlakach do najbliższych sąsiednich stacji i na sąsiednich stacjach na drodze wjazdu pociągów.

11. W przypadku ostrzeżeń dotyczących szlaków dwutorowych stosuje się następujące zasady:

1) stacje wyznaczone wpisują do książek ostrzeżeń doraźnych ostrzeżenia dotyczące szlakowych torów kierunku zasadniczego i miejsc znajdujących się na stacjach na drodze wjazdu i wyjazdu wyprawianych pociągów, natomiast dotyczące torów kierunku przeciwnego do zasadniczego - tylko w razie otrzymania zawiadomienia o jeździe pociągów po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego;

2) ostatnie stacje znajdujące się przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, wpisują do książek ostrzeżeń doraźnych ostrzeżenia dotyczące każdego przyległego toru szlakowego w obu kierunkach jazdy.

12. Książki ostrzeżeń doraźnych prowadzi na bieżąco dyżurny ruchu lub inny uprawniony pracownik wyznaczony regulaminem technicznym.

Rozdział 7

Zasady postępowania w razie szczególnych wydarzeń, zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i wypadków kolejowych

§ 48.

1. W razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu należy stosować wszelkie dostępne środki w celu niedopuszczenia do wypadku, a gdy jest to niemożliwe - zmniejszenia skutków wypadku.

2. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o przeszkodzie dla ruchu, zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub o wypadku kolejowym, powinien zgłosić to dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu.

3. Dyżurny ruchu posterunku, który otrzymał zgłoszenie, powinien o treści zgłoszenia zawiadomić obie sąsiednie stacje, pośrednie posterunki ruchu, dróżników przejazdowych oraz innych zainteresowanych pracowników w celu ewentualnego wstrzymania wyprawiania lub zatrzymania pociągu lub wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej, jeżeli zachodzi taka potrzeba.

4. W przypadku zauważenia przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu ruchu, należy ją usunąć, a jeśli nie jest to możliwe:

1) należy zewrzeć toki szyn, jeżeli tor jest izolowany;

2) zagrożone miejsce osłonić sygnałami,
a w razie potrzeby podawać sygnały "Stój" oraz wezwać pomoc.

5. Pracownik, który zauważył zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, może opuścić miejsce zagrożenia dopiero wtedy, gdy wykonał wszystkie czynności zmierzające do uniknięcia wypadku lub zmniejszenia jego skutków.

6. Po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku lub o przeszkodzie, które wymagają wstrzymania ruchu pociągów, dyżurny ruchu zamyka dany tor lub szlak, powiadamia zainteresowanych pracowników oraz właściwe jednostki, zgodnie z przepisami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury i regulaminem technicznym.

7. Na miejscu wypadku kierownik pociągu, a gdy go nie ma - maszynista, powinien przedsięwziąć odpowiednie środki zapobiegające następstwom wypadku, w szczególności osłonić sygnałami miejsce wypadku, zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu oraz zapewnić w miarę możliwości pomoc ofiarom wypadku. Należy również zabezpieczyć ślady, które mogłyby ułatwić ustalenie przyczyn wypadku, oraz zabezpieczyć mienie kolejowe, ładunek i bagaże podróżnych.

8. W razie niezatrzymania się pociągu w miejscu, w którym miał się on zatrzymać, należy zbadać stan i działanie urządzeń hamulcowych, zgodnie z postanowieniami przepisów wewnętrznych.

