

PROWADZENIE RUCHU NA LINIACH METRA

Rozdział 1 Przepisy ogólne

§ 140.

- 1.** Szczegółowe zasady i warunki prowadzenia ruchu i sygnalizacji na liniach metra określa zarządca infrastruktury.
- 2.** Karta próby hamulca nie jest wymagana dla pociągów metra, w których działanie hamulców sprawdzono na terenie stacji techniczno-postojowej (STP) oraz na linii przez maszynistę, a prawidłowość ich działania odnotowano w książce pokładowej.
- 3.** Przepisy dotyczące prowadzenia ruchu i sygnalizacji na liniach metra obowiązują na liniach metra oraz na STP.

Rozdział 2 Organizacja ruchu

§ 141.

- 1.** Organizacja ruchu powinna zapewnić sprawne wykonywanie przewozu osób, z zachowaniem pełnego bezpieczeństwa ruchu, przy racjonalnym wykorzystaniu urządzeń technicznych i zatrudnionego personelu metra.
- 2.** Prowadzenie ruchu na liniach metra odbywa się na podstawie rozkładu jazdy pociągów wydawanego przez zarządcę infrastruktury.
- 3.** Formę i tryb wydawania rozkładów jazdy pociągów ustala zarządca infrastruktury.
- 4.** Każdy pociąg musi mieć nadany numer.
- 5.** Zorganizowany ruch pociągów na każdym z torów szlakowych linii metra prowadzony jest w jednym kierunku, zwanym kierunkiem właściwym.
- 6.** Urządzenia zabezpieczenia ruchu pociągów metra, zwane dalej "urządzeniami zrp", i urządzenia automatycznego ograniczenia prędkości, zwane dalej "urządzeniami aop", dla

torów szlakowych projektowane są tylko dla obsługi ruchu jednokierunkowego w kierunku właściwym.

7. Zorganizowany ruch dwukierunkowy odbywa się na odpowiednio osygnalizowanych torach dodatkowych i na odpowiednio osygnalizowanych przyperonowych odcinkach torów stacyjnych.

Rozdział 3

Prowadzenie ruchu pociągów

§ 142.

1. Podstawowym sposobem prowadzenia ruchu pociągów na liniach metra jest zdalne sterowanie ruchem. Przy zdalnym sterowaniu ruchem nastawianiem przebiegów na linii metra zajmuje się dyspozytor ruchu.
2. Na polecenie dyspozytora ruchu możliwe jest miejscowe nastawianie przebiegów przez dyżurnego ruchu na wybranej stacji.
3. Obsługę urządzeń zdalnego sterowania ruchem i postępowanie w przypadku wystąpienia w nich usterek określają przepisy wewnętrzne zarządcy infrastruktury.

§ 143.

1. Ruchem pociągów na linii metra kieruje dyspozytor ruchu. Podczas prowadzenia pociągu na linii metra maszynista podlega dyspozytorowi ruchu.
2. Ruch pociągów pasażerskich odbywa się przy pomocy urządzeń aop, według wskazań sygnalizatora kabinowego. Maszynista powinien przestrzegać wskazań sygnałów na semaforach i wskaźnikach.
3. Wjazd na STP i wyjazd z STP odbywa się na podstawie wskazań semaforów.
4. Dyspozytor ruchu może przekazać sterowanie ruchem w okręgu nastawczym dyżurnemu ruchu na warunkach określonych przez zarządcę infrastruktury w przepisach wewnętrznych.

§ 144.

1. Rozpoczęcie ruchu pasażerskiego na linii metra powinno być poprzedzone przejazdem próbnym. Przez przejazd próbny rozumie się przejazd pociągu bez pasażerów i bez zatrzymywania się przy peronach.

2. Po zakończeniu przejazdu próbnego maszynista zgłasza dyspozytorowi ruchu ewentualne uwagi lub brak przeszkód do rozpoczęcia ruchu pasażerskiego.

§ 145.

1. Wjazd pociągu na stację metra może odbywać się tylko na tor wolny przy sygnale zezwalającym na sygnalizatorze kabinowym, jeżeli pociąg ma czynne urządzenia aop, i na sygnał zezwalający na semaforze, jeżeli jest semafor wjazdowy.