9. Jeżeli dyżurny ruchu spostrzegł lub dowiedział się, że pociąg bez pozwolenia wyjechał na szlak lub następny odstęp albo że jazda pociągu znajdującego się na szlaku 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; na liniach niewyposażonych w radiołączność pociągową należy nadać sygnał "Alarm", a następnie polecić dróżnikom przejazdowym i odpowiednim posterunkom następczym zatrzymanie tego pociągu;

2) dróżnicy przejazdowi znajdujący się przed pociągiem, który ma być zatrzymany, powinni ustawić tarczę zatrzymania, a w kierunku zbliżającego się pociągu podawać jednocześnie sygnały wzrokowe i dźwiękowe "Stój";

3) dróżnik przejazdowy, który zatrzymał pociąg, powinien niezwłocznie zgłosić to dyżurnemu ruchu, od którego otrzymał polecenie zatrzymania pociągu;

4) dyżurny ruchu po otrzymaniu zgłoszenia o zatrzymaniu pociągu powinien polecić usunięcie tarczy zatrzymania, a dróżnicy przejazdowi powinni polecenie to wykonać;

5) posterunki następcze wezwane sposobem alarmowym do zatrzymania pociągu powinny, oprócz wskazania temu pociągowi sygnału "Stój" na odpowiednim semaforze, w razie potrzeby podawać również sygnały wzrokowe i dźwiękowe "Stój", aby zapewnić możliwie najwcześniejsze zatrzymanie pociągu.

§ 49.

1. Pociąg zatrzymany na szlaku może być cofnięty, jeżeli cofanie uzgodniono z dyżurnym ruchu posterunku zapowiadawczego, w kierunku którego pociąg ma się cofać, i gdy na

pierwszym w kierunku cofania wagonie wyposażonym w dźwignię nagłego hamowania, będzie znajdować się pracownik, celem obserwacji toru szlakowego i zahamowania pociągu w razie potrzeby.

2. Drużyna trakcyjna powinna cofać pociąg ze szczególną ostrożnością, nie przekraczając prędkości 30 km/h na szlaku z przejazdami, które są obsługiwane lub są zabezpieczone w inny sposób, oraz 20 km/h na szlaku z przejazdami, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób.

3. Cofanie pociągu ze szlaku bez uzgodnienia z dyżurnym może odbywać się z prędkością 5 km/h, pod warunkiem że w odległości drogi hamowania pociąg będzie poprzedzał właściwy pracownik z przepisowymi sygnałami i że widoczność nie jest mniejsza niż 100 m, z zastrzeżeniem ust. 4.

4. Cofanie pociągu jest zabronione:

- 1) gdy w czasie przerwy w łączności przewodowej za tym pociągiem miał być wyprawiony na szlak następny pociąg;
- 2) jeżeli pociąg jedzie bez obsady konduktorskiej;
- 3) na szlaku z blokadą samoczynną, jeżeli na cofanie pociągu nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu;
- 4) w czasie, gdy widoczność jest mniejsza niż 100 m, a cofanie nie zostało uzgodnione z dyżurnym ruchem;
- 5) jeżeli pociąg jedzie na jednotorowym odcinku linii kolejowej bez obsady stacji oraz mijanek i bez urządzeń sterowania zdalnego, jeśli nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu odcinkowego.

5. Cofany pociąg należy zatrzymać:

- 1) przed obsługiwany posterunkiem odstępowym - 100 m przed semaforem odstępowym, odnoszącym się do toru i kierunku jazdy pociągu przed cofaniem, jeżeli:
 - a) na cofanie pociągu nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu stacji, do której pociąg ma się cofać,
 - b) pozwolenie takie otrzymano, lecz dyżurny ruchu z posterunku blokowego nie podaje sygnału "Do mnie";
- 2) przed posterunkiem zapowiadawczym:
 - a) przed urządzeniem sygnałowym, ważnym dla cofanego pociągu,
 - b) gdy urządzenia takiego nie ma - obok semafora wjazdowego, znajdującego się przy sąsiednim torze z prawej strony w kierunku cofania,
 - c) gdy semafora przy sąsiednim torze nie widać - w odległości 100 m przed pierwszym rozjazdem na drodze cofanego pociągu.

§ 50.

1. Jeżeli po zatrzymaniu pociągu okaże się, że część pociągu może jechać dalej, to oprócz wykonania zawiadomienia za pomocą urządzeń łączności dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego należy, o ile jest to możliwe, porozumieć się również z dyżurnym ruchem najbliższego przedniego posterunku zapowiadawczego i postąpić według jego polecenia.

2. Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który otrzymał zawiadomienie o podzieleniu lub rozerwaniu pociągu i pozostawieniu jego części na szlaku, powinien zamknąć tor szlakowy.
3. Pozostającą na szlaku część pociągu należy zahamować, osłonić sygnałami i, o ile jest to możliwe, strzec.
4. Przed odjazdem części pociągu ze szlaku należy dokonać wymaganej próby hamulców i odhamować wagony w tej części pociągu.
5. Na odjeżdżającej części pociągu nie można umieszczać sygnału końca pociągu Pc 5, a maszynista powinien zanotować numer ostatniego wagonu tej części pociągu, aby upewnić się na stacji, czy część ta przyjechała w całości. Nie dotyczy to ostatniej części pociągu.
6. 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 lub nastawniczego o pozostawieniu części pociągu na szlaku i o miejscu jej znajdowania się.
7. Jeżeli zawiadomienia, o którym mowa w ust. 6, dokonano za pomocą radiotelefonu podczas jazdy części pociągu ze szlaku, nie ma potrzeby zatrzymywania się przed semaforem nadającym sygnał zezwalający. Jeżeli zawiadomienie to otrzymał nastawniczy lub zwrotniczy, powinien niezwłocznie zgłosić to dyżurnemu ruchu. Dalsza jazda odbywa się według poleceń dyżurnego ruchu.
8. Wjazd na stację poszczególnych części pociągu odbywa się na zasadach określonych dla ruchu po torze zamkniętym.
9. Po opróżnieniu 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 oraz powiadomić o tym zainteresowane posterunki.

§ 51.

1. Jeżeli oderwana część pociągu zatrzymała się lub toczy się w odwrotnym kierunku, to przednią część pociągu należy natychmiast zatrzymać oraz, jeśli to możliwe, powiadomić o rozerwaniu pociągu dyżurnego ruchu najbliższego posterunku.
2. Po zatrzymaniu rozerwanego pociągu należy w oderwanej części zahamować wagony mające hamulec ręczny, następnie do tej części pociągu dojechać przednią częścią, obie części połączyć, wykonać uproszczoną próbę hamulca, wagony odhamować i jechać dalej.
3. Gdy połączenia obu części pociągu nie można wykonać, należy zawiadomić o tym dyżurnego ruchu tylnego posterunku ruchu i porozumieć się z nim co do sposobu zwolnienia toru szlakowego.

- 4.** Jeżeli okoliczności będą tego wymagały, dyżurny ruchu może zarządzić wysłanie lokomotywy z tylnej stacji i pchanie tylnej części pociągu, jeżeli przednia część pociągu wjechała już na przednią stację, albo ściągnięcie tylnej części pociągu na tylną stację.
- 5.** Na stacjach, na których może zachodzić niebezpieczeństwo zbiegnięcia wagonów ze stacji na szlak należy przewidzieć w regulaminie technicznym środki zapobiegające zbiegnięciu wagonów i skutkom zbiegnięcia.
- 6.** W razie zbiegnięcia wagonów ze stacji na szlak należy je zatrzymać, a gdy to jest niemożliwe - skierować na tor żeberkowy lub inny tor stacyjny, a gdy i to nie jest możliwe, należy je wykoleić na wykolejnicy lub w inny sposób.
- 7.** O zbiegnięciu wagonów na szlak należy niezwłocznie zawiadomić dróżników przejazdowych na szlaku do sąsiedniej stacji, w której kierunku toczą się wagony, oraz pośrednie posterunki ruchu.
- 8.** Dróżnicy przejazdowi po zauważeniu lub dowiedzeniu się o zbiegnięciu wagonów powinni zamknąć rogatki i zatrzymać pociąg jadący naprzeciw zbiegłych wagonów.
- 9.** Pociąg znajdujący się na torze, na który zbiegły wagony, należy w razie potrzeby cofać. Na szlaku z blokadą samoczynną nie należy cofać pociągu jadącego naprzeciw zbiegłych wagonów, lecz go zatrzymać.
- 10.** Na szlakach wielotorowych pociągi jadące po torach sąsiadujących z torem, po którym toczą się wagony, należy zatrzymać do czasu ustalenia, że zbiegłe wagony nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu tych pociągów.
- 11.** Na stacji, w kierunku której toczą się wagony, należy przygotować się na ich zatrzymanie lub przepuszczenie przez stację, z tym że nie wolno wpuścić zbiegłych wagonów na tor, na którym znajdują się wagony z ludźmi lub załadowane towarami niebezpiecznymi. Szczegółowy sposób postępowania w zależności od istniejących warunków miejscowych określa regulamin techniczny.
- 12.** Tory szlaku, na który zbiegły wagony, należy uważać za zamknięte do czasu upewnienia się, że wagony nie pozostały na szlaku i że sąsiedni tor szlaku dwutorowego również jest wolny od przeszkody do jazdy.