2. Wjazd pociągu na stację metra przy zabraniającym sygnale na sygnalizatorze kabinowym lub na semaforze jest dopuszczalny na podstawie rozkazu szczególnego "S" z zachowaniem szczególnej ostrożności, z prędkością do 20 km/h.

3. Wjazd pociągu na tor częściowo zajęty jest dopuszczalny na zasadach określonych przez zarządcę infrastruktury w przepisach wewnętrznych.

4. Wyjazd pociągu ze stacji metra powinien odbywać się przy sygnale zezwalającym na sygnalizatorze kabinowym i na semaforze lub tylko na semaforze, jeżeli pociąg nie ma czynnych urządzeń aop.

5. Wyjazd pociągu ze stacji metra przy sygnale zabraniającym na sygnalizatorze kabinowym lub na semaforze może nastąpić tylko na rozkaz szczególny "S" wydany przez dyspozytora ruchu.

6. Przed ruszeniem pociągu maszynista powinien sprawdzić wizualnie lub przy pomocy odpowiednich urządzeń, czy wszystkie drzwi zostały zamknięte.

§ 146.

1. Szlakiem granicznym jest odcinek pomiędzy stacją linii metra a STP.

2. Maszynista wjeżdżający na szlak graniczny powinien przełączyć się na właściwy kanał łączności radiowej i zgłosić się dyspozytorowi ruchu przy wjeździe na linię lub dyżurnemu ruchu STP przy wjeździe z linii na STP.

§ 147.

Uruchamianie pociągów roboczych dla realizacji potrzeb poszczególnych jednostek eksploatacyjnych i wykonawców robót na eksploatowanej linii metra i budowanych odcinkach określa zarządcą infrastruktury w przepisach wewnętrznych.

§ 148.

Zasady prowadzenia manewrów na STP i liniach metra określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.

§ 149.

1. Ruch dwukierunkowy dozwolony jest:

- 1)* na wyznaczonych w regulaminie technicznym odpowiednio przystosowanych, osygnalizowanych i wyposażonych w urządzenia srp torach stacyjnych;
- 2)* na torach szlaku granicznego;
- 3)* na torach zamkniętych.

2. Warunki dwukierunkowego ruchu pasażerskiego określa zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.

Rozdział 4

Postępowanie przy ograniczonych możliwościach prowadzenia ruchu

§ 150.

1. Jeżeli urządzenia zrp nie mogą stanowić podstawy prowadzenia ruchu na szlaku granicznym, należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów.

2. Telefoniczne zapowiadanie pociągów na szlaku granicznym wprowadza dyspozytor ruchu lub dyżurny ruchu STP. Możliwe jest wprowadzanie zapowiadania z tego samego lub z różnych powodów przez dyspozytora ruchu i dyżurnego ruchu STP.

3. Po przywróceniu transmisji po awarii, komputer automatycznie porównuje zapisy dotyczące wprowadzonego zapowiadania. W przypadku niezgodności, automatycznie zostaje wprowadzone zapowiadanie tak, jakby było zgłoszone przez oba kierunki sąsiadujących okręgów.

§ 151.

1. O przejeździe bez zatrzymania przez stację metra decyduje dyspozytor ruchu.

2. Przy dojeździe do peronu pasażerskiego, przy którym pociąg się nie zatrzymuje, maszynista pociągu powinien podać sygnał "Bacność".

3. Przejazd bez zatrzymania przez stację metra może odbywać się z prędkością nieprzekraczającą:

- 1)* 40 km/h - jeżeli stacja nie została zamknięta dla pasażerów lub na peronie przebywają

pasażerowie;

2) 60 km/h - jeżeli stacja jest zamknięta dla pasażerów i na peronie nie ma pasażerów.

4. Maszynista może przejechać przez stację metra bez zatrzymania na podstawie rozkładu jazdy pociągów lub rozkazu szczególnego "O".

§ 152.

W razie potrzeby wykonania robót przy urządzeniach zrp i aop należy prowadzić ruch w sposób określony przez zarządcę infrastruktury w przepisach wewnętrznych.