§ 52.

- 1.** W przypadku powstania pożaru w pociągu należy:
 - 1)** pociąg ten natychmiast zatrzymać, o ile jest to możliwe w miejscu umożliwiającym prowadzenie akcji ratowniczo-gaśniczej, i podawać sygnał "Pożar";
 - 2)** wezwać podróżnych do opuszczenia płonącego wagonu pociągu;
 - 3)** przystąpić do gaszenia pożaru za pomocą dostępnych środków;
 - 4)** wezwać straż pożarną oraz podjąć działania w celu zminimalizowania jego skutków;
 - 5)** dokonać wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej, jeżeli jest to możliwe, po uprzednim odstawieniu zagrożonych pożarem innych pojazdów kolejowych.

2. O powstaniu pożaru w pociągu znajdującym się na szlaku należy powiadomić dyżurnego ruchu, a w razie potrzeby miejsce niebezpieczne osłonić sygnałami i zażądać pomocy.
3. W razie pożaru pociągu znajdującego się na szlaku należy zamknąć tor szlakowy oraz, jeżeli przejazd obok płonącego wagonu byłby niebezpieczny, również sąsiedni tor szlakowy.
4. Jeżeli na sąsiednim torze znajduje się pociąg, należy zatrzymać go przed miejscem pożaru, jeżeli przejazd obok tego miejsca byłby niebezpieczny.
5. Po ugaszeniu pożaru uprawniony pracownik powinien dokonać oględzin uszkodzonego wagonu i zdecydować, czy wagon jest zdolny do ruchu.

§ 53.

1. Jeżeli ulewny deszcz lub przybór wód osiągnie takie rozmiary, przy których stan toru może zagrażać bezpieczeństwu ruchu, dyżurny ruchu powinien porozumieć się z właściwą jednostką utrzymania infrastruktury kolejowej w celu ustalenia potrzeby wstrzymania ruchu lub ograniczenia prędkości jazdy pociągów.
2. 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.
3. Postanowienia dotyczące postępowania drużyn pociągów jadących podczas gwałtownej ulewy obowiązują również drużynę pociągu wyprawionego bezpośrednio po gwałtownej ulewie, o czym drużynę tę należy zawiadomić rozkazem pisemnym.
4. W czasie zamieci lub wzmożonych opadów śniegu:
 - 1) drużyna trakcyjna powinna podczas jazdy pociągu zwracać uwagę, czy nie tworzą się zaspę, które mogą stanowić przeszkodę dla ruchu;
 - 2) dyżurny ruchu powinien zasięgnąć informacji u pracowników utrzymania zarządcy infrastruktury o stanie szlaku, zwłaszcza przed wyprawieniem pociągu, któremu może zagrażać utknięcie w zaspie śnieżnej.
5. O powstaniu zaspę śnieżnej stanowiącej przeszkodę dla ruchu pociągów należy zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor szlakowy i zażądać usunięcia zaspę.
6. Jeżeli pociąg zatrzyma się na torze szlakowym z powodu zaspę śnieżnych uniemożliwiających dalszą jazdę, należy powiadomić dyżurnego ruchu i zastosować się do otrzymanych dyspozycji.
7. 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 z pociągu znajdującego się na szlaku.

8. W razie potrzeby należy uruchomić pług odśnieżny; pociąg z pługiem odśnieżnym, wyprawiony do akcji usuwania zasp śnieżnych, kursuje na zasadach ustalonych dla pociągów ratunkowych.

§ 54.

1. W przypadku stwierdzenia pęknięcia szyny lub deformacji toru 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 właściwą jednostkę infrastruktury kolejowej;
- 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 zabezpieczeniu pękniętej szyny oraz podania, z jaką prędkością mogą przejeżdżać pociągi przez uszkodzone miejsce tymczasowo zabezpieczone.

3. Tymczasowe zabezpieczenie pękniętej szyny może wykonać i zgłosić dyżurnemu ruchu dróżnik przejazdowy lub dróżnik obchodowy. W tym przypadku pociągi muszą być zatrzymane przed miejscem uszkodzonym, po czym przejeżdżają z prędkością nie większą niż 5 km/h; podczas przejazdu pociągu miejsce uszkodzone powinien obserwować uprawniony pracownik.

4. Po wykonaniu naprawy toru uprawniony pracownik zgłasza dyżurnemu ruchu na piśmie lub telefonogramem wykonanie naprawy oraz podaje prędkość, z jaką mogą przejeżdżać pociągi przez miejsce naprawione.

§ 55.

1. W przypadku stwierdzenia uszkodzenia wagonu w pociągu, które mogłoby zagrażać bezpieczeństwu ruchu, należy uszkodzenie usunąć bez wyłączenia wagonu, a jeżeli jest to niemożliwe, należy wagon wyłączyć z pociągu.

2. Wagony wykolejone, nawet jeżeli nie uległy uszkodzeniu, powinny być zbadane przez rewidenta taboru kolejowego przed dopuszczeniem ich do dalszej jazdy w pociągu. W razie niemożności dokładnego zbadania wagonów wykolejonych na szlaku, po wstawieniu ich na tor, należy dowieźć je do najbliższej stacji, z prędkością określoną przez rewidenta taboru kolejowego, 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 następnego posterunku ruchu lub dróżnika przejazdowego,

powiadamiając go o zauważonej nieprawidłowości. O przyczynie zatrzymania pociągu należy powiadomić drużynę pociągową; po zbadaniu nieprawidłowości maszynista decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może jechać dalej.

4. W razie zauważenia w pociągu zagrzaną się czopa osi zestawu kołowego należy pociąg natychmiast zatrzymać, a następnie maszynista decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może dojechać do najbliższej stacji, zawiadamiając o tym dyżurnego ruchu przedniej stacji. Jeżeli pociąg może jechać, drużyna pociągowa powinna podczas jazdy zwracać uwagę na wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego, a wjazd pociągu na stację powinien odbywać się z zachowaniem następujących środków ostrożności:

- 1) pociąg należy przyjąć po drodze przebiegu możliwie bez łuków;
- 2) prędkość wjazdu pociągu powinna wynosić 5-10 km/h;
- 3) jazdę wagonu z zagrzanym czopem osi powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej i gdyby wagon ten wykolejał się, należy natychmiast zatrzymać pociąg;
- 4) po sąsiednich torach nie powinny przejeżdżać żadne pojazdy.