Rozdział 5

Postępowanie w sytuacjach szczególnych

§ 153.

1. Pracownik, który dowiedział się o przeszkodzie w prowadzeniu ruchu lub o wypadku lub je zauważył, powinien zgłosić to dyżurnemu ruchu i stacji, który zgłasza otrzymaną informację dyspozytorowi ruchu.

2. Dyspozytor ruchu, dyżurny ruchu i stacji, którzy otrzymali zgłoszenie, powinni podjąć wszelkie dostępne środki w celu niedopuszczenia do wypadku, a jeśli jest to niemożliwe - zmniejszenia skutków wypadku.

3. W razie zgłoszenia wypadku lub przeszkody, które wymagają wstrzymania ruchu pociągów, dyspozytor ruchu lub dyżurny ruchu i stacji zamyka dany tor lub szlak, powiadamia zainteresowanych pracowników oraz właściwe jednostki zgodnie z wewnętrznymi przepisami określonymi przez zarządcę infrastruktury.

4. Na miejscu wypadku maszynista pociągu powinien przedsięwziąć odpowiednie środki zapobiegające następstwom wypadku oraz zapewniające niesienie pomocy ofiarom.

5. Organizację i zasady postępowania przy usuwaniu skutków wypadku, pożaru pociągu, ewakuacji podróżnych określi zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.

§ 154.

1. Tor należy zamknąć, jeżeli:

1) nastąpiła awaria techniczna uniemożliwiająca wykorzystywanie toru;

2) nastąpił wypadek z udziałem ludzi;

3) prowadzone są roboty uniemożliwiające prowadzenie ruchu pociągów na tym torze.

2. Zamknięcie toru wprowadza dyspozytor ruchu na linii lub dyżurny ruchu STP na STP.
3. Na zamkniętym torze nie obowiązuje żaden kierunek ruchu.
4. Tor zostaje przywrócony do ruchu po usunięciu przyczyny zamknięcia, sprawdzeniu stanu technicznego i wpisie przez upoważnionego pracownika do dziennika ruchu z podaniem dopuszczalnej prędkości.

§ 155.

1. W sytuacjach szczególnych maszynista pociągu powinien w miarę możliwości dojechać pociągiem do najbliższej stacji metra.
2. W przypadku uszkodzenia pociągu lub usterki uniemożliwiającej dalszą jego jazdę dyspozytor ruchu na zgłoszenie maszynisty powinien zarządzić uruchomienie pociągu pogotowia.

§ 156.

1. Pociąg pogotowia jest to pociąg uruchamiany w następujących przypadkach:
 - 1) w celu prowadzenia akcji ratunkowej;
 - 2) jeżeli pojazd po zatrzymaniu się nie może poruszać się dalej z wykorzystaniem własnego napędu;
 - 3) jeżeli maszynista jest niezdolny do dalszej jazdy, a w kabinie nie ma drugiej osoby z kwalifikacjami maszynisty.
2. Pociągiem pogotowia może być pociąg pasażerski.
3. Dyspozytor ruchu decyduje o wezwaniu pociągu pogotowia lub wyznacza, który pociąg pasażerski będzie pociągiem pogotowia.

§ 157.

1. Ruch i praca pojazdów szynowych na nowo budowanych odcinkach linii metra powinien być zgłaszany przez wykonawców lub jednostki eksploatacyjne właściwej jednostce organizacyjnej metra.
2. Ruchem pojazdu szynowego kieruje kierownik robót. Maszynista pojazdu szynowego wykonuje jazdy na polecenie kierownika robót.
3. Wjazd pojazdu szynowego z nowo budowanego odcinka na linię metra może odbyć się tylko w przerwie w ruchu pasażerskim, po wyłączeniu napięcia w trzeciej szynie, za zgodą dyspozytora ruchu.

4. Przed wjazdem na linię metra powinna być sprawdzona skrajnia pojazdu, stan i zamocowanie ładunku. W przypadku stwierdzenia przez maszynistę lub dyżurnego stacji nieprawidłowości kierownik robót powinien je usunąć.