5. Na stacji należy wyłączyć z pociągu wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego. Jeżeli pociąg nie może jechać z uwagi na niebezpieczeństwo złamania osi, należy zażądać pomocy.

6. W razie zaobserwowania złamania osi należy pociąg natychmiast zatrzymać i zażądać pomocy. Oznaką złamanej osi jest nierówna i niespokojna jazda wagonu oraz pochylenie się wagonu na jedną stronę.

7. W razie usłyszenia podczas przejazdu pociągu silnych, rytmicznych uderzeń kół o szyny, co wskazuje na to, że w pociągu znajduje się wagon mający koła z płaskimi miejscami lub nalepami, należy powiadomić o tym najbliższy posterunek ruchu celem zatrzymania pociągu i powiadomienia drużyny pociągowej, przy czym prędkość jazdy pociągu do najbliższej stacji nie powinna być większa niż 20 km/h. Jeżeli starcie powierzchni tocznej koła lub wysokość nalepów przekracza dopuszczalną granicę, należy wagon wyłączyć z pociągu.

8. Jeżeli w jadącym pociągu hamuje wagon, lecz jego koła nie ślizgają się po szynie, należy zawiadomić o tym najbliższą stację, która powinna zatrzymać pociąg i spowodować odhamowanie wagonu lub wyłączenie jego hamulca.

9. Jeżeli w jadącym pociągu wagon hamuje tak silnie, że jego koła ślizgają się po szynie, należy natychmiast zatrzymać pociąg, wyłączyć i wyluzować hamulce w tym wagonie, a następnie ze względu na powstałe wytarcie obręczy kół jechać z prędkością nieprzekraczającą 20 km/h do najbliższej stacji, gdzie należy wagon zbadać, czy wytarcie obręczy nie przekracza dopuszczalnej granicy.

10. Informacje o usterkach wykrytych w taborze kolejowym przez urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych w jadącym taborze kolejowym, w szczególności grzejące się łożyska osiowe, deformacje powierzchni tocznych kół, niesprawności w działaniu hamulców, powinny być przekazywane w systemie automatycznej transmisji danych z tych urządzeń do dyżurnego ruchu. Po otrzymaniu komunikatu z urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych dyżurny ruchu oraz drużyna pociągowa postępuje zgodnie z przepisami określonymi przez zarządcę infrastruktury.

11. W razie zauważenia braku zderzaka przy wagonie w pociągu należy niezwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu dysponującego, który powinien zatrzymać najbliższy pociąg wyjeżdżający na zagrożony szlak i zawiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym, polecając zmniejszenie prędkości jazdy do 20 km/h, zachowanie ostrożności, odszukanie zderzaka i usunięcie go z torowiska oraz zawiadomienie sąsiedniej stacji o wyniku poszukiwania zderzaka.

12. Dyżurny ruchu stacji włączającej na koniec pociągu wagon bez zderzaka powinien powiadomić o tym pracowników posterunków ruchu i dróżników przejazdowych na szlaku, na który pociąg ma być wyprawiony, oraz dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego; dyżurni ruchu następných posterunków zapowiadawczych powinni dokonywać powiadomień na kolejnych szlakach przebiegu pociągu.

§ 56.

1. Jeżeli osygnalizowanie pociągu jest niekompletne lub niewłaściwe, należy o tym powiadomić drużynę pociągową i podjąć działania w celu usunięcia nieprawidłowości.

2. Jeżeli pracownik 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 końcowego.

3. Tory sąsiadujące z torem, po którym przejechał pociąg bez sygnału końcowego, należy uważać za zagrożone i przed wyprawieniem na nie pociągu należy drużynę pociągową zawiadomić rozkazem pisemnym, polecając zmniejszenie prędkości jazdy do 20 km/h i zachowanie ostrożności.

4. Po przejechaniu pociągu bez sygnału końcowego obok semafora wyjazdowego należy obsłużyć urządzenie sterowania ruchem kolejowym, a następnie zawiadomić o tym najbliższą przednią stację, pośrednie posterunki następcze i dróżników przejazdowych.

5. Stacja, która otrzymała zawiadomienie, o którym mowa w ust. 4, powinna zatrzymać pociąg i po sprawdzeniu, że wjechał on w całości, powiadomić o tym tylną stację, pośrednie posterunki następcze i dróżników przejazdowych, a koniec pociągu osygnalizować. Do czasu otrzymania zawiadomienia od przedniej stacji, że pociąg przyjechał do niej w całości, tor szlakowy należy uważać za zajęty, a na odpowiednie urządzenia należy założyć zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze.

6. Jeżeli pociąg bez sygnału końcowego przejechał obok obsługiwanego semafora wjazdowego lub odstępowego, to nie można obsłużyć bloku liniowego lub w inny sposób potwierdzić przyjazdu lub przejazdu tego pociągu, a na odpowiednie urządzenia należy założyć zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze. O przejeździe pociągu bez sygnału końcowego obok semafora wjazdowego lub odstępowego należy niezwłocznie powiadomić tylną stację i pośrednie posterunki następcze oraz dróżników przejazdowych, znajdujących się na tym szlaku.

7. Jeżeli brak sygnału końcowego zauważył dróżnik przejazdowy, powinien on niezwłocznie zawiadomić o tym najbliższy tylny i przedni posterunek następczy. Tylny posterunek następczy po otrzymaniu tego zawiadomienia powinien wstrzymać wyprawianie następnych pociągów na tor szlakowy, na którym znajduje się pociąg bez sygnału końcowego, oraz powinien zawiadomić o tym tylne posterunki ruchu i dróżników przejazdowych. W razie wyprawienia w międzyczasie pociągu na tor szlakowy z blokadą samoczynną należy użyć wszelkich dostępnych środków, aby pociąg ten zatrzymać do czasu otrzymania wyjaśnienia z przedniej stacji, że pociąg przyjechał w całości.

8. Po stwierdzeniu na stacji, że pociąg niemający sygnału końcowego przyjechał w całości, dyżurny ruchu tej stacji powinien zawiadomić o tym nastawniczego obsługującego semafor wjazdowy, tylną stację i pośrednie posterunki następcze oraz dróżników przejazdowych, po czym na wszystkich zainteresowanych posterunkach następczych należy usunąć zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze, nastawić sygnał "Stój" na semaforach odstępowych i wjazdowym oraz obsłużyć blok liniowy i inne urządzenia w kolejności, jak po przejeździe pociągu.

§ 57.

W przypadku zauważenia, że sieć trakcyjna oberwała się lub niebezpiecznie obniżyła się nad torem, należy:

- 1) opuścić pantografy pociągu zbliżającego się do przeszkody;
- 2) o ile jest to możliwe zatrzymać pociąg przed miejscem uszkodzonym;
- 3) o uszkodzeniu sieci trakcyjnej zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor, zawiadomić dyspozytora i żądać wyłączenia napięcia;
- 4) w przypadku zagrożenia bezpiecznego ruchu po sąsiednim torze maszynista powinien spowodować zatrzymanie pociągu w trybie alarmowym.

§ 58.

1. W przypadku najechania człowieka przez pociąg lub pojazd kolejowy znajdujący się w ruchu, pociąg ten lub pojazd należy zatrzymać i zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku. Dyżurny ruchu obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o wypadku pogotowie ratunkowe oraz najbliższą jednostkę Policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu wypadku czynności śledczych. Dalszy tok postępowania uzależnia się od decyzji organów ścigania.

2. W przypadku zauważenia na torze zwłok ludzkich pociąg lub pojazd kolejowy należy zatrzymać i postępować zgodnie z przepisami ust. 1.

3. Każdy przypadek zasłabnięcia, zranienia lub śmierci człowieka w pociągu należy bezzwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu.