

400

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ

z dnia 11 lutego 2000 r.

w sprawie szczegółowych zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych.

Na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 96, poz. 591, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i z 1999 r. Nr 84, poz. 934) zarządza się, co następuje:

CZĘŚĆ I

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowe zasady i warunki:

- 1) prowadzenia ruchu i związaną z nim sygnalizację na liniach kolejowych normalnotorowych i szerokotorowych,
- 2) prowadzenia ruchu i związaną z nim sygnalizację na liniach metra.

CZĘŚĆ II

PROWADZENIE RUCHU I SYGNALIZACJA
NA LINIACH KOLEJOWYCH NORMALNOTOROWYCH
I SZEROKOTOROWYCH

Dział I

Prowadzenie ruchu na liniach kolejowych
normalnotorowych i szerokotorowych

Rozdział 1

Przepisy ogólne. Określenia

Oddział 1

Podział sieci kolejowej

§ 2. 1. Sieć kolejowa składa się z linii kolejowych, których punkty początkowe i końcowe ustala zarząd kolei.

2. Linie kolejowe dzielą się na: odcinki, szlaki i odstępy, przy czym:

- 1) szlak — jest to część linii kolejowej między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii,
- 2) odcinek — jest to część linii kolejowej złożony z dwu lub więcej kolejnych szlaków,

3) odstępowy — jest to część toru szlakowego między:

- a) posterunkiem zapowiadawczym a najbliższym posterunkiem odstępowym (bocznicowym) lub semaforem odstępowym blokady samoczynnej,
- b) dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi (bocznicowymi),
- c) posterunkiem odstępowym i bocznicowym,
- d) dwoma kolejnymi semaforami blokady samoczynnej dla tego samego kierunku jazdy przy danym torze.

3. Tor łączący dwie linie kolejowe z pominięciem stacji węzłowej stanowi łącznicę.

Oddział 2

Punkty eksploatacyjne

§ 3. 1. Na sieci kolejowej wyodrębnia się wyznaczone miejsca służące do eksploatacji kolei, zwane „punktami eksploatacyjnymi”. Punkty eksploatacyjne dzielą się na posterunki ruchu i punkty ekspedycyjne (handlowe).

2. Zadaniem posterunku ruchu jest zapewnienie bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego.

3. Posterunki ruchu, o których mowa w ust. 2, dzielą się na posterunki: następcze, pomocnicze i ostonne.

4. Posterunek następczy służy do regulacji następstwa jazdy pociągów w ten sposób, iż pozwala na przejazd lub odjazd pociągu tylko wówczas, gdy tor przyległego odstępu (szlaku) do tego posterunku jest wolny. Posterunki następcze dzielą się na posterunki: zapowiadawcze, bocznicowe i odstępowe.

5. Zadaniem posterunku zapowiadawczego jest umożliwienie zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy do niego przyległy. Do posterunków tych zalicza się stacje i posterunki odgałęźne.

6. Stacja jest to posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się przynajmniej jeden tor główny, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład, przy czym:

- 1) stacja, na której łączą się szlaki z trzech lub więcej kierunków, nazywa się stacją węzłową,
- 2) stacja, na której dokonywane jest tylko krzyżowanie i wyprzedzanie pociągów, nazywa się mijanką.

7. Posterunek odgałęźny urządza się poza stacją w miejscu odgałęzienia linii lub łącznicy, przy przejściu ze szlaku jednotorowego w dwutorowy lub odwrotnie oraz w miejscu połączenia torów głównych na szlaku.

8. Posterunek bocznicowy urządza się na szlaku przy odgałęzieniu bocznic; bierze on udział w prowadzeniu ruchu wszystkich pociągów kursujących na przyległych odstępach (jak posterunek odstępowy) i pociągów obsługujących bocznicę (jak posterunek zapowiadawczy). Jeżeli posterunek bocznicowy urządza się tylko dla umożliwienia wjazdu i wyjazdu pociągu obsługującego bocznicę i nie wyposaża się go w semafor, jest to posterunek pomocniczy. Posterunek ten bierze udział w zapowiadaniu tylko pociągów obsługujących bocznicę.

9. Zadaniem posterunku odstępowego jest wyłączenie regulacja następstwa pociągów, tj. zezwolenia na ich przejazd tylko wówczas, gdy przyległy odstęp jest wolny. Na szlakach wyposażonych w samoczynną blokadę liniową funkcje posterunków odstępowych spełniają samoczynne semafor odstępowe blokady.

10. Posterunek osłonny lokalizuje się na szlaku w miejscu skrzyżowania w jednym poziomie dwóch linii kolejowych, linii kolejowej z linią tramwajową, spłotu torów, mostu zwodzonego lub obrotowego. Posterunek ten nie bierze udziału w zapowiadaniu pociągów na szlaku (odstępie).

11. Punktami ekspedycyjnymi (handlowymi) są: przystanki osobowe, ładownie i bocznicę, przy czym:

- 1) przystanek osobowy — jest to miejsce na szlaku odpowiednio przystosowane do obsługi pasażerów, w którym zatrzymują się rozkładowo wyznaczone pociągi,
- 2) ładownia — jest to tor odgałęziający się od toru szlakowego, będący własnością kolei, przeznaczony do prac ładunkowych; rolę ładowni może peł-

nić stacja zamknięta, jako posterunek zapowiadawczy,

- 3) bocznicę — jest to tor odgałęziający się od torów stacyjnych lub szlakowych, przeznaczony do obsługi określonego użytkownika transportu kolejowego, nie będący własnością kolei.

12. Granicę pomiędzy szlakiem a posterunkiem zapowiadawczym stanowi:

- 1) na liniach jednotorowych — semafor wjazdowy tego posterunku,
- 2) na liniach dwutorowych i wielotorowych — 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 (skrzyżowaniem),
 - b) w torze najbliższy rozjazd (skrzyżowanie) znajduje się bliżej szlaku niż rozjazd (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 (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.

Oddział 3

Posterunki techniczne

§ 4. 1. Posterunek techniczny przeznaczony jest do wykonywania czynności ruchowych, bezpośredniego organizowania i nadzorowania tych czynności; posterunki te dzielą się na posterunki nastawcze i dyspozytorskie.

2. Posterunek nastawczy przeznaczony jest do wykonywania przez uprawnionych pracowników lub samoczynnie przez urządzenia czynności związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu, przy czym:

- 1) posterunek nastawczy wyposażony w urządzenia nastawcze z funkcją zależności sygnałów na sygnalizatorach od położenia zwrotnic oraz urządzenia blokowe i łączności — jest nastawnią,
- 2) posterunek, którego urządzenia nie mają tej funkcji zależności, o której mowa w pkt 1 — jest posterunkiem zwrotniczkowym (zwrotniczego).

3. Obszar, na którym wszystkie urządzenia sterowania ruchem kolejowym, zwane dalej „urządzeniami srk”, obsługiwane są z jednej nastawni, jest okręgiem nastawczym.

4. Rozróżnia się nastawnie: dysponujące, wykonawcze i manewrowe, przy czym:

- 1) nastawnia dysponująca powinna być urządzana jako posterunek wyposażony w urządzenia umożliwiające dysponowanie semaforami w przydzielonym okręgu nastawczym, z tym że okrąg nastawczy może obejmować także inne posterunki ruchu,
- 2) nastawnia wykonawcza powinna być urządzana jako posterunek, na którym obsługuje się urządzenia nastawcze i blokowe we własnym okręgu nastawczym, a sygnały na semaforach nastawia się na polecenie dyżurnego ruchu nastawni dysponującej,
- 3) nastawnia manewrowa powinna być urządzana jako posterunek, na którym nastawia się zwrotnice i sygnały dla manewrów; nastawnia manewrowa obsługująca zwrotnice przy górcie rozrządowej nazywa się nastawnią rozrządową.

5. Jeżeli nastawnia dysponująca wyposażona jest w urządzenia zdalnego sterowania ruchem, a jej urządzenia umożliwiają podawanie sygnałów na semaforach posterunków jej podporządkowanych, nazywana jest nastawnią zdalnego sterowania (odcinkową), a posterunki jej podległe — posterunkami zdalnie sterowanymi; wzajemne usytuowanie w terenie tych posterunków może tworzyć układ liniowy (odcinek), obszarowy lub mieszany.

6. Posterunki techniczne nie wymienione w ust. 1—5 określa się jako dyspozytorskie; są one przeznaczone do organizowania i nadzorowania pracy manewrowej (rozrządzanie i zestawianie pociągów, obsługa punktów ekspedycyjnych), pracy stacji lub wyodrębnionych jej elementów.

7. Tory, po których odbywają się jazdy pociągowe, są torami głównymi, a inne tory są torami bocznymi lub specjalnego przeznaczenia. Tory główne znajdujące się w granicach stacji, będące przedłużeniem torów szlakowych, są torami głównymi zasadniczymi, a pozostałe tory główne są torami głównymi dodatkowymi.

8. Tory i rozjazdy należy oznaczyć odpowiednimi liczbami. Sposób oznaczenia określa zarząd kolei, uwzględniając następujące zasady:

- 1) tor prawy, patrząc od początku linii ku jej końcowi, oznacza się liczbą 1, a tor lewy — liczbą 2,
- 2) tory główne zasadnicze na posterunkach zapowiadawczych — liczbami 1 i 2,
- 3) tory położone na prawo od toru nr 1 otrzymują liczby nieparzyste, na lewo od toru nr 2 — liczby parzyste,
- 4) jeżeli stacja ma wydzielone grupy torów — dla każdej z grup przeznacza się osobną dziesiątkę lub setkę liczb, przy czym tory grupy mogą być oznaczone kolejnymi liczbami,
- 5) rozjazdy powinny być ponumerowane kolejnymi liczbami, zgodnie z kierunkiem kilometrowania linii; dla grup torów na poszczególnych stacjach może być stosowana numeracja rozjazdów odpowiednia do grup torów.

9. Na posterunku nastawczym powinien znajdować się regulamin techniczny, zawierający między innymi informacje o:

- 1) układzie torowym, urządzeniach do prowadzenia ruchu i ich przeznaczeniu,
- 2) miejscach i urządzeniach dla innych czynności wykonywanych przez stację,
- 3) obsadzie posterunku z podziałem czynności, obowiązków personelu i jego czasu pracy, sposobie zmiany dyżuru,
- 4) zasadach postępowania w sytuacjach normalnych i szczególnych, jak zamknięcia torów, awarie urządzeń, trudne warunki atmosferyczne itp.,
- 5) warunkach prowadzenia prac manewrowych.

10. Regulamin techniczny, którego wzór określa zarząd kolei, powinien również uwzględniać warunki lokalne posterunku.

Oddział 4

Kolejowe pojazdy szynowe

§ 5. 1. Kolejowe pojazdy szynowe stanowią tabor kolejowy i pojazdy pomocnicze.

2. Tabor kolejowy, o którym mowa w ust. 1, dzieli się na tabor zwykły i specjalny.

3. Tabor zwykły stanowią pojazdy szynowe przystosowane do kursowania w pociągach na ogólnych zasadach, przeznaczone do przewozu osób i rzeczy. Na tabor zwykły składają się pojazdy trakcyjne (wszystkie typy lokomotyw, zespoły trakcyjne i inne pojazdy silnikowe) oraz wagony osobowe i towarowe.

4. Tabor specjalny stanowią pojazdy, których budowa zezwala na kursowanie samodzielne albo w pociągach, pod określonymi przez zarząd kolei warunkami (miejsce ustawienia i prędkość jazdy), i które przeznaczone są do prac remontowo-budowlanych, ratunkowych i innych. Taborem specjalnym są:

- 1) samobieżne zestawy do utrzymania i napraw nawierzchni i podtorza kolejowego, sieci trakcyjnej, dźwigi, pługów, zespoły odśnieżne itp.,
- 2) maszyny torowe z własnym napędem i urządzeniami umożliwiającymi jazdę w składzie pociągu z prędkością ponad 60 km/h,
- 3) sprzęgalne z taborem wózki motorowe jadące luzem lub połączone.

5. Maksymalna prędkość taboru specjalnego i miejsce jego umieszczenia w składzie pociągu powinny być wskazane na jego ścianach bocznych.

6. Pojazdami szynowymi pomocniczymi są pojazdy, których budowa nie zezwala na włączenie do składu pociągu, jak np. maszyny budowlane na kołach, ciągniki szynowe, drezyny i wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych.

Oddział 5

Określenie i podział pociągów

§ 6. 1. Pociąg jest to skład wagonów (pojazdów) sprzęgnięty z czynnym pojazdem trakcyjnym lub pojazd trakcyjny — osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze. Ponadto jako pociągi kursują:

- 1) jadące luzem pojazdy trakcyjne oraz niektóre jednostki taboru specjalnego,
- 2) pojazdy pomocnicze oddziałujące na urządzenia sterowania ruchem kolejowym.

2. Pod względem kursowania pociągi dzielą się na:

1) stałe, przewidziane w rozkładzie jazdy i kursujące codziennie lub w ustalone dni,

2) niestałe, do których należą:

- a) pociągi dodatkowe, przewidziane w rozkładzie jazdy, lecz uruchamiane w razie potrzeby,
- b) pociągi nadzwyczajne, nie przewidziane w rozkładzie jazdy, a uruchamiane w razie potrzeby według rozkładu jazdy specjalnie dla nich opracowanego lub bez szczegółowego rozkładu jazdy, z zachowaniem warunku nieprzekraczania dozwolonej prędkości na szlakach.

3. Pod względem rodzaju przewozów pociągi dzielą się na: pasażerskie, towarowe, mieszane i służbowe.

4. Szczegółowy podział pociągów pasażerskich i towarowych określa zarząd kolei.

5. Pociągami służbowymi są: pociągi ratunkowe, gospodarcze, robocze (w tym pogotowia techniczne), samobieżne zestawy remontowe, próbne, doświadczalne, inspekcyjne, lokomotywowe, przewożące pracowników kolejowych, próżne składy pasażerskie lub wagony do naprawy, pojazdy trakcyjne luzem itp.

6. Zasady pierwszeństwa (kolejności) kursowania pociągów określa zarząd kolei, przy czym wskazane jest preferowanie ruchu pasażerskiego (decyzja wynikająca z warunków lokalnych). Pociągi ratunkowe jadące do miejsca wypadku (awarii) mają bezwzględne pierwszeństwo.

Oddział 6

Rozkład jazdy pociągów

§ 7. 1. Ruch pociągów powinien odbywać się na podstawie rozkładów jazdy wydawanych do użytku wewnętrznego przedsiębiorstw kolejowych i użytku publicznego.

2. Rozkłady jazdy przeznaczone do użytku wewnętrznego kolei zarządy kolei zobowiązane są wydawać w formie wykresów ruchu, zeszytów, dodatków do rozkładu jazdy, a w razie potrzeby w innych formach.

3. Treść, sposób i terminy ogłaszania rozkładów jazdy przeznaczonych do użytku publicznego określają odrębne przepisy.

Oddział 7

Wykonywanie manewrów

§ 8. 1. Manewrami są wszelkie przemieszczenia taboru kolejowego oraz związane z nimi czynności na to-

rach, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągów.

2. Manewry, o których mowa w ust. 1, mogą być wykonywane pojazdami trakcyjnymi lub z wykorzystaniem: siły ciężkości taboru (górkę rozrządowe, tory na pochyleniach), ciągników szynowych i drogowych, siły ludzkiej, zwierzęcej lub specjalnych urządzeń mechanicznych.

3. Szczegółowe zasady i warunki wykonywania manewrów powinny być określone przez zarząd kolei w instrukcji oraz w regulaminie pracy manewrowej dla danego posterunku ruchu.

4. Prędkość jazd manewrowych nie powinna być większa niż 25 km/h, z wyjątkiem przypadków określonych w ust. 5—12.

5. Jeżeli pojazd trakcyjny jadący luzem lub ciągnący tabor jedzie po wolnym torze, o czym powiadomiono maszynistę, prędkość jazdy może wynosić do 40 km/h, z wyjątkiem jazdy po rozjazdach.

6. 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.

7. 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, 13 i 15, zgodnie z Regulaminem międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), zwanego dalej „Regulaminem RID”, prędkość jazd manewrowych nie powinna przekraczać 5 km/h, o ile regulamin techniczny stacji nie przewiduje dalszego zmniejszenia prędkości.

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

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

10. Prędkość pchania składu na grzbiecie górkę 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”.

11. Odrzuconym i stoczonym wagonom należy nadać taką prędkość i tak ją regulować, aby odpręg dojechał i zatrzymał się przed taborem stojącym na tym torze lub przed kozłem oporowym, a następnie został dosunięty; w czasie manewrów odrzucane i staczane odpręgi mogą dojeżdżać do stojącego taboru 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, który należy przetaczać szczególnie ostrożnie).

12. W złych warunkach atmosferycznych (burza, zamieć śnieżna, gołoledź, mgła) w przypadku złej widoczności oraz podczas przejazdu przez przejścia przy peronach osobowych, miejsca, gdzie pracują robotnicy, prędkość jazd manewrowych należy zmniejszyć tak, aby tabor mógł być zatrzymany przed przeskodą.

Oddział 8

Manewry na torach głównych, przez przejazdy i przejścia

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

2. Wyjazd manewrującego taboru na szlak poza wyznaczone granice (stacji lub poza wskaźnik) jest dozwolony tylko po otrzymaniu zezwolenia dyżurnego ruchu, z określeniem kilometra na szlaku, do którego może dojechać tabor, 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 obowiązany jest wyjazd taki uzgodnić 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 minimum 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 obowiązany jest podać dźwiękowy sygnał ostrzegawczy,
- 3) w razie pchania taboru manewrowy powinien znajdować się na pierwszym pojeździe lub poprzedzać go oraz podawać odpowiednie sygnały.

5. W razie dłuższego manewrowania przez przejazdy należy cyklicznie umożliwiać przejazd pojazdom drogowym, przerywając manewry w odstępach nie dłuższych niż 10 minut; manewry należy przerwać natychmiast i umożliwić przejazd uprzywilejowanym pojazdom drogowym będącym w akcji.

Oddział 9

Prędkość jazdy pociągów

§ 10. 1. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągów powinna być określona dla każdego odcinka linii (toru) i podana w rozkładzie jazdy dla każdego pociągu.

2. Prędkości jazdy pociągów, o których mowa w ust. 1, ustala zarząd kolei, biorąc pod uwagę rodzaj i stan techniczny: toru, urządzeń srk, pojazdów kolejowych oraz rodzaj hamulców i wielkość masy hamującej pociągu.

3. Jeżeli na odcinku występują miejsca, w których prędkość powinna być zmniejszona, należy o tym powiadomić drużynę pociągową. Informacja ta powinna być przekazana w formie pisemnej, jako rozkaz, lub zamieszczona w dodatku do wewnętrznego rozkładu jazdy, zawierającym wykaz miejsc zmniejszenia prędkości, jeżeli przewiduje się, że ograniczenie takie będzie długotrwałe.

Rozdział 2

Przygotowanie pociągów do jazdy

Oddział 1

Warunki i zasady zestawiania pociągów

§ 11. 1. Zestawienie pociągu powinno odpowiadać następującym warunkom:

- 1) w składzie pociągu powinien znajdować się tylko tabor sprawny pod względem technicznym i odpowiadający warunkom przewozu,
- 2) wagony i nieczynne pojazdy trakcyjne powinny być rozmieszczone zgodnie z warunkami określonymi przez zarząd kolei,
- 3) wagony 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 nie może być mniejsza od prędkości przewidzianej dla tego pociągu,
- 5) tabor 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,
- 8) przy przewozie wagonów z materiałami i przedmiotami wybuchowymi należy stosować wagony ochronne — wagon cztero- lub więcejosiowy lub dwa wagony dwuosiove według zasad określonych w Regulaminie RID; zabrania się używać jako wagonów ochronnych: wagonów z ludźmi, wagonów z towarami niebezpiecznymi, wagonów załadowanych długimi przedmiotami mogącymi przemieszczać się podczas jazdy oraz wagonów próżnych nieoczyszczonych po przewozie towarów niebezpiecznych,
- 9) wagony przewożące towary niebezpieczne powinny być oznakowane, zgodnie z Regulaminem RID, specjalnymi nalepkami, a wagony przeznaczone wyłącznie do takiego przewozu powinny posiadać trwałe oznakowania i napisy,
- 10) zasady przewozu koleją transportów wojskowych określone są w odrębnych przepisach.

2. Warunki przewozu rzeczy, które ze względu na kształt, rozmiary lub masę albo drogę przewozu mogą powodować trudności transportowe, określają odrębne przepisy.

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

- 1) jeżeli przewidziano w rozkładzie jazdy pchanie pociągu,
- 2) jeżeli wystąpiła konieczność cofania pociągu,
- 3) w pociągach ratunkowych, roboczych, doświadczalnych oraz bocznicowych.

Oddział 2

Długość i masa pociągu

§ 12. 1. Długość pociągu zależy 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, a długość pociągów towarowych — od długości torów głównych na stacjach.

3. Masa ogólna pociągu nie powinna być większa od dopuszczalnego obciążenia pojazdu trakcyjnego wyznaczonego do prowadzenia danego pociągu.

4. Dopuszczalne długości i masy pociągów powinny być podane w rozkładzie jazdy lub w odpowiednich wydawnictwach dodatkowych.

5. Zgody na odstępstwa od warunków, o których mowa w ust. 2 i 3, może udzielić zarząd kolei.

Oddział 3

Hamowanie pociągów

§ 13.1. Pociągi powinny być hamowane hamulcem zespolonym, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

2. W razie uszkodzenia hamulca zespolonego w czasie jazdy pociągu należy pociąg zatrzymać, a następnie podjąć następujące czynności:

- 1) jeżeli okaże się, że zostały uszkodzone urządzenia hamulcowe wagonów, po wyłączeniu uszkodzonych urządzeń hamulcowych lub po odcięciu od głównego przewodu powietrznego wagonów z uszkodzonym hamulcem i następnym w kierunku końca pociągu, należy dojechać do najbliższej stacji z prędkością odpowiadającą rzeczywistej masie hamującej pociągu. Gdyby masa hamująca pociągu nie była wystarczająca do jazdy pociągu na hamulcach zespolonych z prędkością

20 km/h, przy obowiązującej drodze hamowania 1 000 m lub 700 m, albo z prędkością 15 km/h przy obowiązującej drodze hamowania 500 m lub 400 m i pochyleniu, jakie jest na danym szlaku, należy postępować w następujący sposób:

- a) jeżeli istnieje możliwość obsadzenia hamulców ręcznych, to po upewnieniu się o prawidłowym działaniu czynnych hamulców ręcznych i po wyluzowaniu hamulców zespolonych należy dojechać do najbliższej stacji z prędkością odpowiadającą rzeczywistej masie hamującej pociągu,
 - b) jeżeli nie ma możliwości obsadzenia hamulców ręcznych, kierownik pociągu (maszynista za pośrednictwem pomocnika maszynisty) powinien fakt ten zgłosić dyżurnemu ruchu i uzgodnić z nim ściągnięcie składu pociągu do stacji w dwu częściach hamowanych hamulcem zespolonym, przy czym wagon lub wagony z uszkodzonymi urządzeniami hamulcowymi powinny znajdować się na końcu pierwszej części pociągu,
- 2) jeżeli w pociągu na hamulcach zespolonych nastąpiły:
- a) uszkodzenie urządzeń hamulca zespolonego na pojeździe trakcyjnym (np. uszkodzenie lub unieruchomienie sprzężarek) lub
 - b) przerwa w pobieraniu prądu na skutek zaniku napięcia w sieci trakcyjnej, lub
 - c) nieszczelność przewodów hamulcowych [ciśnienie powietrza w zbiorniku głównym będzie niższe niż 0,55 MPa (5,5 bara)]

— pociąg należy zatrzymać, z tym że w przypadkach określonych w lit. a) i b), o ile jest to możliwe, pociąg powinien dojechać do najbliższej stacji lub do miejsca, w którym profil toru (podłużny i poprzeczny) jest korzystniejszy do zatrzymania, postoju i ruszenia pociągu, lecz jazda pociągu jest dopuszczona tylko do czasu, kiedy ciśnienie powietrza w zbiorniku głównym nie będzie niższe niż 0,55 MPa (5,5 bara),

— jeżeli można obsadzić hamulce ręczne wagonów, to po upewnieniu się o prawidłowym działaniu czynnych hamulców ręcznych i po wyluzowaniu hamulców zespolonych należy dojechać na hamulcach ręcznych do najbliższej stacji z prędkością odpowiadającą rzeczywistej masie hamującej pociągu,

— jeżeli nie ma potrzebnej liczby hamulców ręcznych lub pracowników do obsady hamulców ręcznych, kierownik pociągu (maszynista) powinien zgłosić o tym dyżurnemu ruchu i zażądać przyjazdu lokomotywy pomocniczej; gdyby szybki przy-

jazd lokomotywy pomocniczej był niemożliwy, to jeżeli uszkodzenie hamulca zespolonego nastąpiło w lokomotywie parowej, a pochylenia na szlaku nie przekraczają 4%, pociąg można ściągnąć do sąsiedniej stacji częściami, których masa nie powinna przekraczać 400 ton razem z lokomotywą parową, z prędkością 20 km/h przy obsługiwanym hamulcu ręcznym tendra i ewentualnym użyciu przeciwpary. Jazda pociągu na hamulcach ręcznych do pierwszej stacji z punktem rewizji taboru może odbywać się za zgodą dyspozytora ruchu, jeżeli rzeczywista masa hamująca nie będzie mniejsza od wymaganej.

3. W uzasadnionych przypadkach zarząd kolei może zezwolić na kursowanie pociągu zdawczego, bocznikowego lub roboczego na hamulcach ręcznych.

4. Wszystkie nieuszkodzone hamulce, znajdujące się w pociągu na hamulcach zespolonych, 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 przepisowe blachy ochronne mocowane bezpośrednio do podłogi,

mocny i bezpieczny dach, szczelny szalunek i podłogę oraz dobrze zamykające się drzwi i przewietrzniki.

5. Czynnym hamulcem jest urządzenie służące do hamowania wagonu, które w danej chwili może być obsługiwane zespołowo przez maszynistę, w pociągu na hamulcach zespolonych, albo indywidualnie przez pracownika znajdującego się w wagonie, w pociągu na hamulcach ręcznych.

6. W pociągu na hamulcach zespolonych rękojeści nastawiaczy lub zawory rozrządowe powinny być nastawione odpowiednio do rodzaju pociągu, systemu hamulca, stanu załadowania wagonów. Odpowiednie nastawienie hamulców w wagonach za pomocą rękojeści należy do obowiązków pracowników dokonujących próby hamulca.

7. 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” oraz hamulce ręczne uważa się za hamulce wolno działające.

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

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

1) Oznaczenia uprzednio stosowane w PKP.

9. Opis rodzaju hamulców taboru kolejowego, przystosowanie ich do pracy w poszczególnych rodzajach pociągów i obsługę tych urządzeń określają wydane przez przewoźników kolejowych przepisy wewnętrzne.

Oddział 4

Rzeczywista masa hamująca

§ 14.1. Rzeczywista masa hamująca pociągu jest sumą mas hamujących wszystkich jednostek taboru z czynnymi hamulcami, znajdujących się w pociągu, oprócz czynnych pojazdów trakcyjnych, z wyjątkiem

pociągów pasażerskich kursujących z prędkością większą niż 120 km/h, w których do rzeczywistej masy hamującej dolicza się także masę hamującą czynnego pojazdu trakcyjnego.

2. Masa hamująca wagonu (pojazdu) wskazana jest na wagonie (pojeździe) lub na tablicy przestawczej dla odpowiedniego położenia uchwytu. Gdy masa brutto wagonu jest większa od masy przestawczej, podanej na tablicy, wówczas rękojeść przestawiacza „próżny” — „ładowny” należy przestawić w położenie „ładowny”.

3. Przy braku wskazania na wagonie (pojeździe) wielkości masy hamującej, a także przy hamowaniu hamulcem ręcznym, masę hamującą dla poszczególnych pojazdów należy przyjmować według tablicy 1, 2 i 3:

Tablica 1

Rodzaj pojazdu	Rodzaj hamulca	
	zespolony	ręczny*)
1	2	3
I. Wagony pasażerskie normalnotorowe: a) wszystkie osie hamowane b) 3-osiove — z niehamowaną osią środkową	masa własna wagonu 2/3 masy własnej wagonu	
II. Wagony towarowe normalnotorowe: A. „Próżne” z dwustronnym hamowaniem: a) bez nastawiacza „PRÓŻ—ŁAD” b) z nastawiaczem „PRÓŻ—ŁAD” w położeniu „PRÓŻ”	masa własna wagonu masa własna wagonu	
B. „Ładowne” z dwustronnym hamowaniem kół**): a) bez nastawiacza „PRÓŻ—ŁAD” b) z nastawiaczem „PRÓŻ—ŁAD”	masa własna wagonu 8 ton na oś hamowaną	masa brutto wagonu
III. Nieczynne pojazdy trakcyjne: — lokomotywa spalinowa lub elektryczna	3/4 masy własnej pojazdu	

*) Największa przyjmowana wartość masy hamującej wagonów osobowych i towarowych hamowanych hamulcem ręcznym nie może przekraczać 26 ton.

***) Za wagon „ładowny” należy w tym przypadku uważać wagon, którego dźwignia urządzenia przestawczego hamulca „próżny—ładowny” jest nastawiona w położenie „ładowny”.

Tablica 2

Wagony pasażerskie kolei 1 520 mm

Masa własna wagonu G (t)	Masa hamująca (t)		
	hamulec zespolony		hamulec ręczny
	wszystkie wstawki z tworzywa sztucznego lub żeliwa	wstawki z tworzywa sztucznego i z żeliwa	
1	2	3	4
$G \geq 53$	52	47	26
$48 \leq G < 53$	47	43	26
$42 \leq G < 48$	42	39	26

Tablica 3

Wagony towarowe kolei 1 520 mm

Rodzaj wagonu i jego wyposażenie	Nastawienie hamulca	Masa hamująca wagonu w (t)	
		hamulec zespolony	hamulec ręczny
1	2	3	4
4-osiowy z wyjątkiem chłodni ze:			
wstawkami hamulcowymi z żeliwa	próżny	18	14
	średni	27	14
	ładowny	36	14
wstawkami hamulcowymi z tworzywa sztucznego	próżny	18	14
	średni	36	14
	ładowny	—	—
6-osiowy ze:			
wstawkami hamulcowymi z żeliwa	próżny	27	—
	średni	38	—
	ładowny	54	—
wstawkami hamulcowymi z tworzywa sztucznego	próżny	27	—
	średni	54	—
	ładowny	—	—
4-osiowy wagon chłodnia na wózkach z:			
dwustronnym hamowaniem kół	—	49	14
jednostronnym hamowaniem kół	—	33	14

Oddział 5

Wymagana masa hamująca

§ 15. 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:

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

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

3. Procent wymaganej masy hamującej (P_w), który określony jest w rozkładzie jazdy, 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) lub

b) II — hamulcami zespolonymi wolno działającymi (G) lub ręcznymi,

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.

4. Procenty wymaganej masy hamującej, w zależności od sposobu hamowania, prędkości jazdy i miarodajnych pochyłeń, określają tablice hamowania:

A — dla drogi hamowania 1 000 m,

B — dla drogi hamowania 700 m,

C — dla drogi hamowania 400 m lub 500 m,

D — dla drogi hamowania 1 300 m.

5. Dla pochyłości nie wskazanych w tablicach procent wymaganej masy hamującej 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 określony będzie w postaci ułamka, ułamki te należy zaokrąglić do liczby całkowitej wwyż, 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 dla 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, wskazane w tablicach hamowania, podaje się w wewnętrznych rozkładach jazdy.

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.

§ 16. 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 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 (P_R) według wzoru:

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

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 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. Gdy część składu pociągu jest hamowana hamulcem zespolonym, a część hamulcami ręcznymi, wówczas masę hamującą oblicza się oddzielnie dla każdej z tych części. Gdy w części składu 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, wówczas rzeczywista masa hamująca części składu na hamulcach ręcznych może być zwiększona najwyżej o tyle ton, ile wynosi nadmiar masy hamującej w części składu pociągu na hamulcach zespolonych.

5. Gdy w składzie pociągu hamowanym całkowicie ręcznie brak jest wymaganej masy hamującej, to — jeżeli lokomotywa parowa pociągowa i tender mają czynny hamulec zespolony, pochylenia na szlakach nie przekraczają 10‰ i skład ma co najmniej 3/4 wymaganej masy hamującej — wówczas rzeczywista masa hamująca może być zwiększona o:

- 1) 15 ton, jeżeli hamowane są 2 osie parowozu,
- 2) 20 ton, jeżeli hamowane są 3 osie parowozu,
- 3) 30 ton, jeżeli hamowane są 4 lub więcej osi parowozu.

TABLICE HAMOWANIA POCIĄGÓW

Tablica A

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 1 000 m

I Hamulce zespolone szybko działające

II Hamulce zespolone wolno działające

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

Tablica B

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 700 m

I Hamulce zespolone szybko działające

II Hamulce zespolone wolno działające

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

Tablica C

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

I Hamulce zespolone szybko działające

II Hamulce zespolone wolno działające

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

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 1300 m

Hamulce szybko działające: R

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Przy prędkości w kilometrach na godzinę								
		120	125	130	135	140	145	150	155	160
		procent wymaganej masy hamującej wynosi:								
0	R	92	100	100	100	101	110	119	129	140
1	R	94	100	100	100	102	111	121	131	142
2	R	96	100	100	100	104	113	123	133	143
3	R	98	100	100	100	106	115	124	134	145
4	R	100	100	100	100	107	116	126	136	146
5	R	100	100	100	100	109	118	127	137	148
6	R	100	100	100	102	110	119	129	139	150
7	R	100	100	100	103	112	121	131	141	151
8	R	100	100	100	105	113	123	132	142	153
9	R	100	100	100	106	115	124	134	144	155
10	R	100	100	100	108	117	126	135	145	156
11	R	100	100	101	109	118	127	137	147	158
12	R	100	100	103	111	120	129	138	149	159

Oddział 6**Próba hamulców**

§ 17. 1. Do pociągu należy włączać wagony ze sprawnie działającymi urządzeniami hamulcowymi. Wyjątek stanowią wagony przesyłane do naprawy lub do wyładunku, o ile ich hamulec nie może być naprawiony bez skierowania do jednostki taboru, oraz wagony, których urządzenia hamulcowe muszą być wyłączone, zgodnie z przepisami § 13 ust. 4.

2. Działanie hamulców powinno być sprawdzone:

- 1) w pociągach na hamulcach zespolonych — przez rewidentów taboru, a gdy ich nie ma — przez drużynę konduktorską lub przez innych pracowników wyznaczonych regulaminem technicznym, przy współdziałaniu drużyny trakcyjnej,
- 2) w pociągach kursujących na hamulcach ręcznych — przez konduktorów, którym hamulce te zostały przydzielone do obsługi.

3. Jeżeli pociąg posiada jednoosobową obsadę konduktorską, a w miejscu, gdzie wymagane jest przeprowadzenie próby hamulców zespolonych, nie ma rewidentów taboru, próbę hamulca w tylnej części pocią-

gu przeprowadza kierownik pociągu, a w przedniej części pociągu — pomocnik maszynisty. Jeżeli pociąg nie posiada drużyny konduktorskiej, a w miejscu, gdzie wymagana jest próba hamulców zespolonych, nie ma ani rewidenta taboru, ani wyznaczonego pracownika, próbę hamulców przeprowadza pomocnik maszynisty.

4. Szczegółową próbę hamulca należy wykonać:

- 1) przed wyprawieniem pociągu ze stacji początkowej; odstępstwo 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 zmiany dokumentacji pociągowej, bez przeformowania lub naprawy urządzeń hamulcowych,
- 2) na stacjach wyznaczonych w rozkładzie jazdy,
- 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 wagony doczepione 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 (zmiana nastawienia dźwigni na tablicach przestawczych hamulca) na drodze przebiegu pociągu,
- 6) jeżeli podczas uproszczonej próby hamulców stwierdzono, że hamulec jednego z ostatnich dwóch wagonów nie hamuje lub nie odhamowuje,
- 7) jeżeli maszynista stwierdzi niedziałanie lub nie jest pewny prawidłowego działania hamulców,
- 8) po opróżnieniu komór i zbiorników sterujących za pomocą odluźniaczy.

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

- 1) nastąpiło zamknięcie lub otwarcie (także częściowe lub chwilowe) przewodu głównego, w którymkolwiek miejscu pociągu, nie licząc zaworu maszynisty. W przypadku dołączenia wagonów do pociągu wykonuje się próbę uproszczoną hamulców pociągu, a wagony dołączone poddaje się takim badaniom, jak podczas próby szczegółowej hamulca; badania te nie są wymagane w przypadku braku zasilania sprężonym powietrzem hamulców wagonów przez okres nie przekraczający 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 pojazdu trakcyjnego,
- 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, nie przeznaczonego do prowadzenia tego pociągu.

6. Przy wagonach włączonych do składu pociągu należy sprawdzić działanie hamulców przy wszystkich wagonach doczepionych do składu pociągu po ostatniej próbie hamulców. Sprawdzenie to obowiązuje również w przypadku napraw urządzeń hamulcowych wagonów w składzie pociągu.

7. 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 zarządy kolei wyznaczają w rozkładach jazdy. Za większy spadek uważa się spadek miarodajny większy od 15% na długości co najmniej 1 000 m lub spadek większy od 10% na długości większej niż 5 km.

8. W czasie dokonywania próby hamulców zespolonych drużyna trakcyjna powinna zwracać uwagę na sygnały podawane przez pracownika przeprowadzającego próbę oraz na działanie urządzeń hamulcowych pojazdu trakcyjnego.

9. Przed odjazdem pociągu, przy 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.

10. Próba działania hamulca ręcznego polega na sprawdzeniu, czy:

- 1) urządzenie hamujące jest czynne,
- 2) klocki hamulcowe naciskają na obręcze kół oraz czy nacisk ten zwalnia się po dokonaniu odhamowania.

11. Szczegółowe postanowienia w sprawie wykonywania prób hamulców określa przewoźnik kolejowy w zatwierdzonej przez Głównego Inspektora Kolejnictwa instrukcji obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.

Oddział 7

Obsada i wyposażenie pociągów

§ 18. 1. Obsadę pociągu stanowi drużyna pociągowa, w której skład wchodzi drużyna trakcyjna i drużyna konduktorska lub tylko drużyna trakcyjna. W razie potrzeby w skład obsady pociągu ponadto mogą wchodzić 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. Jednoosobową obsługę trakcyjną stosuje się:

- 1) w pociągach kursujących z prędkością nie przekraczającą na liniach 130 km/h i z lokomotywami wyposażonymi w urządzenia kontrolujące czujność maszynisty oraz urządzenia radiołączości pociągowej, przy czym jeżeli urządzenia kontrolujące czujność maszynisty na lokomotywie nie wymagają współpracy z urządzeniami przytorowymi, jednoosobową obsługę można stosować także na liniach nie wyposażonych w te urządzenia,
- 2) we wszystkich pociągach kursujących na liniach i z lokomotywami wyposażonymi w urządzenia kontroli prowadzenia pociągu, nadzorujące przynajmniej hamowanie pociągu przy dojeździe do sygnału nakazującego zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości, oraz w urządzenia radiołączości pociągowej,
- 3) jeżeli dopuszczalna prędkość nie przekracza 60 km/h.

4. Drużyna konduktorska pociągu składa się z kierownika pociągu i niezbędnej liczby konduktorów lub tylko z kierownika pociągu.

5. Drużyna trakcyjna i konдукtorska powinny znać warunki miejscowe szlaków, stacji i innych posterunków ruchu, na których prowadzą pociąg.

6. W przypadku braku znajomości szlaku przez drużynę trakcyjną, prędkość jazdy pociągu nie może być większa niż 40 km/h.

7. W przypadkach szczególnych, takich jak uszkodzenie urządzeń kontrolujących czujność maszynisty lub urządzeń kontroli prowadzenia pociągu albo urządzeń radiołącności, przy jednoosobowej drużynie trakcyjnej, kierownik pociągu na wezwanie maszynisty powinien zająć miejsce w kabinie sterowniczej. W przypadku braku kierownika pociągu sposób postępowania określa przewoźnik kolejowy.

8. Zabrania się prowadzenia pociągu z jednoosobową obsadą pojazdu trakcyjnego bez drużyny konдукtorskiej w następujących przypadkach:

- 1) podczas całkowitej przerwy w łączności,
- 2) wyprawiania pociągów w odstępie czasu,
- 3) gdy w składzie pociągu liczba wagonów z towarami szczególnie niebezpiecznymi przekracza 50% liczby osi obliczeniowych, obowiązującej dla danego pociągu,
- 4) w czasie przewożenia całopociągowych transportów wojskowych,
- 5) gdy w końcu pociągu znajduje się wagon bez czynnego hamulca.

9. Szczegółowe warunki dotyczące obsady pociągu, o których mowa w ust. 2, określi przewoźnik kolejowy.

Oddział 8

Gotowość pociągu do odjazdu

§ 19. 1. Skład pociągu na stacji początkowej oraz w miarę potrzeby na stacjach pośrednich powinien być poddany oględzinom technicznym z dokonaniem próby hamulców.

2. Oględziny techniczne wykonują uprawnieni pracownicy, sprawdzając stan taboru, prawidłowość zestawienia i sprzęgnięcia, prawidłowość załadowania wagonów i umocowania ładunków; oględziny techniczne obejmują także wagony włączane do pociągów na stacjach pośrednich.

3. Skład pociągu, w którym nie stwierdzono nieprawidłowości i w którym próba hamulców potwierdziła prawidłowość ich działania, należy osygnalizować w sposób określony w rozporządzeniu.

4. Wykonanie oględzin technicznych, próby hamulca i sprawdzenie osygnalizowania pociągu należy zgłosić dyżurnemu ruchu jako gotowość pociągu do odjazdu.

5. Przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu zobowiązany jest przekazać obsadzie pociągu informacje i polecenia, o których mowa w § 53 ust. 4.

Oddział 9

Dokumenty pociągu

§ 20. 1. Dokumentami, które powinny znajdować się w pociągu, są: karta próby hamulca, wykaz wagonów w składzie pociągu, raport z jazdy z załącznikami oraz niezbędne dokumenty handlowe.

2. Karta próby hamulca jest dokumentem stwierdzającym prawidłowość działania urządzeń hamulcowych; dokument ten nie jest wymagany dla zespołów trakcyjnych, pojedynczych wagonów silnikowych i pojazdów trakcyjnych, w których działanie hamulców sprawdzono przed wyjazdem na terenie jednostki obsługującej tabor i odnotowano prawidłowość ich działania w książce pokładowej.

3. Wykaz wagonów w składzie pociągu (wykaz wagonów doczepionych/ odczepionych na stacjach pośrednich) sporządza się tylko dla pociągów prowadzonych oddzielnym pojazdem trakcyjnym, według wzoru określonego w odrębnych przepisach.

4. Rodzaje pociągów, dla których należy prowadzić raport z jazdy, oraz sposób jego prowadzenia określa przewoźnik kolejowy.

5. Dokumenty, o których mowa w ust. 1, powinny być dostarczone drużynie pociągowej (maszyniście lub kierownikowi pociągu) przed odjazdem.

Rozdział 3

Prowadzenie ruchu pociągów

Oddział 1

Zasady prowadzenia i zapowiadania ruchu pociągów na szlaku

§ 21. 1. 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, przy prowadzeniu ruchu pociągów w odstępie czasu oraz w przypadku jazdy na widoczność.

2. Wyprawienie pociągu na szlak jednotorowy lub na tor szlaku dwutorowego, w przypadku wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego, może nastąpić na podstawie porozumienia się sąsiednich posterunków zapowiadawczych ograniczających ten szlak i po uzyskaniu od posterunku ruchu przyjmującego pociąg pozwolenia na wyprawienie pociągu. Na odcinkach linii ze zdalnym prowadzeniem ruchu o wyprawieniu pociągu na szlak decyduje dyżurny ruchu odcinkowy.

3. Na szlaku dwutorowym pociągi powinny kursować po torze prawym, patrząc w kierunku jazdy pociągu; jest to 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) na szlakach dwutorowych, jeśli 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 miejsca na szlaku,
- 6) dla powrotu lokomotywy popychającej pociąg na części szlaku (do kilometra),
- 7) dla pociągów i pojazdów pomocniczych jadących po torze zamkniętym,
- 8) za zezwoleniem zarządu kolei, jeżeli wymaga tego układ torowy.

4. Na szlakach wielotorowych zasadniczy kierunek ruchu po każdym torze ustala zarząd kolei.

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

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

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

7. Dyżurny ruchu (uprawniony pracownik) posterunku zapowiadawczego ma prawo wyprawić lub przepuścić pociąg na tor szlakowy:

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

8. 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 ostonięty sygnałem „Stój”.

9. 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 prawidłowo działającej blokady liniowej albo
- 2) porozumienia między dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków następczych lub tylko zapowiadawczych za pomocą urządzeń łączności, zwanego zapowiadaniem pociągów, albo
- 3) obu sposobów wymienionych w pkt 1 i 2,
- 4) radiotelefonicznego porozumienia się dyżurnego ruchu odcinkowego z maszynistami pociągów na szlakach wyznaczonego odcinka linii.

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

- 1) otrzymał potwierdzenie przyjazdu poprzednio wyprawionego pociągu od przedniego posterunku następczego, tj. gdy:
 - 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 dokumentacji techniczno-ruchowej (dzienniku ruchu) jest odpowiedni zapis,
- 2) od poprzedniego posterunku zapowiadawczego otrzymał pozwolenie (za pomocą urządzeń blokady liniowej, telefonicznego pozwolenia lub obu sposobów) 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,
- 5) powrócił pociąg wyprawiony do określonego miejsca na szlaku,

- 6) otrzymano potwierdzenie przyjazdu całego pociągu na bocznice szlakową,
- 7) otrzymano potwierdzenie zakończenia manewrów kolidujących z jazdą danego pociągu,
- 8) zwrotnice odgałęziające na bocznice 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 pociągu mającego pierwszeństwo.

11. W razie potrzeby wyprawienia pociągu na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny, doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności, dyżurny ruchu obowiązany jest upewnić się o spełnieniu warunków, o których mowa w ust. 10, oraz wprowadzić odpowiednie zapisy w dokumentacji techniczno-ruchowej. 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.

12. 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 zarząd kolei.

13. Wprowadzenie nowego systemu (typu urządzeń) prowadzenia ruchu pociągów wymaga uprzedniego opracowania przez zarząd kolei regulaminu technicznego obsługi tych urządzeń; dotyczy to także prowadzenia innych badań oraz jazd doświadczalnych po czynnych torach kolejowych.

14. Zapowiadanie pociągów za pomocą urządzeń łączności (telefoniczne lub radiotelefoniczne) stosuje się:

- 1) na liniach bez blokady liniowej,
- 2) na liniach z blokadą liniową, w przypadkach gdy nie jest lub nie może ona być podstawą prowadzenia ruchu.

15. Przy telefonicznym lub radiotelefonicznym zapowiadaniu pociągów należy ściśle stosować ustalone przez zarządy kolei wzory telefonogramów zapowiadawczych i formę wzajemnego porozumienia.

16. Przy zapowiadaniu pociągów podaje się ich numer lub nazwę bez dodatkowych oznaczeń stosowanych w rozkładzie jazdy pociągów, jak rodzaj pociągu (pasażerski, towarowy) i charakter pociągu (tranzytowy, turystyczny itp.), z wyjątkiem pojazdów trakcyjnych jadących luzem, pociągów gospodarczych, roboczych, ratunkowych, próbnych, doświadczalnych, inspekcyjnych, specjalnego znaczenia, których rodzaj należy określić.

17. Na torach zelektryfikowanych bezpośrednio po numerze lub nazwie pociągu podaje się rodzaj trakcji nieelektrycznej (np. „parowy”, „motorowy”), a w telefonogramach o odjeździe, przyjeździe lub przejeździe powracającego ze szlaku popychacza należy go określić „*Popychacz od pociągu*”.

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

19. Jeżeli w pociągu znajdują się przesyłki nadzwyczajne z towarami niebezpiecznymi, z przekroczoną skrajnią, z przesyłką wyjątkowo ciężką, to w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu, po numerze pociągu należy dodać właściwe określenie dotyczące przesyłki w pociągu, np.: „z przekroczoną skrajnią”, „z przesyłką wyjątkowo ciężką” itp.

20. Zapowiadanie pociągów powinni wykonywać dyżurni ruchu.

21. Ruch pociągów na szlakach granicznych między sąsiednimi państwami należy prowadzić w sposób ustalony w umowach granicznych.

Oddział 2

Prowadzenie ruchu pociągów na podstawie zapowiadania za pomocą urządzeń łączności (telefonicznej, radiotelefonicznej)

§ 22. 1. Przy prowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego zapowiadanie pociągów obejmuje:

- 1) żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu,
- 2) danie pozwolenia na wyprawienie pociągu,
- 3) oznajmienie odjazdu pociągu,
- 4) potwierdzenie przyjazdu lub przejazdu pociągu.

2. Przy prowadzeniu ruchu jednokierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego zapowiadanie pociągów obejmuje:

- 1) oznajmienie odjazdu pociągu,
- 2) potwierdzenie przyjazdu pociągu.

W razie potrzeby na szlaku dwutorowym można przewidzieć w regulaminie technicznym obowiązek żądania i dania pozwolenia na wyprawienie pociągu.

3. Przy prowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego posterunek zapowiadawczy wyprawiający pociąg żąda pozwolenia na wyprawienie pociągu, a posterunek zapowiadawczy przyjmujący pociąg daje pozwolenie na wyprawienie pociągu (po uprzednim spełnieniu wymaganych warunków).

4. Żądanie pozwolenia na wyprawienie (przepuszczenie) pociągu powinno być nadane zasadniczo nie wcześniej niż na 5 minut przed zamierzonym wyprawieniem pociągu. W zależności od warunków miejscowych czas ten może być odpowiednio zwiększony, co powinno być ujęte w regulaminach technicznych zainteresowanych posterunków ruchu.

5. Na szlaku jednotorowym z dwukierunkową blokadą liniową telefoniczne (radiotelefoniczne) żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu poprzedza obsługę urządzeń blokady liniowej.

6. Jeżeli do posterunku odgałęźnego przylegają dwa/lub więcej szlaki jednotorowe, dyżurny ruchu tego posterunku pozwolenie na wyprawienie pociągu może dać tylnemu posterunkowi zapowiadawczemu dopiero po telefonicznym (radiotelefonicznym) uzgodnieniu tego pozwolenia z dyżurnym ruchu przedniego posterunku zapowiadawczego, przyległego do szlaku jednotorowego; uzgodnienie nie jest daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu.

7. Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu każdy posterunek następczy podaje najbliższemu przedniemu posterunkowi następczemu. W razie potrzeby można przewidzieć w regulaminie technicznym, aby oznajmienie odjazdu pociągów podawane było również drugiemu z kolei posterunkowi następczemu w kierunku jazdy tych pociągów.

8. W przypadku gdy do posterunku ruchu zbliża się pociąg, dla którego nie otrzymano wymaganego oznajmienia odjazdu, należy niezwłocznie zażądać tego oznajmienia.

9. Przyjazd (przejazd) każdego pociągu należy potwierdzić niezwłocznie, gdy spełnione zostaną następujące warunki:

- 1) pociąg minął sygnałowe miejsce końca pociągu,
- 2) w ustalony sposób stwierdzono, że pociąg przyjechał (przejechał) w całości,
- 3) na semaforze wjazdowym lub odstępowym sygnał zezwalający zmieniony został na sygnał „Stój”,
- 4) wygasto światło sygnału zastępczego.

10. Przyjazd (przejazd) pociągu każdy posterunek następczy zobowiązany jest potwierdzić najbliższemu tylnemu posterunkowi następczemu, a na szlakach z ruchem jednotorowym dwukierunkowym podzielonym na odstępy również posterunek zapowiadawczy potwierdza przyjazd ostatniego pociągu tylnemu posterunkowi zapowiadawczemu przed zmianą kierunku ruchu po tym torze.

11. Potwierdzenie przyjazdu pociągu jest stwierdzeniem, że ostatni odstęp lub tor szlakowy, z którego przyjechał pociąg, jest wolny. Wyjątek stanowi potwierdzenie przyjazdu powracającej ze szlaku lokomotywy popychającej pociąg do kilometra, jak również potwierdzenie przyjazdu pociągu, za którym wyprawiony został następny pociąg w odstępie czasu; po-

twierdzenia te oznaczają tylko przyjazd tej lokomotywy lub tego pociągu, nie oznaczają natomiast, że szlak jest wolny.

12. Gdy po upływie 5 minut od rozkładowego czasu jazdy nie otrzymano potwierdzenia przyjazdu pociągu, należy dowiedzieć się o przyczynie braku tego potwierdzenia.

13. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów stosuje się jako podstawowy sposób zapowiadania pociągów lub jako sposób zastępczy, w przypadku powstania całkowitej przerwy łączności przewodowej.

14. W czasie trwania zastępczego radiotelefonicznego zapowiadania pociągów nie należy wyprawiać pociągów:

- 1) na bocznicę i z bocznic szlakowych, jeżeli w miejscu odgałęzienia istnieje posterunek bocznicowy nie biorący udziału w prowadzeniu ruchu,
- 2) w odstępie czasu,
- 3) przewożących towary niebezpieczne.

15. Szczegółowe postanowienia w zakresie prowadzenia ruchu pociągów, na podstawie zastępczego radiotelefonicznego zapowiadania w dostosowaniu do warunków miejscowych, określa regulamin techniczny posterunku ruchu.

Oddział 3

Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z półsamoczynną blokadą liniową

§ 23. 1. Na szlakach wyposażonych w półsamoczynną blokadę liniową ruch pociągów należy prowadzić za pomocą tych urządzeń.

2. Na szlaku dwutorowym bezpośrednio przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu zobowiązany jest telefonicznie lub za pomocą odpowiednich urządzeń przekazać do sąsiedniego posterunku, do którego wyprawiany jest pociąg, numer wyprawianego pociągu i dodatkowe informacje związane z bezpieczeństwem ruchu.

3. Na szlaku jednotorowym z dwukierunkową blokadą liniową obsługę urządzeń blokady liniowej poprzedza telefoniczne żądanie i uzyskanie pozwolenia na wyprawienie pociągu.

4. Sposób przekazu informacji, czas przekazu informacji przed spodziewanym odjazdem pociągu, w zależności od warunków miejscowych, określa zarząd kolei w regulaminie technicznym.

5. Na szlaku z półsamoczynną blokadą liniową należy po jednym lub po obu torach szlakowych:

- 1) stosować telefoniczne zapowiadanie pociągów bez osobnego wprowadzania telefonogramem, w razie:

- a) zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym, jeżeli blokada liniowa nie jest przystosowana do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze,
 - b) wyprawienia pociągu po torze zamkniętym,
 - c) wyprawienia pociągu po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego, gdy oba tory są czynne, a blokada liniowa nie jest przystosowana do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze,
 - d) wyprawienia pociągu do określonego kilometra na szlaku i z powrotem,
 - e) wyprawienia pociągu z postojem na kilometrze celem obsługi bocznic, jak również w razie wyprawienia pociągu na bocznice lub z bocznic, przy której jest posterunek pomocniczy lub bocznicowy,
 - f) wyprawienia pociągu z lokomotywą popychającą pociąg do kilometra na szlaku i powracającą na stację wyprawienia albo z lokomotywą popychającą pociąg do sąsiedniej stacji, gdy lokomotywa ta nie jest sprzęgnięta z pociągiem,
 - g) wyprawienia pojazdu pomocniczego — zapowiadać należy tylko pojazd pomocniczy,
 - h) wyprawienia pociągu w odstępie czasu,
- 2) wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów telefonogramem, gdy:
- a) na semaforze wyjazdowym lub wjazdowym na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego nie można nastawić sygnału zezwalającego,
 - b) blokada liniowa działa nieprawidłowo,
 - c) urządzenia blokady nie mogą być obsługiwane lub nie wolno ich obsługiwać,
 - d) użyto do jazdy pociągu wyjątkowo drogę przebiegu, dla której nie jest przewidziane nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym albo dla której nie ma semafora,
 - e) brak jest zamknięcia lub zdjęto plombę z urządzenia współpracującego z blokadą liniową,
 - f) uprawniony pracownik utrzymania urządzeń sterowania ruchem poleci pisemnie potrzebę telefonicznego zapowiadania pociągów,
 - g) nie można nastawić sygnału „Stój” na semaforze,
 - h) nieprawidłowo działa sprzęgło ramienia semafora wyjazdowego,
 - i) powstanie usterka w działaniu urządzeń współpracujących z urządzeniami blokady liniowej (zastawka elektryczna nad blokiem końcowym, licznik włącznika lub zwalnicza itp.),
 - j) powstanie przeszkoda w nastawieniu sygnału zezwalającego na jazdę na semaforze odstępowym posterunku obsługiwanego (zapowiadanie telefoniczne obejmuje odstępowy między posterunkiem odstępowym a przednim posterunkiem następczym).
6. Zapowiadanie telefoniczne wprowadza dyżurny ruchu (uprawniony pracownik posterunku ruchu) tego posterunku następczego, na którym zaistniała przyczyna wymagająca wprowadzenia tego zapowiadania. Jeżeli przyczyna ta powstała na posterunku odstępowym, na którym blok początkowy i końcowy obsługiwane są wspólnym klawiszem, zapowiadanie telefoniczne należy wprowadzić na dwóch przyległych odstęgach.
7. Podczas obowiązywania telefonicznego zapowiadania pociągów:
- 1) podstawą prowadzenia ruchu pociągów jest telefoniczne zapowiadanie pociągów, natomiast urządzenia blokady liniowej należy obsługiwać pomocniczo, o ile jest to możliwe,
 - 2) telefonogramy zapowiadawcze należy nadawać przed obsłużeniem blokady liniowej,
 - 3) blok końcowy obsługiwany przez wyznaczonego regulaminem technicznym pracownika można zablokować tylko na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu,
 - 4) w czasie obowiązywania telefonicznego zapowiadania pociągów należy stosować zgodnie z ich przeznaczeniem środki pomocnicze.
8. Jeżeli ustała potrzeba telefonicznego zapowiadania pociągów, należy to zapowiadanie odwołać dopiero wtedy, gdy:
- 1) na szlaku jednotorowym z ruchem dwukierunkowym przejedzie po jednym pociągu w każdym kierunku przy prawidłowo działającej blokadzie,
 - 2) na szlaku dwutorowym:
 - a) przy ruchu dwutorowym jednokierunkowym po każdym torze, na którym obowiązywało telefoniczne zapowiadanie, przejedzie pociąg w kierunku zasadniczym dla tego toru, przy prawidłowo działającej blokadzie,
 - b) przy czasowym ruchu jednotorowym dwukierunkowym, jeżeli urządzenia sterowania ruchem kolejowym nie są przystosowane do prowadzenia takiego ruchu, po przywróceniu ruchu dwutorowego jednokierunkowego po każdym torze przejedzie przy prawidłowo działającej blokadzie po jednym pociągu w kierunku zasadniczym dla każdego z tych torów,
 - c) przy czasowym ruchu dwukierunkowym po torze szlaku dwutorowego, przy czynnych obu torach, bez urządzeń sterowania ruchem kolejowym przystosowanych do prowadzenia takiego ruchu, po przejeździe wszystkich pociągów po torze z kierunku przeciwnego do zasadniczego przejedzie po tym torze, przy prawidłowo działającym

jącej blokadzie, pociąg w kierunku zasadniczym dla tego toru.

9. Telefoniczne zapowiadanie pociągów odwołuje, po ustaniu przyczyny jego wprowadzenia, dyżurny ruchu, który je wprowadził.

Oddział 4

Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z samoczynną blokadą liniową

§ 24. 1. Po wyprawieniu każdego pociągu na szlak z blokadą samoczynną dyżurny ruchu zobowiązany jest przekazać do przedniego obsługiwanego posterunku informację o numerze wyprawianego pociągu, telefonicznie lub za pomocą specjalnego urządzenia.

2. Włączenia na samoczynność semaforów odnoszących się do torów głównych zasadniczych dyżurny ruchu może dokonać tylko wtedy, gdy nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu.

3. Nastawienie semaforów na działanie samoczynne nie zwalnia dyżurnego ruchu od śledzenia ruchu pociągów.

4. Samoczynność semaforów wolno wyłączyć wówczas, gdy na odcinkach drogi przebiegu ostanianych semaforami włączonymi na samoczynność nie znajduje się pociąg i gdy co najmniej dwa odcinki zbliżenia nie wskazują zajętości. W przypadku grożącego niebezpieczeństwa sygnał zezwalający na semaforze należy natychmiast zmienić na sygnał „Stój”.

5. Na szlakach z blokadą samoczynną zabrania się wyprawiać pociąg z lokomotywą popychającą pociąg do kilometra i powracającą ze szlaku na stację wyprawienia.

6. Na szlaku z samoczynną blokadą liniową należy po jednym lub po obu torach szlakowych:

- 1) stosować telefoniczne zapowiadanie pociągów bez osobnego wprowadzania telefonogramem, w razie:
 - a) zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym, gdy blokada nie jest przystosowana do takiego ruchu (jednokierunkowa),
 - b) wyprawienia pociągu po torze zamkniętym,
 - c) wyprawienia pociągu po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego, gdy oba tory szlaku dwutorowego są czynne, a blokada nie jest przystosowana do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze,
 - d) wyprawienia pociągu do określonego kilometra na szlaku i z powrotem do stacji wyprawienia,
 - e) wyprawienia pociągu z postojem na szlaku w celu obsługi bocznicy albo wyprawienia pociągu na bocznicy, przy której jest posterunek pomocniczy lub bocznicowy,

f) wyprawienia pojazdu pomocniczego nie oddziałującego na urządzenia sterowania ruchem kolejowym (zapowiadanie tylko pojazdu pomocniczego),

g) wyprawienia pociągu roboczego z postojem na szlaku i z jazdą do następnej stacji,

h) wyprawienia po torze, w kierunku przeciwnym do zasadniczego, pociągu do określonego kilometra na szlaku lub na bocznicy, przy której nie ma posterunku ruchu, i z powrotem na stację wyprawienia,

2) wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów telefonogramem, w razie:

a) wykonywania robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym, gdy pracownik prowadzący roboty wpisze do odpowiedniej dokumentacji potrzebę wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów,

b) gdy dwa odcinki oddalania stale wykazują zajętość, jak również gdy trzy lub więcej samoczynnych semaforów odstępowych działa niewłaściwie,

c) nienastawienia się sygnału „Stój” na semaforze posterunku zapowiadawczego,

d) niedziałania lub nieprawidłowego działania samoczynnej blokady liniowej.

7. Gdy pociąg wyprawiony jest w odstępie posterunków następczych, maszynistę pociągu należy zawiadomić rozkazem pisemnym (doręczonym lub przekazanym za pomocą urządzeń łączności) o:

1) jeździe pociągu w odstępie posterunków następczych,

2) nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych,

3) potrzebie ostrożnej jazdy od ostatniego samoczynnego semafora odstępowego (osygnalizowanego odpowiednim wskaźnikiem).

8. W razie nieprawidłowego działania blokady liniowej należy na posterunkach ruchu zastosować odpowiednie środki pomocnicze.

9. W przypadku przywrócenia prawidłowego działania blokady samoczynnej bez udziału pracownika utrzymania urządzeń, zapis tego pracownika, dotyczący odwołania telefonicznego zapowiadania pociągów, nie jest wymagany.

Oddział 5

Prowadzenie ruchu pociągów na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchu

§ 25. 1. Ruch pociągów na odcinkach linii kolejowej przystosowanych do zdalnego prowadzenia ruchu pociągów prowadzi z jednego miejsca (nastawni odcinkowej) dyżurny ruchu odcinkowy.

2. Dla każdego odcinka zdalnego prowadzenia ruchu zarząd kolei powinien opracować regulamin techniczny odcinka zdalnego prowadzenia ruchu.

3. Regulamin, o którym mowa w ust. 2, powinien zawierać wynikające z warunków miejscowych szczegółowe postanowienia, dotyczące:

- 1) prowadzenia ruchu na tym odcinku,
- 2) wykonywania manewrów,
- 3) obsługi bocznicy,
- 4) jazd pojazdów pomocniczych,
- 5) zawiadamiania dróżników przejazdowych o odjeździe pociągu lub pojazdu pomocniczego,
- 6) prowadzenia ruchu w czasie przerw w działaniu urządzeń.

4. Postanowienia regulaminu technicznego, o których mowa w ust. 3, powinna poprzedzać część opisowa, w której należy wskazać:

- 1) granice zdalnego prowadzenia ruchu,
- 2) stacje styczne i sterowane,
- 3) ilość torów,
- 4) miejsca usytuowania nastawni odcinkowej,
- 5) miejsca stałego znajdowania się dyżurnych ruchu miejscowych,
- 6) przejazdy i sposób ich zabezpieczenia,
- 7) postępowanie w przypadkach naruszenia zależności w urządzeniach srk.

5. W regulaminie technicznym odcinka zdalnego prowadzenia ruchu należy również określić podział i zakres obowiązków pracowników w odniesieniu do utrzymania urządzeń zdalnego sterowania, łączności, sieci trakcyjnej, torów i rozjazdów.

6. Linie, odcinki linii oraz węzły, na których obowiązuje zdalne prowadzenie ruchu, należy określić w wewnętrznym rozkładzie jazdy.

7. Na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchu, wyposażonych w urządzenia zdalnego sterowania ruchem:

- 1) długość kursujących pociągów nie może przekraczać największej dozwolonej dla danego odcinka,
- 2) każda czynna kabina sterownicza powinna być wyposażona w sprawne urządzenia radiołączności pociągowej,
- 3) tory na stacjach sterowanych powinny być oznaczone tablicami z numerami tych torów,

4) kontrolę miejsca znajdowania się pociągów na zarządzanym odcinku dyżurny ruchu prowadzi na podstawie wskazań właściwych urzędzeń,

5) podstawą prowadzenia ruchu jest samoczynna blokada liniowa,

6) w razie przeszkód w działaniu urządzeń zdalnego sterowania dyżurny ruchu odcinkowy wprowadza obsługę urządzeń nastawczych z nastawni miejscowej tej stacji sterowanej, na której nie można obsługiwać tych urządzeń za pomocą sterowania zdalnego,

7) dyżurny ruchu miejscowy wykonuje polecenia dyżurnego ruchu odcinkowego w zakresie przyjmowania i wyprawiania pociągów,

8) rejestracja sytuacji ruchowej może odbywać się:

- a) samoczynnie,
- b) odręcznie przez dyżurnego ruchu odcinkowego (na wykresie ruchu).

8. Na jednotorowym odcinku zdalnego prowadzenia ruchu bez urządzeń zdalnego sterowania ruchem i bez obsady mijanek ruch pociągów jest prowadzony przez dyżurnego ruchu odcinkowego na podstawie radiotelefonicznego porozumienia się z maszynistą pojazdu trakcyjnego (kierującego pojazdem pomocniczym).

9. Warunkiem prowadzenia ruchu na jednotorowym odcinku bez urządzeń zdalnego sterowania ruchem i bez obsady mijanek jest:

- 1) wyposażenie stanowiska dyżurnego ruchu odcinkowego i stanowiska maszynisty pojazdów kursujących na danym odcinku w radiołączność pociągową o zasięgu zapewniającym należytą słyszalność rozmów, co najmniej w obrębie wszystkich stacji i mijanek oraz na szlaku w osygnalizowanych miejscach nawiązywania rozmów,
- 2) wyposażenie mijanek w urządzenia zapewniające nastawianie zwrotnic w wymagane dla danej jazdy położenie,
- 3) osygnalizowanie miejsc nawiązania rozmów z dyżurnym ruchem odcinkowym, niezbędnych dla bezpiecznego prowadzenia ruchu,
- 4) wyznaczenie torów głównych na mijankach bez obsady dla wjazdu pociągów każdego kierunku jazdy,
- 5) wyposażenie zwrotnic na mijankach w ogrzewanie elektryczne, sterowane zdalnie lub automatycznie,
- 6) wyposażenie stanowiska pracy dyżurnego ruchu odcinkowego w urządzenia samoczynnie rejestrujące rozmowy dyżurnego, prowadzone zarówno środkami łączności bezprzewodowej, jak i przewodowej,
- 7) wyposażenie stanowiska pracy dyżurnego ruchu odcinkowego (stosownie do potrzeb) w urządzenia wspomagające, rejestrujące i obrazujące sytuację ruchową,

- 8) techniczne lub organizacyjne rozwiązanie stwierdzenia przyjazdu pociągu na mijankę i jego odjazdu z mijanki w całości,
- 9) dodatkowe wyposażenie pojazdów trakcyjnych (pojazdów pomocniczych) kursujących na odcinku objętym systemem zdalnego prowadzenia ruchu w urządzeniach i przybory, stosownie do potrzeb zawartych w postanowieniach regulaminu technicznego odcinka zdalnego prowadzenia ruchu.
10. Na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchu bez obsady mijanek nie wolno wyprawiać pociągów, których długość ogólna przekracza użyteczną długość najkrótszych głównych torów na mijankach.
11. Maszynista obowiązany jest poprzedzić zgłoszeniem dyżurnemu ruchu każdy wjazd, wyjazd lub przejazd pociągu przez stację (mijankę).

Oddział 6

Szczególne sposoby prowadzenia ruchu pociągów.

Jazda na widoczność

§ 26. 1. Jazdę na widoczność stosuje się w następujących przypadkach:

- 1) jeżeli samoczynny semafor odstępowy nie wskazuje sygnału zezwalającego na jazdę, to pociąg po zatrzymaniu się i ruszeniu (z wyjątkiem pociągów towarowych, gdy na semaforze znajduje się wskaźnik zezwalający na przejazd tych pociągów bez zatrzymania), mijając ten semafor, wjeżdża na odstęp, który należy uważać za zajęty przez poprzedni pociąg, przy czym prędkość pociągu nie powinna przekraczać 20 km/h,
- 2) w razie wyprawienia pociągu w odstępie czasu,
- 3) jeżeli pod określonymi warunkami wyprawia się pociąg na szlak bądź odstęp, o którym nie wiadomo, czy został zwolniony przez poprzedni pociąg.

2. W czasie jazdy na widoczność nie obowiązuje zasada, że na jednym szlaku bądź odstępie może znajdować się tylko jeden pociąg.

3. W czasie jazdy na widoczność należy zachować szczególne środki ostrożności i tak regulować prędkość jazdy pociągu, aby możliwe było zatrzymanie go w porę przed przeszkodą.

Oddział 7

Prowadzenie ruchu pociągów do obsługi bocznic i ładowni na szlaku

§ 27. 1. Obsługa bocznic i ładowni odgałęzionych od torów szlakowych odbywa się wyznaczonymi pociągami przez stacje obsługi, zgodnie z regulaminem obsługi opracowanym przed uruchomieniem bocznic (ładowni) i planem obsługi.

2. Podstawianie i zabieranie wagonów z bocznic (ładowni) osobną lokomotywą odbywa się według po-

stanowień obowiązujących przy przyjmowaniu i wyprawianiu pociągów.

3. Wyprawianie pociągów do obsługi bocznic po torze szlakowym w kierunku przeciwnym do zasadniczego może być zarządzane według zasad obowiązujących dla jazd po torze zamkniętym.

4. Sposób obsługi bocznic zależy od tego, czy przy odgałęzieniu bocznic (ładowni) na szlaku nie ma posterunku ruchu przeznaczanego do obsługi bocznic, czy też jest posterunek pomocniczy albo posterunek bocznicowy, oraz od tego, czy szlak jest wyposażony w blokadę liniową. Sposób obsługi zależy również od przyjętego postępowania z kluczem od zwrotnicy odgałęziającej bocznicę (ładownię) oraz od warunku, czy pociąg po obsłudze bocznic ma jechać do następnej stacji, czy też ma powrócić na stację obsługującą.

5. W razie zajęcia toru szlakowego przez pociąg obsługujący bocznicę (ładownię) lub manewrujący tabor, na posterunkach zapowiadających należy zastosować środki pomocnicze.

6. W razie zagubienia klucza od bocznic, do czasu zmiany zamka lub rejestru klucza, należy drużyny pociągowe uprzedzać rozkazem pisemnym, doręczonym lub przekazanym środkami łączności, nakazującym zatrzymanie się przed tą zwrotnicą i sprawdzenie jej nastawienia i zamknięcia.

7. Szczegółowe postanowienia w sprawie obsługi bocznic (ładowni) w dostosowaniu do warunków miejscowych (układu torów, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, potrzeb i możliwości techniczno-ruchowych), określa zarząd kolei w regulaminie obsługi bocznic (ładowni).

Oddział 8

Prowadzenie ruchu pociągów gospodarczych i roboczych

§ 28. 1. Pociągi gospodarcze i robocze powinny kursować według rozkładu jazdy opracowanego na podstawie zgłoszonych planów pracy tych pociągów; w przypadkach pilnych zgłoszeń pociągi robocze mogą być wyprawiane bez rozkładu jazdy na podstawie porozumienia sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

2. Jeżeli pociąg gospodarczy jedzie do usunięcia awarii powodującej przerwę w ruchu pociągów, należy wyznaczyć mu stopień pierwszeństwa przewidziany dla pociągu ratunkowego.

3. Dla jazdy pociągu roboczego należy zamknąć tor szlakowy; nie dotyczy to pociągów (taboru specjalnego), które służą do konserwacji sieci trakcyjnej pod napięciem.

4. Pociąg roboczy pracujący na szlaku powinien przyjechać na wskazaną stację nie później niż na 5 mi-

nut przed wyprawieniem innego pociągu na tor szlakowy, na którym pracował pociąg roboczy.

5. Przy prowadzeniu pociągu roboczego, którego wagony dla wykonania pracy na szlaku mają być rozłączone na spadku większym niż 2,5%, lokomotywa powinna być umieszczona od strony spadku, a odczepione grupy wagonów powinny być przepisowo zabezpieczone przed zbiegnięciem (hamulcem ręcznym, płozami hamulcowymi lub klinami) i dozorowane przez uprawnionego pracownika.

6. W przypadku konieczności wyprawienia kilku pociągów na ten sam szlak można je połączyć i wyprawić razem, nadając każdemu z nich osobny kolejny numer lub nazwę. Po przyjeździe połączonych pociągów roboczych dyżurny ruchu powinien upewnić się, czy przyjechały wszystkie pociągi robocze, które były wyprawione zespołowo.

7. W czasie zajęcia szlaku przez pociąg roboczy należy stosować na posterunkach ruchu środki pomocnicze.

Oddział 9

Prowadzenie ruchu pociągów ratunkowych

§ 29. 1. Przejazd pociągu ratunkowego do miejsca wypadku (awarii) odbywa się bez rozkładu jazdy, zgodnie z przepisami § 6 ust. 6.

2. O największej dozwolonej prędkości jazdy pociągu ratunkowego na poszczególnych odcinkach należy powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym, doręczonym lub przekazanym za pomocą urządzeń łączności.

3. Jazda pociągu ratunkowego od stacji przyległej do szlaku, na którym zdarzył się wypadek, do miejsca wypadku oraz powrót tego pociągu na tę stację odbywa się po torze zamkniętym.

Oddział 10

Prowadzenie ruchu pociągów w odstępie czasu

§ 30. 1. W razie konieczności niezwłocznego powiększenia zdolności przepustowej szlaku, na którym nie ma posterunków odstępowych, dopuszcza się za zgodą zarządu kolei, w zależności od warunków miejscowych, wyprawianie pociągów towarowych w odstępie czasu nie mniejszym niż 10 minut w porze dziennej lub 15 minut, gdy jest ciemno.

2. Zabrania się prowadzenia ruchu w odstępie czasu:

- 1) gdy szlak posiada niekorzystny profil (pochylenie powyżej 10‰) lub ograniczoną widzialność albo splot lub skrzyżowanie torów w jednym poziomie,
- 2) po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego szlaku dwutorowego,
- 3) pociągów nie mających na czole czynnej kabiny sterowniczej,

- 4) gdy warunki atmosferyczne zmniejszają wymaganą widoczność sygnałów,
- 5) gdy nie działa lub działa wadliwie łączność zapowiadawcza,
- 6) gdy rozkładowa prędkość jazdy pociągu poprzedzającego jest mniejsza niż prędkość jazdy pociągu, który miałby być wyprawiony za nim,
- 7) gdy pociąg poprzedzający ma przewidziany postój na szlaku,
- 8) gdy drużyna trakcyjna zgłosi niemożność dotrzymania rozkładowego czasu jazdy,
- 9) pociągów pasażerskich lub mieszanych,
- 10) pociągów, w których znajdują się przesyłki niebezpieczne,
- 11) gdy długość pociągu poprzedzającego przekracza długość dozwoloną dla danego odcinka.

3. Drużyny pociągów wyprawianych w odstępie czasu należy powiadamiać rozkazami pisemnymi o prowadzeniu ruchu w odstępie czasu i o jeździe na widoczność.

4. W czasie prowadzenia ruchu pociągów w odstępie czasu, zarówno na torze szlaku dwutorowego, jak i na szlaku jednotorowym, zapowiadanie pociągów należy prowadzić w sposób ustalony dla szlaków jednotorowych z ruchem dwukierunkowym.

5. Szczegółowe postanowienia dotyczące prowadzenia ruchu pociągów w odstępie czasu w dostosowaniu do warunków miejscowych zarząd kolei określa w regulaminach technicznych posterunków ruchu.

Oddział 11

Prowadzenie ruchu pojazdów trakcyjnych luzem

§ 31. 1. Pojazd trakcyjny może być wyprawiony luzem, gdy przesłanie go pociągiem jest niemożliwe lub niecelowe.

2. Ruch pojazdów trakcyjnych luzem, wyprawianych na szlak, należy prowadzić na zasadach ustalonych dla pociągów.

3. Pojazd trakcyjny luzem może być wyprawiony bez szczegółowego rozkładu jazdy:

- 1) na zasadach pociągu ratunkowego dla ściągnięcia pociągu lub części pociągu, dla udzielenia pomocy, dla nawiązania łączności w czasie przerwy w łączności itp.,
- 2) w przypadkach wyjątkowych, uzasadnionych pilną potrzebą eksploatacyjną.

4. Dyżurny ruchu stacji wyprawiającej pojazd trakcyjny luzem bez rozkładu jazdy obowiązany jest podać maszyniście: numer pociągu, czas odjazdu, stację przeznaczenia i największą dozwoloną prędkość.

Oddział 12

Prowadzenie ruchu pociągów
na szlaku jednotorowym obsługiwanym
jednym pojazdem trakcyjnym
bez zapowiadania pociągów

§ 32. 1. Na szlaku jednotorowym bez urządzeń blokady liniowej, na którym jeden pojazd trakcyjny obsługuje wszystkie pociągi, ruch pociągów może odbywać się bez zapowiadania.

2. Ruch pociągów może być prowadzony jednym pojazdem trakcyjnym bez zapowiadania również między posterunkiem zapowiadawczym a końcowym punktem linii bez posterunku zapowiadawczego, pod warunkiem że między tym posterunkiem a punktem końcowym oraz w punkcie końcowym nie będzie znajdował się żaden inny pociąg.

3. Środkiem porozumiewania się drużyny pociągowej z dyżurnym ruchu posterunku zapowiadawczego po wyjeździe ze stacji obsługi powinna być radiot łączność pociągowa lub łączność telefoniczna.

4. Szczegółowe zasady prowadzenia ruchu w dostosowaniu do warunków miejscowych na szlaku, o którym mowa w ust. 1, określi zarząd kolei w regulaminie technicznym.

Oddział 13

Prowadzenie ruchu pociągów
na podstawie pisemnego porozumienia
w czasie całkowitej przerwy w łączności

§ 33. 1. Jeżeli brak jest urządzeń blokady liniowej lub porozumienie za pomocą tych urządzeń nie może być podstawą prowadzenia ruchu pociągów na szlaku, a w ciągu co najmniej 5 minut nie można porozumieć się bezpośrednio z właściwym dyżurnym ruchu przy użyciu jakichkolwiek urządzeń łączności, to należy uznać, że nastąpiła całkowita przerwa w łączności.

2. W czasie całkowitej przerwy w łączności ruch pociągów należy prowadzić na podstawie pisemnego porozumienia.

3. Na linach jednotorowych pisemne porozumienie, o którym mowa w ust. 2, nawiązuje dyżurny ruchu za pośrednictwem najbliższego pociągu kierunku nieparzystego, jako uprzywilejowanego. Gdyby jednak stacja wyprawiająca pociągi parzyste na szlak objęty przerwą w łączności otrzymała pozwolenie na wyprawienie pociągu parzystego, pociąg taki powinien być wyprawiony.

4. Jeżeli nie uzyskano ani nie wydano pozwolenia na wyprawienie pociągu, możliwe jest bez porozumienia, lecz po uprzednim upewnieniu się, że szlak jest wolny, wysłanie pierwszego pociągu kierunku nieparzystego, jako kierunku uprzywilejowanego, i przesłanie nim pisemnego „zawiadomienia”. W przypadku braku pociągu dla kierunku nieparzystego, gdy zajdzie pilna potrzeba nawiązania porozumienia dla wyprawienia po-

ciągu kierunku parzystego, dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawiający pociągi kierunku nieparzystego powinien „zawiadomienie” przestać środkiem komunikacji szynowej, drogowej lub pieszo.

5. Podczas całkowitej przerwy w łączności na szlaku dwutorowym można wyprawić następny pociąg bez otrzymania potwierdzenia przyjazdu pociągu poprzedniego, po upływie czasu potrzebnego na dojazd tego pociągu do następnego posterunku zapowiadawczego z doliczeniem 5 minut, a w przypadku wysłania przed przerwą w łączności pociągu na bocznice lub z bocznic do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego czas wysłania następnego pociągu należy opóźnić o 10 minut.

6. Wyprawianymi pociągami należy przysyłać sąsiedniemu posterunkowi zapowiadawczemu „zawiadomienie”, zawierające potwierdzenie przyjazdu pociągu przeciwnego kierunku jazdy oraz informację o sytuacji ruchowej.

7. W razie całkowitej przerwy w łączności:

- 1) semafony posterunków biorących udział w prowadzeniu ruchu obsługuje się, jeżeli obsługa ich jest możliwa i nie jest zabroniona,
- 2) sygnały na semaforach posterunków wyłączonych z udziału w regulowaniu ruchu (posterunków odstępowych) są nieważne,
- 3) przez posterunek wyłączony z udziału w prowadzeniu ruchu, a posiadający zwrotnice, pociąg może przejechać po otrzymaniu ręcznego sygnału zezwalającego, który oznacza, że droga przebiegu jest prawidłowo nastawiona i zabezpieczona.

8. Podczas całkowitej przerwy w łączności nie mogą być wyprawiane pociągi:

- 1) nie dojeżdżające do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego nie wyłączonego z udziału w prowadzeniu ruchu,
- 2) z popychaczem do określonego miejsca na szlaku i z powrotem,
- 3) na bocznicę i z bocznic szlakowych bez posterunku bocznicowego lub z posterunkiem pomocniczym nie biorącym udziału w prowadzeniu ruchu,
- 4) w odstępie czasu,
- 5) których wyprawienie wymaga uprzedniego zamknięcia toru, z wyjątkiem pociągu ratunkowego,
- 6) z ładunkiem niebezpiecznym oraz z przekroczoną skrajnią,
- 7) z jednoosobową obsadą pojazdów trakcyjnych bez drużyny konduktorskiej.

Oddział 14

Postępowanie z pociągiem popychanym

§ 34. 1. Użycie lokomotywy popychającej (dodatkowej lokomotywy wspomagającej pracę lokomotywy pociągowej) stosuje się w przypadkach określonych

w wewnętrznym rozkładzie jazdy. W razie uszkodzenia pojazdu trakcyjnego w pociągu lub w innych szczególnych przypadkach nie przewidzianych rozkładem jazdy popychacz może być użyty na odcinkach linii (szlakach), na których popychanie pociągów nie zostało zakazane.

2. Wykaz odcinków (szlaków), na których obowiązuje zakaz używania popychaczy, należy określić w wewnętrznym rozkładzie jazdy. Postanowienia dotyczące prowadzenia ruchu na szlaku przy użyciu popychaczy zarząd kolei określa w regulaminach technicznych.

3. Nie może być popychany pociąg, w którego składzie znajdują się:

- 1) wagony z ławami pokrętnymi, połączone samym ładunkiem lub rozwarą albo wagonem pośrednim,
- 2) wagony bez ław pokrętnych załadowane przesyłkami nadzwyczajnymi,
- 3) wagon na końcu pociągu, z uszkodzeniem uniemożliwiającym włączenie go w innym miejscu pociągu.

4. Jeżeli pociąg ma być popychany do stacji, na której ma postój, lokomotywę popychającą należy sprzęgnąć z pociągiem i włączyć w przewód hamulca zespolonego. Jeżeli pociąg ma być popychany tylko na części szlaku lub do stacji, na której nie zatrzymuje się, to nie należy sprzęgać z nim lokomotywy popychającej. W razie użycia dwóch lokomotyw do popychania pociągu powinny one być ze sobą sprzęgnięte i połączone przewodem hamulca zespolonego.

5. W wewnętrznym rozkładzie jazdy dla odcinka (szlaku), na którym stosuje się rozkładowe popychanie określonych pociągów, należy podać szczegółowe wskazówki dotyczące jazdy i powrotu popychacza. Maszynista popychacza powinien posiadać zeszyt wewnętrznego rozkładu jazdy obejmujący obsługiwany pociąg.

6. O popychaniu pociągu na szlaku, nie przewidzianym wewnętrznym rozkładem jazdy, oraz wskazaniu, co będzie zezwoleniem na wjazd popychacza, jeżeli nie odbędzie się on na sygnal zezwalający na semaforze wjazdowym lub na sygnal zastępczy na tym semaforze, należy powiadomić drużyny trakcyjne rozkazem pisemnym, a pozostałych członków drużyny pociągowej — ustnie. O popychaniu pociągu na szlaku, na którym przewidziane jest popychanie pociągów, drużynę pociągową powinien zawiadomić ustnie lub radiotelefonem dyżurny ruchu osobiście lub za pośrednictwem innego uprawnionego pracownika.

7. W czasie jazdy pociągu popychanego drużyna pociągowa obowiązana jest zwracać baczność uwagę na skład pociągu oraz na sygnały podawane z pociągu, ze stacji lub ze szlaku. Maszynista lokomotywy popychającej powinien stosować się do sygnałów podawanych przez maszynistę lokomotywy ciągnącej i zwracać uwagę na skład pociągu, szczególnie w czasie jazdy na tuskach.

8. Jeżeli lokomotywa popychająca nie sprzęgnięta z pociągiem po ukończeniu popychania ma dojechać do sąsiedniej stacji, maszynista powinien jechać cały czas w zetknięciu ze składem pociągu. Na stacji lokomotywa popychająca powinna zatrzymać się w miejscu wyznaczonym w regulaminie technicznym lub w miejscu wskazanym w rozkazie pisemnym.

9. Jeżeli popychacz jedzie z pociągiem do następnej stacji, to w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających oznajmienie odjazdu pociągu oraz potwierdzenie przyjazdu pociągu, należy po numerze pociągu dodać słowa: „z popychaczem sprzęgniętym” lub „z popychaczem nie sprzęgniętym”.

10. Jeżeli popychanie pociągu ma odbywać się tylko do określonego kilometra na szlaku, po czym popychacz ma powrócić na stację wyprawienia, to w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu oraz oznajmienie odjazdu pociągu, należy po numerze pociągu dodać słowa: „z popychaczem do kilometra ...”. W telefonogramach zawierających potwierdzenie przyjazdu popychacza na stację wyprawienia należy określić go „popychacz od pociągu numer ...”; jeżeli dla powracającego popychacza wyznaczono osobny numer pociągu, to numer ten powinien poprzedzać wymienione określenie.

11. Powrót popychacza ze szlaku odbywa się na zasadach przewidzianych dla pociągu bocznicowego, tj. z kierunku przeciwnego do zasadniczego, przy czym:

- 1) przejazd przez posterunek odstępowy odbywa się na sygnal zezwalający na semaforze odstępowym (jeżeli jest zabudowany) lub na ręczny sygnal „Do mnie”;
- 2) wjazd na stację lub posterunek odgałęźny odbywa się:
 - a) na sygnal zezwalający lub sygnal zastępczy na semaforze wjazdowym, odnoszącym się do wjazdu z kierunku przeciwnego do zasadniczego,
 - b) na sygnal zastępczy, podany na sygnalizatorze sygnału zastępczego, odnoszącym się do wjazdu z kierunku przeciwnego do zasadniczego,
 - c) na rozkaz pisemny, doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności.

Szczegółowe wskazówki dotyczące pozwolenia na wjazd popychacza powinny być określone w regulaminie technicznym.

12. Na szlakach z pól samoczynną blokadą liniową lokomotywa popychająca powinna zasadniczo dojechać z pociągiem do następnej stacji. Powrót lokomotywy popychającej pociąg do określonego miejsca na szlaku z blokadą liniową pól samoczynną jest dozwolony, jeżeli urządzenia uniemożliwiają wyprawienie pociągu przed powrotem lokomotywy popychającej.

13. Na szlaku z blokadą samoczynną lokomotywa popychająca zobowiązana jest dojeżdżać z pociągiem do następnej stacji.

14. Dla zaznaczenia zajęcia szlaku (odstępu) przez lokomotywę popychającą, która powraca ze szlaku, należy od chwili wyprawienia pociągu z lokomotywą popychającą do czasu powrotu lub otrzymania potwierdzenia powrotu lokomotywy popychającej zastosować na posterunkach następczych środki pomocnicze.

15. Szczegółowy sposób postępowania w warunkach miejscowych w przypadku popychania pociągów należy określić w regulaminie technicznym.

Oddział 15

Postępowanie z pociągiem pchanym

§ 35. 1. Pociągi, które na czole nie mają czynnej kabiny sterowniczej, są pociągami pchanymi, przy czym pociągi z czynnym pługiem odśnieżnym na własnych kołach znajdującym się przed lokomotywą pod względem ruchowym nie są uważane za pociągi pchane.

2. Lokomotywa pociągu pchanego powinna być sprzęgnięta ze składem pociągu.

3. Na pierwszym wagonie pociągu pchanego powinien znajdować się pracownik wyznaczony do obserwowania szlaku i podawania sygnałów oraz zatrzymania pociągu w razie potrzeby; pracownik ten powinien podawać sygnał „Baczność” w miejscach, w których wymagane jest podanie tego sygnału przez maszynistę.

4. Jeżeli pierwszy wagon nie posiada pomostu lub budki z hamulcem ręcznym albo dostępu do kurka końcowego przewodu głównego, to wyznaczony pracownik powinien znajdować się na jednym z następnych wagonów z urządzeniem do hamowania. Gdy możliwość obserwowania szlaku z tego wagonu jest niedostateczna, na przodzie pchanego pociągu powinien znajdować się drugi pracownik celem obserwowania szlaku i podawania sygnałów.

5. Sygnały należy podawać, o ile jest to możliwe, po stronie maszynisty, przy czym drużyna trakcyjna powinna pilnie obserwować sygnały podawane przez wyznaczonego pracownika, o którym mowa w ust. 3.

Oddział 16

Ruch pojazdów pomocniczych

§ 36. 1. Jazda pojazdu pomocniczego w okresie od zachodu do wschodu słońca według czasu kalendarzowego lub przy braku odpowiedniej widoczności może się tylko odbywać w razie konieczności usuwania skutków wypadku, przeszkód, uszkodzeń urządzeń i nawierzchni, wykonywania planowych robót oraz powrotu do jednostki macierzystej.

2. Prędkość jazdy pojazdu pomocniczego nie może przekraczać jego prędkości konstrukcyjnej oraz prędkości maksymalnej na poszczególnych odcinkach linii

kolejowej, z uwzględnieniem ograniczeń prędkości obowiązujących dla pociągu.

3. Pojazdy pomocnicze powinny być właściwie oznaczone, stosownie do warunków techniczno-eksploatacyjnych (wymogu oddziaływania na urządzenia srk) i osygnalizowane oraz wyposażone w środki uniemożliwiające ich przypadkowe uruchomienie w czasie postoju.

4. Każde wstawienie pojazdu pomocniczego na tor (wyjazd z miejsca bazowania) i jazdy po tym torze mogą odbywać się wyłącznie po otrzymaniu zezwolenia od dyżurnego ruchu.

5. Jazda pojazdów pomocniczych pomiędzy posterunkami ruchu odbywa się według zasad ustalonych dla pociągów, przy czym:

- 1) nie opracowuje się rozkładu jazdy,
- 2) dla pojazdów nie oddziałujących na urządzenia srk stosuje się telefoniczne zapowiadanie, obsługując pomocniczo urządzenia blokady liniowej,
- 3) przejazd obok semafora (z wyjątkiem samoczynnego semafora odstępowego) wskazującego sygnał „Stój” może odbywać się na sygnał ręczny, podany przez pracownika obsługującego dany semafor, lub zezwolenie przekazane środkami łączności.

6. O jeździe pojazdu pomocniczego należy powiadomić, oprócz sąsiedniego posterunku zapowiadawczego, pośrednie posterunki ruchu i dróżników przejazdowych. Prowadzącego pojazd należy powiadomić o prędkości maksymalnej na odcinku i miejscach jej zmniejszenia i o innych okolicznościach wymagających ostrożnej jazdy, jak dla pociągu.

7. Prowadzący pojazd pomocniczy w przypadku zatrzymania pojazdu przed semaforem wjazdowym wskazującym sygnał „Stój” powinien podać sygnał „Baczność”, a w przypadku gdy nie uzyska zezwolenia na wjazd lub ręcznego sygnału „Stój”, zobowiązany jest do natychmiastowego porozumienia się z dyżurnym ruchu bezpośrednio lub przez postać, w celu ustalenia warunków kontynuowania dalszej jazdy.

Oddział 17

Postępowanie drużyny pociągowej podczas obsługi pociągu

§ 37. 1. Dojazd lokomotywy do pociągu, szczególnie z podróżnymi, powinien odbywać się ostrożnie i bez uderzeń. Pociąg należy uruchamiać bez szarpnięć.

2. Maszynista pojazdu trakcyjnego obowiązany jest:

- 1) bacznie obserwować sygnały, ściśle stosować się do nich oraz zwracać uwagę na prowadzony pociąg,
- 2) przy mijaniu posterunków ruchu i strażnic przejazdowych uważać, czy ich obsługa nie podaje sygnałów, a w przypadku ich podawania stosować się do nich,

- 3) podczas przejazdu w obrębie stacji obserwować drogę przebiegu,
- 4) obserwować stan toru oraz sieci trakcyjnej na torze, po którym prowadzi pociąg, i w miarę możliwości na torach sąsiednich, a w razie zauważenia jakichkolwiek niewłaściwości — zgłosić za pomocą urządzeń radiołączności najbliższemu posterunkowi ruchu,
- 5) prowadzić pociąg zgodnie z wewnętrznym rozkładem jazdy i otrzymanymi rozkazami pisemnymi oraz nie przekraczać prędkości konstrukcyjnej taboru i prędkości obowiązującej na danym odcinku linii,
- 6) na stacjach i przystankach osobowych zatrzymać pociąg w ściśle określonym miejscu,
- 7) w przypadku zauważenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu podać sygnał „Alarm” i zastosować najwłaściwsze w tej sytuacji środki zaradcze,
- 8) w przypadku usłyszenia sygnału lub wezwania do alarmowego zatrzymania pociągu albo dostrzeżenia sygnału „Alarm”, podanego przez inny pociąg, natychmiast zatrzymać pociąg lub zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby zatrzymać pociąg przed przeszkodą; w przypadku alarmowego zatrzymania pociągu pilnie porozumieć się z dyżurnym ruchu i zastosować się do jego poleceń,
- 9) w razie otrzymania pisemnego zawiadomienia o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych, ostatni samoczynny semafor odstępowy (z odpowiednim wskaźnikiem) traktować jak tarczę ostrzegawczą,
- 10) podczas zbliżania się pociągu do tarczy ostrzegawczej lub do ostatniego semafora odstępowego blokady samoczynnej, informujących, że semafor nawzdoby wskazuje sygnał „Stój”, radiotelefonem nawiązać łączność z dyżurnym ruchu, celem wyjaśnienia przyczyny braku sygnału zezwalającego.

3. Jeżeli brak jest urządzeń łączności dla porozumienia się maszynisty z dyżurnym ruchu, a z posterunku ruchu nie podano w kierunku pociągu ręcznego lub słuchowego sygnału „Stój”, należy podać sygnał „Baczność”. Gdy po tym sygnale z posterunku nie podano ręcznego lub słuchowego sygnału „Stój”, kierownik pociągu, a przy pociągu bez obsady konduktorskiej, na polecenie maszynisty, pomocnik maszynisty obowiązany jest udać się na posterunek w celu wyjaśnienia przyczyny zatrzymania pociągu.

4. Pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego obowiązany jest brać udział w obserwacjach i w informowaniu się wzajemnym z maszynistą o sygnałach w czasie zbliżania oraz wjazdu na posterunek ruchu, wyjazdu ze stacji lub przejazdu pociągu przez stację, a ponadto także w innych przypadkach, jeśli obowiązki obsługi pojazdu trakcyjnego pozwalają mu na to; o spostrzeżeniach mających znaczenie dla bezpieczeństwa i sprawności ruchu pomocnik maszynisty powinien zgłosić maszyniście.

5. Jeżeli kierownik pociągu przebywa w kabinie sterowniczej, powinien brać udział w obserwacji sygnałów i wzajemnie z maszynistą informować się o wskazaniach sygnalizatorów.

6. Jeżeli drużyna pociągowa zauważy, że po tym samym torze na szlaku zbliża się inny pociąg przeciwnego kierunku jazdy, powinna natychmiast użyć nagłego hamowania w celu zatrzymania pociągu, a maszynista powinien podać sygnał „Alarm”.

7. Jeżeli pociąg przejechał bez zezwolenia obok sygnalizatora wskazującego sygnał „Stój” lub poza miejsce wymaganego zatrzymania, to drużyna pociągowa powinna bezzwłocznie pociąg zatrzymać i porozumieć się z dyżurnym ruchu co do dalszego postępowania.

8. Jeżeli pociąg przejechał poza ukres i zagraża jazdom pociągowym lub manewrowym, maszynista tego pociągu powinien podać sygnał „Alarm”. Kierownik pociągu, a gdy go nie ma lub znajduje się w końcu pociągu — maszynista (pomocnik maszynisty), powiadamia o tym niezwłocznie dyżurnego ruchu lub nastawniczego (zwrotniczego). Bez zezwolenia dyżurnego ruchu cofanie pociągu jest niedozwolone, z wyjątkiem nagle grożącego niebezpieczeństwa.

9. Jeżeli drużyna pociągowa zauważy usterki w działaniu samoczynnego semafora odstępowego, powinna niezwłocznie zgłosić o tym radiotelefonem dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego, a w razie braku radiotelefonu — na najbliższej stacji.

10. Maszynista obowiązany jest zatrzymać pociąg na stacji, na której nie ma rozkładowego postoju (np. w celu wyłączenia uszkodzonego wagonu), i w miarę możliwości powiadomić o tym stację przewidywanego zatrzymania bezpośrednio lub za pośrednictwem jednej z poprzednich stacji.

11. W razie zatrzymania się pociągu na skutek uszkodzenia urządzeń hamulca zespolonego w czasie jazdy lub po zatrzymaniu pociągu należy, w zależności od masy ogólnej składu pociągu i pochylenia, na którym zatrzymał się pociąg, zahamować wymaganą liczbę wagonów. Szczegółowe warunki i zasady postępowania w przypadkach zaistnienia usterek w działaniu urządzeń hamulcowych określa przewoźnik kolejowy.

12. Wymaganą liczbę wagonów powinni zahamować, a przed odjazdem pociągu odhamować, w pociągach:

- 1) z co najmniej dwuosobową obsadą konduktorską — drużyna konduktorska,
- 2) z jednoosobową obsadą konduktorską — kierownik pociągu lub konduktor w tylnej części pociągu, a pomocnik maszynisty w przedniej części pociągu,
- 3) bez obsady konduktorskiej — pomocnik maszynisty,
- 4) z jednoosobową obsadą trakcyjną bez drużyny konduktorskiej — maszynista.

13. W razie nieprzewidzianego zatrzymania się 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.

14. O nieplanowym zatrzymaniu pociągu na szlaku oraz o zauważonej przeszkodzie do jazdy na sąsiednim torze szlakowym maszynista powinien zawiadomić za pomocą urządzeń łączności dyżurnego ruchu, zgłaszając przewidywany czas postoju pociągu i jego miejsce, potrzebę nadeśnięcia pomocy, cofania pociągu, jazdy z częścią pociągu, przeszkody do ruchu na sąsiednim torze itp.

15. Na szlaku nie wyposażonym w radiotelefony pociągowe albo w przypadku jej uszkodzenia, przy dobrej widoczności, po przepisowym zahamowaniu pociągu można odprzeźnić lokomotywę i jechać nią do najbliższego telefonu (gniazda telefonicznego), przy czym nie wolno minąć obsługiwanego semafora, nawet jeżeli wskazuje sygnał zezwalający. Jeżeli najbliższy telefon znajduje się od strony końca pociągu i jednoosobowa obsada konдукtorska znajduje się w końcu pociągu, zawiadomienie dyżurnego ruchu wykonuje kierownik pociągu albo konдукtor na wezwanie maszynisty przekazane za pośrednictwem pomocnika maszynisty.

16. Pociąg zatrzymany na szlaku należy ostonić w przypadku, gdy:

- 1) ostony pociągu zażąda dyżurny ruchu — pociąg należy ostonić od strony wskazanej przez dyżurnego ruchu,
- 2) w czasie całkowitej przerwy w łączności lub prowadzenia ruchu pociągów w odstępie czasu za pociągiem znajdującym się na szlaku ma być wyprawiony następny pociąg — pociąg należy ostonić od strony jego końca, niezwłocznie po zatrzymaniu,
- 3) oderwana lub odczepiona część pociągu pozostaje na szlaku bez urządzeń kontroli niezajętości toru (torów) do czasu ściągnięcia jej do stacji — na torze szlaku z ruchem dwukierunkowym należy ostonić z obu stron, a na szlaku dwutorowym z ruchem jednokierunkowym — od strony końca pociągu,
- 4) zażądano lokomotywy pomocniczej lub pociągu ratunkowego — pociąg należy ostonić od strony oczekiwanej pomocy lub z obu stron, gdy nie wiadomo, skąd przybędzie pomoc.

17. W celu wezwania do ostony pociągu maszynista podaje sygnał „Ostonić pociąg”.

18. Ostony końca pociągu dokonuje konдукtor, a jeżeli go nie ma — kierownik pociągu, a przy pociągu bez obsady konдукtorskiej — pomocnik maszynisty. W razie potrzeby ostony czoła pociągu z co najmniej dwuosobową obsadą konдукorską, ostony dokonuje kierownik pociągu, a przy pociągu z jednoosobową obsadą konдукorską i bez obsady konдукorskiej — pomocnik maszynisty.

19. Jeżeli wymagana jest ostona pociągu z obu stron, to przy pociągu bez obsady konдукorskiej pomocnik maszynisty powinien pociąg ostonić najpierw z tej strony, skąd spodziewany jest pociąg, a jeżeli nie jest to wiadome, najpierw ostonić koniec pociągu.

20. Jeżeli w pobliżu znajdują się inni pracownicy kolei, powinni oni udzielić pomocy w ostonie pociągu i przekazywaniu zawiadomień, strzeżeniu części pociągu itp.

21. W przypadku jednoosobowej obsady trakcyjnej (bez drużyny konдукorskiej) maszynista obowiązany jest niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchowi konieczność postoju pociągu na szlaku, informując go o miejscu postoju i wstępnej przyczynie zatrzymania. Dyżurny ruchu obowiązany jest podjąć niezwłocznie działania zapewniające bezpieczeństwo ruchu na torze zajętym przez pociąg oraz na torach sąsiednich.

22. Po otrzymaniu zgłoszenia maszynisty o rodzaju przeszkody lub braku dalszych przeszkód do jazdy zatrzymanego pociągu na szlaku dyżurny ruchu wydaje maszyniście odpowiednie polecenia, do których ten obowiązany jest się zastosować.

23. Gdy do pociągu zbliża się po tym samym torze inny pociąg, zanim zostanie wykonana ostona, należy biec naprzeciw niego i podawać sygnał „Stój”, a maszynista powinien podawać sygnał „Alarm”.

24. Jeżeli pociąg zatrzymał się na torze dwu- lub wielotorowego szlaku z niewiadomej przyczyny, maszynista powinien natychmiast podać sygnał „Alarm” do czasu ustalenia, że nie ma przeszkody do jazdy.

25. Gdy podczas jazdy pociągu zauważono przeszkodę do jazdy na sąsiednim torze lub na obu torach, należy pociąg zatrzymać, zawiadomić dyżurnego ruchu i ostonić tę przeszkodę.

26. Przed odjazdem ostoniętego pociągu lub jego ostatniej części maszynista powinien podać sygnał „Usunąć ostonę i wrócić do pociągu”. Pracownik drużyny konдукorskiej, który usunął ostonę końca pociągu i powrócił do pociągu, powinien podać sygnał „Gotów do odjazdu”.

27. Maszynista powinien zatrzymać pociąg, jeżeli:

- 1) pociąg został skierowany na tor o kierunku ruchu przeciwnym do zasadniczego, a drużyna trakcyjna nie została o tym powiadomiona wskaźnikiem W 24 lub rozkazem pisemnym,
- 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 w kierunku przeciwnym do zasadniczego semafor dla przeciwnego kierunku jazdy wskazuje sygnał zezwalający na jazdę po tym torze.

28. Po zatrzymaniu pociągu, o którym mowa w ust. 27, należy porozumieć się z dyżurnym ruchu co do sposobu dalszego postępowania.

29. W razie prowadzenia pociągu w trudnych warunkach atmosferycznych (silna mgła, ulewny deszcz, śnieżyce itp.), w razie uszkodzenia urządzeń kontroli prowadzenia pociągu na lokomotywie lub w torze, uszkodzenia urządzeń radiołączności na pojeździe trakcyjnym — maszynista obsługujący pojazd trakcyjny jednoosobowo powinien wezwać kierownika pociągu. Kierownik pociągu powinien zająć miejsce w kabinie maszynisty i obserwować oraz informować się wzajemnie z maszynistą o sygnałach, wykonując przy tym inne obowiązki kierownika pociągu (np. obsługa drzwi z centralnym sterowaniem, prowadzenie dokumentacji pociągowej), a w szczególnych przypadkach ze stanowiska maszynisty zatrzymać pociąg i wyłączyć pojazd trakcyjny z pracy.

30. Każdy pracownik wchodzący w skład drużyny pociągowej powinien zatrzymać pociąg, jeżeli zauważy, że:

- 1) podawane są sygnały „Stój”,
- 2) w pociągu lub na torze jest przeszkoda do dalszej jazdy,
- 3) na sąsiednim torze jest nie osygnalizowana przeszkoda do jazdy.

31. Na stacjach wskazanych w zeszytach służbowego rozkładu jazdy kierownik pociągu lub konduktor zgłasza dyżurnemu ruchu wjazd pociągu z sygnałem końcowym, niezwłocznie po zatrzymaniu się pociągu na właściwym miejscu.

32. Na stacjach, na których mają być przeprowadzone oględziny techniczne składu pociągu na hamulcach zespolonych, pociąg ten po zatrzymaniu należy odhamować i zabezpieczyć przed uruchomieniem dodatkowym hamulcem lokomotywy pociągowej, a w przypadku odłączenia lokomotywy — wcześniej zabezpieczyć w sposób określony w regulaminie technicznym, stosownie do warunków miejscowych.

33. Sposób zabezpieczenia kończącego bieg pociągu, zarząd kolei określi w regulaminie technicznym w dostosowaniu do warunków miejscowych oraz obrazy pociągowej i stacyjnej.

34. Wagony zahamowane ręcznymi hamulcami, płozami, klinami itp., po doczepieniu lokomotywy pociągowej, powinni odhamować pracownicy, którzy mają obowiązek dokonywania próby hamulca, stosownie do postanowień regulaminu technicznego.

35. Nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu, kierownik pociągu (maszynista) zgłasza dyżurnemu ruchu najbliższej stacji, a usterki związane z działaniem hamulców lub dotyczące stanu technicznego wagonów — także rewidentowi taboru.

36. Drużyna pociągowa, przekazując pociąg, obowiązana jest zgłosić swoje spostrzeżenia dotyczące pociągu i odbytej jazdy.

Rozdział 4

Przyjmowanie, wyprawianie i przepuszczanie pociągów na posterunkach ruchu

Oddział 1

Wyznaczanie torów na stacji dla wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pociągów

§ 38. 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 wjazdowym (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 powikłań 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 mógł być wykorzystany możliwie na całej długości, aby pociąg nie zagrażał przejścia lub przejazdu, nie stanowił przeszkody dlajazd innych pociągów i manewrów oraz aby podróżni mogli bezpiecznie i możliwie dogodnie wsiadać, wysiadać i przechodzić zarówno do pociągu, jak i do budynku dworca.

6. 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, należy pociąg ten zatrzymać przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) i po zatrzymaniu podać na tym semaforze sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością. Zatrzymanie pociągu przez dyżurnego ruchu przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) nie obowiązuje, 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 (drogowskazowym),
- 2) drużyna pociągowa została wcześniej uprzedzona rozkazem pisemnym o wjeździe pociągu na tor główny dodatkowy i o prędkości, z jaką należy je-

chać w okręgu zwrotnicowym, osłanianym odpowiednim semaforem wjazdowym (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.

7. Ruch pociągów pasażerskich mających postój należy prowadzić po torach z peronem. W razie trudności ruchowych (w sytuacjach awaryjnych) dopuszcza się przyjęcie lub wyprawienie pociągu pasażerskiego na tor lub z toru nie posiadającego peronu, pod warunkiem zapewnienia podróżnym bezpieczeństwa przy wsiadaniu, wysiadaniu i przechodzeniu przez tory.

8. Przejazd pociągów przez stację powinien odbywać się po torach głównych zasadniczych dla danego kierunku jazdy; w razie potrzeby przejazd pociągów może odbywać się po torze głównym dodatkowym, jeżeli urządzenia sterowania ruchem kolejowym zezwalają na równoczesne nastawienie przebiegów i sygnałów na wyjazd i wjazd oraz jeżeli sygnały na tarczach ostrzegawczych lub na poprzedzających semaforach świetlnych wskazują, jakie sygnały znajdują się na semaforach: wjazdowym i wyjazdowym.

9. W przypadku braku warunków, o których mowa w ust. 8, pociąg przyjmowany na tor główny dodatkowy, mający rozkładowo przejazd, należy przyjąć na stację, z zachowaniem wymaganych warunków, w przypadku:

- 1) przyjęcia pociągu, który będzie miał nieprzewidziany postój na stacji,
- 2) zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny dodatkowy.

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

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 wjazdowym (drogowskazowym),
- 2) powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym o częściowym zajęciu lub częściowej użyteczności toru wjazdowego (zakończeniu kozłem oporowym) oraz o konieczności ostrożnej jazdy z prędkością do 20 km/h, a następnie
- 3) 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.

Oddział 2

Przygotowanie drogi przebiegu pociągu

§ 39. 1. Drogą 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.

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

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

4. Dyżurny ruchu daje polecenie przygotowania drogi przebiegu na wolny tor dla jazdy pociągu; sposób stwierdzenia, czy tor jest wolny, należy określić w regulaminie technicznym.

5. Polecenie przygotowania drogi przebiegu należy wydać z takim wyprzedzeniem, aby sygnał zezwalający na jazdę pociągu mógł być podany we właściwym czasie.

6. Polecenie przygotowania drogi przebiegu wydaje (zamawia) osobiście dyżurny ruchu dysponujący — ustnie, za pomocą urządzeń blokady stacyjnej lub telefonicznie, a w razie przerwy w łączności — ustnie lub pisemnie.

7. Pracownicy, biorący udział w przygotowaniu drogi przebiegu, 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 oraz sprawdzić prawidłowość ich stanu i położenia.

8. Pracownik, który otrzymał polecenie przygotowania drogi przebiegu, powinien je powtórzyć dosłownie na dowód zrozumienia.

9. Telefoniczne lub ustne polecenie przygotowania drogi przebiegu dla pociągu dyżurny ruchu wydaje, gdy:

- 1) urządzenia blokady stacyjnej działają nieprawidłowo lub ich nie ma,

2) urządzenia blokady stacyjnej są, lecz:

- a) jazda pociągu ma odbyć się bez podania sygnału zezwalającego na semaforze,
- b) nie ma zależności sygnału zezwalającego na semaforze od położenia zwrotnic (zwrotnicy) biorących udział w przebiegu,
- c) wykonywane są roboty w urządzeniach, które mogą naruszyć istniejące uzależnienie lub powodować nieprawidłowe działanie urządzeń srk,
- d) brak jest przymusu zwrotu nakazu lub zgody,
- e) blok otrzymania nakazu lub zgody dotyczy więcej niż jednego toru (blok grupowy),
- f) w nastawni wykonawczej brak jest plomb na urządzeniach, których nieprzepisowa obsługa mogłaby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu,
- g) zostało to zarządzane ze względu na szczególne warunki miejscowe (np. urządzenia nie w pełni wykluczają sprzeczne przebiegi).

W przypadkach wymienionych w pkt 2 urządzenia blokady stacyjnej obsługuje się dodatkowo, jeżeli jest to możliwe.

10. Polecenie przygotowania drogi przebiegu 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.

11. Telefoniczne, ustne lub pisemne polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu nie oznacza polecenia nastawienia na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę.

12. W przypadku braku lub wyłączenia zależności od zwrotnic i wykolejnic wchodzących w drogę przebiegu, które wyjątkowo są nie zamknięte na zamki (zwrotnice i wykolejnice nie ześrodkowane), należy od czasu sprawdzenia ich nastawienia aż do czasu przejazdu pociągu strzec ich przed przestawieniem.

13. Uznaje się, że zwrotnice i wykolejnice są strzeżone wtedy, gdy zwrotniczy widzi ich położenie z miejsca, w którym się znajduje, i może zapobiec ich przestawieniu.

14. Obsługa urządzeń srk w zależności od ich rodzaju powinna odbywać się według postanowień określonych przez zarząd kolei w regulaminach technicznych, w dostosowaniu do warunków miejscowych.

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

16. 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.

17. Sprawdzenie prawidłowego nastawienia zwrotnic i wykolejnic odbywa się w sposób określony przez zarządy kolei w zależności od rodzaju i typu zastosowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz zgodnie z regulaminem technicznym; sprawdzenie to powinni wykonać w przydzielonych okręgach pracownicy przygotowujący drogę przebiegu pociągu albo inni pracownicy, wyznaczeni regulaminem technicznym.

18. Zgłoszenie o przygotowaniu drogi przebiegu pociągu w przydzielonym okręgu wydają pracownicy biorący w tym udział za pomocą odpowiednich urządzeń sterowania ruchem kolejowym, a w przypadku ich braku — telefonicznie, natomiast nastawiczy pełniący czynności na nastawni dysponującej — ustnie.

19. Treści telefonogramów wymienianych między dyżurnymi ruchu a zainteresowanymi pracownikami posterunków technicznych (nastawczych) w zakresie przygotowania, sprawdzenia i zgłoszenia gotowości drogi przebiegu dla pociągu należy składać w formie i według wzorów określonych przez zarząd kolei.

20. Polecenie przygotowania drogi przebiegu, zgłoszenie o jej gotowości oraz zgłoszenie przyjazdu lub odjazdu pociągu powinny być rejestrowane; wzór i sposób prowadzenia rejestru (książki) określa zarząd kolei.

Oddział 3

Zezwolenie na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu

§ 40. 1. W czasie gdy nie odbywają się jazdy pociągów, semafony obsługiwane powinny wskazywać sygnał „Stój”, z wyjątkiem semaforów stacyjnych, ustawionych przy torach głównych zasadniczych, jeżeli semafony te zostały przełączone na działanie samoczynne.

2. Sygnał zezwalający na semaforze obsługiwanym podaje dyżurny ruchu dysponujący osobiście lub na każdorazowe jego polecenie — pracownik wyznaczony w regulaminie technicznym.

3. Polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu wydaje dyżurny ruchu za pomocą urządzeń blokady stacyjnej, telefonicznie lub ustnie po uprzednim otrzymaniu zgłoszeń o przygotowaniu i sprawdzeniu drogi przebiegu w zainteresowanych okręgach wyznaczonych w regulaminie technicznym.

4. Sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym i odstępowym należy podawać w takim czasie, aby nie spowodować zbędnego zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy pociągu, a jednocześnie nie utrudnić pracy manewrowej.

5. Żaden pociąg nie może wyjechać ze stacji, wjechać na stację ani przejechać przez stację lub inny posterunek następczy i posterunek osłonny bez zezwolenia dyżurnego ruchu.

6. Zezwoleniem na wyjazd pociągu ze stacji lub posterunku odgałęźnego z semaforem wjazdowym 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 zarząd kolei formie — na posterunkach ruchu wyznaczonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.

7. Jeżeli nie można lub nie wolno podać sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wyjazdowym albo jeżeli pociąg wyjątkowo ma wyjechać z toru nie posiadającego semafora wyjazdowego — zezwoleniem na wyjazd pociągu jest wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego.

8. Jeżeli z miejsca odjazdu pociągu nie widać wskaźnik semafora wyjazdowego na stacjach ustalonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy — 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.

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

10. Zezwoleniem na przejazd pociągu jest:

- 1) na stacjach i posterunkach odgałęźnych z semaforem wyjazdowym, wyposażonych w semafony świetlne albo semafony kształtowe z tarczą ostrzegawczą odnoszącą się do semafora wyjazdowego — podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym i wjazdowym oraz drogowaskazowych (jeśli są), a na posterunkach ruchu wyznaczonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów — podanie ponadto sygnału „Nakaz jazdy”,
- 2) na stacjach i posterunkach odgałęźnych z semaforami wjazdowymi, wyposażonych w semafony 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 wjazdowych oraz na posterunkach bocznicych i ostonnych — podanie sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym,
- 4) na posterunkach odstępowych — podanie sygnału zezwalającego na semaforze odstępowym.

11. Jeżeli na semaforze wyjazdowym nie może być podany sygnał zezwalający, zezwoleniem na przejazd pociągu, oprócz podania sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym i drogowaskazowym (dla przypadków określonych w ust. 10 pkt 1 i 2), jest:

- 1) podanie na semaforze wyjazdowym sygnału zastępczego, a na posterunkach ruchu wyznaczonych w służbowym rozkładzie jazdy pociągów — ponadto 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 wjazdowego wskazującego sygnał „Stój”, a na posterunkach wyznaczonych w służbowym rozkładzie jazdy pociągów — ponadto podanie sygnału „Nakaz jazdy”.

12. Sygnał „Nakaz jazdy” podaje dyżurny ruchu dysponujący lub na jego polecenie wyznaczony regulaminem technicznym uprawniony pracownik.

13. Zezwolenie na przejazd pociągu obok sygnału „Stój” na obsługiwanym semaforze może wydać tylko dyżurny ruchu obsługujący ten semafor lub na polecenie dyżurnego obsługującego go pracownik (nastawniczy, zwrotniczy).

14. Jednocześnie mogą odbywać się jazdy pociągów, których drogi przebiegów nie mają ze sobą żadnych elementów wspólnych.

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

Oddział 4

Obserwacja przejeżdżającego pociągu

§ 41. 1. Pracownik posterunku wskazany w regulaminie technicznym, po przygotowaniu drogi przebiegu, obowiązany jest obserwować okrąg nastawczy oraz przejeżdżający pociąg, aż do całkowitego wjazdu, wjazdu lub przejazdu tego pociągu, a w przypadku wystąpienia nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu — zatrzymać pociąg lub podjąć inne działania w celu usunięcia zagrożenia.

2. Obserwacja jadącego pociągu z miejsca i w sposób określony regulaminem technicznym należy do obowiązków dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych, starszych zwrotniczych, rewidentów taboru i droźników przejazdowych (jeśli 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 zwrócić szczególną uwagę, czy:

- 1) pociąg jest przepisowo osygnalizowany,

- 2) maszynista pojazdu trakcyjnego reaguje na istniejące ograniczenia prędkości jazdy wynikające ze wskazań sygnałów i wskaźników,
- 3) nie ma oznak zagrzenia się tożysk zestawów kołowych,
- 4) nie ma widocznych uszkodzeń taboru zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
- 5) nie hamuje żaden wagon, gdy pociąg jedzie w stanie odhamowanym,
- 6) obręcze kół nie mają płaskich miejsc lub nalep, na co wskazują silne i rytmiczne uderzenia kół podczas jazdy,
- 7) nie brakuje zderzaków na końcu pociągu, z wyjątkiem taboru 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 itp.

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

Oddział 5

Rozwiązanie drogi przebiegu

§ 42. 1. Zmiana sygnału zezwalającego na sygnał „Stój” na semaforze odbywa się samoczynnie w wyniku oddziaływania pociągu na urządzenia lub po obsłużeniu właściwego elementu sterującego.

2. O nastawieniu sygnału „Stój” na semaforze dyżurny ruchu powinien upewnić się, zgodnie z regulaminem technicznym.

3. Po każdej jeździe pociągu urządzenia biorące udział w przebiegu wolno obsłużyć dopiero wówczas, gdy pociąg minął przebiegowe miejsce końca pociągu lub zatrzymał się w wyznaczonym miejscu postoju; sygnałowe oraz przebiegowe miejsce końca pociągu należy określić w regulaminie technicznym.

4. Na stacjach z prawidłowo działającą blokadą stacyjną zablokowanie przez nastawniczego bloku otrzymanie nakazu oznacza zgłoszenie dyżurnemu ruchu dysponującemu wjazdowi lub wyjazdowi pociągu (tzn. poinformowanie o tym, że pociąg ma sygnał końcowy, minął sygnałowe miejsce końca pociągu, na semaforze nastawiony został sygnał „Stój” oraz że pociąg minął również przebiegowe miejsce końca pociągu).

5. Na stacjach bez blokady stacyjnej i na stacjach z blokadą stacyjną, gdy obowiązuje telefoniczne wyda-

wanie poleceń i zgłoszeń w sprawie przygotowania dróg przebiegu, zgłoszenie wjazdu lub wyjazdu pociągu oraz nastawienia sygnału „Stój” na semaforze składa dyżurnemu ruchu nastawniczy nastawni wykonawczej telefonicznie, a nastawniczy nastawni dysponującej — ustnie, w sposób określony przez zarząd kolei.

6. Na stacjach z jedną nastawnią należy w razie potrzeby ustalić w regulaminie technicznym, że wjazd (wyjazd) z sygnałem końcowym niektórych pociągów będzie stwierdzać i zgłaszać dyżurnemu ruchu wyznaczony pracownik; jeżeli obowiązek ten ma wykonywać drużyna pociągowa, to stacje te oraz sposób zgłoszenia należy wskazać w zeszytach wewnętrznego rozkładu jazdy.

Oddział 6

Nieprawidłowości przy podawaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora

§ 43. 1. Gdy pracownik obsługujący semafor zauważy lub dowie się, że dalszej jeździe pociągu grozi niebezpieczeństwo, obowiązany jest natychmiast zmienić sygnał zezwalający na semaforze na sygnał „Stój”.

2. Jeżeli po zmianie na semaforze sygnału zezwalającego na sygnał „Stój” zajdzie konieczność przedstawienia zwrotnic lub wykolejnic wchodzących w drogę przebiegu, dyżurny ruchu ma prawo 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. Gdy czoło pociągu minęło obsługiwany semafor i pociąg zatrzymał się tak, że koniec pociągu nie minął sygnałowego miejsca końca pociągu, wówczas:

- 1) jeżeli semafor wskazuje sygnał zezwalający, nie wolno zmieniać go na sygnał „Stój”,
- 2) jeżeli zaszła konieczność zmiany sygnału zezwalającego na sygnał „Stój”, w celu zatrzymania pociągu należy ponownie nastawić sygnał zezwalający, jeżeli ustała przeszkoda do jazdy, a urządzenia pozwalają na powtórne nastawienie sygnału zezwalającego,
- 3) jeżeli na semaforze nie był nastawiony sygnał zezwalający i semafor wskazywał sygnał „Stój”, należy nastawić na nim sygnał zezwalający, jeżeli pozwalają na to urządzenia oraz zaistniały wymagane warunki i nie ma przeszkody do jazdy; jeżeli jest blokada liniowa, sygnał zezwalający na semaforze należy podać tylko wówczas, gdy przy dalszej jeździe pociągu co najmniej jedna oś przejedzie przez odcinek izolowany elektrycznej zastawki liniowej.

4. Jeżeli w przypadkach wymienionych w ust. 3 pkt 2 i 3 nie można nastawić sygnału zezwalającego na semaforze, pozwolenie na dalszą jazdę pociągu należy dać za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego.

5. W przypadkach wymienionych w ust. 3 pkt 1, 2 i 3 zabrania się potwierdzania przyjazdu (przejazdu) pociągu; wówczas należy zawiadomić dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego o zatrzymaniu pociągu i o niemożności potwierdzenia jego przyjazdu (przejazdu). Na semaforze należy nastawić sygnał „Stój” i potwierdzić przyjazd (przejazd) pociągu dopiero po minięciu przez pociąg sygnałowego miejsca końca pociągu.

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”, lecz nie należy rozwiązywać drogi przebiegu. Jeżeli w tym przypadku pociąg przejechał obok semafora wskazującego sygnał „Stój”, to na semaforze tym nie należy nastawiać sygnału zezwalającego, lecz gdy zaistnieją wymagane warunki, pozwolenie na dalszą jazdę należy dać za pomocą rozkazu pisemnego.

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

- 1) nastawniczy powinien natychmiast zgłosić nieprawidłowości dyżurnemu ruchowi,
- 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 zawiadamić je rozkazem pisemnym o uszkodzeniu semafora wjazdowego (odstępowego) na określonej stacji (posterunku), nieważności na nim sygnału zezwalającego 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.

8. 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.

9. Jeżeli wyświetlony sygnał zastępczy nie wyłączy się samoczynnie we właściwym czasie, należy wyłączyć go przyciskiem odwoławczym. W przypadku niemożności wyłączenia sygnału zastępczego należy postępować w sposób określony w ust. 7 pkt 6.

10. We wszystkich przypadkach zaistniałych nieprawidłowości przy podawaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora należy stosować środki pomocnicze.

Oddział 7

Stosowanie środków pomocniczych

§ 44. 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 obowiązkowo stosować w celu zapobieżenia niedozwolonej (przypadkowej) obsłudze urządzeń nastawczych lub blokowych, jak również w celu przypomnienia o obowiązujących obostrzeniach lub zakazach w prowadzeniu ruchu.

4. Środki pomocnicze stosuje się w celu zapobieżenia:

- 1) przedwczesnemu potwierdzeniu przyjazdu pociągu,
- 2) niezamierzonemu wyprawieniu pociągu na szlakowyy tor zamknięty lub zajęty,
- 3) przepuszczeniu pociągu przez posterunek odgałęźny, odstępowy, osłonny lub bocznicowy, w przypadku zajęcia lub zamknięcia przedniego szlaku (odstępu),
- 4) przyjęciu pociągu na zajęty tor stacyjny,
- 5) niedozwolonej (przypadkowej) obsłudze zwrotnic, wykolejnic lub rygli, wchodzących w nie utwierdzoną drogę przebiegu pociągu,
- 6) niedozwolonej (przypadkowej) obsłudze elementów sterujących zwrotnicami, wykolejnicami, ryglami,
- 7) niezamierzonemu podaniu sygnału zezwalającego.

5. Przypadki, w których należy stosować środki pomocnicze, należy określić w regulaminie technicznym oraz na czas robót w regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu.

6. Stacje mogą nie stosować środków pomocniczych zapobiegających przyjęciu następnego pociągu na tor zajęty przez pociąg zatrzymujący się nie dłużej

niż 5 minut, jeżeli pociąg ten nie pozostawia taboru na torze wjazdowym, co powinno być określone w regulaminie technicznym.

7. Na stacjach wyposażonych w urządzenia kontroli niezajętości torów i plan świetlny wskazujący zajęcie torów środki pomocnicze, przewidziane w razie zajęcia toru wjazdowego, należy stosować wówczas, 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.

8. Stosowanie środków pomocniczych nie zwalnia od obowiązku każdorazowego sprawdzenia drogi przebiegu pociągu w sposób wskazany w regulaminie technicznym.

9. 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.

10. Środki pomocnicze należy natychmiast usunąć, gdy ustala przyczyna, która wymagała ich zastosowania.

Oddział 8

Regulowanie ruchu pociągów

§ 45. 1. Pociągi należy przyjmować i wyprawiać w kolejności wskazanej w wewnętrznym rozkładzie jazdy albo w kolejności ustalonej odrębnym zarządzeniem.

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. Przy regulowaniu ruchu pociągów należy kierować się zasadą, że jazda pociągu wyższego stopnia pierwszeństwa nie może być zakłócona przez jazdę pociągu niższego stopnia oraz że przy wyprawianiu i przyjmowaniu pociągów pierwszeństwo jazdy powinny otrzymywać pociągi wyższego stopnia pierwszeństwa.

4. 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.

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

- 1) dźwigi,
- 2) pogotowia techniczne (sieciowe, drogowe lub inne),
- 3) pługi odśnieżne,
- 4) lokomotywy pomocnicze,
- 5) pojazdy pomocnicze,
- 6) inne pociągi na zarządzenie.

6. Stopień pierwszeństwa pociągu ustala się w zależności od:

- 1) rodzaju przewozów w następującej kolejności: przewóz podróżnych, żywych zwierząt, towarów łatwo psujących się i innych ładunków,
- 2) prędkości pociągu, tj. pociągi szybciej jadące mają pierwszeństwo przed pociągami jadącymi wolniej.

7. Pierwszeństwo jazdy pociągów na poszczególnych kolejach określają zarządy kolei według zasad określonych w ust. 6.

8. Przy jednakowym stopniu pierwszeństwa, pierwszeństwo jazdy powinien otrzymać pociąg:

- 1) zdążający do skomunikowania z innymi pociągami,
- 2) przejeżdżający bez zatrzymania,
- 3) jadący rozkładowo.

9. Przy regulowaniu ruchu pociągów należy również przestrzegać następujących zasad:

- 1) pociąg pasażerski lub mieszany nie może odjechać ze stacji lub z przystanku osobowego wcześniej, niż to jest wskazane w rozkładzie jazdy,
- 2) pociąg pasażerski (mieszany) nie może przejechać bez zatrzymania się na stacji, przystanku osobowym, na których dla tego pociągu w rozkładzie jazdy jest przewidziany postój dla wsiadania i wysiadania podróżnych,
- 3) pociąg pasażerski (mieszany) nie mający postoju na stacji może zostać przepuszczony przed czasem rozkładowym, jeżeli nie naruszy to ruchu innych pociągów przewidzianych rozkładem jazdy.

10. 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.

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

12. O opóźnieniach pociągu, o zmianie toru, na który przyjedzie pociąg, i innych zmianach dyżurny ruchu

powinien w sposób określony w regulaminie technicznym (pisemnie, ustnie, megafonem, selektorem, telefonem) powiadomić zainteresowanych pracowników, ekspedycję bagażową, pocztę dworcową, komorę celną i podróżnych, z podaniem czasu opóźnienia.

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

Oddział 9

Postępowanie w razie otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu

§ 46. 1. Otwarcie posterunku następczego nowo wybudowanego lub istniejącego, lecz stale zamkniętego, jak też zamknięcie czynnego posterunku ruchu następuje na podstawie zarządzenia zarządu kolei.

2. Przed otwarciem posterunku następczego należy dokonać sprawdzenia stanu technicznego i działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz łączności.

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

4. Po otrzymaniu telefonogramu obie sąsiednie stacje zawiadamiają nowo otwartą stację (posterunek) o stanie szlaku, telefonogramem według wzoru określonego przez zarząd kolei.

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 (posterunek) czynna okresowo, po otwarciu bierze udział w zapowiadaniu wszystkich pociągów na przyległych szlakach, na równi z sąsiednimi stacjami (posterunkami). Obie sąsiednie stacje wydają wtedy drużynom pociągowym rozkazy pisemne z zawiadomieniem o otwarciu stacji (posterunku) dla czynności technicznych i o potrzebie zwracania uwagi na sygnały dawane na jej semaforach.

7. Jeżeli stacja (posterunek) czynna okresowo otwierana jest i zamykana codziennie w określonych godzinach doby, wskazanych w wewnętrznym rozkładzie jazdy, to zbędne jest wydawanie drużynom pociągowym informacji rozkazami pisemnymi o otwarciu stacji (posterunku) dla czynności technicznych.

8. Zamknięcie stacji (posterunku) następuje w czasie ustalonym w regulaminie technicznym lub też w czasie nakazanym oddzielnym zarządzeniem. Zamknięcia należy dokonywać, gdy szlak jest wolny, tele-

fonogramem według wzoru określonego przez zarząd kolei.

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, spony. Semaforzy zamykanej stacji (posterunku), w zależności od możliwości technicznych, mogą:

- 1) być wygaszone lub zastonięte (w przypadku sygnalizacji świetlnej),
- 2) wskazywać sygnał „Stój”,
- 3) być unieważnione w sposób przewidziany przepisami sygnalizacji.

10. Sygnały na semaforach w czasie trwania zamknięcia stacji (posterunku) i wyłączenia jej 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(ów) następczego(ych),
- 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 posterunkach (stacjach) czasowo zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu obowiązuje dokonywanie oględzin rozjazdów przez wyznaczonych na ten okres pracowników.

13. W przypadku konieczności wyłączenia stacji (posterunku ruchu) z udziału w prowadzeniu ruchu pociągów z przyczyn losowych (katastrofa budowlana, klęska żywiołowa, pożar nastawni itp.), w zależności od przyjętych rozwiązań techniczno-organizacyjnych w dostosowaniu do warunków miejscowych, zarząd kolei określi obowiązujące na ten czas postępowanie dla:

- 1) zabezpieczenia urządzeń zewnętrznych (zwrotnic, wykolejnic, semaforów),
- 2) prowadzenia ruchu między sąsiednimi czynnymi posterunkami zapowiadawczymi,
- 3) jazdy pociągu (z określeniem prędkości przejazdu).

Oddział 10

Powiadamianie dróźników przejazdowych

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

2. Pracownik posterunku (dróźnik przejazdowy) powinien otrzymywać informacje o odjeździe pociągów (pojazdów szynowych) oraz inne informacje mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu.

3. Zawiadomienie o odjeździe pociągu (pojazdu szynowego) powinno być przekazane za pomocą ustalonych sygnałów przez dyżurnego ruchu (wyznaczonego pracownika) lub generowane przez urządzenia (w tym przez urządzenia zbliżania pociągu do przejazdu); zawiadomienie to powinno być rejestrowane (notowane) na posterunku zapowiadawczym i nie wymaga potwierdzenia przez dróźnika.

4. Pozostałe informacje należy przekazywać dróźnikom przejazdowym telefonicznie (innymi środkami łączności) z potwierdzeniem ich właściwego odbioru; przekazanie i potwierdzenie odbioru informacji należy rejestrować na posterunkach zapowiadawczych i posterunkach dróźników.

5. Jeżeli dróźników nie można zawiadomić o odjeździe pociągu (pojazdu szynowego) lub 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 odpowiednich urządzeń sygnałowych (tarcza ostrzegawcza przejazdowa poprzedzona odpowiednim wskaźnikiem).

6. Szczegółowe zasady powiadamiania dróźników, sygnały, czas przekazywania informacji oraz postępowanie w sytuacjach szczególnych określa zarząd kolei.

Rozdział 5

Zamknięcia torów

Oddział 1

Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego

§ 48. 1. Tor szlakowy należy zamknąć dla ruchu pociągów, gdy zaistnieje jedna z następujących okoliczności:

- 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 połączonych 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 w kierunku przeciwnym do zasadniczego pociągu lub pojazdu pomocniczego na bocznice 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) zostanie zarządzane zamknięcie toru.

2. Tor szlakowy zamyka dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego:

- 1) który dowiedział się o zaistnieniu nieprzewidzianych okoliczności (uszkodzenie nawierzchni, podtorza, sieci trakcyjnej, naruszenie skrajni, wypadek z pociągiem, rozerwanie pociągu, cofanie pociągu itp.),
- 2) zarządzający torem szlaku dwutorowego, który ma być zamknięty,
- 3) od którego zamknięcia toru zażądał kierownik robót (na szlaku jednotorowym),
- 4) który ma wyprawić na szlak jednotorowy pociąg ratunkowy (roboczy, 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 dyżurnym ruchu sąsiedniej stacji. Zamknięcie toru zarządza się, nadając do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według wzoru określonego przez zarząd kolei.

4. 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 odgałęzionego, po którym nie może być prowadzony ruch pociągów, natomiast posterunek odgałęźny czynny jest nadal jako posterunek zapowiadawczy.

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

6. Otwarcie toru szlakowego może nastąpić, gdy ustaje przyczyna, z powodu której tor został zamknięty i tor ten jest wolny od przeszkód do ruchu. Otwarcie toru szlakowego po przeprowadzonych robotach może nastąpić po otrzymaniu od kierownika robót pisemnego lub telefonicznego zawiadomienia o ukończeniu robót i braku przeszkód do ruchu pociągów.

7. 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 określonego wzoru.

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

Oddział 2

Prowadzenie ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym w czasie zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego

§ 49. 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 zarząd kolei.

2. Po wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym pociągi zapowiadają 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, tj. jeden nieparzysty i jeden parzysty lub 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 wcze-

śniej przed zamierzonym wyprawieniem (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 dodatkowo urządzenia blokady liniowej, a dla pociągów jadących po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) oraz po torze prawym, 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, gdy:

- 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 nie przystosowanym do sygnalizowania wyjazdu na tor szlakowy lewy podano w porze dziennej sygnał zastępczy uzupełniony przenośną nie oświetloną tablicą z odpowiednim wskaźnikiem,
- 3) nie można podać sygnału zezwalającego lub zastępczego i odpowiedniego wskaźnika, 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 nie posiadającego semafora wyjazdowego) i wyjechać na tor szlakowy lewy,
- 4) w przypadkach, o których mowa w pkt 1, 2 i 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, gdy:

- 1) semafor wyjazdowy na posterunku zapowiadawczym lub wyjazdowy 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 wyjazdowy 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 — na semaforze podano w porze dziennej sygnał zastępczy uzupeł-

niony przenośną nie oświetloną tablicą z odpowiednim wskaźnikiem, o czym drużyna pociągowa została uprzedzona rozkazem pisemnym przez stację ostatniego postoju lub stację wyznaczoną; gdy nie są spełnione wyżej wymienione warunki, pociąg należy 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.

7. 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.

8. 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.

9. Może zostać zarządzone, 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.

10. 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 obsługiwanyimi 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 w kierunku zasadniczym (prawym, patrząc w kierunku jazdy), wydać rozkaz pisemny z zawiadomieniem o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych i o potrzebie ostrożnej jazdy od ostatniego semafora odstępowego.

11. Jeżeli na szlaku dwutorowym z blokadą samoczynną dla ruchu jednokierunkowego po każdym torze urządzona została blokada liniowa półsamoczynna 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.

12. Gdy blokada samoczynna lub półsamoczynna przystosowana jest do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego, w razie 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, należy wskazać w wewnętrznym rozkładzie jazdy.

13. Jeżeli na linii wyposażonej w urządzenia radiołączności pociągowej zgłoszenie ustania przeszkody, z powodu której tor szlakowy był zamknięty, nastąpiło w czasie, gdy tor czynny zajęty jest przez pociąg, w celu szybkiego przeprowadzenia nagromadzonych pociągów dyżurny ruchu może dokonać otwarcia tego to-

ru i wznowić po nim ruch pociągów, przestrzegając następujących zasad:

- 1) gdy tor dotychczas czynny zajęty jest przez pociąg jadący w kierunku zasadniczym — odwołuje prowadzenie po nim ruchu jednotorowego dwukierunkowego i przywraca ruch dwutorowy,
- 2) gdy tor dotychczas czynny zajęty jest przez pociąg jadący w kierunku przeciwnym do zasadniczego — anuluje wcześniej uzyskane pozwolenie na wyprawienie następnych pociągów po torze szlakowym lewym (jeżeli pozwolenie takie było dane), 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.

14. 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, tj. który zarządza torem czynnym. Dyżurny ruchu tego posterunku nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według określonego wzoru, przywracający ruch dwutorowy.

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

16. Szczegółowe zasady prowadzenia ruchu w czasie zamknięcia jednego z torów szlakowych określi zarząd kolei w regulaminach technicznych sąsiednich stacji i pośrednich posterunków ruchu oraz w instrukcjach.

Oddział 3

Prowadzenie ruchu po torze zamkniętym

§ 50. 1. Pociągi i pojazdy pomocnicze 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 semaforami oraz dodatkowo blokadą 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 prze-

ciwnym do zasadniczego albo że przy torze lewym (patrząc w kierunku jazdy) znajduje się semafor wyjazdowy,

- 3) na szlaku z dwukierunkową blokadą pól samoczynną dla każdego toru obowiązują postanowienia pkt 1.

3. Dla pociągu, który nie dojeżdża do następnego posterunku zapowiadawczego, dla jazdy po szlaku jednotorowym lub po torze prawym szlaku dwutorowego, semafor 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 urządzenie blokady liniowej, wówczas wjazd pociągu powracającego ze szlaku jednotorowego lub po torze prawym szlaku dwutorowego może odbywać się na sygnal zezwalający na semaforze. Dla jazdy po torze lewym szlaku dwutorowego, odnośnie do 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 wjazd pociągów z zamkniętego toru — na sygnal zastępczy lub rozkaz pisemny.

5. Dla pociągu jadącego na zajęty tor szlakowy nie nastawia się sygnalów 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 zajętym torze szlakowym nie może przekraczać 30 km/h. Na zamkniętym torze szlakowym nie zajętym przez tabor, 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 miejsca na szlaku. Ponadto drużyny pociągowe lub kierowcy 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 roboczym 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 wyprawiać 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 rozkaze 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 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, to nie wolno wyprawić następnego pociągu, dopóki wyprawiony pociąg nie powróci.

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, i wyprawić następny 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.

Oddział 4

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

§ 51. 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) gdy 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 włączenie żądanego kierunku; żądanie tego pozwolenia odbywa się telefonicznie lub za pomocą specjalnego urządzenia,

2) gdy 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 określonego wzoru.

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

4. Na szlakach z blokadą liniową nie przystosowaną 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 zawiadamia dróżników przejazdowych.

Oddział 5

Zamknięcie toru stacyjnego

§ 52. 1. Tor stacyjny nie nadający się do ruchu należy zamknąć, wykonując następujące czynności:

- 1) zawiadomić o tym zainteresowanych pracowników,
- 2) tor ten osygnalizować zgodnie z obowiązującymi zasadami sygnalizacji,
- 3) zewrzeć oba toki szyn zamkniętego toru, jeżeli jest on izolowany,
- 4) zwrotnice prowadzące na zamknięty tor przestawić w kierunku innego toru i w tym położeniu unieruchomić je za pomocą zamknięć pomocniczych, o ile

nie spowoduje to wyłączenia innych przebiegów niesprecznych.

2. Jeżeli zamknięty tor, o którym mowa w ust. 1, jest torem wjazdowym, ponadto stosuje się środki pomocnicze stosownie do tego typu urządzeń srk.

3. Jeżeli część zamkniętego toru będzie użytkowana, należy ją zakończyć prowizorycznym kołtem oporowym, a miejsce, do którego wolno dojechać, odpowiednio osygnalizować.

4. Otwarcie zamkniętego toru stacyjnego może nastąpić na polecenie dyżurnego ruchu, po otrzymaniu zawiadomienia o usunięciu przeszkód do ruchu na tym torze.

5. Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego powinno być odnotowane w dokumentacji techniczno-ruchowej.

Rozdział 6

Powiadamianie drużyn pociągowych i postępowanie w razie szczególnych wydarzeń

Oddział 1

Rozkazy pisemne

§ 53. 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. Podstawą do przekazywania rozkazów pisemnych są postanowienia przepisów i instrukcji określające obowiązki dyżurnego ruchu albo zarządzenie zarządu kolei lub żądanie uprawnionego pracownika.

3. Rodzaje i wzory rozkazów pisemnych określa zarząd kolei.

4. Za pomocą rozkazów pisemnych wydaje się drużynie pociągowej następujące polecenia, zezwolenia i informacje:

1) polecenie ostrożnej jazdy, z powodu:

- a) niezawiadomienia dróżnika przejazdowego lub kierownika robót o: zmianie normalnego kierunku jazdy pociągu po torze szlakowym, jeździe po zamkniętym torze, jeździe w odstępie czasu,
- b) nieotrzymania potwierdzenia przyjazdu pojazdu pomocniczego,
- c) jazdy pociągu w odstępie czasu i o jeździe na widoczność,
- d) wykonywania robót torowych w warunkach złej widzialności,
- e) znajdowania się w składzie pociągu wagonów z ładunkiem o przekroczonej skrajni ładunkowej

lub wyjątkowo ciężkim albo z towarami niebezpiecznymi, ze wskazaniem szczególnych środków ostrożności, jakie w danym przypadku należy stosować,

- f) jazdy po sąsiednim torze szlakowym lub stacyjnym pociągu, w którym znajdują się wagony z ładunkiem o przekroczonej skrajni ładunkowej lub z materiałami niebezpiecznymi, jeżeli w danym przypadku jest wymagane takie ostrzeżenie,
 - g) jazdy po torze prawym w kierunku zasadniczym w przypadku zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym lub prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze szlaku dwutorowego przy czynnych obu torach szlakowych, jeżeli blokada liniowa nie jest do tego przystosowana,
 - h) innych okoliczności wymagających ostrożnej jazdy,
- 2) polecenie ostrożnej jazdy z jednoczesnym zmniejszeniem prędkości jazdy, z powodu:
- a) zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny dodatkowy, o ile drużyna pociągowa nie została poinformowana o tym w inny sposób,
 - b) wjazdu pociągu na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor żeberkowy albo na tor, na którym istnieje ograniczenie prędkości niższe, niż wynika to ze wskazań semafora,
 - c) stanu taboru (znajdowania się w składzie pociągu pojazdu, którego prędkość konstrukcyjna jest mniejsza niż prędkość pociągu itp.),
 - d) stanu lub rodzaju ładunku, które wymagają ograniczenia prędkości jazdy,
 - e) stanu nawierzchni i budowli kolejowych,
 - f) stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
 - g) stanu urządzeń trakcji elektrycznej,
 - h) niezawiadomienia dróżnika przejazdowego o odjeździe pociągu lub pojazdu pomocniczego,
 - i) uszkodzenia rogatki lub samoczynnej sygnalizacji na przejeździe, do czasu usunięcia uszkodzenia lub do czasu wprowadzenia tymczasowego strzeżenia przejazdu,
 - j) innych okoliczności wymagających ograniczenia prędkości jazdy,
- 3) polecenie zatrzymania pociągu wskutek zagrożenia lub uszkodzenia toru i jazdy przez miejsce uszkodzone ze wskazaną prędkością i ewentualnie z pilotem,
- 4) zezwolenie na przejechanie obok semafora wjazdowego, wskazującego sygnał „Stój”, sygnał wątpliwy, białe światło bądź nie oświetlonego, o ile nie można podać sygnału zastępczego oraz informacji, czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu

- niu sygnału „Nakaz jazdy”, czy też bez otrzymania tego sygnału, a także zezwolenie na przejechanie obok semafora wyjazdowego w okręgu nastawczym nastawni wyłączzonej z udziału w prowadzeniu ruchu,
- 5) zezwolenie na wyjazd ze stacji mającej semafor wyjazdowy z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego, oraz informacji, czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału „Nakaz jazdy”, czy też bez otrzymania tego sygnału,
- 6) zezwolenie na przejechanie obok semafora wjazdowego, drogowskazowego lub obsługiwanego semafora odstępowego, wskazujących sygnał „Stój”, sygnał wątpliwy lub białe światło bądź nie oświetlonych, o ile nie można podać sygnału zastępczego, a także zezwolenie na przejechanie obok semafora wjazdowego, drogowskazowego w okręgu nastawczym nastawni wykonawczej wyłączzonej z udziału w prowadzeniu ruchu,
- 7) jeżeli nie ma możliwości przywrócenia stanu zasadniczego samoczynnej blokady liniowej jednokierunkowej — zezwolenie pierwszemu pociągowi, wyprawianemu po otwarciu zamkniętego toru szlakowego, na niezatrzymanie się przed samoczynnymi semaforami odstępowymi, wskazującymi sygnał „Stój” i niezmnieszenie prędkości jazdy z tego powodu,
- 8) polecenie jazdy pociągu do określonego kilometra na szlaku jednotorowym, zatrzymania się i powrotu najpóźniej w nakazanym czasie, o ile jazda tego pociągu nie jest przewidziana rozkładem jazdy,
- 9) polecenie popychania pociągu przez lokomotywę sprzęgniętą z pociągiem lub przez lokomotywę nie sprzęgniętą z pociągiem, która dojeżdża za pociągiem do następnej stacji lub która ze szlaku jednotorowego wraca do stacji wyprawienia, o ile popychanie nie jest przewidziane rozkładem jazdy,
- 10) informację o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd pociągu lub popychacza powracającego ze szlaku jednotorowego, jeżeli wjazd ten nie odbędzie się na sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym lub na sygnał zastępczy,
- 11) polecenie jazdy po zamkniętym torze szlakowym i o innych okolicznościach z tym związanych,
- 12) polecenie zatrzymania pociągu na stacji, gdzie nie ma rozkładowego postoju, w określonych okolicznościach,
- 13) polecenie zatrzymania pociągu na szlaku, nieprzewidzianego rozkładem jazdy, z określeniem celu i czasu postoju,
- 14) polecenie rozłączenia lokomotyw przed miejscami, na których niedozwolona jest podwójna trakcja, przejazdu pojedynczo przez to miejsce i ponownego połączenia lokomotyw za tym miejscem, o ile nie jest to przewidziane rozkładem jazdy,
- 15) informację o zmianach w wewnętrznym rozkładzie jazdy,
- 16) informację o ustawieniu nowych sygnalizatorów, o zmianie miejsca istniejących sygnalizatorów, o zmianie obrazów sygnałowych,
- 17) informację o czasowym otwarciu posterunku ruchu stale zamkniętego,
- 18) informację o otwarciu prowizorycznego posterunku odstępowego lub odgałęźnego i miejscu jego usytuowania oraz na jaki sygnał dozwolony jest przejazd pociągu przez ten posterunek,
- 19) informację o tym, że w czasie prowadzenia ruchu pociągów w odstępach obsługiwanych posterunków następczych sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne,
- 20) informację o uszkodzeniu torowych urządzeń kontroli prowadzenia pociągów,
- 21) informację o jeździe pociągu w innym kierunku niż przewidziany w rozkładzie jazdy,
- 22) zezwolenie na jazdę manewrową w kierunku szlaku, poza ustaloną granicę przetaczania lub poza granicę stacji,
- 23) informację o otwarciu toru szlakowego i przywróceniu ruchu dwutorowego, jeżeli drużyna pociągowa została powiadomiona rozkazem pisemnym o jeździe pociągu po torze szlakowym lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), a jazda ma się odbyć po torze prawym (w kierunku zasadniczym),
- 24) polecenie zatrzymania pociągu przed uszkodzonym obsługiwany semaforem,
- 25) zezwolenie na wjazd z zamkniętego toru szlakowego, przy którym nie ma semafora wjazdowego,
- 26) zezwolenie na jazdę w przypadku, gdy czoło pociągu z jednoosobową obsługą trakcyjną znajduje się poza semaforem wskazującym sygnał zezwalający, którego maszynista nie widzi,
- 27) zezwolenie na przejechanie obok sygnału D 1 „Stój”,
- 28) informację o przywróceniu ważności wskazań sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych i prowadzeniu ruchu pociągów na ich podstawie,
- 29) zezwolenie na dalszą jazdę zatrzymanego pociągu, gdy czoło pociągu minęło obsługiwany semafor tak, że koniec pociągu minął sygnałowe miejsce końca pociągu, lecz nie minął przebiegowego miejsca końca pociągu, lub gdy pociąg przejechał i zatrzymał się za semaforem wskazującym sygnał „Stój”,
- 30) informację dla pociągu roboczego, znajdującego się na torze szlakowym zamkniętym, wyprawionym do kilometra z postojem i z powrotem, że za nim zostanie wyprawiony następny pociąg tego samego kierunku,
- 31) zezwolenie na wyjazd pociągu w przypadku prowadzenia ruchu w odstępie czasu,

- 32) zawiadomienie o zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku(ów) następczego(ych), unieważnieniu sygnałów na semaforach wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych, ograniczeniach prędkości w obrębie tych posterunków następczych,
- 33) zezwolenie na wstawienie i jazdę samochodu przystosowanego do jazdy po drogach i po torach,
- 34) informację o zamknięciu toru szlakowego i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze szlakowym czynnym,
- 35) zezwolenie na przejechanie obok semafora wyjazdowego wskazującego sygnał „Stój” i wyjazd pociągu na tor szlakowy w kierunku przeciwnym do zasadniczego, gdy na semaforze wyjazdowym nie będzie podany sygnał zastępczy, oraz informację, czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału „Nakaz jazdy”, czy też bez otrzymania tego sygnału,
- 36) zezwolenie na wyjazd pociągu ze stacji mającej semafora wyjazdowe z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego, na tor szlakowy w kierunku przeciwnym do zasadniczego, oraz informację, czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału „Nakaz jazdy”, czy też bez otrzymania tego sygnału,
- 37) informację, do którego miejsca na szlaku dwutorowym odbędzie się jazda lub popychanie pociągu, oraz polecenie powrotu (z podaniem czasu powrotu na stację wyprawienia) po torze szlakowym lewym w kierunku przeciwnym do kierunku zasadniczego, o ile nie jest to przewidziane rozkładem jazdy,
- 38) informację o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd pociągu lub powracającego popychacza z toru szlakowego lewego, jeżeli wjazd ten nie odbędzie się na sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym lub sygnał zastępczy,
- 39) zezwolenie na wjazd pociągu z toru szlakowego lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego), przy którym nie ma semafora wjazdowego lub innego urządzenia sygnałowego albo gdy nie można na nich podać odpowiedniego sygnału,
- 40) informację o tym, co będzie zezwoleniem na przejazd pociągu po torze szlakowym lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) obok posterunków odstępowych,
- 41) informację o prowadzeniu ruchu dwukierunkowego po torze szlaku dwutorowego przy czynnych obu torach szlakowych, jeżeli blokada liniowa i stacyjna nie są do tego przystosowane; informację tę otrzymuje drużyna pociągu wyprawianego na tor szlakowy lewy, po którym odbywa się ruch dwukierunkowy,
- 42) informację o zaistnieniu całkowitej przerwy łączności przewodowej i o jej zasięgu oraz jednocześnie, jeżeli zachodzi taka potrzeba:
- a) informację o nieotrzymaniu potwierdzenia przyjazdu pociągu,
 - b) informację o podstawie do wyprawienia pociągu na szlak jednotorowy,
 - c) polecenie ostrożnej jazdy, zatrzymania się i dawania sygnału „Baczność”,
 - d) informację, które posterunki nie biorą udziału w prowadzeniu ruchu i o nieważności sygnałów na ich semaforach oraz na którym z tych posterunków przejazd przez zwrotnice odbędzie się na ręczny sygnał „Do mnie”,
 - e) polecenie drużynie pierwszego pociągu zawiadomienia o przerwie w łączności przewodowej posterunków wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu oraz dróżników przejazdowych,
 - f) informację o tym, że w tym samym kierunku zostanie wyprawiony następny pociąg.
5. Rozkazy pisemne wypełnia, podpisuje i doręcza lub przekazuje ich treść za pomocą urządzeń łączności drużynie pociągowej dyżurny ruchu.
6. Zezwolenia, polecenia i informacje wymienione w ust. 4 mogą być przekazywane maszyniście przez dyżurnego ruchu za pomocą urządzeń łączności po zatrzymaniu pociągu; ich treść maszynista wpisuje do bloczków, o których mowa w ust. 8. Zatrzymanie pociągu nie jest wymagane, jeżeli:
- 1) obsada pojazdu trakcyjnego jest dwuosobowa, a treść przekazywanych zezwoleń, poleceń i informacji będzie rejestrowana przez specjalne urządzenie znajdujące się na posterunku nastawczym (technicznym) albo w pojeździe trakcyjnym lub
 - 2) obsada pojazdu trakcyjnego jest jednoosobowa, a pojazd został wyposażony w urządzenia umożliwiające odbiór i druk rozkazu przekazem elektronicznym.
7. W przypadku przekazania zezwolenia, polecenia i informacji, o których mowa w ust. 6, za pomocą urządzeń łączności, ich treść powinna być wpisywana do bloczków, o których mowa w ust. 8.
8. Rozkazy pisemne powinny być przygotowane w formie bloczków z nadrukiem na każdej karcie kolejnego numeru; bloczki podlegają ścisłej ewidencji. Rozkazy przekazywane drużynie pociągowej należy oznaczać kolejnym numerem (numeracja miesięczna lub roczna).
9. Szczegółowe postanowienia o wydawaniu i doręczaniu (przekazywaniu) rozkazów pisemnych określa zarząd kolei.
10. Na stacjach wyposażonych w urządzenia komputerowej ewidencji ostrzeżeń doraźnych wyznaczonych do wydawania rozkazów pisemnych rozkazy pisemne zawierające ostrzeżenia dla określonych odcinków linii mogą być wydawane w formie wydruku kom-

puterowego. Podstawą komputerowego wydruku rozkazu pisemnego jest zapis w pamięci komputera ostrzeżeń doraźnych obowiązujących w torach szlakowych i stacyjnych dla jazdy w kierunku zasadniczym i w kierunku przeciwnym do zasadniczego, prowadzony według numeracji rocznej na podstawie otrzymanych zgłoszeń telegraficznych.

11. Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego powinien zawierać:

- 1) nazwę stacji wydania,
- 2) nazwę rozkazu i jego numer,
- 3) numer pociągu, dla którego jest przeznaczony,
- 4) datę i godzinę wystawienia,
- 5) nazwy posterunków ruchu i szlaków, na których obowiązuje zmniejszenie prędkości lub wymagane jest zachowanie ostrożności, z podaniem numeru toru, kilometraża, dozwolonej prędkości, przyczyny oraz ewentualnie godzin obowiązywania,
- 6) nazwę stacji, do której wydano ostrzeżenia.

12. W komputerowym wydruku rozkazu pisemnego zawierającego ostrzeżenia mogą być dodatkowo podawane informacje z innych rozkazów pisemnych. Sprawy związane z wydawaniem i doręczaniem komputerowych wydruków rozkazów pisemnych powinny być określone w regulaminie technicznym.

Oddział 2

Ostrzeżenia

§ 54. 1. Ostrzeżenia dzielą się na stałe i doraźne, przy czym:

- 1) za ostrzeżenia stałe uważa się ostrzeżenia, które trwają dłużej niż 30 dni oraz ujęte są w wykazie ostrzeżeń stałych,
- 2) ostrzeżeniami doraźnymi są ostrzeżenia, które wprowadzone zostały zarządzeniami; ostrzeżenia doraźne mogą być jednorazowe, tj. odnoszące się do określonego pociągu, lub okresowe, tj. odnoszące się do wszystkich pociągów w okresie ważności tego ostrzeżenia.

2. Wykaz ostrzeżeń stałych powinien być wydawany okresowo, przy czym po raz pierwszy równocześnie z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy.

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

- 1) skreślenia ostrzeżeń w całości,
- 2) skrócenia miejsca podanego w ostrzeżeniu stałym,
- 3) podwyższenia prędkości jazdy podanej w ostrzeżeniu stałym.

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

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

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

7. Jeżeli doraźne ostrzeżenie wprowadzono pisemnym zarządzeniem, przekazanym do wszystkich zainteresowanych stacji, to zamiast zawiadomienia obowiązuje potwierdzenie otrzymania zarządzenia, z tym że zamiast stacji potwierdza się jednostce organizacyjnej, od której otrzymano zarządzenie.

8. 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.

9. Stacje wyznaczone w wewnętrznym rozkładzie jazdy do wydawania ostrzeżeń wpisują do książek ostrzeżeń wszystkie doraźne ostrzeżenia obowiązujące na wyznaczonych odcinkach, natomiast inne stacje wpisują ostrzeżenia doraźne wprowadzone na własnej stacji na drodze wjazdu pociągów, na szlakach do najbliższych sąsiednich stacji i na sąsiednich stacjach na drodze wjazdu pociągów. Ostrzeżenia dotyczące szlaków dwutorowych:

- 1) stacje wyznaczone wpisują do książek ostrzeżeń doraźnych ostrzeżenia dotyczące szlakowych torów kierunku zasadniczego i miejsc znajdujących się na stacjach na drodze wjazdu i wjazdu 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.

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

11. W regulaminie technicznym powinno być również określone, na których posterunkach ile książek ostrzeżeń i dla których kierunków powinno się je prowadzić oraz sprawy związane z wydawaniem ostrzeżeń i wpisywaniem ich do książek ostrzeżeń doraźnych.

Rozdział 7

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

Oddział 1

Ogólne zasady postępowania

§ 55. 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 przedsięwziąć stosowne środki w celu usunięcia tej przeszkody, a jeśli nie jest to możliwe, należy w pierwszej kolejności, jeżeli tor jest izolowany, zewrzeć jego toki szyn, następnie zagrożone miejsce osłonić sygnałami (jeśli jest to możliwe), a w razie potrzeby podawać sygnały „Stój” oraz wezwać pomoc.

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

6. W razie wypadku z pociągiem na szlaku należy zewrzeć toki szyn (jeśli tor jest izolowany) oraz niezwłocznie osłonić sygnałami „Stój” sąsiednie tory, jeżeli wskutek wypadku powstała przeszkoda do jazdy po tych torach, a następnie osłonić tor, na którym powstał wypadek i zgłosić o tym dyżurnemu ruchu.

7. 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 instrukcją i regulaminem technicznym.

8. Na miejscu wypadku kierownik pociągu, a gdy go nie ma — maszynista, powinien przedsięwziąć odpowiednie środki zapobiegające następstwom wypadku (osłonięcie sygnałami, zgłoszenie dyżurnemu ruchu itp.) oraz zapewniające niesienie pomocy ofiarom wypadku, zabezpieczenie śladów, które mogłyby ułatwić ustalenie przyczyn wypadku oraz zabezpieczenie miejsca kolejowego, ładunku i bagażu podróżnych.

9. W razie niezatrzymania się pociągu w miejscu, w którym miał się on zatrzymać, należy zbadać stan i działanie urządzeń hamulcowych, według szczególnych określonych przez zarząd kolei postanowień.

10. 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 (odstępie) bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu ruchu pociągów, należy postępować w następujący sposób:

- 1) dyżurny ruchu powinien natychmiast polecić zatrzymanie tego pociągu, podać sygnał „Alarm”, a na linach wyposażonych w urządzenia radiołączności pociągowej należy wykorzystać radiotelefoniczny system alarmowy oraz wydać telefoniczne polecenie zatrzymania wskazanego pociągu dróżnikom przejazdowym i odpowiednim posterunkom następczym,
- 2) dróżnicy przejazdowi, znajdujący się przed pociągiem, który ma być zatrzymany, lecz za jadącym przed nim ostatnim pociągiem, powinni ustawić tarczę zatrzymania, a w kierunku zbliżającego się pociągu podawać jednocześnie sygnały wzrokowe i słuchowe „Stój”,
- 3) dróżnik przejazdowy, który zatrzymał pociąg, powinien niezwłocznie zgłosić o tym 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 słuchowe „Stój”, aby zapewnić możliwie najwcześniej zatrzymanie pociągu.

Oddział 2

Cofanie, dzielenie i zabieranie częściami składu pociągu ze szlaku

§ 56. 1. Pociąg zatrzymany na szlaku może być cofnięty, jeżeli cofanie uzgodniono z dyżurnym ruchu posterunku zapowiadawczego, w kierunku którego pociąg ma cofać się, i gdy na pierwszym wagonie w kierunku cofania, wyposażonym w kurek nagłego hamowania, będzie znajdować się pracownik, celem obser-

wacji toru szlakowego i zahamowania pociągu w razie potrzeby.

2. Drużyna trakcyjna powinna cofać pociąg z najdalej posuniętą 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 ruchu (również w czasie przerwy łączności) 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 wyjątkiem ust. 4.

4. Cofanie pociągu jest zabronione:

- 1) gdy w czasie przerwy łączności przewodowej lub prowadzenia ruchu pociągów w odstępie czasu za tym pociągiem miał być wyprawiony na szlak następny pociąg,
- 2) gdy 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) gdy pociąg jedzie na jednotorowym odcinku linii bez obsady stacji (mijanek) i bez urządzeń sterowania zdalnego i 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.

6. 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 ruchu najbliższego przedniego posterunku zapowiadawczego i postąpić według jego polecenia.

7. Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który otrzymał zawiadomienie o podzieleniu lub rozerwaniu pociągu i pozostawieniu jego części na szlaku, zamyka tor szlakowy.

8. Pozostającą na szlaku część pociągu należy zahamować, osłonić sygnałami i, o ile jest to możliwe, strzec.

9. Przed odjazdem części pociągu ze szlaku należy dokonać wymaganej próby hamulców i odhamować wagony w tej części pociągu. Na odjeżdżającej części pociągu nie wolno umieszczać sygnałów końcowych, 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).

10. 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.

11. Jeżeli zawiadomienia, o którym mowa w ust. 10, dokonano za pomocą radiotelefonu podczas jazdy części pociągu ze szlaku, nie ma potrzeby zatrzymywania się przed semaforem wskazującym sygnał zezwalający. Jeżeli zawiadomienie to otrzymał nastawniczy (zwrotniczy), powinien niezwłocznie zgłosić to dyżurnemu ruchem. Dalsza jazda odbywa się według poleceń dyżurnego ruchu.

12. Wjazd na stację poszczególnych części pociągu odbywa się na zasadach określonych dla ruchu po torze zamkniętym.

13. 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.

Oddział 3

Rozerwanie pociągu na szlaku i zbiegnięcie wagonów

§ 57. 1. W razie zauważenia rozerwania pociągu należy podawać w kierunku maszynisty sygnał „Uwaga — nastąpiło rozerwanie pociągu” — gdy oderwana część toczy się w kierunku jazdy pociągu, lub sygnał „Stój” — gdy oderwana część pociągu zatrzymała się lub toczy w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy pociągu.

2. Jeżeli oderwana część pociągu toczy się za przednią, maszynista powinien jechać dalej i w czasie jazdy często podawać sygnał o rozerwaniu pociągu.

3. Jeżeli oderwana część pociągu zatrzymała się lub toczy się w odwrotnym kierunku, to przednią część pociągu należy niezwłocznie zatrzymać oraz, jeśli to możliwe, powiadomić o rozerwaniu pociągu dyżurnego ruchu najbliższego posterunku.

4. 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.

5. 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.

6. Jeżeli okoliczności będą tego wymagały, dyżurny ruchu może zarządzić wystąpienie 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.

7. Na stacjach, na których może zachodzić niebezpieczeństwo zbiegnięcia wagonów ze stacji na szlak lub odwrotnie, należy przewidzieć w regulaminie technicznym środki zapobiegające zbiegnięciu wagonów i skutkom zbiegnięcia.

8. W razie zbiegnięcia wagonów ze stacji, należy je wszelkimi sposobami 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.

9. 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.

10. Dróżnicy przejazdowi po zauważeniu lub dowiedzeniu się o zbiegnięciu wagonów powinni zamknąć rogatki i zatrzymać pociąg jadący naprzeciw zbiegłych wagonów. 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. 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 której kierunku 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, zależnie 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.

Oddział 4

Postępowanie w razie pożaru w pociągu

§ 58. 1. W przypadku powstania pożaru w pociągu, należy:

- 1) pociąg ten niezwłocznie zatrzymać, o ile jest to możliwe w miejscu umożliwiającym prowadzenie akcji ratowniczo-gaśniczej,
- 2) podawać sygnał „Pożar” oraz wezwać podróżnych do opuszczenia płonącego wagonu,
- 3) przystąpić do gaszenia pożaru za pomocą dostępnych środków,
- 4) wezwać straż pożarną oraz podjąć działania w celu zminimalizowania jego skutków.

2. W przypadku powstania pożaru w elektrycznym pojeździe trakcyjnym należy opuścić pantografy.

3. O powstaniu pożaru w pociągu znajdującym się na szlaku należy powiadomić dyżurnego ruchu, a w razie potrzeby miejsce niebezpieczne ostonić sygnałami i zażądać pomocy.

4. W razie rozłączenia pociągu na szlaku należy zamknąć tor szlakowy oraz, jeżeli przejazd obok płonącego wagonu byłby niebezpieczny, również sąsiedni tor szlakowy.

5. Gdy na sąsiednim torze znajduje się pociąg, należy zatrzymać go przed miejscem pożaru, jeżeli przejazd obok tego miejsca byłby niebezpieczny.

6. Po ugaszeniu pożaru uprawniony pracownik powinien dokonać oględzin uszkodzonego wagonu i zdecydować, czy wagon jest zdalny do ruchu.

Oddział 5

Jazda pociągów

w czasie trudnych warunków atmosferycznych

§ 59. 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 odpowiedzialną za utrzymanie torów, zwaną dalej „jednostką drogową”, w celu ustalenia potrzeby wstrzymania ruchu lub ograniczenia prędkości jazdy pociągów.

2. Drużyny trakcyjne pociągów jadących podczas gwałtownej ulewy powinny:

- 1) zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby można było obserwować stan toru i w razie potrzeby zatrzymać pociąg przed przeszkodą; prędkość ta nie powinna przekraczać 20 km/h,

- 2) zwracać uwagę, czy nie zostały zamulone rowki na przejazdach, zwłaszcza niestrzeżonych,
- 3) przed miejscami zagrożonymi wskutek ulewy lub przyboru wód zatrzymać pociąg i dokonać oględzin toru,
- 4) w razie stwierdzenia przeszkody do jazdy lub wątpliwości co do bezpiecznej jazdy pociągu, zawiadomić o tym dyżurnego ruchu tylnej stacji, a na szlaku jednotorowym — dyżurnych ruchu obu sąsiednich stacji i oczekiwać na decyzję właściwego pracownika jednostki drogowej.

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 zasy, które mogą stanowić przeszkodę dla ruchu,
- 2) dyżurny ruchu — powinien zasięgnąć informacji u pracowników jednostki drogowej o stanie szlaku, zwłaszcza przed wyprawieniem pociągu, któremu może zagrazać utknięcie w zaspie śnieżnej.

5. O powstaniu zasy śnieżnej, stanowiącej przeszkodę dla ruchu pociągów, należy zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor szlakowy i zająć usunięcia zasy.

6. Jeżeli pociąg zatrzyma się na torze szlakowym z powodu zasp 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.

Oddział 6

Pęknięcie szyny lub deformacja toru

§ 60. 1. W razie ujawnienia pęknięcia szyny lub deformacji toru zagrażających bezpieczeństwu ruchu należy:

- 1) zewrzeć jego toki szyn, jeżeli tor jest izolowany,
- 2) miejsce to ostrzec 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 jednostkę drogową,
- 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 telefogramem wykonanie naprawy oraz podaje prędkość, z jaką mogą przejeżdżać pociągi przez miejsce naprawione.

Oddział 7

Uszkodzenie wagonu w pociągu

§ 61. 1. W razie stwierdzenia w pociągu uszkodzenia wagonu, 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 gdy nie uległy uszkodzeniu, powinny być zbadane przez właściwego pracownika 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 właściwego pracownika, jednak nie większą niż 30 km/h.

3. Pracownik, który zauważy nieprawidłowość zagrażającą bezpiecznej jeździe pociągu, powinien pociąg zatrzymać, a jeżeli jest to niemożliwe, powinien wezwać do zatrzymania pociągu pracownika 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 zagrzenia się czopa osi zestawu kołowego, należy pociąg niezwłocznie 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 zagrożonym czopem osi zestawu kołowego, a wjazd pocią-

gu 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.

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

5. 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.

6. 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 obręczy koła przekracza dopuszczalną granicę, należy wagon wyłączyć z pociągu.

7. 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.

8. 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 nie przekraczającą 20 km/h do najbliższej stacji, gdzie należy wagon zbadać, czy wytarcie obręczy nie przekracza dopuszczalnej granicy.

9. W razie zauważenia braku zderzaka przy wagonie w pociągu należy bezzwłocznie 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.

10. Dyżurny ruchu stacji włączającej na koniec pociągu wagon bez zderzaka zobowiązany jest powiado-

nić o tym pracowników posterunków ruchu i dróżników przejazdowych na szlaku, na który pociąg ma być wyprawiony, oraz dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego; dyżurni ruchu następnych posterunków zapowiadawczych zobowiązani są dokonywać powiadomień na kolejnych szlakach przebiegu pociągu.

Oddział 8

Brak sygnałów na pociągu lub niewłaściwe jego osygnalizowanie

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

2. Gdy pracownik obsługujący semafor stwierdził brak sygnału końca pociągu i zachodzi podejrzenie, że mogło nastąpić rozerwanie pociągu, należy podjąć działania w celu umożliwienia 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 następne i dróżników przejazdowych. Stacja, która otrzymała ww. zawiadomienie, powinna zatrzymać pociąg i po sprawdzeniu, że wjechał on w całości, powiadomić o tym tylną stację, pośrednie posterunki następne 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.

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

6. Jeżeli brak sygnału końcowego zauważył dróżnik przejazdowy, powinien on niezwłocznie zawiadomić o tym najbliższy tylny i przedni posterunek następny. Tylny posterunek następny 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.

7. Po stwierdzeniu na stacji, że pociąg nie mający 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.

Oddział 9

Uszkodzenie sieci trakcyjnej

§ 63. 1. W razie zauważenia, że sieć trakcyjna obezwadła się lub niebezpiecznie obniżyła się nad torem, należy:

- 1) opuścić pantografy pociągu zbliżającego się do przeszkody,
- 2) zatrzymać pociąg przed miejscem uszkodzonym, o ile jest to możliwe,
- 3) ostonić przeszkodę sygnałami, zgodnie z obowiązującą sygnalizacją,
- 4) o uszkodzeniu sieci trakcyjnej i o ostonieniu przeszkody zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor i zawiadomić dyspozytora.

2. Jeżeli według oceny maszynisty i kierownika pociągu można bezpiecznie przejechać z opuszczonymi pantografami przez miejsce uszkodzenia sieci, należy:

- 1) z rozpędem przejechać przez miejsce uszkodzone z opuszczonymi pantografami, o ile jest to możliwe,
- 2) pozostawić pracownika drużyny konduktorskiej dla zabezpieczenia miejsca uszkodzenia sieci do czasu przybycia pogotowia. Jeżeli pociąg nie ma obsady konduktorskiej, należy zażądać przystania pracownika w celu dozorowania tego miejsca do czasu przybycia pogotowia sieciowego.

3. Jeżeli zerwany przewód sieci trakcyjnej styka się z taborem, należy:

- 1) przesunąć pociąg tak, aby usunąć to zetknięcie, o ile jest to możliwe,
- 2) zarządzić i zachować wszelkie środki ostrożności przy ewakuacji podróżnych z pociągu, stosownie do zaistniałej sytuacji i warunków, w celu uniknięcia porażenia prądem.

Oddział 10

Postępowanie w razie wypadków i wypadków z ludźmi na terenie kolejowym

§ 64. 1. W razie zastabnięcia lub doznania obrażeń cielesnych przez osobę znajdującą się na obszarze kolejowym, pracownik kolejowy, który to spostrzeżł lub dowiedział się o tym, obowiązany jest udzielić pierwszej pomocy lub zapewnić udzielenie tej pomocy przez innego pracownika, a w razie potrzeby wezwać pomoc lekarską.

2. Po najechaniu na człowieka lub spostrzeżeniu rannego na torze lub w pobliżu toru należy pociąg zatrzymać i udzielić rannemu pierwszej pomocy oraz przewieźć go do stacji, na której może być udzielona wymagana pomoc.

3. W razie zgonu człowieka w wagonie należy usunąć z przedziału pozostałe osoby, zamknąć przedział ze zwłokami, a następnie powiadomić stację z dłuższym postojem pociągu o potrzebie wezwania lekarza i policji. Po przyjeździe pociągu do tej stacji oraz ustaleniu potrzebnych danych, zwłoki należy usunąć, wagon z zamkniętym przedziałem przewieźć do stacji końcowej albo postąpić stosownie do wskazań lekarza i Policji.

4. Po zauważeniu na torze zwłok ludzkich należy:

- 1) zatrzymać pociąg,
- 2) zanotować szczegóły dotyczące położenia zwłok,
- 3) zwłoki usunąć z szyn, nakryć je i ułożyć możliwie w tej samej pozycji, w jakiej znajdowały się na torze,
- 4) oznaczyć miejsce, skąd usunięto zwłoki,
- 5) w miarę możliwości strzec zwłok oraz zabezpieczyć wszelkie ślady znajdujące się w pobliżu miejsca wypadku, do czasu przybycia organów uprawnionych do prowadzenia śledztwa lub dochodzenia.

5. W przypadkach, kiedy są wyraźne oznaki, że dokonano zabójstwa (np. znalezienie na torze zwłok związanych) lub jeżeli na torach, które nie są torami głównymi, oraz na bocznicach kolejowych zaistniał wypadek śmiertelny, a brak jest świadków, którzy mogliby stwierdzić przebieg i przyczynę wypadku, nie należy dokonywać w miejscu znalezienia zwłok żadnych zmian bez zgody organu uprawnionego do prowadzenia śledztwa lub dochodzenia.

6. W przypadku zabicia człowieka przez pociąg należy pociąg ten zatrzymać i o wypadku zgłosić dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego. Decyzję o dalszym postępowaniu podejmują organy uprawnione do prowadzenia śledztwa lub dochodzenia.

7. Każdy wypadek zastabnięcia, zranienia lub śmierci na obszarze kolejowym należy bezzwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu.

Dział II

Sygnalizacja na liniach kolejowych normalnotorowych i szerokotorowych

Rozdział 1

Przepisy ogólne. Określenia

§ 65. 1. Sygnały i wskaźniki kolejowe służą do wzajemnego porozumiewania się pracowników kolejowych, w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz sprawnej organizacji ruchu pociągów i pracy manewrowej.

2. Sygnał kolejowy jest to umowny znak lub zespół znaków, za których pomocą przekazuje się nakazy lub polecenia wykonania określonych czynności związanych z ruchem pociągów, manewrami taboru kolejowego lub bezpieczeństwem mienia kolejowego i osób.

3. Wskaźnik jest to znak umowny, za którego pomocą podaje się nakazy lub polecenia nie objęte sygnałami oraz informacje związane z ruchem pociągów, manewrami lub bezpieczeństwem mienia kolejowego i osób.

4. Sygnały, o których mowa w ust. 2, dzielą się na optyczne i akustyczne. Sygnały optyczne dzielą się na świetlne, kształtowe i ręczne oraz na dzienne i nocne.

5. Sygnały na sygnalizatorach świetlnych mają te same obrazy sygnałowe zarówno w dzień, jak i w nocy. Sygnały kształtowe w nocy uzupełnione są sygnałami świetlnymi.

6. W przypadku gdy jest ciemno i semafor kształtowy wskazuje nocny sygnał Sr 1 „Stój”, nocny sygnał wątpliwy lub jest nieoświetlony i jednocześnie semafor ten wskazuje sygnał dzienny zezwalający na jazdę, a przed tym semaforem nie ustawiono tarczy zatrzymania (sygnał D 1), ważny jest sygnał dzienny.

7. Jeżeli sygnał nie odpowiada ściśle ustalonemu obrazowi, jest to sygnał wątpliwy (niepewny). Sygnał wątpliwy na semaforze (z uwzględnieniem przepisu ust. 6) albo brak świateł na semaforze świetlnym oznacza sygnał „Stój”.

8. Sygnał wątpliwy lub brak świateł na innym sygnalizatorze (poza semaforami) należy rozumieć w znaczeniu, które bardziej zapewnia bezpieczeństwo.

9. Przepisy określające postępowanie w przypadku sygnału „Stój” obowiązują również, gdy semafor jest ciemny lub wskazuje sygnał wątpliwy, z uwzględnieniem przepisu ust. 6.

10. W przypadku spostrzeżenia lub usłyszenia dwóch różnych sygnałów, należy stosować się do tego sygnału, który zapewnia w większym stopniu bezpieczeństwo ruchu.

11. W przypadku podania sygnału „Stój” należy użyć wszelkich dozwolonych środków, aby pociąg lub manewrujący tabor zatrzymać.

12. Nieczynne (nie oddane do użytku lub unieważnione) sygnalizatory świetlne (semafory, tarcze ostrzegawcze i manewrowe, sygnalizatory powtarzające) oznacza się wskaźnikiem kasowania W 31 (określonym w § 113 ust. 2 pkt 22) zawieszonym pod głowicą sygnalizatora, natomiast nieczynne sygnalizatory kształtowe oznacza się wskaźnikiem kasowania na ramieniu semafora kształtowego lub na tarczy bądź przez opuszczenie pionowo ramion semafora lub zdjęcie tarczy ostrzegawczej, manewrowej, albo latarni tarczy zaporowej ze słupa.

13. Sygnalizatorów nieczynnych nie oświetla się.

14. Pracownicy kolejowi obowiązani są znać i umieć podawać sygnał „Stój”, „Alarm” i „Pożar” w przypadku wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, życia ludzkiego lub mienia.

15. Wzory sygnałów i wskaźników stosowanych na liniach kolejowych normalnotorowych i szerokotorowych określa załącznik nr 1.

Rozdział 2

Semafony

Oddział 1

Semafony kształtowe

§ 66. 1. Sygnały na semaforach kształtowych podaje się odpowiednim położeniem ramion w dzień, a światłami w nocy. W zależności od liczby ramion, wyróżnia się semafony jedno- i dwuramienne.

2. Ramię semafora z przodu jest koloru białego z czerwoną obwódką, natomiast z tyłu jest koloru białego z czarną obwódką. W uzasadnionych przypadkach, w celu zapewnienia lepszej widzialności, kolory ramienia i obwódki mogą być odwrócone.

3. Semafor kształtowy oznacza się umieszczoną na maszcie, widoczną z przodu listwą w biało-czerwone pasy. Część środkowa listwy ma kolor czerwony.

§ 67. Na semaforach kształtowych stosuje się następujące sygnały:

1) sygnał Sr 1 „Stój”

— dzienny:

ramię semafora ustawione poziomo, na prawo od masztu semafora

(rys. 1),

— nocny:

czerwone światło na semaforze

(rys. 2),

2) sygnał Sr 2 „Wolna droga”

— dzienny:

ramię semafora wzniesione pod kątem 45° do poziomu na prawo od słupa semafora

(rys. 3),

— nocny:

zielone światło na semaforze

(rys. 4),

sygnał ten zezwala na jazdę z największą dozwoloną prędkością dla pociągu, wskazaną w służbowym rozkładzie jazdy, dla danego odcinka linii,

3) sygnał Sr 3 „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością”

— dzienny:

dwa ramiona semafora wzniesione pod kątem 45° do poziomu, na prawo od słupa semafora

(rys. 5),

— nocny:

dwa światła na semaforze w pionie: górne światło zielone, dolne pomarańczowe

(rys. 6).

Sygnał Sr 3 zezwala na jazdę z prędkością nie większą niż 40 km/h, począwszy od semafora do końca okręgu zwrotnicowego osłanianego tym semaforem. W przypadku semafora wjazdowego lub drogowo-kolejowego prędkość do 40 km/h obowiązuje na całej drodze przebiegu.

Oddział 2

Semafony świetlne

§ 68. 1. Sygnały na semaforach świetlnych podaje się jednym lub dwoma światłami w linii pionowej. Dolne światło może być uzupełnione pasem świetlnym.

2. Pas świetlny na semaforze tworzy sygnał tylko łącznie z dolnym światłem pomarańczowym semafora.

3. Komory świetlne semafora (głowica sygnałowa) mogą być zamontowane na maszcie lub bezpośrednio na podstawie (semafor karzełkowy), lub zawieszane obok, a w wyjątkowych przypadkach — nad torem.

4. Sygnały na semaforach świetlnych mogą być podawane przez pracownika lub mogą wyświetlać się samoczynnie pod wpływem oddziaływania pociągu na urządzenie. W zależności od sposobu podawania sygnału rozróżnia się semafony świetlne półsamoczynne i samoczynne.

5. Maszty semaforów półsamoczynnych pomalowane są w poziome pasy czerwono-białe (pierwszy od góry pas czerwony), natomiast maszty semaforów samoczynnych — na biało.

6. Jeżeli głowica sygnałowa zawieszona jest obok toru, to dla oznaczenia rodzaju semafora, nad lub pod głowicą sygnałową, znajduje się listwa pomalowana

w pasy czerwono-białe (pas czerwony powinien być pomiędzy pasami białymi) w przypadku semafora półsamoczynnego, a na biało w przypadku semafora samoczynnego.

7. Głowice semaforów świetlnych karzełkowych, z przodu i z boków, powinny być malowane na przemian w poziome pasy białe i czerwone w ten sposób, aby pas czerwony był pomiędzy białymi.

§ 69. Na semaforach świetlnych stosuje się następujące sygnały:

1) sygnał S 1 „Stój”

czerwone światło na semaforze

(rys. 7),

2) sygnał S 2 „Jazda z największą dozwoloną prędkością”

jedno zielone światło ciągłe na semaforze

(rys. 8),

3) sygnał S 3 „Jazda z największą dozwoloną prędkością, nie większą niż 160 km/h — w przodzie są dwa odstępy blokowe wolne — a przy następnym semaforze z prędkością nie przekraczającą 100 km/h”

jedno zielone światło migające na semaforze

(rys. 9),

4) sygnał S 4 „Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”

jedno pomarańczowe światło migające na semaforze

(rys. 10),

5) sygnał S 5 „Następny semafor wskazuje sygnał Stój”

jedno światło pomarańczowe ciągłe na semaforze

(rys. 11),

6) sygnał S 6 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 100 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością”

dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas zielony poziomy, górne światło — zielone ciągłe

(rys. 12),

7) sygnał S 7 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 100 km/h przy tym i następnym semaforze”

dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas zielony poziomy, górne światło — zielone migające

(rys. 13),

- 8) sygnal S 8 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 100 km/h, a przy następnym semaforze z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”
- dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas zielony poziomy, górne światło — pomarańczowe migające
- (rys. 14),
- 9) sygnal S 9 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 100 km/h, a przy następnym semaforze — Stój”
- dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas zielony poziomy, górne światło — pomarańczowe ciągłe
- (rys. 15),
- 10) sygnal S 10 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 40 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością”
- dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a górne — zielone ciągłe
- (rys. 16),
- 11) sygnal S 10a „Jazda z prędkością nie przekraczającą 60 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością”
- dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas pomarańczowy poziomy, górne światło — zielone ciągłe
- (rys. 17),
- 12) sygnal S 11 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze — z prędkością nie przekraczającą 100 km/h”
- dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, górne zielone migające
- (rys. 18),
- 13) sygnal S 11a „Jazda z prędkością nie przekraczającą 60 km/h, a przy następnym semaforze — z prędkością nie przekraczającą 100 km/h”
- dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas pomarańczowy poziomy, górne światło — zielone migające
- (rys. 19),
- 14) sygnal S 12 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze — z prędkością nie przekraczającą 40 lub 60 km/h”
- dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, górne światło pomarańczowe migające
- (rys. 20),
- 15) sygnal S 12a „Jazda z prędkością nie przekraczającą 60 km/h, a przy następnym semaforze — z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”
- dwa światła na semaforze w jednym pionie: dolne światło pomarańczowe ciągłe, a pod nim świetlny pas pomarańczowy poziomy, górne światło pomarańczowe migające
- (rys. 21),
- 16) sygnal S 13 „Jazda z prędkością nie przekraczającą 40 km/h, a przy następnym semaforze — Stój”
- dwa światła pomarańczowe ciągłe na semaforze w jednym pionie
- (rys. 22),
- 17) sygnal S 13a „Jazda z prędkością nie przekraczającą 60 km/h, a przy następnym semaforze — Stój”
- dwa światła pomarańczowe ciągłe na semaforze w jednym pionie, a pod nimi świetlny pas pomarańczowy poziomy
- (rys. 23),
- 18) sygnal zastępczy Sz „Można przejechać obok semafora wskazującego sygnal Sr 1 lub S 1 Stój bądź sygnal wątpliwy, bądź też semafora nieoświetlonego lub przejechać obok sygnalizatora sygnału zastępczego (mającego wyłącznie lampę ze światłem białym) — bez pisemnego rozkazu”:
- jedno światło matowobiałe migające na semaforze lub słupie semafora, wskazującego sygnal Sr 1 lub S 1 „Stój” bądź sygnal wątpliwy, bądź też na słupie semafora nieoświetlonego, albo umieszczone na osobnej podstawie (sygnalizatorze sygnału zastępczego)
- (rys. 24):
- a) jazda na sygnal zastępczy może odbywać się z prędkością nie większą niż 40 km/h i nie wymaga zatrzymania się przed nim; maszynista jednak powinien tak regulować prędkość jazdy, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody; przy wyjeździe na szlak bez blokady samoczynnej jazda z prędkością do 40 km/h obowiązuje w granicach posterunku ruchu,
- b) wyjazd pociągu na szlak z blokadą samoczynną na podstawie sygnału zastępczego, rozkazu pisemnego doręczanego drużynie pociągowej lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności powinien odbywać się ze szczególną ostrożnością, tak aby maszynista mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody, przy tym prędkość jazdy nie może przekraczać 20 km/h; jazda pociągu z ostrożnością obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnal zezwalający na jazdę, o ile maszynista nie otrzymał rozkazu szczególnego z informacją, że samoczynne semafony odstępowe są nieważne.

Oddział 3

Znaczenie sygnału Sr 1 lub S 1 „Stój” dla pociągów i manewrów oraz sygnałów zezwalających na jazdę na semaforze dla manewrów

§ 70. 1. Pociąg zatrzymany przed semaforem wskazującym sygnał Sr 1 lub S 1 „Stój”, nieoświetlonym lub wskazującym białe światło bądź sygnał wątpliwy (niepewny), z wyjątkiem semafora odstępowego samoczynnego, może jechać dalej, gdy na semaforze ukaże się sygnał zezwalający lub sygnał zastępczy, albo na rozkaz pisemny, doręczony drużynie pociągowej bądź przekazany za pomocą urządzeń łączności.

2. Pociąg zatrzymany wskutek braku semafora kształtowego lub świetlnego na miejscu, na którym poprzednio się znajdował, jak również pociąg zatrzymany przed sygnałem D 1 „Stój” na przenośnej tarczy zatrzymania ustawionej w miejscu brakującego semafora, może jechać dalej na rozkaz pisemny, doręczony drużynie pociągowej lub przekazany za pomocą urządzeń łączności.

3. Pociąg zatrzymany przed semaforem odstępowym samoczynnym wskazującym sygnał S 1 „Stój”, jeżeli nie ukaże się sygnał zezwalający na jazdę, powinien jechać dalej z prędkością nie przekraczającą 20 km/h, o ile nie ma widocznej przeszkody do jazdy. Prędkość pociągu należy tak regulować, aby można było w każdej chwili zatrzymać pociąg w przypadku zauważenia przeszkody. Jazda pociągu z ostrożnością obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę.

4. Sygnał Sr 1 lub S 1 „Stój” na semaforze odnosi się zarówno do pociągów, jak i do manewrów i oznacza zakaz przejechania obok semafora wskazującego taki sygnał.

5. Manewrujący tabor może minąć sygnał Sr 1 lub S 1 „Stój” na semaforze wówczas, gdy pracownik obsługujący dany semafor da pozwolenie na minięcie tego sygnału i poda sygnał Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie”.

6. Sygnał zezwalający na semaforze oznacza zakaz manewrowania na drodze przebiegu pociągu.

Rozdział 3

Sygnałizatory powtarzające

§ 71. 1. Sygnały na sygnalizatorach powtarzających podaje się światłami w głowicy sygnałowej umieszczonej na maszcie lub zawieszonej obok toru. Stosuje się je wyjątkowo przed semaforami, których sygnały nie są widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości.

2. Zabrania się stosowania sygnalizatorów powtarzających na szlakach z blokadą samoczynną.

3. W razie konieczności możliwe jest stosowanie więcej niż jednego, lecz nie więcej niż trzech sygnalizatorów powtarzających.

4. Sygnalizatory powtarzające powinny być zaopatrzone w tablice wskazujące czarnymi pasami pionowymi na białym tle kolejność tych sygnalizatorów, licząc od semafora, do którego się odnoszą.

§ 72. Na sygnalizatorach powtarzających stosuje się następujące sygnały:

1) sygnał Sp 1 „**Semafor wskazuje sygnał Sr 1 lub S 1 Stój**”

dwa światła w jednym pionie: dolne — białe, górne zaś — pomarańczowe

(rys. 25),

2) sygnał Sp 2 „**Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością**”

dwa światła w jednym pionie: dolne — białe, górne — zielone

(rys. 26),

3) sygnał Sp 3 „**Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie przekraczającą 100 km/h**”

dwa światła w jednym pionie: dolne — białe, górne — zielone migające

(rys. 27),

4) sygnał Sp 4 „**Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h**”

dwa światła w jednym pionie: dolne — białe, górne — pomarańczowe migające

(rys. 28).

Rozdział 4

Tarcze ostrzegawcze semaforowe

Oddział 1

Rodzaje tarcz ostrzegawczych semaforowych kształtowych

§ 73. 1. Tarcza ostrzegawcza semaforowa kształtowa (zwana tarczą ostrzegawczą) może być dwustawna lub trzystawna, w zależności od tego, czy można nastawić na niej dwa, czy trzy sygnały. Można stosować również tarczę ostrzegawczą kształtową nieruchomą.

2. Sygnały na tarczy ostrzegawczej dwustawnej podaje się za pomocą okrągłej tarczy (dysku) koloru pomarańczowego z czarnym pierścieniem i białą obwódką, obracającej się o kąt około 90° względem poziomej osi oraz latarni sygnałowej przesłanianej pomarańczowym lub zielonym szkłem.

3. Sygnały na tarczy ostrzegawczej trzystawnej podaje się za pomocą okrągłej tarczy (dysku) koloru po-

marańczowego z czarnym pierścieniem i białą obwódką, obracającej się o kąt około 90° względem poziomej osi, latarni sygnałowej przestawianej pomarańczowym lub zielonym szkłem oraz białej strzały z czerwoną obwódką, umieszczonej na maszcie pod tarczą.

4. Sygnały na tarczy ostrzegawczej nieruchomej podaje się za pomocą okrągłej tarczy (dysku) koloru pomarańczowego z czarnym pierścieniem i białą obwódką oraz latarnią z pomarańczowym szkłem na tarczy.

5. Tarcze ostrzegawcze kształtowe stosuje się przed semaforami kształtowymi.

6. Na liniach kolejowych, na których dopuszczalna prędkość nie jest większa niż 40 km/h, w wyjątkowych przypadkach, za zgodą zarządu kolei, przed semaforami świetlnymi można stosować tarcze ostrzegawcze nieruchome.

§ 74. Na tarczy ostrzegawczej kształtowej dwustawnej stosuje się następujące sygnały:

1) sygnał Od 1 „**Semafor wskazuje sygnał Sr 1 Stój**”:

— dzienny

tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką ustawiona pionowo

(rys. 29),

— nocny

pomarańczowe światło poniżej tarczy

(rys. 30),

2) sygnał Od 2 „**Semafor wskazuje sygnał Sr 2 lub Sr 3 zezwalający na jazdę**”:

— dzienny

tarcza w położeniu poziomym

(rys. 31),

— nocny

zielone światło poniżej tarczy

(rys. 32).

§ 75. Na tarczy ostrzegawczej kształtowej trzystawnej stosuje się następujące sygnały:

1) sygnał Ot 1 „**Semafor wskazuje sygnał Sr 1 Stój**”:

— dzienny

okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, a pod nią biała strzała z czerwoną obwódką — skierowana w dół

(rys. 33),

— nocny

pomarańczowe światło poniżej tarczy

(rys. 34),

2) sygnał Ot 2 „**Semafor wskazuje sygnał Sr 2 Wolna droga**”:

— dzienny

tarcza w położeniu poziomym, a pod nią biała strzała z czerwoną obwódką, skierowana w dół

(rys. 35),

— nocny

zielone światło poniżej tarczy

(rys. 36),

3) sygnał Ot 3 „**Semafor wskazuje sygnał Sr 3 Wolna droga ze zmniejszoną prędkością**”:

— dzienny

okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką, a pod nią biała strzała z czerwoną obwódką, skierowana ukośnie pod kątem 45° w dół na prawo od słupa tarczy

(rys. 37),

— nocny

dwa światła w jednym pionie: dolne światło zielone, a górne — pomarańczowe

(rys. 38).

§ 76. 1. Na tarczy ostrzegawczej nieruchomej stosuje się tylko jeden sygnał:

sygnał On „**W odległości drogi hamowania znajduje się semafor**”:

— dzienny

nieruchoma okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką

(rys. 39),

— nocny

jedno pomarańczowe światło na tarczy

(rys. 40).

2. Na określonych przez zarząd kolei liniach kolejowych, na których nie wykonuje się publicznego przewozu osób, możliwe jest niestosowanie sygnału nocnego, o którym mowa w ust.1, pod warunkiem wykonania tarczy z materiałów odblaskowych.

3. Tarcza ostrzegawcza nieruchoma nakazuje zmniejszenie prędkości tak, aby można było zatrzymać pociąg przed semaforem, gdy semafor wskazuje sygnał „Stój”.

Oddział 2

Tarcze ostrzegawcze semaforowe świetlne

§ 77. 1. Sygnały na tarczach ostrzegawczych semaforowych świetlnych (zwanych dalej tarczami ostrzegawczymi świetlnymi) podaje się światłem w głowicy sygnałowej umieszczonej na maszcie lub zawieszanej obok toru.

2. Tarcze ostrzegawcze świetlne ustawia się przed semaforami świetlnymi, jak również przed semaforami kształtowymi.

§ 78. Na tarczy ostrzegawczej świetlnej stosuje się następujące sygnały:

- 1) sygnał Os 1 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał Stój”

jedno światło pomarańczowe ciągle na tarczy

(rys. 41),

- 2) sygnał Os 2 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością”

jedno światło zielone ciągle na tarczy

(rys. 42),

- 3) sygnał Os 3 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością nie przekraczającą 100 km/h”

jedno światło zielone migające na tarczy

(rys. 43),

- 4) sygnał Os 4 „Semafor, do którego się tarcza odnosi, wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością zmniejszoną do 40 lub 60 km/h”

jedno światło pomarańczowe migające na tarczy

(rys. 44).

Rozdział 5

Tarcze ostrzegawcze przejazdowe

§ 79. 1. Sygnały na tarczach ostrzegawczych przejazdowych podaje się światłem w głowicy sygnałowej umieszczonej na maszcie lub zawieszanej obok toru.

2. Tarcze ostrzegawcze przejazdowe mogą być stosowane przed przejazdami wyposażonymi w urządzenia ostrzegające użytkowników drogi o zbliżaniu się pociągu, w celu przekazania maszyniście pojazdu trakcyjnego informacji, czy użytkownicy drogi są, czy nie są ostrzegani o zbliżaniu się pociągu do przejazdu.

3. Maszt tarczy ostrzegawczej przejazdowej powinien być malowany w poziome pasy biało-czarne.

4. W stanie zasadniczym, gdy do przejazdu, do którego tarcza odnosi się, nie zbliża się pociąg, tarcza nie wskazuje żadnego sygnału. Po włączeniu urządzeń ostrzegających na przejeździe, na tarczy ostrzegawczej przejazdowej jest podawany sygnał informujący, czy użytkownicy drogi są, czy nie są ostrzegani o zbliżaniu się pociągu do przejazdu.

5. W przypadku gdy tarcza przejazdowa wskazuje sygnał Osp 1, nakazujący jazdę przez przejazd z prędkością do 20 km/h, lub pozostaje ciemna do czasu minięcia tarczy przez czoło pociągu, należy zmniejszyć

prędkość pociągu tak, by można było zatrzymać pociąg przed przejazdem, gdy na przejeździe jest przeszkoda zagrażająca bezpieczeństwu ruchu. Jazda z prędkością 20 km/h obowiązuje tylko do czasu minięcia przejazdu przez czoło pociągu.

§ 80. Na tarczy ostrzegawczej przejazdowej stosuje się następujące sygnały:

- 1) sygnał Osp 1 „Urządzenia sygnalizacji na przejeździe, do którego się tarcza odnosi, są niesprawne, jazda przez przejazd z prędkością 20 km/h”

dwa światła pomarańczowe ciągle w linii poziomej

(rys. 45),

- 2) sygnał Osp 2 „Urządzenia sygnalizacji na przejeździe, do którego się tarcza odnosi, są sprawne, jazda przez przejazd z największą dozwoloną prędkością”

dwa światła białe ciągle w linii pionowej

(rys. 46).

Rozdział 6

Tarcze manewrowe i rozrządowe

Oddział 1

Tarcze manewrowe

§ 81. 1. Tarcze manewrowe mogą być kształtowe i świetlne.

2. Sygnały dzienne na tarczach manewrowych kształtowych podaje się za pomocą kwadratowej tarczy niebieskiej z białą obwódką, obracającej się o kąt 90° wokół poziomej osi, natomiast sygnały nocne podaje się za pomocą latarni z niebieskim i białym szkłem, umieszczonej pod tarczą.

3. Sygnały na tarczach manewrowych świetlnych podaje się za pomocą światła w głowicy sygnałowej, umieszczonej na maszcie lub na podstawie (tarcza karzełkowa) albo zawieszanej obok toru.

4. Sygnały podawane na tarczach manewrowych odnoszą się tylko dojazd manewrowych.

§ 82. 1. Na tarczach manewrowych kształtowych podaje się następujące sygnały:

- 1) sygnał M 1 „Jazda manewrowa zabroniona”:

— dzienny

kwadratowa tarcza niebieska z białą obwódką, ustawiona jedną przekątną pionowo

(rys. 47),

— nocny

niebieskie światło na tarczy

(rys. 48),

- 2) sygnał M 2 „Jazda manewrowa dozwolona”:

— dzienny

tarcza w położeniu poziomym

(rys. 49),

— nocny

matowobiałe światło na tarczy

(rys. 50).

2. Jeżeli tarcza manewrowa wskazuje stale sygnał M 1 „Jazda manewrowa zabroniona”, dopuszcza się nie stosowanie sygnału nocnego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, pod warunkiem wykonania tarczy z materiałów odblaskowych.

§ 83. 1. Na tarczach manewrowych świetlnych podaje się następujące sygnały:

1) sygnał Ms 1 „**Jazda manewrowa zabroniona**”

jedno niebieskie światło na tarczy

(rys. 51),

2) sygnał Ms 2 „**Jazda manewrowa dozwolona**”

jedno matowobiałe światło na tarczy

(rys. 52).

2. W razie uszkodzenia i niemożności podania na tarczy sygnału M 2, Ms 2, o których mowa w § 82 ust. 1 pkt 2 i w ust. 1 pkt 2 niniejszego paragrafu, manewrujący tabor może przejechać poza sygnalizator zabraniający dalszej jazdy, gdy upoważniony pracownik da zezwolenie na jazdę oraz sygnał odpowiednio „Do mnie” (Rm 1) lub „Ode mnie” (Rm 2).

Oddział 2

Sygnały manewrowe na semaforze świetlnym

§ 84. 1. Sygnały manewrowe mogą być również podawane na semaforach świetlnych, na których w opisie semafora jest litera „m”.

2. Sygnał S 1 „Stój” na semaforze odnosi się również do manewrów

(rys. 53).

3. Sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” podawany jest światłem matowobiałym

(rys. 54).

4. W przypadku uszkodzenia i niemożności podania na semaforze sygnału Ms 2, o którym mowa w ust. 3, manewrujący tabor może przejechać poza semafor wskazujący sygnał „Stój” (S 1), gdy upoważniony pracownik da zezwolenie na jazdę oraz sygnał odpowiednio „Do mnie” (Rm 1) lub „Ode mnie” (Rm 2).

Oddział 3

Tarcze rozrządowe

§ 85. 1. Tarcze rozrządowe mogą być kształtowe i świetlne.

2. Sygnały na tarczach rozrządowych kształtowych podaje się za pomocą podłużnego ruchomego białego

ramienia z czarną obwódką, oświetlonego w porze nocnej, obracającego się na tle nieruchomej okrągłej tarczy czarnej z białą obwódką, umieszczonej na słupie, zwróconego w kierunku lokomotywy pchającej tabor.

3. Sygnały na tarczach rozrządowych świetlnych podaje się za pomocą umieszczonych na słupie kilku lamp ze światłem białym, tworzących linię świetlną.

4. Tarcze rozrządowe ustawia się na szczycie górki rozrządowej, a w razie potrzeby stosuje się ich powtarzacz przed grzbietem górki. Powtarzacz wskazuje takie same sygnały, co tarcze ustawione na szczycie górki rozrządowej.

5. Jeżeli na górcie rozrządowej są dwa tory, można stosować oddzielne tarcze rozrządowe (i ich powtarzacz), odnoszące się do tych torów.

§ 86. 1. Na tarczach rozrządowych podaje się następujące sygnały:

1) sygnał Rt 1 „**Pchanie zabronione**”:

— dzienny

podłużne białe ramię ustawione poziomo

— nocny

oświetlone podłużne białe ramię ustawione poziomo

— dzienny i nocny

szereg białych świateł tworzących linię poziomą

(rys. 55),

2) sygnał Rt 2 „**Pchać powoli**”:

— dzienny

podłużne białe ramię ustawione ukośnie prawym końcem do góry pod kątem 45°

— nocny

oświetlone podłużne białe ramię ustawione ukośnie prawym końcem do góry pod kątem 45°

— dzienny i nocny

szereg białych świateł tworzących linię ukośną wznoszącą się w górę pod kątem 45°

(rys. 56),

sygnał Rt 2 oznacza, że można pchać tabor z prędkością nie przekraczającą 3 km/h,

3) sygnał Rt 3 „**Pchać z umiarkowaną prędkością**”:

— dzienny

podłużne białe ramię ustawione pionowo

— nocny

oświetlone podłużne białe ramię ustawione pionowo

— dzienny i nocny
szereg białych świateł tworzących linię pionową
(rys. 57),

sygnał Rt 3 oznacza, że można pchać tabor z prędkością nie przekraczającą 5 km/h, jeżeli regulamin techniczny nie postanawia inaczej,

4) sygnał Rt 4 „Cofnąć”

— dzienny i nocny
szereg białych świateł tworzących kąt prosty, zwrócony ramionami w prawo i w dół
(rys. 58),

sygnał Rt 4 oznacza, że należy cofnąć skład manewrowy z górki; sygnał ten stosuje się tylko na tarczach rozrządowych świetlnych,

5) sygnał Rt 5 „Podepchnąć skład do górki”

— dzienny i nocny
szereg białych migających jednocześnie świateł tworzących linię poziomą
(rys. 59),

sygnał Rt 5 oznacza, że można podepchnąć skład do górki w czasie, gdy z sąsiedniego toru są spychane wagony przez górkę; w razie potrzeby rozróżnienia, z którego spośród kilku torów ma nastąpić podpychanie, sygnał Rt 5 powinien być podawany jednocześnie z sygnałem Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” podanym na tarczy manewrowej ustawionej przy właściwym torze; podpychanie powinno odbywać się z prędkością nie przekraczającą 15 km/h; sygnał Rt 5 stosuje się tylko na tarczach rozrządowych świetlnych.

2. Jeżeli z powodu uszkodzenia nie można nastawić na tarczy rozrządowej sygnału zezwalającego na pchanie taboru poza tarczę, pchanie taboru jest dozwolone tylko wówczas, gdy upoważniony do tego pracownik kolejowy, po uprzednim ustnym poinformowaniu drużyny trakcyjnej, że pchanie jest dozwolone poza tarczę, da ręczny sygnał Rm 1 „Do mnie” lub polecenie pchania będzie podane za pomocą megafonu lub innego środka łączności.

3. Jeżeli nie można z powodu uszkodzenia nastawić na tarczy rozrządowej sygnału Rt 4 „Cofnąć”, dozwolone jest cofnięcie składu z górki tylko wówczas, gdy pracownik kolejowy do tego upoważniony, po uprzednim ustnym poinformowaniu drużyny trakcyjnej, że należy cofnąć tabor, da ręczny sygnał Rm 2 „Ode mnie” lub polecenie cofnięcia będzie dane za pomocą megafonu lub innego środka łączności. W podobny sposób należy postępować, gdy zachodzi potrzeba cofnięcia składu z górki, wyposażonej w kształtową tarczę rozrządową.

Rozdział 7

Zasady umieszczania sygnalizatorów

§ 87. 1. Na stacji oraz na szlaku jednotorowym sygnalizatory powinny być umieszczane (ustawiane lub

zawieszane) po prawej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Na stacjach przy torze głównym dodatkowym, w uzasadnionych przypadkach, semafor może być zawieszony nad torem, do którego się odnosi. Tarcze rozrządowe ustawia się według zasad określonych w § 85 ust. 4 i 5.

3. Na szlaku dwutorowym sygnalizatory umieszcza się po zewnętrznej stronie torów, tzn. dla toru prawego — po prawej, a dla toru lewego — po lewej stronie, patrząc w kierunku jazdy.

4. Na szlaku o większej liczbie torów niż dwa, przy torach skrajnych sygnalizatory umieszcza się po zewnętrznej stronie torów, tzn. tak, jak na szlaku dwutorowym, natomiast przy torach nieskrajnych — po prawej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy.

5. W przypadku równoległego zbliżenia na szlaku dwóch lub więcej torów, należy przestrzegać następujących zasad:

- 1) na odcinku, na którym tory leżą obok siebie, sygnalizatory umieszcza się według zasad określonych w ust. 3 i 4,
- 2) na odcinkach, na których tory są oddalone od siebie, sygnalizatory umieszcza się według zasad określonych w ust. 1, 3 i 4.

6. Określone w ust. 3, 4 i 5 zasady dotyczą zarówno sytuowania sygnalizatorów na szlaku, jak i semaforów (sygnalizatorów) wjazdowych na zapowiadawczym posterunku ruchu.

7. Jeżeli warunki miejscowe nie pozwalają na usytuowanie semafora, sygnalizatora sygnału zastępczego lub tarczy ostrzegawczej zgodnie z zasadami określonymi w ust. 1—5, dopuszcza się, za zgodą zarządu kolei, umieszczenie sygnalizatora w innym miejscu niż jest to wymagane niniejszymi przepisami. Należy wówczas zastosować wskaźnik W 15 (określony w § 113 ust. 2 pkt 13) w tym miejscu, gdzie normalnie powinien znajdować się sygnalizator. Sygnalizatory powtarzające należy umieszczać, w miarę możliwości, po tej samej stronie toru co semafor, do którego się odnoszą.

Rozdział 8

Sygnały zamknięcia toru

Oddział 1

Urządzenia, na których stosuje się sygnały zamknięcia toru

§ 88. 1. Sygnały zamknięcia toru stosuje się zasadniczo na tarczach zaporowych, kołkach oporowych, wykolejnicach, obrotnicach i wagach pomocowych.

2. Zarząd kolei może wyznaczyć inne urządzenia, na których stosuje się sygnały zamknięcia toru.

§ 89.1. Na tarczach zaporowych kształtowych podaje się następujące sygnały:

1) sygnał Z 1 „**Stój**”

— dzienny i nocny

kresa pozioma czarna na tle białej okrągłej tarczy
(rys. 60).

2) sygnał Z 2 „**Jazda dozwolona**”

— dzienny i nocny

kresa ukośna czarna, pod kątem 45° w górę ku stronie prawej, na tle białej okrągłej tarczy

(rys. 61).

2. Tarcze zaporowe służą do podawania sygnałów zabraniających lub zezwalających na jazdę po torach stacyjnych. Sygnały „Stój” na tarczach zaporowych kształtowych są ważne zarówno dla manewrów, jak i dla pociągów.

3. Pociąg zatrzymany przed tarczą zaporową wskazującą sygnał Z 1 „Stój” może jechać dalej, na rozkaz pisemny, doręczony drużynie pociągowej lub przekazany za pomocą urządzeń łączności.

4. Manewrujący tabor może przejechać poza tarczę zaporową kształtową na sygnał Z 2 „Jazda dozwolona”, a w razie niemożności podania na tarczy tego sygnału, gdy upoważniony pracownik da pozwolenie na minięcie sygnału „Stój” (Z 1) na tarczy zaporowej, a ponadto poda sygnał „Do mnie” (Rm 1) lub „Ode mnie” (Rm 2).

5. W przypadku torów zakończonych kozłem oporowym tarczę zaporową wskazującą stale sygnał „Stój” (Z 1) lub semafor świetlny stale wskazujący sygnał „Stój” (S 1) ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypywany piaskiem, a przy rampach — z prawej strony toru, na wysokości belki zderzakowej kozła oporowego.

6. W przypadkach określonych przez zarząd kolei, na tarczach zaporowych wskazujących stale sygnał „Stój” można zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, dających takie samo wskazanie, jakie daje latarnia sygnału „Stój”. Zaleca się, żeby tarcze takie były wykonane z materiałów odblaskowych.

Oddział 2

Sygnały na wykolejnicach

§ 90. 1. Sygnały na wykolejnicy podaje się za pomocą latarni kwadratowej ze szkłem koloru mlecznego, w kształcie okrągłej tarczy z czarną kresą.

2. Na wykolejnicach stosuje się następujące sygnały:

1) sygnał Z 1wk „**Stój, wykolejnica na torze**”

— dzienny i nocny

kresa pozioma czarna na tle białej, okrągłej tarczy
(rys. 62),

2) sygnał Z 2wk „**Wykolejnica zdjęta z toru**”

— dzienny i nocny

kresa pionowa czarna na tle białej, okrągłej tarczy
(rys. 63).

3. Latarnie sygnałów na wykolejnicach mają z tyłu dwa mleczne białe światelka, które w linii pionowej oznaczają „Wykolejnica zdjęta z toru”, w linii zaś poziomej — „Stój, wykolejnica na torze”.

4. Na wykolejnicach w torach, na których w porze ciemnej nie manewruje się lub manewruje się sporadycznie, a oświetlenie zewnętrzne w czasie manewrowania zapewnia dobrą widoczność sygnałów, można, na zasadach określonych przez zarząd kolei, zamiast latarni używać tarcz nieoświetlonych, dających takie same wskazania. Zaleca się, żeby tarcze takie były wykonane z materiałów odblaskowych.

Oddział 3

Sygnały na innych urządzeniach

§ 91. 1. Sygnały na obrotnicach (Z 1o, Z 2o), wagach pomostowych (Z 1wg, Z 2wg) i innych urządzeniach podaje się za pomocą latarni kwadratowej ze szkłem koloru mlecznego w kształcie okrągłej tarczy z czarną kresą.

2. Na urządzeniach, o których mowa w ust. 1, podaje się następujące sygnały:

1) sygnał „**Stój, wjazd zabroniony**” (Z 1o, Z 1wg)

— dzienny i nocny

kresa pozioma czarna na tle białej, okrągłej tarczy
(rys. 62),

2) sygnał „**Wjazd dozwolony**” (Z 2o, Z 2wg)

— dzienny i nocny

kresa pionowa czarna na tle białej, okrągłej tarczy
(rys. 63).

3. Sygnał „Stój, wjazd zabroniony” na obrotnicy (Z 1o) i wadze pomostowej (Z 1wg) oznacza, że wjazd na obrotnicę lub wagę jest zabroniony. Jeżeli latarnia lub tarcza wskazuje ten sygnał, należy użyć wszelkich dozwolonych środków, aby lokomotywę lub przetaczający tabor zatrzymać przed obrotnicą lub wagą.

4. Zarząd kolei określi symbole, szczegółowe znaczenie i zasady stosowania sygnałów na innych urządzeniach. Określone w ust. 2 sygnały na tych urządzeniach mogą być w razie potrzeby uzupełnione dodatkowym obrazem sygnałowym, określonym przez właściwy zarząd kolei.

5. W określonych przez zarząd kolei przypadkach na obrotnicach, wagach pomostowych i innych urządzeniach zamiast latarni, o których mowa w ust. 1, można stosować tarcze wskazujące taki sam sygnał w dzień i w nocy, przy czym zaleca się, żeby tarcze te były wykonane z materiałów odblaskowych.

Rozdział 9

Sygnaly zatrzymania i zmniejszenia prędkości podawane przenośnymi tarczami

Oddział 1

Sygnaly zatrzymania

§ 92. 1. Stosuje się następujące sygnaly zatrzymania:

- 1) sygnał DO „**Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania**”:

— dzienny

nieruchoma okrągła tarcza pomarańczowa z czarnym pierścieniem i białą obwódką

(rys. 64),

— nocny

pomarańczowe światło na tarczy

(rys. 65),

nieruchoma przenośna tarcza ostrzegawcza wskazuje, że w odległości drogi hamowania plus 200 m znajduje się tarcza zatrzymania (sygnału D 1); przed przenośną tarczą ostrzegawczą nie ustawia się wskaźnika W 1 (określonego w § 113 ust. 2 pkt 1),

- 2) sygnał D 1 „**Stój**” dawany tarczą zatrzymania:

— dzienny

prostokątna tarcza czerwona z białą obwódką

(rys. 66),

— nocny

czerwone światło na tarczy

(rys. 67).

2. Jeżeli powierzchnia przenośnej tarczy ostrzegawczej i przenośnej tarczy zatrzymania jest wykonana z materiałów odblaskowych, to w przypadku ustawienia ich na szlaku można nie stosować na nich sygnału nocnego.

3. Przenośną tarczę ostrzegawczą (sygnał DO) i przenośną tarczę zatrzymania (sygnał D 1) ustawia się w stosunku do torów, do których się odnoszą, według tych samych zasad ustawiania, jakie obowiązują dla semaforów, z tym że na stacjach przenośną tarczę zatrzymania ustawia się na osi toru.

4. Sygnał D 1 „Stój” dawany tarczą zatrzymania stosuje się do oznaczenia miejsca, w którym z jakich-

kolwiek powodów konieczne jest zatrzymanie pociągu lub manewrującego składu, a w miejscu tym nie ma semafora ani sygnału zamknięcia toru, lub na sygnalizatorze tam ustawionym nie da się nastawić sygnału zabraniającego jazdy, a w szczególności:

- 1) jeżeli stan toru lub jakkolwiek przeszkoda zagraża bezpieczeństwu ruchu pociągów,
- 2) jeżeli pociąg zostanie zatrzymany na szlaku i wymaga osłony, zgodnie z przepisami działu I, prowadzenie ruchu na liniach kolejowych normalnotorowych i szerokotorowych,
- 3) jeżeli na semaforze lub na tarczy zaporowej nie można z powrotem nastawić sygnału „Stój”,
- 4) jeżeli czasowo brak semafora,
- 5) w razie zamknięcia toru szlakowego lub stacyjnego albo jego części.

Sygnał ten stosuje się także na szlaku do oznaczenia miejsca wymagającego ograniczenia prędkości poniżej 10 km/h.

5. Tarczę zatrzymania na szlaku ustawia się w odległości co najmniej 50 m od miejsca, które ma być osłonięte, a oprócz tego przed tarczą zatrzymania ustawia się przenośną tarczę ostrzegawczą w odległości drogi hamowania zwiększonej o 200 m.

6. W obrębie stacji tarczę zatrzymania ustawia się zasadniczo w odległości 100 m przed miejscem, które ma być osłonięte. Gdyby warunki miejscowe nie pozwalały na jej ustawienie we wskazanej odległości, wówczas można ustawić tarczę zatrzymania w odległości mniejszej niż 100 m. Przed tarczą zatrzymania ustawioną w obrębie stacji nie umieszcza się przenośnej tarczy ostrzegawczej.

7. Jeżeli tor między dwiema stacjami jest zamknięty, należy oprócz tarcz zatrzymania, osłaniających przeszkodę na szlaku, osłonić ten tor również na obydwóch stacjach tarczą zatrzymania, bez tarczy ostrzegawczej, ustawioną na osi toru poza zwrotnicą wyjazdową.

Oddział 2

Sygnał zmniejszenia prędkości

§ 93. 1. Stosuje się następujący sygnał zmniejszenia prędkości:

sygnał D 6 „**Zwolnić bieg**”:

— dzienny

trójkątna tarcza pomarańczowa z białą obwódką, zwrócona podstawą do góry, a na niej czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość jazdy (w działkach km/h); jeżeli nie można ustawić tej tarczy z zachowaniem skrajni, stosuje się tarczę obróconą podstawą ku dołowi i umieszcza ją nisko

(rys. 68),

— nocny

pomarańczowe światło na tarczy oraz oświetlona czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość jazdy (w dziesiątkach km/h)

(rys. 69).

2. Sygnał D 6 „Zwolnić bieg” oznacza, że w odległości drogi hamowania znajduje się odcinek toru, na którym należy jechać z prędkością mniejszą od prędkości przewidzianej w rozkładzie jazdy. Jeżeli maszynista nie został wcześniej powiadomiony o tym, z jaką prędkością można przejechać przez osłonięte sygnałem D 6 miejsce, a prędkość ta nie jest wskazana na tarczy, należy zmniejszyć prędkość do 20 km/h.

3. Miejsce wymagające zmniejszenia prędkości należy osłonić z obu stron.

4. W razie potrzeby ograniczenia prędkości na szlaku poniżej 10 km/h należy miejsce takie osłonić przenośnymi tarczami zatrzymania (sygnał D 1 „Stój”) i tarczami ostrzegawczymi (sygnał DO) w przepisowej odległości, a drużynę trakcyjną każdego pociągu zatrzymanego przy tym sygnale zawiadomić, z jaką prędkością pociąg może przejechać przez osłonięte miejsce.

5. Tarczę „Zwolnić bieg” ustawia się w odległości drogi hamowania przed początkiem odcinka, po którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością. Ponadto miejsce to oraz w miarę potrzeby miejsce, od którego wolno powrócić do normalnej prędkości, oznacza się wskaźnikami W 14, zgodnie z § 113 ust. 2 pkt 8.

6. Tarczę „Zwolnić bieg” ustawia się według tych samych zasad, co semafor.

7. Jeżeli na szlaku wielotorowym (przy liczbie torów szlakowych większej niż dwa), jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych, szerokość międzytorza nie pozwala na umieszczenie normalnie typowej tarczy „Zwolnić bieg”, umieszcza się ją nisko na wysokości główki szyny, podstawą trójkąta do dołu, a w razie potrzeby stosuje się tarczę o zmniejszonych wymiarach.

8. W razie konieczności zmniejszenia prędkości w obrębie stacji, na całej jej długości, tarczę „Zwolnić bieg” ustawia się przed stacją, przy tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wjazdowego. W tym przypadku zmniejszenie prędkości obowiązuje do czasu minięcia przez pociąg całej stacji. Jeżeli potrzeba zmniejszenia prędkości zajdzie tylko na części toru głównego zasadniczego w obrębie stacji, to miejsce takie należy osłonić z obu stron w ten sam sposób, jak na szlaku.

9. W przypadku gdy konieczność zmniejszenia prędkości dotyczy torów głównych dodatkowych lub rozjazdów nie leżących w torach głównych zasadniczych:

- 1) nie wymaga się ustawienia tarcz „Zwolnić bieg”,
- 2) na początku, a w razie potrzeby i na końcu odcinka toru, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości, ustawia się wskaźniki W 14, zgodnie z § 113 ust. 2 pkt 8,

3) w razie potrzeby ograniczenia prędkości poniżej prędkości dozwolonej obrazem sygnału na semaforze osłaniającym torry główne dodatkowe lub rozjazdy nie leżące w torach głównych zasadniczych, należy spowodować zatrzymywanie przy tym semaforze właściwych pociągów, celem powiadomienia drużyny pociągowej — za pomocą rozkazu pisemnego, doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności — o potrzebie ograniczenia prędkości jazdy na określonym odcinku toru, jeżeli nie została ona o tym wcześniej powiadomiona.

10. W przypadku gdy konieczność zmniejszenia prędkości dotyczy jednocześnie toru głównego zasadniczego i torów głównych dodatkowych lub rozjazdów nie leżących w torach głównych zasadniczych, to niezależnie od tego, czy ograniczenia prędkości są jednokowe, czy też różne, należy:

- 1) w celu osygnalizowania ograniczenia prędkości w torze głównym zasadniczym ustawić tarczę „Zwolnić bieg” zgodnie z zasadami określonymi w ust. 8,
- 2) przy pozostałych ograniczeniach — postępować zgodnie z zasadami określonymi w ust. 9.

11. Na posterunkach odgałęźnych, jeżeli odcinki torów z ograniczoną prędkością występują w granicach posterunku, należy stosować zasady takie, jakie określono odpowiednio w ust. 8, 9 i 10 dla osygnalizowania ograniczeń prędkości na stacji. Jeżeli natomiast ograniczenia prędkości jazdy występują w granicach posterunków odgałęźnych na odcinkach szlaków odgałęzionych i zachowanie powyższych zasad spowodowałoby potrzebę ustawienia tarczy „Zwolnić bieg” przy szlaku wspólnym, to należy stosować zasady określone w ust. 9.

12. Tarcza „Zwolnić bieg” w porze nocnej, a także w dzień, gdy to jest wymagane, ma latarnię ze światłem pomarańczowym (sygnał nocny) i jest oświetlona. Wskaźniki, ustawione na początku i końcu odcinka przejeżdżanego ze zmniejszoną prędkością, są również oświetlane. Jeżeli powierzchnia tarczy „Zwolnić bieg” jest wykonana z materiałów odbłaskowych, to w przypadku ustawienia jej na szlaku można nie stosować na niej ani sygnału nocnego, ani miejscowego oświetlenia.

Rozdział 10

Sygnały ręczne i akustyczne ogólnego stosowania

Oddział 1

Sygnał zatrzymania

§ 94. 1. Stosuje się następujące sygnały zatrzymania:

- 1) sygnał D 2 „Stój” — ręczny:

— dzienny

zataczanie okręgu rozwiniętą chorągiewką lub jakimkolwiek innym przedmiotem lub ręką

(rys. 70),

— nocny

zataczanie okręgu ręczną latarką ze światłem białym lub czerwonym albo jakimkolwiek innym świecącym się przedmiotem

(rys. 71),

ręczny sygnał „Stój” należy dawać, w miarę możliwości, po stronie maszynisty,

2) sygnał D 3 „Stój” — akustyczny

trzy krótkie szybko po sobie następujące tony, kilkakrotnie powtórzone

(rys. 72),

sygnał należy dawać jednocześnie ze stosowaniem tarczy zatrzymania lub ręcznego sygnału „Stój” w przypadku, gdyby sygnały te mogły zostać niezauważone przez drużynę pociągową (manewrową).

2. Przy manewrach sygnał „Stój” powinien być podawany jednocześnie ręcznie, za pomocą żółtej chorągiewki, i akustycznie (sygnał Rm 4).

3. Sygnał „Stój” ręczny (D 2) i w razie potrzeby także akustyczny (D 3) stosuje się, gdy zachodzi konieczność zatrzymania pociągu, a nie ma możliwości lub potrzeby stosowania innych sygnałów zatrzymania, a w szczególności, gdy:

- 1) potrzeba zmniejszenia prędkości wskutek stanu toru zajdzie nagle i danie sygnału „Zwolnić bieg” jest niemożliwe,
- 2) drużyna konдукtorska nadjeżdżającego lub przejeżdżającego pociągu daje ręczne lub akustyczne sygnały „Stój”,
- 3) przy nadjeżdżającym lub przejeżdżającym pociągu (pojeździe pomocniczym, manewrującym taborze itp.) zauważy się niewłaściwość, która przy dalszej jeździe mogłaby zagrażać bezpieczeństwu ruchu lub spowodować straty materialne,
- 4) pociąg jedzie po zamkniętym torze bez uprzedniego zawiadomienia posterunków,
- 5) na linii dwutorowej pociąg jedzie po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego bez uprzedniego zawiadomienia posterunków,
- 6) w porze małej widoczności na czole pociągu lub pojazdu pomocniczego zgasną wszystkie wymagane światła,
- 7) na torze znajdują się ludzie lub większe zwierzęta, którym grozi niebezpieczeństwo przejechania.

4. Sygnały „Stój” ręczne i akustyczne drużyna konдукtorska pociągów jadących na hamulcach ręcznych powinna stosować, gdy:

- 1) maszynista nie usiłuje zatrzymać pociągu przed sygnałem „Stój” na semaforze, tarczy zaporowej lub tarczy zatrzymania,

2) pracownicy na stacji lub na szlaku albo drużyna pociągowa innego pociągu daje sygnał „Stój”,

3) spostrzeże w pociągu lub na torze przeszkodę, która zagraża dalszej jeździe pociągu,

4) na dwutorowej linii nie przystosowanej do ruchu dwukierunkowego po dowolnym torze (bez dwukierunkowej blokady liniowej) pociąg wyjeżdża ze stacji na tor w kierunku przeciwnym do zasadniczego, a drużyna konдукtorska nie została o tym uprzedzona na stacji.

We wszystkich wymienionych przypadkach należy jak najszybciej przyciągnąć hamulce, po czym bezzwłocznie dawać sygnały „Stój”.

5. Sygnały „Stój” dawane przez jednego z konдукtorów powinni inni konдукtorzy powtarzać ku przodowi, a w pociągach z lokomotywą popychającą — także ku tyłowi pociągu.

6. W pociągach z hamulcem zespolonym drużyna konдукtorska, w razie zauważenia wymienionych przeszkód, powinna zamiast dawania sygnałów „Stój”, zatrzymać pociąg hamulcem zespolonym.

7. Sygnały dawane ręcznie, gwizdkiem lub trąbką należy powtarzać tak długo, aż drużyna trakcyjna zastosuje się do nich.

Oddział 2

Inne sygnały sposobu jazdy

§ 95. Stosuje się następujące inne sygnały sposobu jazdy:

1) sygnał Rm 1 „Do mnie”:

dwa długie tony gwizdkiem lub trąbką

(rys. 73),

i jednocześnie

— dzienny

chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana poziomo

(rys. 74),

— nocny

ręczna latarka z białym światłem poruszana poziomo

(rys. 75),

sygnał „Do mnie” oznacza, że należy jechać w kierunku do dającego sygnał,

2) sygnał Rm 2 „Ode mnie”:

jeden długi ton gwizdkiem lub trąbką

(rys. 76),

i jednocześnie

— dzienny

chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana pionowo

(rys. 77),

— nocny

ręczna latarka z białym światłem poruszana pionowo

(rys. 78),

sygnał „Ode mnie” oznacza, że należy jechać w kierunku od dającego sygnał;

gdyby odebranie sygnału „Do mnie” lub „Ode mnie” było niemożliwe lub utrudnione, to w przypadkach, w których wymagane jest danie z nastawni sygnału „Do mnie” lub „Ode mnie”, sygnał ten można zastąpić słowami „Jechać w kierunku...”, przekazanymi za pomocą urządzeń łączności,

3) sygnał Rm 3 „Zwolnić”:

kilka przeciągłych tonów gwizdkiem lub trąbką

(rys. 79),

i jednocześnie

— dzienny

chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół

(rys. 80),

— nocny

latarka sygnałowa z białym światłem poruszana powolnym ruchem po łuku do góry i na dół,

(rys. 81),

4) sygnał Rm 5 „Odrzucić”:

dwa długie i jeden krótki ton gwizdkiem lub trąbką

(rys. 82),

i jednocześnie

— dzienny

chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka poruszana dwukrotnie poziomo, a następnie pionowo do góry i szybko na dół

(rys. 83),

— nocny

latarka sygnałowa z białym światłem poruszana dwukrotnie poziomo, a następnie pionowo do góry i szybko na dół

(rys. 84),

5) sygnał Rm 6 „Docisnąć”:

dwa krótkie tony gwizdkiem lub trąbką

(rys. 85),

i jednocześnie

— dzienny

kilkakrotne zbliżenie do siebie wyciągniętych poziomo przed siebie rąk

(rys. 86),

— nocny

białe światło latarki przerywane w krótkich odstępach czasu skierowane w stronę maszynisty

(rys. 87),

sygnał Rm 6 oznacza, że należy nacisnąć na tabor w celu sprzęgnięcia lub rozsprzęgnięcia.

Rozdział 11

Sygnały dawane gwizdawką lub syreną pojazdu trakcyjnego

Oddział 1

Przepisy ogólne

§ 96. 1. Jeżeli na przodzie pociągu są dwie lokomotywy, sygnały gwizdawką lub syreną lokomotywy daje maszynista pierwszej lokomotywy.

2. Sygnały na zatrzymanie pociągu daje maszynista dowolnej lokomotywy.

3. W razie gdyby przestała działać gwizdanka lub syrena lokomotywy, dalsza jazda pociągu powinna odbywać się z zachowaniem największej ostrożności. Jeżeli przy tym pociąg jedzie na hamulcach ręcznych, to maszynista powinien zatrzymać pociąg i uprzedzić kierownika pociągu o niedziałaniu gwizdanki. Dalsza jazda powinna odbywać się ze zmniejszoną prędkością, pozwalającą na zatrzymanie pociągu bez udziału drużyny konduktorskiej.

4. W razie uszkodzenia gwizdanki lub syreny lokomotywy należy używać do dawania sygnału „Baczność” trąbki sygnałowej, w którą powinien być wyposażony pojazd trakcyjny.

5. Podczas mgły lub zamieci, utrudniających widoczność, należy w razie zepsucia się gwizdanki lub syreny lokomotywy dojechać do najbliższej stacji ze zmniejszoną prędkością i zażądać lokomotywy pomocniczej.

Oddział 2

Sygnał ostrzeżenia

§ 97. 1. Stosuje się następujący sygnał ostrzeżenia:

sygnał Rp 1 „Baczność”

jeden długi ton gwizdawką lub syreną lokomotywy

(rys. 88).

2. Sygnał Rp 1 „Baczność” maszynista daje:

- 1) w razie konieczności zwrócenia uwagi pracowników kolejowych, podróżnych lub innych osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu,
- 2) po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym lub odstępowym wskazującym sygnał „Stój”, wątpliwy lub nieoświetlony albo białe światło przy zbitym szkle sygnałowym z wyjątkiem semafora odstepowego blokady samoczynnej, jeżeli maszynista nie może porozumieć się z dyżurnym ruchu za pomocą środków łączności,
- 3) na wezwanie kierownika pociągu, przed odjazdem pociągu pasażerskiego zatrzymanego na szlaku,
- 4) przed każdym ruszeniem podczas pracy: pociągu roboczego, maszyny torowej i pojazdu pomocniczego, w celu ostrzeżenia robotników pracujących na torze lub obok niego,
- 5) przed wskaźnikami W 6, W 6a i W 7 (określonymi w § 113 ust. 2 pkt 6), a ponadto podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych — po minięciu wskaźnika W 6 przy zbliżaniu się do przejazdu,
- 6) przed każdym ruszeniem z miejsca pociągu towarowego z ludźmi,
- 7) przed każdym ruszeniem z postoju niepilotowanego manewrującego pojazdu trakcyjnego, gdy jazda manewrowa odbywa się na polecenie dyżurnego ruchu (nastawniczego, zwrotniczego).

Oddział 3

Sygnały ostrożności pociągu

§ 98. 1. Stosuje się następujące sygnały ostrożności pociągu:

- 1) sygnał Rp 2 „**Ostrzec pociąg**”
cztery długie tony gwizdawką lub syreną lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie
(rys. 89),
- 2) sygnał Rp 3 „**Usunąć osłonę i wrócić do pociągu**”
jeden długi, jeden krótki i jeden długi ton gwizdawką lub syreną lokomotywy
(rys. 90).

2. Sygnały Rp 2 i Rp 3 dawane są przez maszynistę w razie konieczności ostrożności pociągu zatrzymanego na szlaku.

Oddział 4

Sygnały dawane drużynie konduktorskiej przy hamowaniu pociągu

§ 99. Jeżeli przy hamowaniu pociągu potrzebne jest współdziałanie drużyny konduktorskiej, stosuje się następujące sygnały:

1) sygnał Rp 4 „**Hamować średnio**”

jeden krótki ton gwizdawką lub syreną lokomotywy

(rys. 91),

2) sygnał Rp 5 „**Hamować**”

trzy długie szybko po sobie następujące tony gwizdawką lub syreną lokomotywy

(rys. 92),

3) sygnał Rp 6 „**Odhamować średnio**”

jeden długi i jeden krótki ton gwizdawką lub syreną lokomotywy

(rys. 93),

4) sygnał Rp 7 „**Odhamować**”

dwa długie tony gwizdawką lub syreną lokomotywy

(rys. 94).

Oddział 5

Sygnały dawane przy stosowaniu lokomotywy popychającej

§ 100. 1. Przy stosowaniu lokomotywy popychającej stosuje się następujące sygnały:

1) sygnał Rp 8 „**Rozpocząć popychanie**”

dwa krótkie tony gwizdawką lub syreną lokomotywy ciągnącej

(rys. 95),

2) sygnał Rp 9 „**Przerwać popychanie, pozostać przy pociągu**”

jeden krótki i jeden długi ton gwizdawką lub syreną lokomotywy ciągnącej

(rys. 96),

3) sygnał Rp 10 „**Dalsze popychanie nie jest potrzebne. Odjechać od pociągu**”

cztery krótkie tony gwizdawką lub syreną lokomotywy ciągnącej

(rys. 97).

2. Jeżeli wszystkie lokomotywy ciągnące i popychające wyposażone są w sprawne urządzenia radiołączności, maszyniści mogą porozumiewać się za pomocą tych urządzeń. W takim przypadku można nie stosować sygnałów Rp 8, Rp 9 i Rp 10 podawanych gwizdawką lub syreną lokomotywy.

Rozdział 12

Oddział 2

Sygnaly dawane przy wyprawianiu i przepuszczaniu pociągów

Oddział 1

Sygnaly dawane przez drużynę pociągową przy odjeździe pociągów pasażerskich

§ 101. Przy odjeździe pociągów pasażerskich stosuje się następujące sygnaly:

1) sygnal Rp 11 „**Wsiadać**”

jeden długi ton gwizdkiem

(rys. 98),

sygnal „Wsiadać” podaje drużyna konduktorska przed odjazdem pociągów pasażerskich i mieszanych,

2) sygnal Rp 12 „**Gotów do odjazdu**”:

— dzienny

podniesienie chorągiewki sygnałowej

(rys. 99),

— nocny

podniesienie latarki z białym światłem

(rys. 100),

sygnal „Gotów do odjazdu” stosuje się przed odjazdem pociągów z drużyną konduktorską; sygnal ten można zastąpić słowami: „**Pociąg nr gotów do odjazdu**” przekazywanymi za pomocą urządzeń łączności; przy jednoosobowej drużynie konduktorskiej słowa te kierownik pociągu przekazuje maszyniście,

3) sygnal Rp 14 „**Odjazd pociągów pasażerskich**”:

— dzienny

ręka podniesiona do góry przez kierownika pociągu lub konduktora znajdującego się najbliżej lokomotywy, zwróconego w kierunku maszynisty, oraz wypowiedziane głośno słowo „Odjazd”

(rys. 101),

— nocny

podniesienie do góry latarki z białym światłem zwróconym w kierunku maszynisty przez kierownika pociągu lub konduktora znajdującego się najbliżej maszynisty oraz wypowiedziane głośno słowo „Odjazd”

(rys. 102),

w pociągach, mających urządzenia sygnałowe (sterowane przez kierownika pociągu) do dawania sygnału „Odjazd”, sygnal ten podaje się za pomocą urządzeń.

Sygnaly dawane przez dyżurnego ruchu

§ 102. Stosuje się następujące sygnaly podawane przez dyżurnego ruchu:

1) sygnal Rd 1 „**Nakaz jazdy**”:

— dzienny

okrągła biała tarczka z zieloną obwódką poruszana pionowo

(rys. 103),

— nocny

latarka z zielonym światłem poruszana pionowo

(rys. 104),

sygnal „Nakaz jazdy” przy wyprawianiu pociągów podaje dyżurny ruchu, a przy przepuszczaniu pociągów — dyżurny ruchu lub nastawniczy na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu wtedy, gdy jest to wymagane odpowiednimi przepisami lub instrukcjami (zgodnie z przepisami działu I — Prowadzenie ruchu na liniach kolejowych normalnotorowych i szerokotorowych),

2) sygnal Rd 2 „**Stosować skrócony czas jazdy**”

— dzienny i nocny

trójkątna tarczka pomalowana z obu stron na kolor biały z czerwoną obwódką i czarną literą „S”, pokazywana w kierunku zbliżającego się pociągu

(rys. 105),

sygnal Rd 2 oznacza, że należy stosować skrócony czas jazdy pociągu do następnego posterunku następczego,

3) sygnal Rd 3 „**Wydłużyć czas jazdy**”

— dzienny i nocny

prostokątna tarczka, pomalowana z obu stron na kolor biały z czerwoną obwódką i czarną literą „W”, pokazywana w kierunku zbliżającego się pociągu

(rys. 106),

sygnal Rd 3 oznacza, że należy wydłużyć czas jazdy pociągu do następnego posterunku następczego.

Oddział 3

Sygnaly dawane przy próbie hamulców zespolonych

§103. 1. Przy próbie hamulców zespolonych stosuje się sygnaly ręczne lub świetlne, dawane za pomocą umieszczonego obok torów lub zawieszzonego nad torami urządzenia z trzema latarniami w jednym pionie. Sygnaly ręczne dawane są w stronę biorącego udział w próbie hamulców zespolonych maszynisty lokomotywy lub pracownika obsługującego urządzenia stałe.

2. Przy próbie hamulców zespolonych stosuje się następujące sygnały:

1) sygnał Rh 1, Rhs 1 „Zahamować”:

— dzienny (Rh 1)

wyciągnięte ręce składane nad głową z zakreśleniem półkoła

(rys. 107),

— nocny (Rh 1)

latarka ręczna z białym światłem poruszana od dołu fukiem do góry i następnie opuszczona pionowo w dół

(rys. 108),

— dzienny i nocny (Rhs 1)

jedno światło matowobiałe

(rys. 109),

2) sygnał Rh 2, Rhs 2 „Odhamować”:

— dzienny (Rh 2)

wyciągnięta ręka, poruszana po fuku nad głową

(rys. 110),

— nocny (Rh 2)

latarka ręczna z białym światłem poruszana po fuku nad głową

(rys. 111),

— dzienny i nocny (Rhs 2)

dwa światła matowobiałe

(rys. 112),

3) sygnał Rh 3, Rhs 3 „Hamulce w porządku”:

— dzienny (Rh 3)

ręka wyciągnięta nad głową, trzymana pionowo

(rys. 113),

— nocny (Rh 3)

latarka ręczna z białym światłem, trzymana pionowo nad głową

(rys. 114),

— dzienny i nocny (Rhs 3)

trzy światła matowobiałe

(rys. 115).

Oddział 4

Sygnały dawane w razie rozerwania pociągu

§ 104. 1. Przy rozerwaniu pociągu podaje się następujący sygnał:

sygnał Rr „Uwaga — nastąpiło rozerwanie pociągu”:

jeden krótki, jeden długi i jeden krótki ton gwizdkiem, gwizdawką lub syreną lokomotywy lub trąbką

(rys. 116),

i jednocześnie

— dzienny

pokazywanie i chowanie na przemian w krótkich odstępach czasu żółtej chorągiewki lub czapki

(rys. 117),

— nocny

białe światło latarki przerywane w krótkich odstępach czasu, skierowane w stronę maszynisty

(rys. 118).

2. Dla zwrócenia uwagi maszynisty, że nastąpiło rozerwanie pociągu, drużyna konduktorska, pracownicy na szlaku i na stacji powinni dawać sygnały Rr.

3. Sygnał Rr należy dawać dopóty, dopóki maszynista rozerwanego pociągu nie odpowie tym samym sygnałem akustycznym, na znak, że sygnał został przez niego zrozumiany.

4. W razie rozerwania pociągu zabrania się dawania sygnałów „Stój”, jeżeli oderwana tylna część pociągu porusza się w kierunku przedniej części tego pociągu.

5. Gdy oderwana część pociągu zostanie zatrzymana, należy dawać w kierunku przedniej części pociągu sygnały „Stój” w celu jej zatrzymania.

Oddział 5

Sygnały dawane przez dróżnika przejazdowego

§ 105. 1. Stosuje się następujące sygnały podawane przez dróżnika przejazdowego:

1) sygnał D 7 „Stój” dawany przez dróżnika przejazdowego w celu zatrzymania pojazdów drogowych zbliżających się do przejazdu:

— dzienny

ręka podniesiona do góry w kierunku nadjeżdżającego pojazdu

(rys. 119),

— nocny

podniesienie i poruszanie powoli pionowo latarki ręcznej z czerwonym światłem, zwróconym w kierunku nadjeżdżającego pojazdu

(rys. 120),

2) sygnał D 8 „Dróżnik obecny na przejeździe”:

— dzienny

dróżnik stoi na przejeździe w miejscu wyznaczonym regulaminem obsługi przejazdu, trzymając

w ręce pionowo do góry chorągiewkę sygnałową koloru żółtego w ten sposób, aby był on widoczny dla maszynisty zbliżającego się pociągu lub kierownika pojazdu szynowego

(rys. 121),

— nocny

dróżnik przejazdowy porusza powoli pionowo latarką ręczną z białym światłem, tak aby sygnał był widoczny dla maszynisty zbliżającego się pociągu lub kierownika pojazdu szynowego

(rys. 122).

Rozdział 13

Sygnały na pociągu i na taborze

Oddział 1

Sygnały na pociągu

§ 106. 1. Na pociągach stosuje się następujące sygnały:

- 1) sygnał Pc 1 „**Oznaczenie czoła pociągu (pojazdu trakcyjnego jadącego luzem, ciężkiego pojazdu pomocniczego, maszyny torowej), jadącego na szlaku jednotorowym, w kierunku zasadniczym po torze szlaku dwutorowego lub w dowolnym kierunku po torze szlaku dwu- i wielotorowego z dwukierunkową blokadą liniową**”

— dzienny i nocny

dwa lub trzy białe światła na przodzie pociągu, pojazdu trakcyjnego jadącego luzem, ciężkiego pojazdu pomocniczego, maszyny torowej

(rys. 123),

- 2) sygnał Pc 2 „**Oznaczenie czoła pociągu (pojazdu trakcyjnego jadącego luzem, ciężkiego pojazdu pomocniczego, maszyny torowej), jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze szlaku dwutorowego bez dwukierunkowej blokady liniowej**”

— dzienny i nocny

dwa lub trzy światła, z których górne i prawe w kierunku jazdy są białe, lewe zaś — czerwone, na przodzie pociągu

(rys. 124),

- 3) sygnał Pc 3 „**Oznaczenia czoła pociągu z pługiem odśnieżnym**”

— dzienny i nocny

dwa białe światła na przodzie pociągu oraz trzecia oświetlona latarnia z ukośnym białym krzyżem umieszczona w górnej części czoła lokomotywy lub na wierzchołku pługa, gdy pług znajduje się przed lokomotywą

(rys. 125),

- 4) sygnał Pc 4 „**Oznaczenie czoła pociągu jadącego wagonami naprzód**”:

— dzienny

dwie tarcze lub dwie latarnie z obrazem tarczy na obudowie na czołowej ścianie pierwszego wagonu; tarcze są prostokątne i podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny są czerwone, oba zaś boczne — żółte lub białe; powierzchnia tarczy może być wykonana z materiałów odbłaskowych

(rys. 126),

— dzienny i nocny

dwa białe światła na czołowej ścianie pierwszego wagonu

(rys. 127),

- 5) sygnał Pc 5 „**Oznaczenie końca pociągu (pojazdu trakcyjnego jadącego luzem, ciężkiego pojazdu pomocniczego, maszyny torowej)**”:

— dzienny

dwie tarcze lub dwie latarnie z obrazem tarczy na obudowie na ostatnim pojeździe w składzie pociągu, pojeździe trakcyjnym jadącym luzem, ciężkim pojeździe pomocniczym lub maszynie torowej; tarcze są prostokątne i podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny są czerwone, oba zaś boczne — żółte lub białe; powierzchnia tarczy powinna być wykonana z materiałów odbłaskowych

(rys. 126)

— dzienny i nocny

dwa światła czerwone ciągłe lub dwa światła czerwone migające na tylnej ścianie ostatniego pojazdu szynowego w składzie pociągu (pojazdu trakcyjnego jadącego luzem, ciężkiego pojazdu pomocniczego, maszyny torowej)

(rys. 128).

2. Sygnały Pc 1, Pc 2, Pc 3, Pc 4 i Pc 5, podawane światłami i tarczami, stosuje się do oznaczania czoła i końca składu pociągu i innych pojazdów kursujących na zasadach ustalonych dla pociągów (zgodnie z przepisem § 6 ust. 1). Na wytypowanych przez właściwy zarząd kolei liniach dopuszcza się stosowanie dziennego sygnału Pc 5, podawanego za pomocą tarcz odbłaskowych do osygnalizowania końca pociągów towarowych w ciągu całej doby.

3. Osygnalizowania czoła pociągu prowadzonego pojazdem wyposażonym w górne światło należy dokonywać trzema światłami przy sygnałach Pc 1 i Pc 2.

4. Sygnał Pc 4 stosuje się przy pociągach pchanych (w rozumieniu przepisów § 34), to znaczy nie mających na czole czynnej kabiny sterowniczej. Na pchanych pociągach bocznicowych może być stosowane w nocy jedno światło białe na czołowym wagonie, a w dzień można nie stosować żadnego znaku. Do osygnalizowania czoła pociągów, w których pierwszy wagon ma czynną kabinę sterowniczą (zespoły trakcyjne, wagony

doczepne z kabiną maszynisty itp.) należy stosować odpowiednio sygnały Pc 1 i Pc 2.

5. Na pociągu popychanym (w rozumieniu przepisów § 34), w którym popychacz jest sprzęgnięty lub nie jest sprzęgnięty ze składem, na tylnej ścianie ostatniego wagonu umieszcza się sygnał oznaczenia końca pociągu Pc 5. Na czole pierwszej lokomotywy popychającej stosuje się sygnał Pc 1, przy czym w dzień można nie stosować żadnego sygnału, a na tylnej ścianie ostatniej lokomotywy popychającej — sygnał Pc 5. Przy jeździe powrotnej lokomotywy popychającej zmienia się sygnały na czole i tylnej ścianie lokomotywy, przy czym na czole powracającej lokomotywy na szlaku jednotorowym stosuje się sygnał Pc 1, natomiast na torze szlaku dwu- lub wielotorowego:

- 1) jeżeli tor jest wyposażony w dwukierunkową blokadę liniową — stosuje się sygnał Pc 1, niezależnie od kierunku jazdy,
- 2) jeżeli na torze nie ma dwukierunkowej blokady liniowej, przy jeździe w kierunku zasadniczym stosuje się sygnał Pc 1, natomiast przy jeździe w kierunku przeciwnym do zasadniczego — stosuje się sygnał Pc 2.

6. Na pociągach jadących po torze zamkniętym linii dwutorowej w nocy należy stosować sygnały Pc 1, zarówno dla oznaczenia czoła, jak i końca pociągu.

7. Jeżeli pociąg cofa się ze szlaku do stacji, to zarówno na linii jednotorowej, jak i dwu- lub wielotorowej, nie należy zmieniać sygnałów na czole i końcu pociągu.

Oddział 2

Sygnały na taborze

§ 107. Na taborze stosuje się następujące sygnały:

- 1) sygnał Tb 1 „**Oznaczenie przodu i tyłu lokomotywy manewrowej**”:

— dzienny

nie ma żadnego szczególnego znaku

— nocny

z przodu i z tyłu po jednym białym świetle od strony czynnego stanowiska maszynisty

(rys. 129),

- 2) sygnał Tb 2 „**Oznaczenie wagonów pocztowych z funkcjonariuszami, wagonów restauracyjnych, sypialnych, jak również innych wagonów specjalnego przeznaczenia oraz wagonów z podróżnymi na stacji, jeżeli te wagony nie są złączone z pociągiem**”:

— dzienny

po jednej niebieskiej chorągiewce umieszczonej na każdej ścianie szczytowej wagonu

(rys. 130),

— dzienny i nocny

po jednym lub po dwa niebieskie światła na każdej ścianie szczytowej wagonu; dopuszcza się takie wykonanie latarni, żeby niebieskie światło było widoczne także z boku wagonu, lub umieszczenie na bocznej ścianie dodatkowych świateł niebieskich

(rys. 131),

sygnał oznaczenia wagonów specjalnego przeznaczenia można stosować na jednej ścianie szczytowej wagonu, jeżeli najechanie na wagon zagraża tylko z jednej strony,

- 3) sygnał Tb 3 „**Oznaczenie wagonów pocztowych w pociągach w czasie postoju, podczas załadowania i wyładowania poczty**”:

— dzienny

niebieska chorągiewka lub latarka z niebieskim światłem, świecąca na trzy strony, umieszczona na otwartych drzwiach wagonu

(rys. 132),

— nocny

latarka z niebieskim światłem świecącym na trzy strony, umieszczona na otwartych drzwiach wagonu

(rys. 133),

— dzienny i nocny

lampy sygnałowe z niebieskim światłem wbudowane w boczne ściany wagonu,

- 4) sygnał Tb 4 „**Oznaczenie lekkiego pojazdu pomocniczego**”

— dzienny i nocny

od przodu dwa (nad każdą szyną) lub jedno (nad osią toru) światła białe, a od tyłu — czerwone;

sygnał stosuje się do oznaczania tych pojazdów pomocniczych, które nie kursują na zasadach ustalonych dla pociągów (zgodnie z przepisem § 6 ust. 1).

§ 108. 1. Do oznaczenia pociągów i wagonów skazanych środkami promieniotwórczymi, chemicznymi i biologicznymi stosuje się następujące sygnały:

- 1) sygnał PcSp „**Skażenie promieniotwórcze pociągu**”

trójkątne chorągiewki koloru zielonego zawieszane z obu stron ściany szczytowej wagonu, na czole i na końcu pociągu

(rys. 134),

- 2) sygnał PcSb „**Skażenie biologiczne pociągu**”

trójkątne chorągiewki koloru brązowego zawieszane z obu stron ściany szczytowej wagonu, na czole i na końcu pociągu

(rys. 135),

3) sygnał PcSch „**Skażenie chemiczne pociągu**”

trójkątne chorągiewki koloru żółtego, zawieszone z obu stron ściany szczytowej wagonu, na czole i na końcu pociągu

(rys. 136).

2. W sposób określony w ust. 1 oznacza się również skażone wagony.

Rozdział 14

Sygnały alarmowe

Oddział 1

Sygnały alarmowe ogólne i pożarowe

§ 109. Stosuje się następujące sygnały alarmowe ogólne i pożarowe:

1) sygnał A 1 „**Alarm**”:

dwa białe światła migające na czole lokomotywy i jednocześnie jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny lub gwizdanki lokomotywy, powtarzane kilkakrotnie,

jeden długi i trzy krótkie dźwięki syreny warsztatowej, gwizdka lub syreny lokomotywy, trąbki, gwizdka lub dzwonka aparatu telefonicznego, powtarzane kilkakrotnie

(rys. 137),

Uwaga: przez pojęcie „gwizdanki lub syreny lokomotywy” należy rozumieć również sygnały dawane przez inne pojazdy, wyposażone w urządzenia do dawania sygnałów akustycznych

a) sygnał alarmowy A 1 podawany jest w celu powiadomienia pracowników kolejowych o istniejącym lub możliwym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu, bezpieczeństwa osobistego pracowników, osób trzecich lub całości mienia kolejowego,

b) sygnał alarmowy A 1 podaje drużyna pojazdu trakcyjnego w przypadku zatrzymania się pociągu z niewiadomej przyczyny na torze szlaku dwu lub wielotorowego bądź w razie stwierdzenia nie osygnalizowanej przeszkody do jazdy pociągu na torze szlakowym,

c) sygnał alarmowy A 1 należy podawać do czasu ustalenia, że nie ma przeszkody do jazdy po sąsiednich torach, bądź do czasu przepisowego osłonięcia przeszkody,

d) po odebraniu sygnału alarmowego drużyna pojazdu trakcyjnego innego pociągu jadącego na szlaku powinna tak regulować prędkość jazdy, aby pociąg mógł być zatrzymany przed napotkaną przeszkodą do jazdy,

e) pracownicy mający przybory akustyczne powinni powtarzać usłyszane sygnały alarmowe słuchowe do czasu rozpoczęcia akcji ratunkowej,

2) sygnał A 1a „**Alarm**”:

jedno górne światło białe i dwa dolne światła czerwone na czole pociągu

(rys. 138),

a) sygnał alarmowy A 1a podaje maszynista pociągu towarowego z jednoosobową obsadą pojazdu trakcyjnego w przypadku zatrzymania się pociągu z niewiadomej przyczyny na torze szlaku dwu- lub wielotorowego przed udaniem się wzdłuż pociągu, w celu ustalenia przyczyny jego zatrzymania,

b) maszynista pociągu, w którego kierunku podano sygnał alarmowy A 1a, powinien zatrzymać pociąg i udzielić pomocy maszyniście tak osygnalizowanego pociągu,

3) sygnał A 2 „**Pożar**”:

jeden długi i dwa krótkie dźwięki syreny warsztatowej, gwizdanki lub syreny lokomotywy, gwizdanki kotła parowego, syreny alarmowej, trąbki sygnałowej lub gwizdka, powtarzane kilkakrotnie

(rys. 139),

a) sygnał „Pożar” daje się w celu powiadomienia straży pożarnej i pracowników kolejowych o powstaniu pożaru na terenie kolejowym,

b) pracownik kolejowy, który dostrzegł pożar, powinien rozpocząć podawanie sygnału „Pożar” i powiadomić straż pożarną; jeżeli pracownik ten nie ma przyrzędu do dawania sygnałów akustycznych, powinien niezwłocznie zawiadomić o pożarze pracownika mającego odpowiedni przyrząd sygnałowy,

c) maszyniści czynnych pojazdów trakcyjnych znajdujących się na terenie stacji oraz inni pracownicy powinni powtarzać sygnał pożarowy, a niezależnie od tego, pracownicy kolei powinni natychmiast powiadomić straż pożarną, zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego.

Oddział 2

Sygnały o zagrożeniach

§ 110. Stosuje się następujące sygnały o zagrożeniach:

1) sygnał A 3 „**Ogłoszenie alarmu powietrznego dla stacji**”

modulowany ton syreny lub krótko przerywany ton gwizdanki lokomotywy (10 sek. ton, 1 sek. przerwy) trwający 3 minuty

(rys. 140),

nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej (głośnik) komunikatu „Uwaga! Uwaga! Ogłaszam alarm powietrzny dla stacji (wymienić nazwę stacji)”, powtórzone trzykrotnie;

alarm powietrzny zarządza się w celu uprzedzenia pracowników stacyjnych i liniowych o grożącym niebezpieczeństwie uderzeń z powietrza,

2) sygnał A 4 „**Odwołanie alarmu powietrznego dla stacji**”

ciągły ton syreny lub gwizdawki lokomotywy, trwający nieprzerwanie 3 minuty

(rys. 141),

nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej (głośnik) komunikatu „Uwaga! Uwaga! Odwołuję alarm powietrzny dla stacji (wymienić nazwę stacji)”, powtórzone trzykrotnie;

odwołanie alarmu ogłasza się po ustąpieniu niebezpieczeństwa powodującego ogłoszenie alarmu,

3) sygnał A 5 „**Podawanie sygnałów alarmu powietrznego pociągom na szlaku**”:

— dzienny

chorągiewka koloru niebiesko-żółtego

(rys. 142),

— nocny

białe światło migające latarki ręcznej

(rys. 143),

4) sygnał A 6 „**Potwierdzenie otrzymania sygnału alarmu powietrznego przez pociąg na szlaku**”

modulowany ton syreny lub krótko przerywany ton gwizdka lokomotywy (10 sek. ton, 1 sek. przerwy) trwający 3 minuty

(rys. 140),

sygnałem tym maszynista pociągu potwierdza zrozumienie otrzymanego sygnału alarmu powietrznego oraz powiadamia drużynę pociągową o odebraniu sygnału,

5) sygnał A 7 „**Ogłoszenie alarmu o skażeniach dla stacji**”

przerywany ton syreny lub gwizdawki lokomotywy — trwający 3 minuty, przy czym każdy ton trwa 10 sek., a każda przerwa — 15 sek.

(rys. 144),

nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej (głośnik) komunikatu „Uwaga! Uwaga! Ogłaszam alarm o skażeniach (wymienić rodzaj skażenia) dla stacji (wymienić nazwę stacji)”, powtórzone trzykrotnie;

alarm o skażeniach zarządza się dla pracowników stacji kolejowych w celu ostrzeżenia o grożącym niebezpieczeństwie skażeń,

6) sygnał A 8 „**Odwołanie alarmu o skażeniach dla stacji**”

ciągły ton syreny lub gwizdka lokomotywy trwający nieprzerwanie 3 minuty

(rys. 141),

nadawanie przez urządzenia radiofonii przewodowej (głośnik) komunikatu „Uwaga! Uwaga! Odwołuję alarm o skażeniach (wymienić rodzaj skażenia) dla stacji (wymienić nazwę stacji)”, powtórzone trzykrotnie;

odwołanie alarmu o skażeniach dla stacji ma na celu powiadomienie pracowników o ustąpieniu niebezpieczeństwa skażeń;

odwołanie alarmu powietrznego dla stacji (pkt 1) i alarmu o skażeniach (pkt 5) jest jedno dla obydwóch uprzednio ogłoszonych alarmów.

Rozdział 15

Wskaźniki

Oddział 1

Przepisy ogólne

§ 111. 1. Stosuje się wskaźniki świetlne albo w postaci tablicy lub słupa.

2. Wskaźniki świetlne są wykonywane w postaci latarni lub innych układów świetlnych (żarówki, układy diodowe itp.), umożliwiających wyświetlenie wszystkich wymaganych dla danego wskaźnika obrazów.

3. Zaleca się, aby wskaźniki stosowane w postaci tablic wykonywane były z materiałów odbłaskowych. Zarząd kolei może ustalić wymóg wykonywania określonych wskaźników wyłącznie z materiałów odbłaskowych.

4. Wskaźników stosowanych jako tablice nie oświetla się, chyba że przepisy rozporządzenia stanowią inaczej.

Oddział 2

Wskaźniki zwrotnicowe

§ 112. 1. Wskaźniki zwrotnicowe stosuje się na zwrotnicach rozjazdów zwyczajnych, łukowych jednostronnych, dwustronnych oraz rozjazdów krzyżowych.

2. Wskaźniki na zwrotnicach służą do oznaczania ich aktualnego położenia.

3. Wszystkie wskaźniki dotyczące zwrotnicy dla określonego typu rozjazdu stanowią jedną latarnię ze szkłem koloru mlecznego lub układ świetlny, wskazując położenie zwrotnic jednakowo, zarówno w dzień, jak i w nocy.

4. W określonych przez zarząd kolei przypadkach, na zwrotnicach leżących na szlaku oraz w torach stacyjnych, zamiast wskaźników świetlnych, można stosować tarcze nieoświetlone dające takie same wskazania lub w ogóle nie stosować wskaźników zwrotnicowych. W przypadku stosowania tarcz nieoświetlonych zaleca się, żeby były one wykonane z materiałów odbłaskowych.

5. Latarnię (układ świetlny) ze wskaźnikami dotyczącymi rozjazdów: zwyczajnych, krzyżowych pojedynczych, łukowych jednostronnych i skupionych ustawia się na początku każdej zwrotnicy.

6. Latarnię ze wskaźnikami dotyczącymi podwójnych rozjazdów krzyżowych ustawia się z boku, w środkowej części rozjazdu.

7. W uzasadnionych przypadkach można stosować wskaźniki zwrotnicowe zlokalizowane w dalszej odległości przed zwrotnicami. W takim przypadku latarnia ze wskaźnikami może być umieszczona na osobnym słupie lub wspólnie z latarniami podającymi inne sygnały.

8. Częściowe ukazanie się trzeciej strzały mlecznego koloru na latarni ze wskaźnikiem dotyczącym podwójnego rozjazdu krzyżowego wskazuje na nieprzyleganie iglicy i oznacza, że jazda na zwrotnicę jest zabroniona.

9. Na zwrotnicach rozjazdów zwyczajnych, łukowych jednostronnych i dwustronnych oraz krzyżowych pojedynczych stosuje się następujące wskaźniki:

- 1) wskaźnik Wz 1 („Jazda na wprost”) **„Zwrotnica nastawiona w kierunku prostym lub przy rozjazdach łukowych jednostronnych w kierunku łuku o większym promieniu dla jazdy na ostrze lub z ostrza”**

biały prostokąt na czarnym tle, widoczny zarówno od strony ostrza iglic, jak i od strony krzyżownicy
(rys. 145),

- 2) wskaźnik Wz 2 („Jazda na ostrze”) **„Dla jazdy na ostrze zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym, przy rozjazdach łukowych jednostronnych — w kierunku łuku o mniejszym promieniu, przy rozjazdach dwustronnych łukowych — po jednym z łuków”**

biała strzała lub biała kresa na czarnym tle, zwrócona skośnie ku górze w prawo lub w lewo, wskazująca kierunek jazdy na ostrze, widoczna od strony ostrza iglic

(rys. 146),

w rozjazdach łukowych dwustronnych wskaźnik ten, o odpowiednim zwrocie strzał, stosuje się dla obu położeń zwrotnicy,

- 3) wskaźnik Wz 3 („Jazda z ostrza”) **„Dla jazdy z ostrza zwrotnica nastawiona w kierunku zwrotnym, przy rozjazdach łukowych jednostronnych — w kierunku łuku o mniejszym promieniu”**

biała tarcza okrągła na czarnym tle, widoczna od strony krzyżownicy

(rys. 147),

- 4) wskaźnik Wz 4 („Jazda z ostrza”), **„Dla jazdy z ostrza zwrotnica rozjazdu dwustronnego łukowego nastawiona do jazdy z lewego albo z prawego toru”**

biała tarcza okrągła na czarnym tle, a na niej czarny łuk zwrócony wklęsłą stroną w kierunku łuku, na

który zwrotnica jest nastawiona, widoczna od strony krzyżownicy

(rys. 148).

10. Na zwrotnicach rozjazdów krzyżowych podwójnych stosuje się następujące wskaźniki:

- 1) wskaźnik Wz 5 („Jazda po prostej w prawo”) **„Jazda w kierunku prostym z lewego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem”**

na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem ku sobie lub dwie białe kresy w jednej linii wznoszącej się ukośnie na prawo

(rys. 149),

- 2) wskaźnik Wz 6 („Jazda po prostej w lewo”) **„Jazda w kierunku prostym z prawego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem”**

na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem ku sobie lub dwie białe kresy w jednej linii wznoszącej się ukośnie na lewo

(rys. 150),

- 3) wskaźnik Wz 7 („Jazda po łuku w lewo”) **„Jazda w kierunku zwrotnym z lewego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem”**

na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem do środka latarni lub dwie białe kresy, tworzące kąt prosty, otwarty w lewo

(rys. 151),

- 4) wskaźnik Wz 8 („Jazda po łuku w prawo”) **„Jazda w kierunku zwrotnym z prawego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem”**

na czarnym tle dwie białe strzały zwrócone ostrzem do środka latarni lub dwie białe kresy, tworzące kąt prosty, otwarty w prawo

(rys. 152).

Oddział 3

Wskaźniki ogólnieeksploatacyjne

§ 113. 1. Wskaźniki ogólnieeksploatacyjne, o ile przepisy szczegółowe nie stanowią inaczej, ustawia się bezpośrednio obok toru, do którego się odnoszą, według następujących zasad:

- 1) na stacji wskaźnik ustawia się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy,
- 2) na szlaku jednotorowym wskaźnik ustawia się po prawej stronie toru, dla każdego kierunku jazdy,
- 3) na szlaku dwutorowym, jak również przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii jednotorowych wskaźnik ustawia się po zewnętrznej stronie torów, tzn. dla toru prawego — po prawej, a dla toru lewego — po lewej stronie, patrząc w kierunku jazdy,

4) na szlaku wielotorowym (przy liczbie torów szlakowych większej niż 2), jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych wskaźnik ustawia się: przy torach skrajnych — po zewnętrznej stronie torów, przy torach nieskrajnych — z prawej strony toru dla każdego kierunku jazdy po danym torze.

2. Stosuje się następujące wskaźniki ogólnieeksploatacyjne:

1) wskaźnik W 1 („wskaźnik usytuowania”) oznacza miejsce ustawienia tarczy ostrzegawczej semaforowej lub przejazdowej, a na szlakach z samoczynną blokadą liniową czterostawną — przedostatniego semafora odstępowego blokady samoczynnej na szlaku przed semaforem wjazdowym;

prostokątna biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej dwa czarne kąty, oparte na krótszych bokach prostokąta, jeden nad drugim, stykające się wierzchołkami w środku tablicy

(rys. 153),

wskaźnik ustawia się bezpośrednio przed tarczą ostrzegawczą lub semaforem, lub mocuje go nisko do słupa tarczy lub semafora — dla zwrócenia uwagi na tarczę lub semafor,

2) wskaźniki W 2, W 26a, W 26b („wskaźniki kierunku jazdy”) oznaczają: kierunek wyjazdu pociągu (wskaźnik W 2), przejazd z grupy torów dalekobieżnych na grupę torów podmiejskich (wskaźnik W 26a) lub przejazd z grupy torów podmiejskich na grupę torów dalekobieżnych (wskaźnik W 26b),

wskaźnik świetlny z matowobiałą literą na czarnym tle, stanowiącą skrót nazwy stacji końcowej lub najbliższej węzłowej danej linii bądź innego wyróżnionego punktu docelowego dla wyjazdu pociągu (wskaźnik W 2) lub grupy torów, na którą przejeżdża pociąg (wskaźnik W 26a — zawsze litera „P”, wskaźnik W 26b — zawsze litera „D”)

(rys. 154 i 155),

wskaźnik W 2 umieszcza się na maszcie semafora albo na osobnym słupie, wskaźniki W 26a i W 26b umieszcza się na semaforze ustawionym przed przejściem zwrotnicowym służącym do przejazdu z jednej grupy torów na drugą; wskaźnik jest wyświetlany tylko wtedy, kiedy semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę w kierunku, który został wyróżniony tym wskaźnikiem; wskaźniki W 26a i W 26b wyświetlają się również, gdy na semaforze ukaże się sygnał zastępczy,

3) wskaźnik W 3 („wskaźnik unieważnienia”) oznacza, że znajdujący się z prawej strony toru przy tym wskaźniku semafor lub tarcza zatrzymania nie odnoszą się do toru, przy którym stoi wskaźnik

— dzienny:

maszt semafora bez ramion

(rys. 156),

— nocny:

białe światło u wierzchołka masztu

(rys. 157),

— dzienny i nocny:

białe światło wskaźnika świetlnego

(rys. 158),

wskaźnik ustawia się z prawej strony toru przy znajdującym się tam semaforze lub tarczy zatrzymania dla oznaczenia, że semafor ten lub tarcza zatrzymania nie odnoszą się do toru, przy którym stoi wskaźnik,

4) wskaźnik W 4 („wskaźnik zatrzymania”) oznacza miejsce zatrzymania się czoła pociągu:

prosty biały krzyż na czarnym prostokątnym tle

(rys. 159),

a) wskaźnik służy do oznaczenia miejsca na stacji, przystanku, posterunku osłonnym itp., do którego może dojechać czoło zatrzymującego się tam pociągu; pociąg mający postój należy zatrzymać w takiej odległości przed wskaźnikiem, aby ruch podróży był najdogodniejszy,

b) na stacji wskaźnik ustawia się przy końcu peronu lub przed okresem z prawej strony toru, do którego się odnosi; ustawiony przy końcu peronu wskaźnik, nie będący jednocześnie końcem przebiegu pociągowego, odnosi się tylko do pociągów mających postój przy tym peronie,

c) wskaźnik może być wykonany w postaci świetlnej (np. latarni ze szkłem mlecznobiałym) lub tarczy nieoświetlonej, w zależności od warunków miejscowych,

5) wskaźnik W 5 („wskaźnik przetaczania”) oznacza granicę przetaczania:

biała tablica u góry zaokrąglona, z czarnym obramowaniem

(rys. 160),

a) wskaźnik stosuje się niezależnie od tarcz manewrowych na tych stacjach i przy tych torach, na których zachodzi potrzeba stałego oznaczenia granicy, do której przetaczanie jest dozwolone; przetaczanie poza wskaźnik dopuszczalne jest tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu,

b) wskaźnik należy ustawiać przed semaforem wjazdowym w odległości co najmniej 100 m, patrząc w kierunku szlaku,

c) na stacjach linii dwutorowych wskaźnik ustawia się przy torach wjazdowych, po stronie semafora wjazdowego, a na stacjach linii jednotorowych wskaźnik ustawia się po prawej stronie toru głównego zasadniczego, patrząc w kierunku szlaku,

6) wskaźniki W 6, W 6a, W 7 („wskaźniki ostrzegania”) oznaczają, że należy dać sygnał Rp 1 „Bacność”:

trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku górze (wskaźnik W 6)

(rys. 161),

trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem i wyobrażeniem pojazdu drogowego, zwrócona wierzchołkiem ku górze (wskaźnik W 6a)

(rys. 162),

przenośna trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem i czarną literą „R”, zwrócona wierzchołkiem ku górze (wskaźnik W 7)

(rys. 163),

a) wskaźnik W 6 ustawia się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał „Bacność”,

b) wskaźnik W 6a ustawia się przed przejazdami wszystkich kategorii i przejściami kolejowymi według zasad określonych w przepisach o warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie,

c) wskaźnik W 7 stosuje się tam, gdzie maszynista powinien dać sygnał „Bacność” ze względu na bezpieczeństwo ludzi pracujących na torze i ustawia się z obu stron przed miejscem prowadzenia robót na torze, w odległości od 300 do 500 m od miejsca prowadzenia robót, w zależności od warunków miejscowych,

7) wskaźnik W 8 („wskaźnik ograniczenia prędkości”) oznacza, że należy zmniejszyć prędkość jazdy:

trójkątna biała tablica (trójkąt równoboczny) z czarnym obramowaniem, zwrócona wierzchołkiem ku dołowi, a na niej czarna liczba wskazująca dozwoloną prędkość (w dziesiątkach km/h); gdy nie można ustawić tej tablicy z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę zwróconą wierzchołkiem ku górze i umieszcza ją nisko na wysokości główki szyny

(rys. 164),

a) wskaźnik bez liczby oznacza prędkość 20 km/h,

b) wskaźnik należy stosować wówczas, gdy ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,

c) wskaźnik ustawia się w odległości drogi hamowania obowiązującej na danej linii przed początkiem odcinka, po którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością; ponadto miejsce to, a w miarę potrzeby także miejsce, od którego wolno powrócić do normalnej prędkości, oznacza się wskaźnikami W 9,

d) w obrębie stacji wskaźnik ustawia się na zasadach obowiązujących dla szlaku jednotorowego,

e) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości w torach głównych dodatkowych lub na rozjazdach nie leżących w torach głównych zasadniczych nie wymaga się ustawienia wskaźników

W 8, lecz na początku, a w razie potrzeby i na końcu odcinka, na którym obowiązuje ograniczenie prędkości, ustawia się tylko właściwe wskaźniki W 9 (określone w pkt 8),

f) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości należy ustawić wskaźnik przed stacją, przy tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wjazdowego; w tym przypadku zmniejszenie prędkości obowiązuje do czasu minięcia przez pociąg całej stacji,

g) jeżeli zajdzie potrzeba zmniejszenia prędkości tylko na części toru głównego zasadniczego w obrębie stacji, to należy takie miejsce osłonić z obu stron w ten sam sposób, jak na szlaku,

8) wskaźniki W 9, W 14 („wskaźniki odcinka ograniczonej prędkości”) oznaczają początek lub koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z ograniczoną prędkością:

prostokątna biała (wskaźnik W 9) lub pomarańczowa (wskaźnik W 14) tablica z czarnym obramowaniem, a na niej z jednej strony czarny kąt, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, z drugiej zaś — zwrócony wierzchołkiem ku górze (kąt oparty jest na krótszym boku prostokąta, a wierzchołek dotyka przeciwległego boku)

(rys. 165 i 166),

a) wskaźnik W 9 należy stosować łącznie ze wskaźnikiem W 8 (określonym w pkt 7) wówczas, gdy ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,

b) wskaźnik W 9 ustawia się za wskaźnikiem W 8, patrząc w kierunku jazdy, na początku, a w miarę potrzeby także i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością,

c) wskaźnik W 14 należy stosować łącznie z sygnałem D 6 — tarcza „Zwolnić bieg” (określonym w § 93),

d) wskaźnik W 14 ustawia się za tarczą „Zwolnić bieg”, patrząc w kierunku jazdy, na początku, a w razie potrzeby i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością,

e) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości wskaźnik (W 9 lub W 14) należy umieścić przy semaforze wjazdowym,

f) na początku odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością, wskaźnik ustawia się po tej stronie toru, po której ustawiono wskaźnik W 8 lub tarczę „Zwolnić bieg”,

g) na końcu odcinka:

— na szlaku jednotorowym i wielotorowym (przy liczbie torów szlakowych większej niż 2), jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych — dla jazdy po torze nieskrajnym — obowiązuje maszynistę obraz na odwrot-

nej stronie wskaźnika, ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku, aczkolwiek wskaźnik ten jest ustawiony z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy; zasada ta obowiązuje także dla wskaźników ustawionych w obrębie stacji,

- na szlaku dwutorowym, przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii jednotorowych i na szlaku wielotorowym (przy liczbie torów szlakowych większej niż 2), jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych, różnych linii kolejowych, dla jazdy po torze skrajnym, obowiązuje maszynistę obraz na odwrotnej stronie wskaźnika, ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku (z prawej albo z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy),

- h) wskaźnik ustawiony na początku odcinka jest zwrócony w kierunku nadjeżdżającego pojazdu szynowego tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, ustawiony zaś na końcu odcinka — tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze,
- i) jeżeli na szlaku wielotorowym (przy liczbie torów szlakowych większej niż 2), jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych, szerokość międzytorza nie pozwala na ustawienie wskaźnika typowego, stosuje się wskaźnik o zmniejszonych wymiarach i umieszcza go nisko, z zachowaniem skrajni, dolną krawędzią tablicy na wysokości główki szyny,
- j) wskaźnik W 14 należy oświetlać w porze nocnej; jeżeli powierzchnia wskaźnika jest wykonana z materiałów odbłaskowych, to w przypadku ustawienia go na szlaku można nie stosować na nim miejscowego oświetlenia,

- 9) wskaźniki W 10a, W 10b („wskaźniki odcinka z popychaniem”) oznaczają, że należy rozpocząć (wskaźnik W 10a) albo zaprzestać (wskaźnik W 10b) popychania:

wskaźnik świetlny (latarnia) — mlecznobiały kąt na czarnym tle zwrócony wierzchołkiem ku górze (wskaźnik W 10a — oznaczający początek odcinka z popychaniem) albo ku dołowi (wskaźnik W 10b — oznaczający koniec odcinka z popychaniem)

(rys. 167),

- a) wskaźniki służą do oznaczania, w razie potrzeby, tych punktów na szlaku, przy których lokomotywa popychająca ma rozpocząć popychanie pociągu albo zaprzestać popychania,
- b) wskaźnik oznaczający początek odcinka z popychaniem ustawia się w odległości 100 m przed miejscem, od którego należy rozpocząć popychanie, natomiast wskaźnik oznaczający koniec odcinka z popychaniem — w miejscu, od którego należy zaprzestać popychania pociągów; wskaźniki te umieszcza się po prawej stronie toru, do którego się odnoszą,

- 10) wskaźniki W 11a, W 11b („wskaźniki uprzedzające”) w zależności od miejsca usytuowania wskaźnika oznaczają, że za wskaźnikiem znajduje się:

- tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego lub odstępowego albo semafor, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości (wskaźnik W 11a),
- tarcza ostrzegawcza semafora wjazdowego posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany (wskaźnik W 11b)

przed tarczą ostrzegawczą zawsze trzy, a przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości, zawsze cztery, kolejno po sobie następujące prostokątne lub kwadratowe, białe tablice odpowiednio: z trzema, dwoma i jednym albo z czterema, trzema, dwoma i jednym czarnymi pasami, wznoszącymi się ukośnie z lewa na prawo; pasy czarne na tablicach prostokątnych maluje się pod kątem 30°, a na tablicach kwadratowych — pod kątem 45° do poziomu

(rys. 168 i 169),

- a) na wskaźniku W 11b na czarnych pasach tablic umieszcza się czerwoną strzałę w kształcie błyskawicy, zwróconą ostrzem ku dołowi i malowaną na całej długości tablicy wskaźnika,
- b) wskaźnik W 11a służy do zwrócenia uwagi maszynisty pojazdu trakcyjnego na zbliżenie się do tarczy ostrzegawczej semafora wjazdowego lub odstępowego albo do semafora, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości,
- c) wskaźnik W 11b, umieszczany wyłącznie przed tarczą ostrzegawczą semafora wjazdowego, służy dodatkowo do uprzedzenia maszynisty o zbliżeniu się do posterunku ruchu, na którym rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany z siecią górną pod wysokim napięciem, której dotknięcie lub skierowanie na nią strumienia wody grozi śmiercią,
- d) wskaźnik W 11a ustawia się przed tarczą ostrzegawczą semafora wjazdowego lub odstępowego albo przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości; na stacjach pośrednich (nie węzłowych) leżących na liniach drugorzędnych i znaczenia miejscowego można nie stosować wskaźnika przed tarczą ostrzegawczą; wskaźnika W 11a można także nie stosować przed tarczami ostrzegawczymi na szlakach, na których największa dopuszczalna prędkość nie przekracza 40 km/h, niezależnie od kategorii linii i rodzaju posterunku (stacja pośrednia, węzłowa, posterunek odgałęźny, odstępowy),
- e) wskaźnik W 11b stosuje się na szlakach nie zelektryfikowanych niezależnie od kategorii linii i warunków widoczności tarczy ostrzegawczej i ustawia go przed tarczami ostrzegawczymi semaforów wjazdowych posterunków ruchu, na których rozpoczyna się odcinek zelektryfikowany,

- f) wskaźniki ustawia się po tej samej stronie toru, patrząc w kierunku jazdy, po której umieszczona jest tarcza ostrzegawcza lub semafor, wymagające zastosowania tych wskaźników,
- g) tablice wskaźników przed tarczą ostrzegawczą ustawia się w odległościach co 100 m w takiej kolejności, aby maszynista pojazdu trakcyjnego, zbliżającego się do tarczy ostrzegawczej, widział pierwszą napotkaną tablicę z trzema, drugą — z dwoma i ostatnią — z jednym pasem czarnym; w przypadkach wyjątkowych, uzasadnionych miejscowymi warunkami, podane odległości mogą być zmniejszone najwyżej do 60 m między sąsiednimi tablicami, przy czym należy zachować jednakowe odległości między wszystkimi tablicami,
- h) tablice wskaźnika przed semaforem, którego obrazy sygnałowe mogą nie być widoczne w sposób ciągły z wymaganej odległości ustawia się w ten sposób, że pierwszą tablicę z czterema pasami czarnymi umieszcza się w miejscu, z którego powinien być widoczny semafor, a następne — kolejno z trzema, dwoma i jednym pasem — pomiędzy pierwszą tablicą a semaforem tak, żeby były zachowane jednakowe odległości między wszystkimi tablicami,
- i) jeżeli wskaźniki ustawia się na zewnątrz torów, to stosuje się tablice prostokątne wysokie, jeśli zaś na międzytorzu, to można ustawić, w zależności od szerokości międzytorza, tablice prostokątne o mniejszych wymiarach albo tablice kwadratowe,
- 11) wskaźnik W 11p („wskaźnik przejazdowy”) oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się tarcza ostrzegawcza przejazdowa:
prostokątna tablica pomarańczowa, z umieszczonym w jej środkowej części czarnym trójkątem równobocznym skierowanym wierzchołkiem do góry
(rys. 170),
- a) wskaźnik służy do zwrócenia uwagi maszyniście na zbliżanie się do tarczy ostrzegawczej przejazdowej,
- b) wskaźnik ustawia się w odległości 200 m przed tarczą ostrzegawczą przejazdową, po tej samej stronie toru, po której umieszczona jest tarcza ostrzegawcza przejazdowa, do której wskaźnik się odnosi,
- 12) wskaźnik W 12 („wskaźnik parowozowy”) oznacza, że należy zakropić popielnik oraz zamknąć jego kłapy:
biała tablica w kształcie ukośnika z czarnym obramowaniem, zwrócona do góry wierzchołkiem leżącym na dłuższej przekątnej
(rys. 171),
- a) wskaźnik ustawia się w odległości 200 m przed mostami, wiaduktami itp.,
- b) przy przejeżdżaniu obok wskaźnika należy popielnik parowozu zakropić i zamknąć jego kłapy,
- 13) wskaźnik W 15 („wskaźnik zmiany lokalizacji”) oznacza, że semafor, sygnalizator powtarzający lub tarcza ostrzegawcza, które nie są umieszczone w miejscu, w którym powinny się znajdować, pomimo to odnoszą się do toru, przy którym stoi wskaźnik
kwadratowa biała tablica z czarnym trójkątem zwróconym ostrzem w kierunku semafora, sygnalizatora powtarzającego lub tarczy ostrzegawczej (trójkąt równoramienny, którego podstawą jest bok kwadratu, a wierzchołek skierowany do sygnalizatora leży na środku przeciwległego boku)
(rys. 172),
- wskaźnik ustawia się w tym miejscu, w którym powinny być ustawione: semafor, sygnalizator powtarzający lub tarcza ostrzegawcza,
- 14) wskaźnik W 16 („wskaźnik przystanku osobowego”) oznacza, że za wskaźnikiem w odległości drogi hamowania znajduje się przystanek osobowy
biała, pozioma tablica z trzema czarnymi pasami, wznoszącymi się ukośnie z lewa na prawo
(rys. 173),
- wskaźnik ustawia się skośnie do toru, przed przystankami osobowymi, na których nie ma semaforów, z prawej strony toru, do którego się odnosi, w odległości drogi hamowania pociągów obowiązującej na danym szlaku, liczonej od wskaźnika W 4, ustawionego na tym przystanku,
- 15) wskaźnik W 17 („wskaźnik ukresu”) oznacza miejsce przy zbiegających się torach, dokąd wolno tor zająć taborem
wskaźnik w postaci słupka biało-czerwonego
(rys. 174),
- wskaźnik (słupek ukresowy) ustawia się między wewnętrznymi szynami odgałęzienia torów, w miejscu, do którego wolno tor zająć taborem; miejsce to wyznacza właściwa jednostka zarządu kolei z uwzględnieniem obowiązującej skrajni i warunków lokalnych (przechyłka, poszerzenie na fuku itp.),
- 16) wskaźnik W 18 („wskaźnik samoczynnej blokady liniowej”) oznacza miejsce ustawienia ostatniego semafora odstępowego samoczynnej blokady liniowej na szlaku przed semaforem wjazdowym:
kwadratowa biała tablica z czarnym obramowaniem, a na niej czarny pierścień z czarnym kołem w środku
(rys. 175),
- a) wskaźnik umieszcza się na słupie ostatniego semafora odstępowego samoczynnej blokady liniowej w celu poinformowania drużyny pociągowej, że zbliża się do posterunku ruchu mającego semafor wjazdowy,

- b) w razie, gdy ostatni samoczynny semafor odstępowy jest ciemny lub unieważniony, wskaźnik nakazuje maszyniście jazdę z taką prędkością, aby mógł on zatrzymać pociąg przed ewentualną przeszkodą, semaforem wjazdowym wskazującym sygnał „Stój” lub zmniejszyć prędkość stosownie do wskazań semafora wjazdowego,
- 17) wskaźnik W 19 („wskaźnik uprzedzający o braku drogi hamowania”) oznacza, że odległość między dwoma następnymi semaforami lub między następną tarczą ostrzegawczą semaforową a semaforem jest mniejsza od obowiązującej na danej linii długości drogi hamowania:
- biała strzała, zwrócona ostrzem ku dołowi, na czarnym tle
- (rys. 176),
- a) wskaźnik informuje drużynę pociągową o tym, że za następnym semaforem lub tarczą ostrzegawczą semaforową pociąg wjedzie na odstęp o długości mniejszej od obowiązującej na danej linii drogi hamowania i wymaga od maszynisty zachowania szczególnej ostrożności w regulowaniu prędkości jazdy pociągu,
- b) wskaźnik umieszcza się na słupie semafora lub tarczy ostrzegawczej semaforowej, bezpośrednio poprzedzających ten semafor lub tarczę ostrzegawczą semaforową, za którymi występuje skrócony odstęp,
- c) wskaźnik może być wykonany jako świetlny (np. w postaci latarni z matowobiałą strzałą), ukazujący się razem z sygnałem zezwalającym na semaforze dla przebiegu ustawionego na odstęp o skróconej drodze hamowania, lub w postaci tablicy, stale wskazującej obraz tego wskaźnika; tablica wskaźnika niewyświetlanego powinna być wykonana z materiałów odblaskowych,
- 18) wskaźnik W 20 („wskaźnik braku drogi hamowania”) oznacza, że odległość między tarczą ostrzegawczą semaforową lub semaforem, na których jest umieszczony wskaźnik, a następnym semaforem jest mniejsza od obowiązującej na danej linii długości drogi hamowania:
- dwie równoległe, białe strzały, zwrócone ostrzem ku dołowi, na czarnym tle
- (rys. 177),
- a) wskaźnik informuje drużynę pociągową o tym, że pociąg wjeżdża na odstęp o długości mniejszej od obowiązującej na danej linii drogi hamowania i wymaga od maszynisty zachowania szczególnej ostrożności w regulowaniu prędkości jazdy pociągu,
- b) wskaźnik umieszcza się na słupie tarczy ostrzegawczej semaforowej lub semafora na początku skróconego odstępu, patrząc w kierunku jazdy pociągu,
- c) wskaźnik powinien być poprzedzony wskaźnikiem W 19, zgodnie z postanowieniami dotyczącymi tego wskaźnika,
- d) wskaźnik może być wykonany jako świetlny, (np. w postaci latarni z matowobiałymi strzałami), ukazujący się razem z sygnałem zezwalającym na semaforze, lub w postaci tablicy, stale wskazującej obraz tego wskaźnika; tablica wskaźnika niewyświetlanego powinna być wykonana z materiałów odblaskowych,
- 19) wskaźnik W 22 („wskaźnik jazdy pociągu towarowego”) oznacza, że pociąg towarowy może przejechać bez zatrzymania ze zmniejszoną prędkością obok semafora odstępowego blokady samoczynnej, wskazującego sygnał „Stój”:
- kwadratowa czarna tablica ustawiona po przekątnej pionowo, a na niej, umieszczona centralnie, biała litera „T” wykonana z materiałów odblaskowych
- (rys. 178),
- a) wskaźnik powinien być stosowany na semaforach odstępowych samoczynnej blokady liniowej, ustawionych na wzniesieniu miarodajnym ponad 6‰ na długości drogi hamowania,
- b) wskaźnik odnosi się wyłącznie do ciężkich pociągów towarowych i zezwala na przejechanie bez zatrzymania obok semafora odstępowego samoczynnej blokady liniowej, wskazującego sygnał „Stój”, z prędkością nie większą od 20 km/h, przy czym maszynista powinien tak regulować prędkość, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie zauważenia przeszkody do dalszej jazdy,
- c) szczegółowe zasady stosowania wskaźnika dla poszczególnych linii kolejowych określa właściwy zarząd kolei,
- 20) wskaźnik W 24 („wskaźnik kierunku przeciwnego”) oznacza wyjazd na tor szlaku dwutorowego w kierunku przeciwnym do zasadniczego:
- wskaźnik świetlny, matowobiała kresa na czarnym tle wznosząca się do góry z prawa na lewo
- (rys. 179),
- a) wskaźnik umieszcza się na słupie semafora albo na osobnym słupie,
- b) obraz na wskaźniku ukazuje się jednocześnie z ukazaniem się na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę,
- c) w razie wyprawienia pociągu na sygnał zastępczy „Sz” obraz na wskaźniku ukazuje się jednocześnie z obrazem sygnału zastępczego,
- d) w szczególnych przypadkach, określonych przez zarząd kolei w instrukcji szczegółowej, dopuszcza się stosowanie w porze dziennej wskaźnika w postaci przenośnej tablicy nieoświetlonej,
- 21) wskaźniki W 27, W 21 („wskaźniki zmiany prędkości”) oznaczają miejsce zmiany i obowiązującą od tego miejsca największą dozwoloną prędkość drogową:

kwadratowa czarna tablica, a na niej biała liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość drogową (w dziesiątkach kilometrów na godzinę)

(rys. 180),

Wzór: $V_{max} = 110 \text{ km/h}$

a) wskaźnik W 27 ustawia się w miejscu zmiany największej dozwolonej prędkości drogowej na szlaku jednotorowym po prawej stronie toru patrząc w kierunku wzrostu kilometrowania linii (wskaźnik dwustronny, stosownie do prędkości dozwolonej za tym wskaźnikiem, patrząc w kierunku jazdy pociągu), a w pozostałych przypadkach według zasad określonych w ust. 1 pkt 1, 3 i 4, przy czym w razie zmiany tej prędkości w obrębie stacji wskaźnik ustawia się:

- przy zmniejszeniu prędkości — przed pierwszą zwrotnicą,
- przy zwiększeniu prędkości — za ostatnią zwrotnicą,

b) gdy nie można ustawić wskaźnika z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonych wymiarach i umieszcza ją nisko,

c) cyfry na wskaźniku powinny być wykonane z materiałów odblaskowych,

d) wskaźnik umieszczony na maszcie semafora kształtowego (wskaźnik W 21) oznacza, że jazda po zwrotnicach (w kierunku zwrotnym) może odbywać się z prędkością większą niż 40 km/h,

(rys. 181),

wzór: jazda po zwrotnicach w kierunku zwrotnym z $V_{max} = 100 \text{ km/h}$,

e) wskaźnik W 21 wykonuje się jako świetlny i umieszcza na słupie semafora kształtowego tylko wówczas, gdy typ rozjazdu osłanianego tym semaforem pozwala na jazdę z prędkością większą niż 40 km/h (w kierunku zwrotnym),

f) na wskaźniku W 21 matowobiała liczba na czarnym tle wyświetla się jednocześnie z ukazaniem się na semaforze kształtowym sygnału zezwalającego na jazdę ze zmniejszoną prędkością (sygnał Sr 3),

22) wskaźnik W 31 („wskaźnik kasowania”) oznacza, że sygnalizator, na którym został umieszczony wskaźnik, jest nieczynny (nie oddany do użytku lub unieważniony), a sygnały ukazujące się na nim — nieobowiązujące

biały ukośny krzyż z czarną obwódką

(rys. 182),

wskaźnik umieszcza się na nieczynnych sygnalizatorach w sposób określony w § 65 ust.12,

23) wskaźnik W 28 („wskaźnik kanału radiowego”) oznacza miejsce zmiany i obowiązujący od tego miejsca numer kanału radiołączności pociągowej:

okrągła czarna tablica, a na niej żółte oznaczenie literowo-cyfrowe; litera stanowi, uzgodniony z Głównym Inspektorem Kolejnictwa, wyróżnik za-

rzędu kolei, którego wskaźnik dotyczy; liczba wskazuje numer kanału radiołączności pociągowej, przydzielonego danemu zarządowi kolei

(rys. 183),

wzór: od miejsca ustawienia wskaźnika dla zarządu kolei wyróżnionego literą R obowiązuje kanał nr 5 radiołączności pociągowej

a) wskaźnik informuje maszynistę o miejscu zmiany obowiązującego kanału radiołączności pociągowej i o obowiązującym od tego miejsca numerze kanału radiowego; po minięciu wskaźnika maszynista powinien przełączyć radiotelefon na wskazany kanał radiołączności pociągowej i jak najszybciej nawiązać łączność z najbliższym posterunkiem ruchu, pracującym na tym kanale,

b) numer kanału określony wskaźnikiem obowiązuje do miejsca ustawienia następnego wskaźnika z innym numerem,

c) wskaźnik ustawia się następująco:

— na stacji lub posterunku odgałęźnym, będącym początkiem linii z radiołącznością pociągową — na stacji w odległości 30÷70 m, a na posterunku odgałęźnym — 100÷150 m za ostatnią zwrotnicą, patrząc w kierunku szlaku z radiołącznością pociągową,

— na stacji węzłowej lub posterunku odgałęźnym, jeżeli na przyległych szlakach jest radiołączność pociągowa o różnych numerach kanałów — na stacji w odległości 30÷70 m, a na posterunku odgałęźnym — 100÷150 m za ostatnią zwrotnicą wyjazdową, patrząc w kierunku szlaku z innym kanałem radiołączności pociągowej,

— przy dojeździe do posterunku leżącego na linii z radiołącznością pociągową, na szlaku nie wyposażonym w radiołączność pociągową — 300 m przed semaforem wjazdowym posterunku ruchu z radiołącznością pociągową,

d) gdy nie można ustawić wskaźnika z zachowaniem skrajni, stosuje się tablicę o zmniejszonym gabarycie i umieszcza ją nisko; litera i cyfra na wskaźniku powinny być wykonane z materiałów odblaskowych,

24) wskaźnik W 29 („wskaźnik nawiązania łączności”) oznacza, że należy nawiązać łączność radiową z dyżurnym ruchu odcinkowym:

pomarańczowa tablica pozioma, a na niej dwa czarne kąty, oparte na krótszych bokach prostokąta, jeden obok drugiego, stykające się wierzchołkami w środku tablicy

(rys. 184),

a) wskaźnik stosuje się na odcinkach linii, na których ruch prowadzony jest na podstawie radiotelefonicznego porozumiewania się dyżurnego ruchu odcinkowego z maszynistą pojazdu trakcyjnego (kierującym pojazdem pomocniczym), dla wskazania miejsca, w którym maszynista

- (kierujący pojazdem pomocniczym) ma obowiązek nawiązania łączności radiowej z dyżurnym ruchu odcinkowym,
- b) wskaźnik ustawia się skośnie do toru, po prawej stronie toru przed mijanką bezobstugową w odległości minimum 1 600 m przed samoczynnie działającym semaforem wjazdowym,
- 25) wskaźnik W 30 („wskaźnik ważenia składu”) oznacza prędkość, z jaką należy przejeżdżać przez automatyczną wagę podczas ważenia składu:
- wskaźnik świetlny — matowobiałe koło na jasnoniebieskim tle, a w kole napis „Waga x km/h”, gdzie „x” oznacza prędkość przejazdu w km/h
- (rys. 185),
- wzór: skład będzie ważony, przejazd przez wagę z prędkością od 3 do 8 km/h
- a) wskaźnik umieszcza się we właściwej odległości (zgodnie z dokumentacją techniczną wagi) przed wagą z obu jej stron,
- b) wyświetlony wskaźnik oznacza, że skład będzie ważony i należy przejeżdżać przez wagę z prędkością określoną na wskaźniku,
- 26) wskaźnik W 13 („wskaźnik torowy”) oznacza, że należy podnieść noże i zamknąć skrzydła pługa odśnieżnego oraz zachować szczególną ostrożność przy pracy podbijarek, oczyszczarek tłucznia i innych maszyn torowych:
- czarno-biała krata lub dwie kraty, każda składająca się z dwóch par czarno-białych ukośników, umieszczone jedna nad drugą
- (rys. 186),
- a) wskaźnik stosuje się do oznaczania miejsc (przejazd, most, rozjazd, urządzenie oddziaływania tor-pojazd, czujnik szynowy, urządzenie do wykrywania zagrzanych osi i płaskich miejsc lub inne urządzenie w torze), przed którymi powinny być podnoszone noże i zamykane skrzydła pługa odśnieżnego podczas oczyszczania toru ze śniegu oraz w których należy zachować szczególną ostrożność przy pracy podbijarek, oczyszczarek tłucznia i innych maszyn torowych,
- b) wskaźnik ustawia się w odległości 50 m od ostatniego miejsca, z obu stron tego miejsca, przy każdym torze,
- c) przeszkody, znajdujące się w odległości mniejszej od 150 m jedna od drugiej, powinny być oznaczone jako jedna przeszkoda wskaźnikiem w postaci dwóch krat,
- 27) wskaźnik W 23 („wskaźnik odcinka izolowanego”) oznacza początek odcinka izolowanego torowego lub zwrotnicowego:
- żółty słupek ustawiony przy torze
- (rys. 187),
- a) wskaźnik oznacza miejsce, przed którym przetaoczony tabor powinien się zatrzymać, aby umożliwić przestawienie zwrotnicy,
- b) wskaźnika nie oświetla się,
- 28) wskaźnik W 25 („wskaźnik ogrzewania”) oznacza stanowisko elektrycznego ogrzewania wagonów i rozpoczęcia ogrzewania:
- wskaźnik świetlny — jedna lub dwie prostokątne, białe latarnie umieszczone na wspólnym słupie; na każdej latarni, w kolorze czerwonym, numer toru ze strzałką zwróconą w kierunku toru, do którego się ta latarnia odnosi, oraz strzała w kształcie błyskawicy zwrócona ostrzem ku dołowi
- (rys. 188),
- a) wskaźnik ustawia się na międzytorzu w miejscu stanowiska elektrycznego ogrzewania wagonów na torach postojowych; przeznaczony jest on do uprzedzenia o konieczności zachowania ostrożności w czasie ogrzewania składów, z uwagi na wysokie napięcie,
- b) wskaźnik wyświetla się z chwilą rozpoczęcia ogrzewania,
- c) w czasie trwania ogrzewania wagonów zabrania się zbliżać i dojeżdżać do nich,
- 29) wskaźnik W 32 („wskaźnik czoła pociągu”) oznacza miejsce zatrzymania czoła pociągu o długości określonej tym wskaźnikiem
- biała tablica pięciokątna (ścięty prostokąt) z czarną obwódką i czarną liczbą określającą długość pociągu w metrach
- (rys. 189),
- wskaźnik stosuje się na stacjach i przystankach osobowych; wskaźnik (w razie potrzeby więcej niż jeden, dla pociągów o różnych długościach) ustawia się, rozmieszczając go w zależności od warunków miejscowych w taki sposób, aby zapewniona została możliwie najdogodniejsza obsługa podróży.

Oddział 4

Wskaźniki dotyczące elektrycznych pojazdów trakcyjnych

§ 114. 1. Wskaźniki dotyczące elektrycznych pojazdów trakcyjnych określają obowiązujący maszynistę sposób prowadzenia elektrycznego pojazdu trakcyjnego, uwarunkowany układem sieci trakcyjnej.

2. Wskaźniki ustawia się obok toru albo zawiesza nad torem, do którego się odnoszą, patrząc w kierunku jazdy, według następujących zasad:

- 1) na stacji wskaźnik umieszcza się z prawej strony toru, do którego się odnosi, patrząc w kierunku jazdy,
- 2) na szlaku jednotorowym wskaźnik umieszcza się po prawej stronie toru, dla każdego kierunku jazdy,

- 3) na szlaku dwutorowym, jak również przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii jednotorowych wskaźnik umieszcza się po zewnętrznej stronie torów, tzn. dla toru prawego — po prawej, a dla toru lewego — po lewej stronie, patrząc w kierunku jazdy,
- 4) na szlaku wielotorowym (przy liczbie torów szlakowych większej niż 2), jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych wskaźnik umieszcza się: przy torach skrajnych — po zewnętrznej stronie torów, przy torach nieskrajnych — z prawej strony toru dla każdego kierunku jazdy po danym torze.

3. Wskaźniki mogą być stałe lub przenośne.

4. Wskaźniki We 1—We 9 mają postać kwadratowej niebieskiej tablicy z czarną i białą obwódką, ustawionej jedną przekątną pionowo, z odpowiednim białym symbolem na niebieskim polu.

5. Stosuje się następujące wskaźniki dotyczące elektrycznych pojazdów trakcyjnych:

- 1) wskaźnik We 1 („wskaźnik uprzedzający o opuszczeniu pantografu”) oznacza, że należy przygotować się do opuszczenia pantografów przed następnym wskaźnikiem i nakazuje zmniejszyć prędkość do 60 km/h

symbol — dwa poziome białe paski jednakowej wielkości, przesunięte w pionie i w poziomie względem siebie tak, że początek górnego paska jest na wysokości końca paska dolnego

(rys. 190),

wskaźnik ustawia się na szlaku i na stacji przy torach głównych zasadniczych, w odległości 500 m przed wskaźnikiem opuszczenia pantografu,

- 2) wskaźniki We 2a, We 2b, We 2c („wskaźniki opuszczenia pantografu”) oznaczają, że należy opuścić pantografy: niezależnie od kierunku jazdy (wskaźnik We 2a), przy jeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 2b) lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 2c):

symbol — jeden biały poziomy pasek; wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową, czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy wskaźnik

(rys. 191),

a) wskaźnik ustawia się na szlaku i na stacjach w odległości 100 m przed początkiem odcinka toru, który należy przejeżdżać z opuszczonym pantografem,

b) wskaźnik stosuje się:

— w razie wyłączenia sieci lub odcinka sieci spod napięcia, aby uniknąć przeniesienia napięcia przez pantograf,

- w razie konieczności jazdy z rozpędu na odcinkach toru niezelektryfikowanego,
- w razie konieczności jazdy z rozpędu na odcinkach toru zelektryfikowanego w przypadku gdy stan sieci lub inne względy nie pozwalają na współpracę z pantografami,

- 3) wskaźniki We 3a, We 3b („wskaźniki podniesienia pantografu”) oznaczają, że należy podnieść pantografy elektrycznego zespołu trakcyjnego (wskaźnik We 3a) lub lokomotywy elektrycznej (wskaźnik We 3b)

symbol — jeden biały pionowy pasek; wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne uzupełniony jest małą kwadratową, białą tablicą z czarną obwódką oraz czarną literą „L”

(rys. 192),

wskaźnik dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości 200 m, a wskaźnik dotyczący lokomotyw w odległości 30 m za miejscem, w którym można podnieść pantografy,

- 4) wskaźniki We 4a, We 4b, We 4c („wskaźniki zakazu wjazdu elektrycznych pojazdów trakcyjnych”) oznaczają, że wjazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony: na tor, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 4a), na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 4b) lub na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym ustawiony jest wskaźnik (wskaźnik We 4c):

symbol — dwa białe kwadraty jeden w drugim; wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową, czarną tablicą z białym trójkątem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy

(rys. 193),

a) wskaźnik służy do oznaczania miejsca, poza które przejazd elektrycznych pojazdów trakcyjnych jest zabroniony (uszkodzenie sieci, praca przy sieci, koniec sieci itp.),

b) wskaźnik ustawia się w odległości 15 m przed miejscem, poza które przejazd jest zabroniony,

- 5) wskaźniki We 8a, We 8b, We 8c („wskaźniki jazdy bezprądowej”) oznaczają miejsce, przez które elektryczny pojazd trakcyjny powinien przejeżdżać bez pobierania prądu z sieci trakcyjnej: przy przejeździe po torze, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 8a), przy jeździe na tor odgałęziający się w prawo od toru, przy którym jest ustawiony wskaźnik (wskaźnik We 8b) lub przy jeździe na tor odgałęziający się w lewo od toru, przy którym stoi wskaźnik (wskaźnik We 8c)

symbol — dwa równoległe białe paski pionowe i pod nimi jeden biały pasek poziomy, nie stykający się z paskami pionowymi; wskaźnik obowiązujący dla torów odgałęziających się uzupełniony jest małą kwadratową, czarną tablicą z białym trójką-

tem zwróconym ostrzem odpowiednio w prawo lub w lewo, w zależności od tego, którego toru odgałęziającego się dotyczy

(rys. 194),

wskaźnik ustawia się w odległości 30 m przed elementem podłużnego sekcjonowania sieci jezdnej (izolowane przęsło naprężenia, przerwa powietrzna, izolator sekcyjny), który oddziela elektrycznie dwa odcinki sieci i przez który należy przejeżdżać bez pobierania prądu z sieci,

- 6) wskaźniki We 9a, We 9b („wskaźniki jazdy pod prądem”) oznaczają miejsce, od którego elektryczny zespół trakcyjny (wskaźnik We 9a) lub lokomotywa elektryczna (wskaźnik We 9b) mogą jechać, pobierając prąd z sieci trakcyjnej

symbol — białe paski w kształcie korytka; wskaźnik obowiązujący lokomotywy elektryczne uzupełniony jest małą kwadratową białą tablicą z czarną obwódką oraz czarną literą „L”

(rys. 195),

wskaźnik dotyczący elektrycznych zespołów trakcyjnych ustawia się w odległości 200 m, a wskaźnik dotyczący lokomotyw — w odległości nie mniejszej niż 30 m i nie większej niż 100 m za miejscem, które należy przejeżdżać bez pobierania prądu z sieci.

Rozdział 16

Sygnaly i wskaźniki stosowane wyłącznie na wyznaczonych liniach i stacjach

§ 115. Sygnaly i wskaźniki stosowane wyłącznie na wyznaczonych liniach i stacjach:

- 1) sygnal S 1a „**Stój — absolutny zakaz wjazdu do tunelu**”:

czzerwone migające światło wyświetlone jednocześnie z sygnalem S 1 „Stój” na semaforze odstępowym samoczynnym

(rys. 196),

a) sygnal ten oznacza absolutny zakaz przejazdu obok semafora odstępowego samoczynnego wskazującego sygnal S 1 „Stój”, ustawionego przed wjazdem do tunelu,

b) pociąg zatrzymany przed sygnalem S 1a może jechać dalej, gdy sygnal ten zostanie wyłączony oraz dodatkowo drużyna pociągowa otrzyma zezwolenie na wjazd do tunelu przekazane za pomocą urządzeń łączności przez właściwego dyżurnego ruchu lub ustnie przez upoważnionego pracownika,

c) sygnal S 1a jest stosowany na szlakach Polskich Kolei Państwowych: Warszawa Wschodnia—Warszawa Zachodnia i Warszawa Wschodnia—Warszawa Centralna,

- 2) wskaźnik W 21wg oznacza, że należy przejeżdżać z określoną prędkością przez automatyczną wagę:

matowobiała liczba na ciemnym tle, oznaczająca prędkość (w dziesiątkach km/h) wjazdu na automatyczną wagę

(rys. 197),

a) liczba na wskaźniku wyświetla się jednocześnie z sygnałem zezwalającym tylko wówczas, gdy jest nastawiony przebieg wjazdowy na tor, na którym jest zainstalowana automatyczna waga; w odległości 40 m przed wagą, z obu jej stron, ustawia się wskaźniki W 9 (bez poprzedzania ich wskaźnikami W 8),

b) wskaźnik W 21wg jest stosowany na stacjach PKP Hrubieszów Towarowy i Dorohusk,

- 3) wskaźnik W 2-WKD oznacza, że za nim znajduje się semafor w odległości ok. 500 m:

dwie, umieszczone w jednym pionie, prostokątne białe tablice z czarnym obramowaniem, a na nich dwa czarne kąty — jeden nad drugim, stykające się wierzchołkami

(rys. 198),

a) wskaźnik W 2-WKD ustawia się w odległości ok. 500 m przed semaforem w celu zwrócenia uwagi maszynisty, że zbliża się do semafora,

b) wskaźniki W 2-WKD należy stosować przed semaforami samoczynnej blokady liniowej dwustawnej oraz przed tymi semaforami wjazdowymi, przed którymi nie ma tarczy ostrzegawczej ani semafora samoczynnego pełniącego rolę takiej tarczy; w razie potrzeby wskaźnik W 2-WKD można stosować również przed innymi semaforami,

c) wskaźnik W 2-WKD ustawia się po tej samej stronie toru, co semafor, do którego się wskaźnik odnosi,

d) wskaźnika W 2-WKD nie oświetla się, powierzchnia wskaźnika może być wykonana z materiałów odbaskowych,

e) wskaźnik W 2-WKD jest stosowany na liniach Warszawskich Kolei Dojazdowych: Warszawa—Śródmieście WKD—Grodzisk Mazowiecki Radzińska i Podkowa Leśna—Milanówek Grudów,

- 4) wskaźnik Wk-WKD oznacza, że urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej działają prawidłowo:

jedno białe światło zwrócone do pociągu

(rys. 199),

a) wskaźnik Wk-WKD może być stosowany przed przejazdem wyposażonym w urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej, w celu zwrócenia uwagi maszynisty na to, czy urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej na przejeździe, do którego się wskaźnik odnosi, są sprawne, czy nie,

b) wskaźnik Wk-WKD umieszcza się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy pociągu lub

- nad osią toru, do którego się ten wskaźnik odnosi,
- c) podczas zbliżania się pociągu do przejazdu wskaźnik Wk-WKD powinien wyświetlać białe światło w kierunku pociągu; jeżeli podczas zbliżania się pociągu do wskaźnika pozostaje on ciemny (nie świeci się), oznacza to, że urządzenia samoczynnej sygnalizacji na przejeździe, do którego się wskaźnik odnosi, są niesprawne; maszynista powinien wówczas zmniejszyć prędkość pociągu przed przejazdem do 15 km/h i bacznie obserwować przejazd, aby móc zatrzymać pociąg w razie zauważenia przeszkody do jazdy,
- d) wskaźnik Wk-WKD jest stosowany na liniach Warszawskich Kolei Dojazdowych: Warszawa—Śródmieście WKD—Grodzisk Mazowiecki Radocka i Podkowa Leśna—Milanówek Grudów,
- 5) wskaźnik W 27-P oznacza miejsce zatrzymania lokomotywy pociągu lub składu manewrowego, jadącego wagonami naprzód:
- czarna kwadratowa tablica, a na niej biała litera K
(rys. 200),
- a) wskaźnik W 27-P służy do oznaczania miejsca na szlaku lub bocznicy, przy którym powinna zatrzymać się lokomotywa pchanego składu, aby czoło składu nie przejechało sygnału „Stój” wskazywanego przez semafor albo sygnału „Jazda manewrowa zabroniona” wskazywanego przez tarczę manewrową lub innego miejsca wyznaczonego regulaminem technicznym,
- b) wskaźnik W 27-P ustawia się z prawej strony toru, patrząc w kierunku jazdy, w odległości najdłuższego składu kursującego na danym odcinku zwiększonej o 50 m przed semaforem, tarczą manewrową lub miejscem wyznaczonym regulaminem technicznym,
- c) jeżeli obsługa odbywa się w porze nocnej, wskaźnik powinien być wykonany w postaci latarni i oświetlony w nocy albo wykonany z materiałów odblaskowych,
- d) wskaźnik W 27-P stosuje się na liniach i boczniach dawnych „kolei piaskowych”,
- 6) wskaźnik W 28-P oznacza, że pociąg zbliża się do odcinka linii zelektryfikowanej:
- biała tablica kwadratowa z czerwoną strzałą w kształcie błyskawicy zwróconej ostrzem ku dołowi
(rys. 201),
- a) wskaźnik W 28-P uprzedza maszynistę pociągu o zbliżaniu się do stacji lub odcinka linii kolejowej zelektryfikowanej z siecią górną pod wysokim napięciem, której dotknięcie lub skierowanie na nią strumienia wody grozi śmiercią,
- b) wskaźnik W 28-P ustawia się z prawej strony toru w odległości 50 m przed tarczą ostrzegawczą lub semaforem (jeżeli nie ma tarczy ostrzegawczej) bądź przed tarczą manewrową, pod kątem 60° do osi toru,
- c) wskaźnika W 28-P nie oświetla się; powierzchnia wskaźnika może być wykonana z materiałów odblaskowych,
- d) wskaźnik W 28-P stosuje się na liniach i boczniach dawnych „kolei piaskowych”.

Rozdział 17

Sygnały na semaforach świetlnych, tarczach ostrzegawczych i sygnalizatorach powtarzających, stosowane do odwołania

§ 116. 1. Na semaforach świetlnych można do odwołania stosować następujące sygnały:

- 1) sygnał „**Wolna droga ze zmniejszoną prędkością**” lub „**Wolna droga ze zmniejszoną prędkością. Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę**”

— dzienny i nocny:

dwa zielone światła na semaforze w jednym pionie, zwrócone do pociągu

(rys. 202),

- 2) sygnał „**Wolna droga. Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością**”

— dzienny i nocny:

światło zielone, a nad nim światło pomarańczowe na semaforze w jednym pionie, zwrócone do pociągu

(rys. 203).

2. Na tarczy ostrzegawczej można do odwołania stosować następujący sygnał: **Semafor wskazuje sygnał „Wjazd ze zmniejszoną prędkością. Następny semafor wskazuje Stój” lub sygnał „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością. Następny semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę”**

— dzienny i nocny:

pomarańczowe i zielone światło w jednym pionie zwrócone do pociągu

(rys. 204).

3. Na sygnalizatorze powtarzającym można do odwołania stosować następujący sygnał:

„Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością”

— dzienny i nocny:

jedno światło pomarańczowe, jedno białe i jedno zielone w jednym pionie, zwrócone do pociągu

(rys. 205).

4. Informacje dotyczące sygnałów, o których mowa w ust. 1, 2 i 3, powinny być zawarte w dodatku do wewnętrznego rozkładu jazdy.

5. Sygnały określone w ust. 1, 2 i 3 stosowane w dniu wejścia w życie rozporządzenia na liniach kolejowych wyposażonych w te urządzenia mogą być stosowane do czasu zastąpienia ich odpowiednimi sygnałami, o których mowa w rozporządzeniu.

CZĘŚĆ III

PROWADZENIE RUCHU I SYGNALIZACJA NA LINIACH METRA

Dział I

Prowadzenie ruchu na liniach metra

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 117. 1. Prowadzenie ruchu i związana z nim sygnalizacja obowiązują na liniach metra oraz na stacji techniczno-postojowej, zwanej dalej „STP”, przy czym na torze łączącym STP z PKP obowiązuje uzgodniony z PKP regulamin pracy.

2. Dla każdej stacji metra, STP oraz dla Centrum Dyspozytorskiego stosuje się ponadto regulamin techniczny, wydany przez kierownika jednostki zarządzającej metrem.

3. Dla każdej linii metra szczegółowe zasady prowadzenia ruchu w warunkach szczególnych określa kierownik jednostki zarządzającej metrem.

4. Karta próby hamulca nie jest wymagana dla pociągów metra, w których działanie hamulców sprawdzono na terenie stacji techniczno-postojowej oraz na linii przez maszynistę, a prawidłowość ich działania odnotowano w książce pokładowej.

Rozdział 2

Organizacja ruchu

§ 118. 1. Prowadzenie ruchu na liniach metra odbywa się na podstawie rozkładu jazdy, wydawanego przez kierownika jednostki zarządzającej metrem.

2. Rozkład jazdy powinien zapewniać:

- 1) wykonanie planu przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu,
- 2) należyte wykorzystanie taboru przy zachowaniu ekonomicznego zużycia energii,
- 3) przerwy w ruchu pociągów pasażerskich umożliwiające prace naprawczo-konserwacyjne urządzeń linii metra.

3. W zależności od przeznaczenia należy sporządzać:

- 1) rozkłady jazdy pociągów pasażerskich do użytku publicznego,
- 2) rozkłady jazdy pociągów do użytku służbowego pracowników metra, zwanych dalej „pociągami służbowymi”.

4. Rozkłady jazdy pociągów pasażerskich do użytku publicznego wydawane są w formie rozkładów ściennych (plakatowych) i książkowych (broszurowych), jako:

- 1) rozkłady jazdy na poszczególne dni tygodnia (dzień powszedni, sobota, niedziela, dzień świąteczny),
- 2) rozkłady jazdy godzinowe,
- 3) rozkłady jazdy według czasu następstwa.

5. Rozkłady jazdy pociągów służbowych wydawane są w formie:

- 1) harmonogramu pracy pociągów roboczych (w porze nocnej),
- 2) regulaminu prowadzenia ruchu pociągów próbnych, doświadczalnych, pomiarowych itp.

6. Formę i tryb wydawania (publikowania) rozkładów jazdy ustala kierownik jednostki zarządzającej metrem. W okresie obowiązywania rozkładu jazdy o zmianie rozkładu jazdy poszczególnych pociągów decyduje dyspozytor ruchu w porozumieniu z dyspozytorem elektrowozowni i dyżurnym ruchu STP.

§ 119. 1. Każdy pociąg powinien mieć nadany numer, a jeżeli nie został on nadany, urządzenia automatycznie wykrywające pojawienie się pociągu na linii metra nadają pojazdowi numer umowny.

2. Zorganizowany ruch pociągów na każdym z torów szlakowych i stacyjnych linii metra prowadzony jest w jednym kierunku, zwanym kierunkiem właściwym.

3. 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.

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

5. Urządzenia aop i urządzenia zrp dla torów o ruchu dwukierunkowym projektowane są tylko dla obsługi zorganizowanego dwukierunkowego ruchu pociągów z pasażerami i pociągów zawracających, przy czym urządzenia zrp dla tych torów projektowane są dodatkowo dla obsługi pociągów wjeżdżających

(w kierunku niewłaściwym) z torów szlakowych na tor o zorganizowanym ruchu dwukierunkowym.

6. Zmiany w planowanej organizacji ruchu pasażerskiego są dopuszczalne dla:

- 1) wprowadzenia do ruchu pociągu pozarozkładowego,
- 2) odwołania pociągu rozkładowego,
- 3) uruchomienia pociągu rezerwy ruchowej,
- 4) skrócenia relacji pociągu,
- 5) wprowadzenia ruchu dwukierunkowego po jednym torze,
- 6) wstrzymania ruchu na części lub na całej linii metra.

Rozdział 3

Prowadzenie ruchu pociągów

Oddział 1

Przepisy ogólne

§ 120. 1. Ruchem pociągów na linii metra kieruje dyspozytor ruchu, któremu podczas prowadzenia pociągu na linii metra podlega maszynista.

2. Podstawowym środkiem technicznym prowadzenia ruchu pociągów pasażerskich są urządzenia automatycznego ograniczenia prędkości (aop).

3. Ruch pociągu pasażerskiego odbywa się na podstawie wskazań sygnalizatora kabinowego, ponadto maszynista zobowiązany jest do przestrzegania wskazań sygnałów na semaforach i wskaźnikach.

4. Wjazd na stację techniczno-postojową i wyjazd ze stacji techniczno-postojowej odbywa się na podstawie wskazań semaforów.

5. Podczas prowadzenia ruchu pociągów pasażerskich stosuje się wyłączenie (wygaszenie) semaforów ustawionych dla jazdy w kierunku właściwym przy torach głównych oraz sygnalizujących możliwość wyjazdu z toru dodatkowego na tor główny w kierunku właściwym. Wykaz wyłączanych semaforów podany jest w regulaminach technicznych, a sposób ich wyłączenia — w instrukcji obsługi.

6. W sytuacjach awaryjnych ruch pociągów pasażerskich odbywa się według wskazań sygnałów na semaforach i na wskaźnikach lub na podstawie rozkazów szczególnych wydawanych przez dyspozytora ruchu, przy czym o włączeniu semaforów decyduje dyspozytor ruchu.

7. Dyspozytor ruchu może przekazać sterowanie ruchem w okręgu nastawczym dyżurnemu ruchu na warunkach określonych w regulaminie technicznym.

8. Polecenia dyspozytora ruchu wydawane przez urządzenia radiowe podlegają obowiązkowej rejestracji, a w razie braku lub usterki rejestracji automatycznej, istnieje obowiązek ich zapisywania w dokumentacji służbowej.

§ 121. 1. Linia metra wraz ze szlakiem granicznym powinna znajdować się w stanie umożliwiającym włączenie napięcia w trzeciej szynie najpóźniej na 15 minut przed rozpoczęciem ruchu pasażerskiego. Do tego czasu wszyscy pracownicy i osoby postronne muszą opuścić torowisko. Dyspozytor ruchu stwierdza właściwy stan linii na podstawie dokumentacji prowadzonej zgodnie z instrukcją.

2. Na 15 minut przed włączeniem napięcia w trzeciej szynie podawany jest przez dyspozytora energetycznego sygnał ostrzegawczy dla osób pracujących na torach. Sposób podania sygnałów ostrzegawczych określony jest w regulaminie technicznym.

3. Dyżurni stacji zobowiązani są do zameldowania dyspozytorowi ruchu, w czasie określonym w regulaminie technicznym, o opuszczeniu torowiska przez wszystkich pracowników oraz o gotowości stacji metra do rozpoczęcia ruchu pasażerskiego.

4. Jeżeli warunki określone w ust. 3 nie zostaną spełnione, dyżurny stacji fakt ten zgłasza dyspozytorowi ruchu i wykonuje jego polecenia. Po usunięciu przeskody dyżurny stacji melduje bezzwłocznie o przygotowaniu stacji metra do rozpoczęcia ruchu pasażerskiego.

5. Dyspozytorzy energetyczny i techniczny lub znaczeni pracownicy zgłaszają dyspozytorowi ruchu meldunki o wszystkich okolicznościach mających wpływ na rozpoczęcie i regularność ruchu pociągów. Meldunki powinny być zarejestrowane zgodnie z odrębną instrukcją.

6. Dyspozytor ruchu wydaje dyspozytorowi energetycznemu polecenie podania sygnału ostrzegawczego i rejestruje je zgodnie z odrębną instrukcją. Od chwili nadania tego sygnału każdy pracownik obowiązany jest traktować trzecią szynę jako szynę pod napięciem.

7. Po otrzymaniu od dyspozytora energetycznego potwierdzenia o nadaniu sygnału ostrzegawczego, dyspozytor ruchu wydaje dyspozytorowi energetycznemu polecenie włączenia napięcia w trzeciej szynie i rejestruje je zgodnie z odrębną instrukcją.

8. Dyspozytor energetyczny melduje dyspozytorowi ruchu o włączeniu napięcia w trzeciej szynie lub o zaistniałych przeszkodach; meldunek ten powinien być zarejestrowany zgodnie z odrębną instrukcją.

9. Pierwszy pociąg pasażerski może rozpocząć jazdę na linii metra, zgodnie z rozkładem jazdy, dopiero po włączeniu napięcia w trzeciej szynie.

§ 122. 1. Rozpoczęcie ruchu pasażerskiego na linii metra powinno być poprzedzone przejazdem próbnym. Przejazd próbny pociągu pasażerskiego odbywa się bez pasażerów i bez zatrzymywania pociągu przy peronach, z tym że dopuszcza się przewóz pracowników metra tym pociągiem i jego zatrzymywanie dla za-

pewnienia dojazdu pracowników metra do określonych miejsc pracy.

2. Przejazd próbny powinien być uwzględniony w rozkładzie jazdy i odbywać się po całej linii.

3. Przejazd pociągu próbnego odbywa się z prędkością do 40 km/h.

4. Na czas przejazdu pociągu próbnego w tunelu powinno być włączone oświetlenie podstawowe.

5. W czasie przejazdu pociągu próbnego maszynista podaje sygnały „Baczność” przy wjeździe pociągu na każdą stację metra oraz prowadzi pociąg w taki sposób, aby w razie napotkanej przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu jazdy natychmiast zatrzymać pociąg. Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zawiadomienia dyspozytora ruchu o napotkanych przeszkodach i stosowania się do jego poleceń.

6. Dyspozytor ruchu powinien wydać maszyniście rozkaz szczególny „O”, z poleceniem zachowania szczególnej uwagi podczas przejazdu próbnego w miejscach:

- 1) mycia tunelu (na szlaku lub na stacji metra),
- 2) malowania ścian lub sufitów przy torach głównych i nad torami głównymi,
- 3) wymiany rozjazdów,
- 4) wymiany nawierzchni, wymiany szyn lub spawania szyn,
- 5) prowadzenia innych prac w obrębie skrajni budowli.

7. Maszynista, w przypadku zauważenia w tunelu człowieka, o którego obecności nie został powiadomiony, ma obowiązek podjąć działania zmierzające do zminimalizowania zagrożenia oraz zgłosić o tym zdarzeniu dyspozytorowi ruchu.

8. Po zakończeniu przejazdu pociągu próbnego maszynista zgłasza dyspozytorowi ruchu uwagi dotyczące przygotowania tunelu do rozpoczęcia ruchu pasażerskiego.

§ 123. 1. Wprowadzanie pociągów pasażerskich na linię odbywa się zgodnie z rozkładem jazdy.

2. Przy wyjeździe pociągu pasażerskiego z STP na linię maszynista na szlaku granicznym zobowiązany jest zgłosić się przez urządzenia łączności radiowej do dyspozytora ruchu.

3. Przed wyjazdem pociągu pasażerskiego ze stacyjnych torów dodatkowych na linię maszynista, na 5 minut przed rozkładowym czasem, powinien zgłosić dyspozytorowi ruchu gotowość do rozpoczęcia jazdy.

4. Wyjazd ze stacyjnych torów dodatkowych następuje po podaniu sygnału zezwalającego na sygnaliza-

torze kabinowym i na semaforze przytorowym dla pojazdów z czynnymi urządzeniami aop lub tylko na semaforze dla pojazdów bez czynnych urządzeń aop.

5. Wjazd pociągu pasażerskiego na stację metra może odbywać się tylko na tor wolny przy sygnale zezwalającym na sygnalizatorze kabinowym (jeżeli pojazd ma czynne urządzenia aop) i na sygnale zezwalającym na semaforze, jeżeli jest semafor wjazdowy.

6. Wjazd pociągu pasażerskiego 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.

7. Wjazd pociągu na tor częściowo zajęty jest dopuszczalny w wyjątkowych przypadkach na podstawie rozkazu szczególnego „S”, wydanego przez dyspozytora ruchu przy ograniczeniu prędkości do 20 km/h. Dojazd do innego stojącego pojazdu odbywa się z prędkością do 3 km/h.

8. Podczas wjazdu pociągu na stację metra maszynista obowiązany jest ze szczególną uwagą obserwować peron oraz:

- 1) zwracać uwagę na przekazywane w kierunku pociągu sygnały alarmowe lub sygnały zatrzymania,
- 2) podawać sygnał „Baczność”, jeżeli pasażerowie znajdują się w pasie bezpieczeństwa,
- 3) używać hamowania awaryjnego w przypadku niebezpieczeństwa.

9. Pociąg pasażerski powinien zatrzymać się przy peronie tak, aby jego czoło znajdowało się na wysokości wskaźnika określającego miejsce zatrzymania czoła pociągu.

10. Jeżeli zachodzi konieczność zatrzymania pociągu w innym miejscu niż określono w ust. 9, maszynista musi być o tym uprzedzony przez dyspozytora ruchu rozkazem szczególnym „O”.

11. Maszynista, po zatrzymaniu pociągu na stacji metra, powinien otworzyć drzwi pociągu pasażerskiego tylko od strony peronu.

12. Jeżeli pociąg kończy jazdę na stacji metra niezgodnie z planem, maszynista przed otwarciem drzwi powinien o tym poinformować pasażerów przez urządzenia nagłaśniające.

13. Podczas postoju pociąg powinien być zahamowany, a maszynista powinien znajdować się w kabinie maszynisty; jeżeli musi on opuścić kabinę, zobowiązany jest zabezpieczyć pociąg przed uruchomieniem.

14. Pozwoleniem na odjazd pociągu ze stacji metra jest sygnał zezwalający na sygnalizatorze kabinowym i na semaforze lub tylko na semaforze, jeżeli pociąg nie ma czynnych urządzeń aop.

15. Odjazd pociągu ze stacji metra powinien odbyć się zgodnie z rozkładem jazdy lub według zadanego czasu następstwa, w związku z czym maszynista powinien obserwować wskazania zegara lub stopera.

16. Odjazd pociągu ze stacji metra przy sygnale zabraniającym na sygnalizatorze kabinowym lub na semaforze może nastąpić tylko na rozkaz szczególny „S”, wydany przez dyspozytora ruchu.

17. Informacje dla pasażerów znajdujących się w pociągu przekazywane są przez urządzenia nagłaśniające. W przypadku uszkodzenia systemu automatycznego przekazywania informacji dla pasażerów maszynista informuje o tym dyspozytora ruchu i ogłasza komunikaty przez mikrofon.

18. Przed odjazdem pociągu maszynista powinien sprawdzić, czy wszystkie drzwi zostały zamknięte. W tym celu powinien on wykorzystać lusterka wsteczne (boczne) pojazdu lub inne urządzenia na peronie umożliwiające obserwację pojazdu, a także sygnalizację zamknięcia drzwi.

19. Zabrania się odjazdu pociągu, jeżeli:

- 1) ruszenie pociągu lub stan techniczny pociągu zagraża bezpieczeństwu,
- 2) maszynista otrzymał (ustnie lub za pomocą środków łączności) polecenie zabraniające odjazdu lub sygnał „Stój”,
- 3) maszynista uznał, że jego stan zdrowia nie pozwala na kontynuację jazdy.

20. Przy odjeździe pociągu maszynista obserwuje peron i przejścia służbowe, z których mogą być podawane sygnały ręczne.

21. Maszynista prowadzi pociąg zgodnie z rozkładem jazdy lub utrzymuje zadany czas następstwa zgodnie z poleceniem otrzymanym od dyspozytora ruchu.

22. Maszynista ma obowiązek ciągłego obserwowania szlaku, sygnałów przekazywanych za pomocą sygnalizatora kabinowego, semaforów i wskaźników.

23. Jeżeli maszynista stwierdzi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lub osób, ma obowiązek podjąć wszelkie działania zapobiegające, stosując się do postanowień instrukcji służbowych.

24. Jeżeli maszynista uzna, że pociąg nie nadaje się do dalszej jazdy, zgłasza ten fakt dyspozytorowi ruchu i stosuje się do jego poleceń.

25. W czasie jazdy, w kabinie maszynisty, oprócz niego mogą przebywać tylko osoby upoważnione, w miejscu wskazanym przez maszynistę.

§ 124. 1. Zawracanie pociągu pasażerskiego odbywa się na stacjach końcowych, pośrednich i na STP, przewidzianych w rozkładzie jazdy.

2. W przypadkach awaryjnych dyspozytor ruchu przekazuje maszyniście, za pomocą środków łączności, polecenie określające miejsce zawracania.

3. Zawracanie pociągu należy wykonywać zgodnie z regulaminem technicznym.

4. Zawracanie odbywa się na sygnały na semaforach i sygnalizatorach kabinowych, o ile pojazd ma czynne urządzenia aop, a w przypadku gdy nie są one czynne, zawracanie odbywa się na sygnały tylko na semaforach. W razie braku możliwości podania sygnałów zezwalających na jazdę maszynista powinien otrzymać rozkaz szczególny „S”.

5. Zawracanie pociągu na stacji może odbywać się z odprawą pasażerów z dwóch krawędzi peronu lub z odprawą pasażerów z jednej krawędzi peronu.

6. Przy zawracaniu pociągu z wykorzystaniem toru dodatkowego dla zmiany kierunku jazdy, pociąg na torze dodatkowym należy zatrzymać tak, aby czoło pociągu znajdowało się na wysokości wskaźnika określającego miejsce zatrzymania czoła pociągu.

7. Pociągi pasażerskie mogą być odstawiane na postój na tory dodatkowe stacji po uprzednim zgłoszeniu dyspozytorowi ruchu.

8. Przyjazd na STP ostatniego pociągu pasażerskiego kończącego bieg dyżurny ruchu STP zgłasza dyspozytorowi ruchu.

§ 125. 1. Przed zakończeniem ruchu pasażerskiego i rozpoczęciem planowanej przerwy w ruchu pasażerskim dyspozytor ruchu powinien upewnić się, czy wszystkie pociągi pasażerskie zjechały w miejsca określone w regulaminie technicznym.

2. Wyłączenie napięcia w trzeciej szynie, z wyjątkiem sytuacji awaryjnych, jest dozwolone po przejeździe ostatniego pociągu pasażerskiego. Wówczas dyspozytor ruchu powinien wydać dyspozytorowi energetycznemu polecenie wyłączenia napięcia w trzeciej szynie; polecenie to powinno być zarejestrowane zgodnie z odrębną instrukcją.

3. Możliwe jest sekcyjne wyłączenie napięcia w trzeciej szynie za zjeżdżającym ostatnim pociągiem pasażerskim.

4. Po zgłoszeniu przez dyspozytora energetycznego wyłączenia napięcia w trzeciej szynie i zarejestrowaniu tego meldunku, dyspozytor ruchu zawiadamia o tym dyżurnego ruchu STP, dyżurnych stacji i dyżurnych ruchu.

5. Po odjechaniu ostatniego pociągu pasażerskiego ze stacji metra dyżurny stacji sprawdza, czy wszyscy pasażerowie opuścili teren stacji.

Oddział 2

Ruch pociągów na szlaku granicznym

§ 126. 1. Szlakiem granicznym jest odcinek pomiędzy stacją linii metra a stacją techniczno-postojową (STP).

2. Początek i koniec szlaku granicznego, a dla każdego toru szlakowego — właściwy kierunek ruchu, określa regulamin techniczny.

3. Na szlaku granicznym ruch może być prowadzony w dwu kierunkach na każdym z torów szlakowych. Dla każdego toru szlakowego projektowane są urządzenia dwukierunkowej blokady liniowej.

§ 127. 1. Wymiana pojazdów pomiędzy STP i linią metra organizowana jest za pomocą telegramów dyspozytorskich przekazywanych pomiędzy dyspozytorem ruchu, dyżurnym ruchu STP i dyspozytorem elektrowozowni (w STP), niezależnie od działania samoczynnej blokady liniowej i ewentualnego zapowiadania pociągów.

2. Ruch na szlaku granicznym prowadzony jest na podstawie:

- 1) blokady liniowej,
- 2) zapowiadania pociągów.

3. Podanie sygnału zezwalającego na wyjazd ze stacji na tor szlaku granicznego uzależnione jest od obsługi blokady liniowej i zgody prowadzącego ruch w sąsiednim okręgu sterowania.

4. Jeżeli blokada nie może być podstawą prowadzenia ruchu, należy wprowadzić zapowiadanie pociągów na szlaku granicznym, które polega na wymianie telegramów (telefonogramów) zapowiadawczych pomiędzy sąsiadującymi okręgami sterowania (dyspozytorem ruchu i dyżurnym ruchu STP).

5. Zapowiadanie pociągów stosowane jest do wszystkich pociągów, jeżeli:

- 1) wprowadzono zapowiadanie pociągów,
- 2) jeden z torów szlakowych został zamknięty.

6. Zapowiadanie wybranego pociągu, bez wprowadzania zapowiadania wszystkich pociągów i bez zamykania toru szlakowego, możliwe jest z przyczyn określonych innymi przepisami.

7. Decyzję o zapowiadaniu wybranego pociągu, o którym mowa w ust. 6, podejmuje pracownik sterujący ruchem (dyspozytor ruchu lub dyżurny ruchu STP) w okręgu wyprawiającym pociąg.

8. Zapowiadając pociągi (niezależnie od przyczyny zapowiadania) należy w miarę możliwości obsługiwać urządzenia blokady liniowej. Obowiązujące informacje dotyczące bezpieczeństwa ruchu przekazywane są w postaci telegramów (telefonogramów) zapowiadawczych.

9. Telegramy (zapowiadawcze i dyspozytorskie) wymieniane są za pośrednictwem urządzeń komputerowych, a jeżeli urządzenia komputerowe nie mogą być wykorzystywane do tego celu, telefonogramy są przekazywane za pomocą innych środków łączności.

10. Maszynista wjeżdżający na szlak graniczny zobowiązany jest zmienić kanał łączności radiowej i zgłosić się do dyspozytora ruchu przy wjeździe na linię lub dyżurnego ruchu STP przy wjeździe z linii na STP.

Oddział 3

Ruch pociągów roboczych

§ 128. 1. Pociągi robocze uruchamiane są dla realizacji potrzeb poszczególnych jednostek eksploatacyjnych i wykonawców robót na istniejącej sieci lub na nowo budowanych odcinkach metra.

2. Jazdy pociągów roboczych i terminy składania zamówień na pociągi robocze planowane są przez właściwą jednostkę organizacyjną metra.

3. Zamówienie na pociąg roboczy, złożone w wymaganym terminie poprzedzającym planowanie harmonogramu pracy pociągów roboczych, powinno określać:

- 1) liczbę i rodzaj pojazdów trakcyjnych i przyczep,
- 2) rodzaj, masę i gabaryty ładunku,
- 3) rodzaj pracy,
- 4) przewidywany czas trwania pracy.

4. Harmonogram pracy pociągów roboczych uściślony jest przez służbę ruchu w porozumieniu z zainteresowanymi jednostkami. Zmian w ustalonym harmonogramie pracy może dokonać w sytuacji awaryjnej tylko dyspozytor ruchu.

§ 129. 1. Zestawienie składów pociągów roboczych odbywa się na wyznaczonych torach stacji techniczno-postojowej. Za prawidłowe przygotowanie pociągu odpowiedzialny jest kierownik robót.

2. Zestawienie pociągów roboczych sprawdza maszynista pociągu, który podczas prowadzenia manewrów i jazdy w obszarze STP podlega dyżurnemu ruchu STP.

3. W razie stwierdzenia przez maszynistę pociągu roboczego nieprawidłowości załadunku lub złego zamocowania ładunku, maszynista ma prawo odmówić prowadzenia pociągu do czasu usunięcia usterek przez kierownika robót.

§ 130.1. Skrajnia pociągu roboczego powinna być sprawdzana przed wyjazdem na linię. W razie wątpliwości należy skrajnię pojazdów sprawdzić podczas przejazdu przez skrajnik, a uprawniony pracownik powinien dokonać w dokumentach pojazdu zapisu stwierdzającego, że ładunek jest zamocowany prawidłowo i zmieści się w skrajni budowli. Maszynista może odmówić wjazdu do tunelu po stwierdzeniu przekroczenia skrajni taboru, o ile nie zostały spełnione powyższe wymagania.

2. Przewóz ładunku przekraczającego skrajnię taboru, lecz mieszczącego się w skrajni budowli, realizowany jest na podstawie rozkazu szczególnego „O”, który powinien określać dopuszczalną prędkość jazdy.

3. Podczas jazdy pociągu roboczego z przekroczoną skrajnią taboru w pociągu oprócz kierownika robót powinien znajdować się inny uprawniony pracownik; powinni oni ze szczególną uwagą obserwować ładunek, aby w razie potrzeby zatrzymać pociąg.

§ 131. 1. Pociąg roboczy powinien być wyposażony w radiotelefony i w przybory sygnałowe (latarka, gwizdek, tarcze zatrzymania D 1) oraz w płozy hamulcowe, jeżeli pociąg będzie rozdzielany.

2. Przed zgłoszeniem gotowości do wyjazdu pociągu roboczego maszynista zobowiązany jest sprawdzić stan radiotelefonów i przeprowadzić próbę łączności z dyżurnym ruchu STP.

3. Kierownik robót powinien posiadać niezbędny komplet tarcz zatrzymania dla ostłonięcia miejsca pracy oraz wyposażyc wszystkich pracowników w kamizelki odblaskowe.

§ 132. 1. Przejazd przez stację techniczno-postojową pociągu roboczego odbywa się na podstawie sygnałów na sygnalizatorach przytorowych, rozkazu szczególnego „S” lub sygnałów ręcznych.

2. Dozwolony jest ruch pociągów roboczych po torach głównych w kierunku niewłaściwym.

3. Pociągi robocze nie są wyposażone w urządzenia aop. Ruch pociągów roboczych na linii odbywa się na podstawie sygnałów na semaforach lub na rozkaz szczególny „S”.

4. Ruch pociągów roboczych na linii powinien odbywać się po wyłączeniu napięcia w trzeciej szynie. Dyżurny ruchu STP przed wyprawieniem pociągu roboczego na linię powinien uzyskać od dyspozytora ruchu informację o wyłączeniu napięcia w trzeciej szynie na linii i szlaku granicznym.

5. Wjazd pociągu roboczego na linię przed wyłączeniem napięcia w trzeciej szynie możliwy jest pod warunkiem, że maszynista przed wjazdem na linię zostanie o tym powiadomiony rozkazem szczególnym „O”, wydanym przez dyżurnego ruchu STP. Maszynista zobowiązany jest do powiadomienia wszystkich osób znajdujących się w pociągu roboczym o włączonym napięciu w trzeciej szynie.

6. Ruch pociągów roboczych na linii nadzoruje dyspozytor ruchu. Maszynista w czasie jazdy na niezamkniętych odcinkach linii podlega dyspozytorowi ruchu.

7. W czasie gdy pociąg znajduje się na zamkniętym odcinku toru, maszynista podlega kierownikowi robót, w którego dyspozycji znajduje się pociąg.

8. Jazda pociągu roboczego po torze zamkniętym odbywa się na polecenie kierownika robót.

9. Pociąg roboczy może jechać z prędkością do 40 km/h, przy czym maszynista zobowiązany jest do przestrzegania ograniczeń wynikających z wydanego

pozwolenia na jazdę pociągu roboczego oraz z ostrzeżeń i sygnałów. Podczas pchania i jazdy w kierunku niewłaściwym prędkość pociągu roboczego nie może przekraczać 20 km/h.

10. Maszynista pociągu wjeżdżającego na linię otrzymuje od dyspozytora ruchu rozkaz szczególny „O”, zawierający ostrzeżenia o ograniczeniach prędkości i miejscu pracy brygad roboczych w skrajni.

11. Wyprawienie pociągu roboczego do miejsca pracy przed zamknięciem toru możliwe jest na polecenie dyspozytora ruchu. Dyspozytor ruchu powiadamia maszynistę i kierownika robót o zamknięciu toru.

12. Na torze zamkniętym nie obowiązują sygnały na semaforach.

13. Powrót pociągu roboczego z toru zamkniętego na tor otwarty odbywa się na podstawie:

- 1) wskazań semaforów, jeśli jazda odbywa się w kierunku właściwym,
- 2) rozkazu szczególnego „S” wydanego przez dyspozytora ruchu, jeśli jazda odbywa się w kierunku niewłaściwym.

14. Przed wydaniem rozkazu dla pociągu roboczego, który ma jechać w kierunku niewłaściwym, dyspozytor ruchu obowiązany jest sprawdzić stan zajętości torów oraz prawidłowość ustawienia drogi przebiegu.

15. Przy sterowaniu miejscowym dyspozytor ruchu powiadamia dyżurnych ruchu o wydaniu rozkazu szczególnego, dotyczącego odcinka, przez który przejeżdża pociąg roboczy w kierunku niewłaściwym.

16. Rozdzielenie pociągu roboczego dopuszczalne jest tylko po zamknięciu toru. Odłączone przyczepy powinny być zahamowane hamulcem ręcznym, mieć podłożone płozy hamulcowe z obu stron i powinny być ostłonięte tarczami zatrzymania. Odpowiedzialność za ostłonięcie odłączonych i zahamowanych przyczep ponosi kierownik robót.

17. W razie wymuszonego zatrzymania (uszkodzenia) pociągu roboczego maszynista powinien natychmiast powiadomić dyspozytora ruchu.

18. Podstawowym środkiem łączności pomiędzy maszynistą, kierownikiem robót, dyspozytorem ruchu i dyżurnymi ruchu jest łączność radiowa.

§ 133. 1. Kierownik robót przed rozpoczęciem robót zobowiązany jest uzyskać (za pomocą środków łączności) od dyspozytora ruchu oświadczenie o wyłączeniu napięcia w trzeciej szynie.

2. Kierownik robót ma obowiązek wpisać w dzienniku dyżurnego stacji: rodzaj robót, miejsce robót i liczbę pracowników. Wpisu należy dokonać przed wyjazdem na miejsce robót, na ostatniej stacji znajdującej się przed miejscem robót.

3. Po zatrzymaniu pociągu roboczego na miejscu prowadzenia robót maszynista lub inny pracownik na polecenie maszynisty obowiązany jest osłonić pociąg tarczami zatrzymania.

4. O przybyciu na miejsce prowadzenia robót maszynista powiadamia dyspozytora ruchu.

5. Kierownik robót powinien zgłosić wcześniej dyspozytorowi ruchu każdą potrzebę zatrzymania pociągu nie wynikającą z harmonogramu robót, jeśli zatrzymanie ma trwać dłużej niż 5 minut.

6. Kierownik robót może zezwolić na rozpoczęcie prac dopiero wówczas, gdy miejsce prowadzenia robót zostanie osłonięte tarczami zatrzymania, a wszystkie sekcje trzeciej szyny są uszynione na całej długości.

7. Kierownik robót powinien:

- 1) zgłosić dyspozytorowi ruchu rozpoczęcie robót w skrajni uniemożliwiających przejazd pociągów roboczych lub prac wymagających ostrożnej jazdy,
- 2) miejsce prowadzenia robót pozostawić w stanie, który nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i umożliwia włączenie napięcia na trzeciej szynie,
- 3) prowadzić roboty zgodnie z harmonogramem.

8. W przypadku przedłużania się robót kierownik robót powinien o fakcie tym powiadomić dyspozytora ruchu.

9. Po stwierdzeniu przez kierownika robót, że roboty zostały zakończone, maszynista pociągu roboczego zgłasza dyspozytorowi ruchu potrzebę wcześniejszego odjazdu.

10. Wcześniejszy niż planowany w harmonogramie odjazd z miejsca prowadzenia robót powinien być uzgodniony z dyspozytorem ruchu.

11. Kierownik robót na najbliższej stacji metra potwierdza dyżurnemu stacji, wpisem do dziennika stacji, zakończenie robót i opuszczenie miejsca pracy przez wszystkich pracowników.

12. Transport szyn na wózkach odbywa się na zasadach ruchu pociągów roboczych.

Oddział 4

Ruch manewrowy na STP

§ 134. 1. Regulamin pracy manewrowej na STP określony jest w regulaminie technicznym STP.

2. Jazdy manewrowe odbywają się na podstawie sygnałów na sygnalizatorach przytorowych (semaforach i tarczach manewrowych), sygnałów ręcznych i akustycznych oraz ustnych poleceń.

3. W razie uszkodzenia sygnalizatora przytorowego lub niemożności podania na sygnalizatorze przytoro-

wym sygnału zezwalającego na jazdę, manewrujący tabor może przejechać poza sygnalizator, jeżeli dyżurny ruchu STP wyda kierownikowi manewrów pozwolenie na minięcie sygnału zabraniającego jazdy. O otrzymaniu zezwolenia kierownik manewrów powinien zawiadomić natychmiast maszynistę, a następnie przekazać mu sygnał ręczny i akustyczny lub ustne polecenie jazdy.

4. Zapotrzebowanie na jazdę manewrową należy zgłaszać do dyżurnego ruchu STP ustnie lub z wykorzystaniem środków łączności. W zapotrzebowaniu należy określić:

- 1) tor, z którego rozpocznie się jazda,
- 2) tor, na który należy przestawić tabor,
- 3) czas wykonania pracy manewrowej,
- 4) liczbę pojazdów szynowych w składzie,
- 5) nazwisko i stanowisko służbowe zgłaszającego zapotrzebowanie.

5. Zapotrzebowanie na jazdy manewrowe może być zgłoszone przez dyspozytora elektrowozowni, kierownika manewrów lub inną osobę wyznaczoną w regulaminie technicznym.

6. Dyżurny ruchu STP decyduje w zależności od sytuacji ruchowej o rozpoczęciu pracy manewrowej oraz informuje przed rozpoczęciem jazdy kierownika manewrów o numerach torów, po których odbędzie się jazda manewrowa, a także o numerach sygnalizatorów, za którymi nastąpi zmiana kierunku jazdy.

7. Na podstawie polecenia dyżurnego ruchu STP dopuszczalna jest jazda manewrowa na tor zajęty. O każdej jeździe manewrowej na tor zajęty powinna być uprzedzona drużyna manewrowa.

8. W razie potrzeby wykonania jazdy manewrowej poza obszar STP, kierownik manewrów powinien uzyskać zgodę od dyżurnego ruchu STP. Dyżurny ruchu może wydać zgodę na wykonanie jazd manewrowych po torze szlaku granicznego, tylko po zamknięciu tego toru przez dyspozytora ruchu.

9. Jazdy manewrowe na głowicy wjazdowej STP powinny odbywać się poza rozkładowym czasem wjazdów i wyjazdów pociągów pasażerskich.

10. Zabrania się wykonywania jazd manewrowych bez zgody dyżurnego ruchu STP. Zezwolenie na jazdę manewrową należy uzyskać osobno dla każdego przebiegu manewrowego.

11. Ruchem w obszarze STP i boczniczy kierują dyżurni ruchu STP. W hali elektrowozowni ruchem kieruje dyspozytor elektrowozowni.

12. Wykonywanie jazd manewrowych na torze szlaku granicznego odbywa się po zamknięciu toru.

13. Kierownik manewrów powinien wykonywać polecenia dyżurnego ruchu STP w zakresie prowadzeniajazd manewrowych i innych związanych z nimi czynności, a w szczególności poleceń przerwania pracy manewrowej lub opuszczenia toru.

14. Kierownik manewrów zgłasza dyżurnemu ruchu przerwanie jazd manewrowych.

15. Dyżurny ruchu w zależności od sytuacji ruchowej informuje kierownika manewrów o terminie wznowienia pracy manewrowej.

16. Zwrotnice nastawiane miejscowo nastawia dyżurny ruchu STP na zgłoszenie kierownika manewrów, a zwrotnice nastawiane lokalnie ustawia manewrowy na polecenie kierownika manewrów.

17. Odpowiedzialność za prawidłowe nastawienie zwrotnic w drodze przebiegu ponosi pracownik, który je obsługiwał. Jeżeli zwrotnice nie są zamykane w przebiegu, to kierownik manewrów powinien sprawdzić poprawność przygotowania drogi przebiegu i przekazać (ustnie lub za pomocą środków łączności) maszyniście informację o jeździe po nie zamkniętej drodze.

18. Polecenia podczas pracy manewrowej mogą być wykonane tylko wówczas, gdy nie zagrażają bezpieczeństwu.

19. Polecenia podczas pracy manewrowej wydawane są za pomocą urządzeń łączności radiowej, ustnie lub za pomocą sygnałów ręcznych i akustycznych; w razie potrzeby dyżurny ruchu STP może wydawać polecenia przez urządzenia nagłaśniające.

20. Jeżeli maszynista pojazdu manewrującego nie widzi sygnałów na sygnalizatorach lub sygnałów przekazywanych mu ręcznie, sygnały powinny być przekazywane maszyniście przez pozostałych pracowników drużyny manewrowej.

21. Na tory zelektryfikowane mogą wchodzić tylko upoważnieni pracownicy za zgodą dyżurnego ruchu STP. Dyżurny ruchu STP powinien uzyskać od dyspozytora energetycznego i przekazywać każdorazowo pracownikom przebywającym na torach informację o wyłączeniu napięcia w trzeciej szynie.

22. Po zakończeniu manewrów tabor powinien znajdować się poza okresem torów przeznaczonych do postoju taboru. O konieczności pozostawienia taboru w innych miejscach należy uprzedzić dyżurnego ruchu STP i postępować według jego wskazówek.

23. Pozostawiając tabor obok okresu, przejazdu czy innego miejsca, w którym nie powinien znajdować się tabor, należy pozostawić odpowiedni odstęp taboru od tego miejsca uwzględniający przesunięcie się taboru na skutek rozprężania się sprężyn zderzakowych.

24. Kilka jazd manewrowych (dwie lub więcej) może odbywać się jednocześnie, pod warunkiem, że realizowane przebiegi są utwierdzone lub zamykane.

25. Pojazd manewrujący może minąć sygnalizator wskazujący sygnał zabraniający jazdy, jeżeli maszynista otrzyma, zgodnie z przepisami sygnalizacji, sygnał zezwalający na jazdę (ręczny, akustyczny, za pomocą środków łączności) lub kierownik manewru otrzyma (za pomocą środków łączności) od dyżurnego ruchu STP pozwolenie na minięcie sygnalizatora.

26. Przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn można manewrować tylko po stwierdzeniu, że nie ma przeszkód. Przed przejazdem (przejściem) należy dać sygnał „Baczność”. W razie pchania taboru sygnał „Baczność” daje manewrowy, który musi znajdować się na przodzie składu lub wyprzedzać go.

27. W przypadku wykonywania dłuższych manewrów przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejścia dla pieszych w poziomie szyn, należy w odstępach czasu, nie większych niż 10 minut, przepuszczać oczekujące osoby i pojazdy kołowe.

28. Manewry należy przerwać w celu przepuszczenia będących w akcji pojazdów: pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, pogotowia technicznego, straży ochrony mienia, Policji itp.

Oddział 5

Praca manewrowa na torze łączącym STP z PKP

§ 135. 1. Sposób wykonania prac manewrowych na torze łączącym STP z PKP określa regulamin pracy transportu kolejowego na boczniczy, uzgodniony z PKP.

2. Ruchem na torach boczniczy usytuowanych w obszarze STP kieruje dyżurny ruchu STP, a na torze łączącym STP z punktem zdawczo-odbiorczym — kierownik manewrów, na polecenie dyżurnego ruchu STP.

3. Na wjazd z STP na tor łączący z PKP kierownik manewrów musi uzyskać zgodę dyżurnego ruchu STP.

Rozdział 4

Ruch pojazdów pomocniczych

§ 136. 1. Pojazdem pomocniczym jest pojazd szynowy z własnym napędem lub napędzany ręcznie, którego budowa nie zezwala na włączenie w skład pociągu. Pojazdem pomocniczym jest: maszyna specjalna (budowlana), pojazd drogowo-szynowy (ciągnik szynowy), wózek szynowy z napędem ręcznym itp.

2. Pojazd pomocniczy powinien być wyposażony w:

1) urządzenia hamulcowe odpowiednie do dozwolonej prędkości maksymalnej i przeznaczenia pojazdu,

2) urządzenia sygnalizacyjne umożliwiające nadawanie sygnałów dźwiękowych oraz osygnalizowanie pojazdu w czasie jazdy i w czasie postoju,

3) urządzenia uniemożliwiające uruchomienie pojazdu przez osoby nieupoważnione.

Wymagania te dotyczą odpowiednio również przyczep.

3. Za wyposażenie pojazdu pomocniczego, o którym mowa w ust. 2, odpowiada jednostka metra posiadająca pojazd na swym wyposażeniu.

4. Pojazdy pomocnicze mogą jeździć na linii metra tylko podczas przerwy w ruchu pasażerskim i po wyłączeniu napięcia w trzeciej szynie, a po zelektryfikowanych torach STP — po wyłączeniu napięcia.

5. Jazda pojazdu pomocniczego powinna być odnotowana w dzienniku ruchu.

6. Każdy pojazd pomocniczy musi mieć oddzielny numer, nadawany przy wyrażaniu zgody na ruch pojazdu pomocniczego i przekazywany do wiadomości kierownikowi pojazdu pomocniczego.

7. Pojazdy pomocnicze powinny być zdejmowane (usuwane) z toru w miejscu ich wcześniejszego wstawienia.

8. Ruch pojazdów pomocniczych prowadzi się na torze zamkniętym, zgodnie z przepisami dotyczącymi ruchu pociągów roboczych.

9. Jazda pracowników w pojeździe pomocniczym nie posiadającym hamulca lub w pojeździe załadowanym jest zabroniona.

10. Każde usunięcie z toru pojazdu pomocniczego unieważnia otrzymane zezwolenie na jazdę, a każde ponowne wstawienie go na tor wymaga osobnego zezwolenia.

11. Prędkość pojazdu pomocniczego nie może przekraczać prędkości wynikającej z możliwości konstrukcyjnych pojazdu oraz przewidzianej dla ruchu pociągów roboczych.

Rozdział 5

Drogi przebiegu

Oddział 1

Realizacja przebiegu

§ 137. 1. Ruch pojazdów metra powinien odbywać się tylko po przygotowanych drogach przebiegu. Przez przygotowanie drogi przebiegu należy rozumieć wykonanie wszystkich czynności przewidzianych w regulaminie technicznym, w celu zapewnienia prawidłowej i bezpiecznej jazdy.

2. Przygotowanie drogi przebiegu realizowane jest przez uprawnionego pracownika w wyniku każdorazowej decyzji:

1) dyspozytora ruchu lub dyżurnego ruchu na linii metra,

2) dyżurnego ruchu STP w obrębie STP,

3) kierownika manewrów w okręgu nastawczym na STP.

3. Polecenie przygotowania drogi przebiegu wydaje:

1) dyżurny ruchu STP — kierownikowi manewrów,

2) kierownik manewrów — manewrowemu,

3) dyspozytor ruchu — dyżurnemu ruchu.

4. Polecenie przygotowania drogi przebiegu musi być powtórzone przez odbierającego.

5. Przygotowanie drogi przebiegu należy do obowiązków pracowników wyznaczonych do tych czynności; jeżeli na posterunku ruchu pracuje jednocześnie dwu lub więcej pracowników, należy w regulaminie technicznym dokonać ścisłego podziału ich czynności.

6. Przygotowanie drogi przebiegu pociągowego polega na:

1) usunięciu taboru z drogi jazdy i przerwaniu manewrowania na drodze jazdy, a w przypadku braku odpowiednich urządzeń ochronnych — również na sąsiednich torach,

2) stwierdzeniu, w sposób wskazany w regulaminie technicznym, braku przeszkód na drodze jazdy (tor jest wolny, tabor na torach sąsiednich znajduje się poza ukresami rozjazdów, żaden przedmiot nie wykracza poza skrajnię budowli itp.),

3) stwierdzeniu, w sposób wskazany w regulaminie technicznym, braku zagrożenia ze strony taboru znajdującego się na sąsiednich torach,

4) nastawieniu zwrotnic (wykolejnic) oraz innych urządzeń do położenia zgodnego z tablicą zależności lub kartami przebiegu,

5) utwierdzeniu lub innym zabezpieczeniu drogi przebiegu.

7. Przygotowanie drogi przebiegu manewrowego polega na:

1) usunięciu taboru ze zwrotnic i krótkich odcinków torowych na drodze jazdy,

2) stwierdzeniu, w sposób wskazany w regulaminie technicznym, braku przeszkód na drodze jazdy (zwrotnice i krótkie odcinki torowe na drodze jazdy są wolne, tabor na torach sąsiednich znajduje się poza ukresami rozjazdów, żaden przedmiot nie wykracza poza skrajnię budowli itp.),

3) stwierdzeniu, w sposób wskazany w regulaminie technicznym, braku zagrożenia ze strony taboru znajdującego się na sąsiednich torach,

4) nastawieniu zwrotnic (wykolejnic) oraz innych urządzeń do położenia zgodnego z tablicą zależności lub kartami przebiegu,

5) utwierdzeniu lub innym zabezpieczeniu drogi przebiegu.

8. Obsługa urządzeń sterowania ruchem pojazdów powinna odbywać się według postanowień instrukcji obsługi i regulaminu technicznego.

9. Przy przygotowywaniu drogi przebiegu dla pociągu korzystającego z sieci trakcyjnej należy sprawdzić, czy tor jest zelektryfikowany i napięcie trakcyjne włączone. Przy przygotowywaniu drogi przebiegu dla pociągu niekorzystającego z sieci trakcyjnej należy sprawdzić, czy tor jest nieelektryfikowany lub napięcie trakcyjne wyłączone.

§ 138. 1. Sygnał zezwalający na jazdę przekazywany jest maszyniście pojazdu:

- 1) za pomocą wskazań sygnalizatorów (przytorowych, kabinowych) — w przypadku przebiegów zorganizowanych,
- 2) ręcznie, ustnie lub pisemnie — w przypadku przebiegów niezorganizowanych.

2. Jeżeli semafor (wyjazdowy) ustawiony jest w odległości mniejszej niż droga hamowania za miejscem planowanego zatrzymania czoła pojazdu, to dla pojazdów wyposażonych w urządzenia aop zaleca się wcześniejsze podawanie sygnału zezwalającego na tym semaforze, tj. przed dojazdem pojazdu do miejsca jego zatrzymania. Jeżeli semafor tak ustawiony nie przekazuje sygnału zezwalającego na jazdę, konieczny jest dojazd do miejsca zatrzymania z prędkością do 20 km/h, przy czym należy również uwzględnić inne wzajemne uzależnienia pomiędzy działaniem urządzeń aop i zrp zgodnie z instrukcją obsługi urządzeń.

3. Sygnał zezwalający należy podawać w takim czasie, aby nie spowodować zbędnego zatrzymania lub zmniejszenia szybkości jazdy pojazdu ani nie spowodować zbędnego utrudnienia w ruchu innych pojazdów.

4. W razie nagłej przeszkody dla ruchu pojazdu należy sygnał zezwalający natychmiast zmienić na sygnał zabraniający jazdy.

5. Zwolnienie utwierdzenia przebiegu pociągowego następuje samoczynnie po minięciu przez pojazd ustalonego miejsca. W razie konieczności można dokonać ręcznego zwolnienia utwierdzenia przebiegu pociągowego, jeżeli:

- 1) zrezygnowano z realizacji przebiegu,
- 2) zakończona została jazda pojazdu przed minięciem miejsca, w którym następuje samoczynne zwolnienie utwierdzenia przebiegu,
- 3) nie nastąpiło samoczynne zwolnienie utwierdzenia przebiegu pomimo minięcia przez pojazd miejsca, w którym powinno nastąpić samoczynne zwolnienie.

6. Zwolnienie utwierdzenia przebiegu manewrowego następuje ręcznie lub samoczynnie po minięciu przez pojazd ustalonego miejsca. Ręcznego zwolnienia

utwierdzenia przebiegu manewrowego można dokonać, jeżeli zachodzą przypadki określone w ust. 5 pkt 1—3.

7. Ręczne zwolnienie utwierdzenia przebiegu pociągowego jest rejestrowane.

8. Maszynista pojazdu zobowiązany jest na polecenie dyżurnego ruchu, dyspozytora ruchu lub dyżurnego ruchu STP do dojechania do określonego miejsca w celu zapewnienia samoczynnego zwolnienia utwierdzenia przebiegu (pociągowego lub manewrowego).

9. Polecenie przestaje obowiązywać:

- 1) po zrealizowaniu, w przypadku poleceń jednorazowych,
- 2) po zakończeniu pracy przez odbierającego polecenie,
- 3) po odwołaniu lub zmianie w przypadku poleceń powtarzalnych.

Oddział 2

Zależności w przebiegu

§ 139. 1. Podanie sygnału zezwalającego na jazdę na sygnalizatorze (przytorowym, kabinowym) jest uzależnione od spełnienia warunków określonych dla danego przebiegu.

2. Warunkiem podania sygnału zezwalającego dla jazdy pociągowej jest:

- 1) niezajętość drogi jazdy,
- 2) niezajętość odcinków wchodzących w zakres zwrotnicy znajdującej się w drodze jazdy,
- 3) właściwe położenie zwrotnic i wykolejnic w drodze jazdy,
- 4) właściwe położenie zwrotnic i wykolejnic pełniących funkcje ochrony bocznej dla drogi jazdy,
- 5) właściwe położenie zwrotnicy w drodze zbliżania przejeżdżanej na ostrze, znajdującej się bezpośrednio przed sygnalizatorem przytorowym początkującym drogę jazdy,
- 6) wykluczenie przebiegów sprzecznych,
- 7) utwierdzenie zwrotnic i wykolejnic,
- 8) właściwy stan urządzeń Obrony Cywilnej.

3. Dodatkowym warunkiem podawania sygnału zezwalającego w postaci zielonego lub pomarańczowego światła na semaforze (dla jazdy pociągowej) jest:

- 1) włączenie semafora,
- 2) wyświetlenie dowolnego sygnału przez następny semafor (dla światła zielonego).

4. Warunkiem podawania sygnału zezwalającego dla jazdy manewrowej jest:

- 1) niezajętość zwrotnic w drodze jazdy,
- 2) niezajętość odcinków wchodzących w zakres zwrotnicy znajdującej się w drodze jazdy,
- 3) właściwe położenie zwrotnic i wykolejnic w drodze jazdy,
- 4) właściwe położenie zwrotnic i wykolejnic pełniących funkcję ochrony bocznej dla drogi jazdy,
- 5) właściwe położenie zwrotnicy znajdującej się bezpośrednio przed sygnalizatorem przytorowym początkującym drogę jazdy, jeżeli warunki lokalne tego wymagają,
- 6) wykluczenie przebiegów sprzecznych,
- 7) zamknięcie zwrotnic i wykolejnic (dla przebiegów manewrowych zamykanych),
- 8) utwierdzenie zwrotnic i wykolejnic (dla przebiegów manewrowych utwierdzanych).

5. Zwrotnice i wykolejnice powinny być utwierdzone (dla przebiegów utwierdzonych) lub zamknięte (dla przebiegów zamykanych) do czasu zwolnienia utwierdzenia lub zamknięcia przebiegu. Zwolnienie zamknięcia przebiegów manewrowych może następować samoczynnie w wyniku przejazdu taboru manewrującego lub może być dokonywane ręcznie. Zwolnienie utwierdzenia lub zamknięcia przebiegu może nastąpić po zaprzestaniu podawania sygnału zezwalającego na jazdę.

6. Zależności, o których mowa w ust. 1—5, realizowane są automatycznie w urządzeniach sterowania ruchem pojazdów. W razie wyłączenia tych zależności obowiązek skontrolowania wymienionych warunków spoczywa na dyżurnym ruchu STP (w obszarze STP), a na linii metra — na dyspozytorze ruchu w przypadku sterowania zdalnego lub na dyżurnym ruchu w przypadku sterowania miejscowego.

7. Zależności należy uważać za wyłączone, gdy uprawniony pracownik jednostki automatyki stwierdzi to na piśmie lub gdy dyżurny ruchu STP (na STP) a dyspozytor ruchu lub dyżurny ruchu (na linii) zauważy, że istniejąca nieprawidłowość w działaniu urządzeń pozwala na podanie sygnału zezwalającego pomimo niespełnienia warunków wymienionych w ust. 1—4.

8. Po wyłączeniu zależności wskazanych w ust. 1—4 pozwolenie na jazdę pociągu może być dane przez:

- 1) podanie sygnału zastępczego (tylko w obrębie STP),
- 2) przekazanie sygnału ręcznego (dla jazd manewrowych),
- 3) przekazanie polecenia w formie rozkazu szczególnego za pomocą środków łączności.

9. Jeżeli wyjątkowo zachodzi potrzeba wykorzystania drogi przebiegu, dla której nie jest możliwe lub nie jest przewidziane podanie sygnału zezwalającego na

sygnalizatorze, a nie występują inne przeszkody, możliwe jest przekazanie zezwolenia na jazdę w sposób określony w ust. 8.

10. Podanie sygnału zastępczego (STP), przekazanie rozkazu szczególnego, przekazanie sygnału ręcznego oraz przekazanie za pomocą środków łączności polecenia zezwalającego na jazdę może nastąpić dopiero wówczas, gdy dla wybranego przebiegu spełnione są wszystkie warunki, o których mowa w ust. 1—4, i nie ma przeszkód dla jazdy pojazdu.

11. Zezwolenie na jazdę pojazdu pomimo sygnału zabraniającego jazdy może wydać tylko dyspozytor ruchu na linii i dyżurny ruchu STP na jazdę na STP.

Oddział 3

Nieprawidłowości w realizacji przebiegu

§ 140. 1. Dyspozytor ruchu, dyżurny ruchu STP oraz dyżurny ruchu obowiązany jest natychmiast przekazać sygnał zabraniający jazdy, gdy zauważy lub dowie się, że dalszej jeździe pojazdu lub ludziom grozi niebezpieczeństwo. Sygnał zabraniający jazdy należy w tym przypadku przekazać za pomocą urządzeń srp (zrp i aop) oraz środków łączności lub w inny dostępny sposób.

2. W przypadku konieczności nieplanowanego zatrzymania pojazdu z przyczyn nie wynikających z zagrożenia bezpieczeństwa, dyspozytor ruchu, dyżurny ruchu STP oraz dyżurny ruchu obowiązany jest przekazać sygnał zabraniający jazdy za pomocą środków łączności oraz dodatkowo za pomocą urządzeń srp (zrp i aop), jeżeli nie spowoduje to nagłego hamowania pojazdu.

3. Jeżeli po zmianie sygnału zezwalającego na sygnał zabraniający jazdy zajdzie konieczność przestawienia zwrotnic lub wykolejnic wchodzących w drogę przebiegu, należy dokonać ręcznego zwolnienia utwierdzenia przebiegu.

4. Przy sterowaniu zdalnym dyżurny ruchu ręcznie zwalnia utwierdzenie przebiegu tylko po otrzymaniu polecenia od dyspozytora ruchu. W razie zagrożenia bezpieczeństwa dyżurny ruchu może dokonać ręcznego zwolnienia utwierdzenia przebiegu bez polecenia dyspozytora ruchu, a następnie powinien poinformować dyspozytora ruchu o przyczynach takiego działania.

5. Zwrotnicę lub wykolejnicę wchodzącą w rozwiązana drogę przebiegu można przestawiać po stwierdzeniu niezajętości zwrotnicy i jej zakresu w następujących przypadkach:

- 1) natychmiast po zwolnieniu przebiegu tylko w celu zapobieżenia niebezpieczeństwu,
- 2) po zatrzymaniu pojazdu lub po przejeździe pojazdu przez zwrotnice (wykolejnice),
- 3) w innych przypadkach, jeśli nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.

6. W razie konieczności zmiany sygnału zezwalającego na sygnał zabraniający jazdy i zatrzymania pojazdu, po ustaniu przeszkody do jazdy, należy ponownie podać sygnał zezwalający na jazdę, o ile urządzenia srp (zrp i aop) na to pozwalają. Gdy urządzenia srp (zrp i aop) uniemożliwiają powtórne podanie sygnału zezwalającego, należy podać sygnał zastępczy (tylko na STP), polecenie przekazane środkami łączności (tylko dla jazdy manewrowej) lub rozkaz szczególny (tylko dla jazd pociągowych).

7. W razie konieczności zmiany sygnału zezwalającego na sygnał zabraniający jazdy, przejechania pojazdu obok sygnalizatora przytorowego wskazującego sygnał zabraniający jazdy i zatrzymania się pojazdu za sygnalizatorem przytorowym, po ustaniu przeszkody do jazdy należy ponownie zezwolić na jazdę za pomocą:

- 1) polecenia przekazanego środkami łączności (tylko dla jazd manewrowych) lub
- 2) rozkazu szczególnego „S” (tylko dla jazd pociągowych).

8. W każdym przypadku awaryjnego zatrzymania pojazdu dyżurny ruchu STP lub dyspozytor ruchu powinien za pomocą urządzeń radiołączności poinformować maszynistę o powodach zatrzymania i o ustaniu przyczyn zatrzymania.

9. Jeżeli wskutek nieprawidłowego działania urządzeń srp (zrp i aop) nie można podać sygnału zabraniającego jazdy lub wygasić sygnału zastępczego (na STP) na sygnalizatorze przytorowym, należy:

- 1) o zaistniałej sytuacji zawiadomić dyspozytora ruchu, a następnie informację tę dyspozytor ruchu lub dyżurny ruchu STP powinien natychmiast przekazać maszyniście pojazdu zbliżającego się do sygnalizatora; w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa informację tę powinien maszyniście przekazać również dyżurny ruchu,
- 2) wprowadzić zapowiadanie pociągów, jeżeli usterka dotyczy semafora na granicy okręgów sterowania; do czasu wprowadzenia zapowiadania nie wolno potwierdzać przyjazdu pojazdu,
- 3) włączyć semafor poprzedzający (jeżeli nie był włączony) i prowadzić ruch w odstępie semaforów (przed i za semaforem uszkodzonym), nadzorując bacznie jazdę pociągu za semaforem uszkodzonym, jeżeli usterka dotyczy linii metra,
- 4) ustawić przenośne wskaźniki zabraniające jazdy,
- 5) rozkazem szczególnym ostrzegać maszynistów wszystkich pojazdów o niewłaściwym działaniu sygnalizatora.

10. Zabezpieczeniami pomocniczymi, które przypominają o szczególnych okolicznościach prowadzonego ruchu, są:

- 1) kapturki i przetyczki do przycisków sterowniczych,

- 2) tabliczki ostrzegawcze zawieszane lub zamocowane na przyciskach sterowniczych i aparatach telefonicznych,

- 3) zapisy w komputerowych urządzeniach sygnalizowane na ekranie,

- 4) zamknięcie (zastopowanie) urządzenia srp (zrp i aop) przez specjalnie do tego celu skonstruowany obwód elektryczny lub element konstrukcyjny itp. Konstrukcja urządzeń może wymagać stosowania innego rodzaju zamknięć pomocniczych.

11. Zabezpieczenie pomocnicze stosuje się w celu:

- 1) uniemożliwienia obsługi blokady liniowej,
- 2) uniemożliwienia podania sygnału zezwalającego,
- 3) uniemożliwienia jazdy na określony tor (stacyjny),
- 4) uniemożliwienia przestawiania zwrotnicy (wykolejnicy),
- 5) przypominania o ograniczonych możliwościach wykorzystywania toru do realizacji zadań ruchowych,
- 6) zwrócenia uwagi na prowadzone roboty itp.,
- 7) przypominania o konieczności powiadamiania maszynistów o ograniczeniach prędkości, złym działaniu srp (zrp i aop), konieczności przejazdu bez zatrzymania itp.,

- 8) zwrócenia uwagi na konieczność wyłączenia napięcia nastawczego lub na jego wyłączenie.

Sposób stosowania zabezpieczeń pomocniczych należy dostosować do konstrukcji urządzeń zgodnie z instrukcją obsługi.

12. Zabezpieczenie pomocnicze należy stosować w przypadku, gdy:

- 1) po upływie przewidzianego czasu nie otrzymano potwierdzenia przyjazdu pociągu z sąsiedniego okręgu sterowania (dla semaforów wyjazdowych na szlak - posterunek wyprawiający pociąg),
- 2) wyprawiono pociąg roboczy do miejsca o wyznaczonym hektometrażu i z powrotem (dla semaforów na drodze przejazdu pociągu, ustawionych w kierunku przeciwnym do powrotnego ruchu pociągu),
- 3) pozwolono sąsiedniemu okręgowi na sterowanie manewrowaniem poza dozwoloną granicę manewrowania (dla semaforów wyjazdowych na szlak - posterunek dający pozwolenie),
- 4) zamknięto tor szlakowy (dla semaforów wyjazdowych na szlak),
- 5) przekazano pozwolenie na jazdę za pomocą sygnału zastępczego, rozkazu szczególnego lub środków łączności (dla wszystkich urządzeń na całej drodze przebiegu),

- 6) prowadzi się roboty, które mogą mieć wpływ na zwolnienie drogi przebiegu (dla wszystkich urządzeń na całej drodze przebiegu),
- 7) uszkodzone są urządzenia lub obwody nastawcze (dla odpowiednich urządzeń),
- 8) zamknięto tor stacyjny (dla semaforów wjazdowych, zwrotnic kierunkowych i urządzeń komputerowych).

13. Stosowanie zabezpieczeń pomocniczych nie zwalnia od obowiązku każdorazowego sprawdzania drogi przebiegu.

14. Tabliczki ostrzegawcze powinny mieć jeden z następujących napisów:

- 1) „Tor zajęty”,
- 2) „Tor zamknięty”,
- 3) „Bez trakcji elektrycznej”,
- 4) „Pojazd pomocniczy”,
- 5) „Zapowiadanie pociągów”,
- 6) „Roboty”.

15. Tabliczki ostrzegawcze należy stosować zgodnie z ich treścią, umieszczając je na właściwym urządzeniu srp (zrp i aop), a przy ich braku — na aparatach telefonicznych i innych urządzeniach łączności. W razie trudności z dobraniem właściwej treści tabliczki, należy stosować tabliczki „Tor zajęty”.

16. Maszynistów pojazdów i kierowników pojazdów pomocniczych należy informować, za pomocą rozkazów szczególnych, o konieczności prowadzenia ruchu przy semaforach wskazujących sygnał zabraniający jazdy lub sygnał wątpliwy w rozumieniu instrukcji sygnalizacji oraz o konieczności zachowania szczególnej ostrożności.

17. Rozkaz szczególny „S” jest wydawany, gdy pojazd powinien minąć semafor wskazujący sygnał zabraniający jazdy lub sygnał wątpliwy oraz gdy pojazd wyjeżdża na tor szlakowy (o zorganizowanym ruchu jednokierunkowym) w kierunku niewłaściwym.

18. Rozkaz szczególny „O” jest wydawany, gdy w czasie jazdy pojazdu należy zachować szczególną ostrożność z innych powodów niż te, które wymagają wydania rozkazu szczególnego „S”.

19. Zasady postępowania w przypadku przeszkody w obsłudze urządzeń srp (zrp i aop) określa instrukcja obsługi urządzeń srp (zrp i aop).

Oddział 4

Zdalne sterowanie ruchem

§ 141. 1. Podstawowym sposobem prowadzenia ruchu pojazdów na linii metra jest zdalne sterowanie

ruchem, przy stosowaniu którego nastawianiem przebiegów na linii metra zajmuje się dyspozytor ruchu.

2. W razie potrzeby stacja może być obsadzona dyżurnym ruchem, który na polecenie dyspozytora ruchu nastawia przebiegi. Do nastawiania przebiegów wykorzystuje się urządzenia nastawcze przełączone na sterowanie miejscowe.

3. Przełączanie urządzeń nastawczych na sterowanie miejscowe może nastąpić wyłącznie na polecenie dyspozytora ruchu, które przekazywane jest za pomocą środków łączności i dodatkowo poprzez obsłużenie urządzeń zdalnego sterowania.

4. Gdy przyczyna powodująca konieczność miejscowej obsługi urządzeń srp (zrp i aop) ustanie, należy urządzenia te przełączyć na sterowanie zdalne. Przełączenia dokonuje dyżurny ruchu na polecenie dyspozytora ruchu. Po przełączeniu urządzeń na stacji należy natychmiast przyłączyć je do zdalnego sterowania.

5. Obsługa urządzeń zdalnego sterowania i postępowanie przy ich usterkach odbywa się zgodnie z instrukcją obsługi.

6. Urządzenia zdalnego sterowania umożliwiają automatyczne nastawianie przebiegów dla zawracania pociągów na stacji oraz dla przejazdów przez stacje metra.

7. Urządzenia zdalnego sterowania umożliwiają:

- 1) przestawianie zwrotnic,
- 2) włączanie i wyłączanie semaforów,
- 3) ustawianie indywidualne przebiegów,
- 4) nastawianie przebiegowe.

8. Urządzenia zdalnego sterowania umożliwiają także wydawanie poleceń specjalnych:

- 1) przestawianie zwrotnicy wykazującej zajętość,
- 2) kasowanie sygnalizacji rozprucia zwrotnicy,
- 3) doraźne zwalnianie utwierdzenia przebiegów.

9. Obowiązkiem dyspozytora ruchu jest nadzorowanie procesów zautomatyzowanych (zwłaszcza realizowania przebiegów przy zawracaniu pociągów) i właściwe reagowanie w razie zakłóceń.

Oddział 5

Kontrola dyspozytorska i kierowanie ruchem

§ 142. 1. Kierowanie ruchem realizowane jest przy współpracy dyspozytora ruchu, dyżurnego ruchu STP i dyspozytora elektrowozowni poprzez wymianę telegramów (telefonogramów) dyspozytorskich o ustalonych wzorach.

2. Podstawowe obowiązki dyspozytora ruchu obejmują:

- 1) prowadzenie ruchu pociągów (pojazdów) na linii metra,
- 2) stałą kontrolę pracy stacji, elektrowozowni, STP i punktów przeglądu taboru pod względem zgodności ruchu z rozkładem jazdy,
- 3) przekazywanie dyżurnym ruchu, dyżurnym stacji i maszynistom wskazówek dotyczących rozkładów jazdy, zmian w rozkładach jazdy i harmonogramów pracy pociągów roboczych,
- 4) podejmowanie decyzji regulujących ruch w razie odstępstw od rozkładu jazdy, konieczności (planowej lub awaryjnej) wymiany składu itp.,
- 5) racjonalizację wykorzystywania środków technicznych dla zapewnienia właściwego natężenia ruchu pojazdów,
- 6) informowanie dyżurnych ruchu, dyżurnych stacji i maszynistów o wszystkich zdarzeniach na linii mających wpływ na realizację zadań ruchowych.

3. Obejmując dyżur dyspozytor ruchu powinien:

- 1) zapoznać się z aktualnym rozkładem jazdy, sytuacją ruchową (lokalizacja pojazdów, awarie, zamknięcia), przewidywanymi potokami pasażerów, aktualnymi zarządzeniami i ostrzeżeniami oraz przyjąć raport zmianowy,
- 2) sprawdzić działanie środków technicznych wykorzystywanych dla kierowania pracą ruchową i sterowania ruchem.

4. Dyspozytor ruchu powinien prowadzić dziennik ruchu. W dzienniku ruchu należy każdorazowo odnotować:

- 1) włączenie i wyłączenie napięcia trakcyjnego,
- 2) zamknięcie i otwarcie torów,
- 3) wydanie rozkazu szczególnego,
- 4) jazdę pojazdu trakcyjnego na szlaku granicznym,
- 5) wprowadzenie i odwołanie ostrzeżenia,
- 6) wprowadzenie sterowania miejscowego lub zdalnego,
- 7) inne uwagi związane z organizacją i bezpieczeństwem ruchu.

5. W dzienniku ruchu nie zapisuje się informacji rejestrowanych:

- 1) pisemnie na innych drukach ścisłego zarachowania,
- 2) w pamięci sprawnego komputera, jeżeli tak określa instrukcja obsługi sprzętu komputerowego.

Rozdział 6

Postępowanie przy ograniczonych możliwościach prowadzenia ruchu

Oddział 1

Zapowiadanie pociągów

§ 143. 1. Zapowiadanie wszystkich pociągów na szlaku granicznym powinno być wprowadzone, jeżeli urządzenia zrp (zwłaszcza blokada liniowa) nie gwarantuje bezpiecznego prowadzenia ruchu.

2. Zapowiadanie wszystkich pociągów na szlaku granicznym wprowadza dyspozytor ruchu lub dyżurny ruchu STP, który otrzymał informację o konieczności wprowadzenia zapowiadania lub który uznał konieczność wprowadzenia zapowiadania (na torze otwartym dla ruchu). Możliwe jest wprowadzanie zapowiadania z tego samego lub z różnych powodów przez dyspozytora ruchu i dyżurnego ruchu STP.

3. O konieczności wprowadzenia zapowiadania pociągów informuje pracownik wykonujący roboty:

- 1) w urządzeniach blokady liniowej,
- 2) w urządzeniach zrp, jeżeli może to mieć wpływ na działanie urządzeń blokady liniowej,
- 3) w urządzeniach zdalnego sterowania, jeżeli może to mieć wpływ na działanie urządzeń blokady liniowej.

4. Zapowiadanie pociągów należy odwołać po ustaniu przyczyny, która spowodowała jego wprowadzenie. Odwołania zapowiadania pociągów dokonuje pracownik tego samego okręgu sterowania, który je wprowadził.

5. Wprowadzenie i odwołanie zapowiadania powinno być zarejestrowane w dzienniku ruchu.

6. Na szlakach linii metra nie będących szlakami granicznymi nie przewiduje się potrzeby stosowania zapowiadania pociągów.

7. 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.

Oddział 2

Zamknięcie toru

§ 144. 1. Tor szlakowy jest wykorzystywany (otwarty) dla przejazdu pociągów pomiędzy stacjami metra. W razie konieczności wykorzystywania toru w inny sposób, tor szlakowy należy zamknąć (na odcinku pomiędzy kolejnymi semaforami).

2. Tor szlakowy należy zamknąć, jeżeli:

- 1) zamierza się prowadzić na nim manewry,
- 2) zaistniała potrzeba cofnięcia pociągu znajdującego się na nim,
- 3) zamierza się wykorzystać go jako tor postojowy,
- 4) nastąpiła awaria techniczna zmuszająca do:
 - a) dojazdu do innego pojazdu stojącego na torze,
 - b) wprowadzenia na tor pociągu roboczego lub pogotowia,
 - c) rezygnacji z wykorzystywania toru (usterka rozjazdu, pęknięcie szyny itp.),
- 5) nastąpił wypadek z ludźmi,
- 6) prowadzone będą roboty z wykorzystaniem pojazdów (pociągów) służbowych na tym torze,
- 7) prowadzone będą roboty uniemożliwiające prowadzenie ruchu pojazdów (pociągów) na tym torze.

§ 145. 1. Tor stacyjny (dodatkowy, manewrowy, postojowy) jest wykorzystywany (otwarty) dla pracy ruchowej zgodnie z regulaminem technicznym. W razie niemożliwości wykorzystywania toru w ten sposób, należy tor stacyjny zamknąć.

2. Tor stacyjny należy zamknąć, jeżeli:

- 1) nastąpiła awaria techniczna zmuszająca do rezygnacji z wykorzystywania toru (usterka rozjazdu, pęknięcie szyny lub inna przeszkoda w prowadzeniu ruchu),
- 2) nastąpił wypadek z ludźmi,
- 3) prowadzone będą roboty z wykorzystaniem pojazdów (pociągów) służbowych na tym torze,
- 4) prowadzone będą roboty uniemożliwiające prowadzenie ruchu pojazdów (pociągów) na tym torze.

§ 146. 1. W przypadku robót planowych żądanie zamknięcia toru zgłasza dyspozytorowi ruchu lub dyżurnemu ruchu STP kierownik robót, a w przypadku robót planowych — osoba zlecająca wykonanie robót.

2. Zamknięcie toru szlakowego granicznego wprowadza dyspozytor ruchu lub dyżurny ruchu STP na podstawie zgłoszenia maszynisty, dyspozytora technicznego, energetycznego, dyżurnego automatyka lub pracownika jednostki torowej lub uznania konieczności awaryjnego zamknięcia.

3. Żądanie zamknięcia toru przekazywane jest pisemnie, ustnie lub za pomocą środków łączności, a następnie odnotowane we właściwych dokumentach.

4. Tor szlakowy na linii metra lub szlaku granicznego może być planowo zamknięty w porze ruchu pasażerskiego tylko za zgodą zarządu metra.

5. O konieczności awaryjnego zamknięcia toru szlakowego na linii metra lub na szlaku granicznym oraz o zamknięciu toru stacyjnego w porze ruchu pasażerskiego należy zawiadomić kierownika jednostki zarządzającej metrem.

6. Urządzenia sterowania umożliwiające wjazd na tor zamknięty muszą być zabezpieczone środkami pomocniczymi.

7. Pomocniczym środkiem zabezpieczającym, o którym mowa w ust. 6, jest:

- 1) założenie kapturka ochronnego na przycisk semafora lub zwrotnicy kierującej ruch na tor zamknięty,
- 2) zastopowanie układów automatyki przekaźnikowej, tak aby było niemożliwe wydanie zwykłego (standardowego) polecenia nastawienia drogi przebiegu na tor zamknięty,
- 3) zapisanie w urządzeniach komputerowych informacji powodującej ignorowanie zwykłych poleceń nastawienia drogi przebiegu na tor zamknięty,
- 4) zawieszenie na elemencie (urządzeniu) sterowniczym lub urządzeniu łączności tabliczki z napisem ostrzegawczym.

8. Na zamkniętym torze szlakowym nie obowiązuje żaden kierunek ruchu.

9. Na torze zamkniętym mogą poruszać się pociągi robocze.

10. W razie awaryjnego zamknięcia toru szlakowego znajdujący się na nim pociąg pasażerski może zjechać po torze zamkniętym na tor dodatkowy, na stację postojową lub STP.

11. Wjazd pociągu (pojazdu) na tor zamknięty szlaku granicznego może odbyć się tylko po uzyskaniu pozwolenia od pracownika sterującego ruchem w sąsiednim okręgu.

12. Po ustaniu przyczyny, która spowodowała zamknięcie toru, należy je niezwłocznie odwołać.

13. Odwołania zamknięcia toru szlakowego granicznego dokonuje pracownik tego samego okręgu sterowania, który dokonał jego zamknięcia.

14. Po przywróceniu transmisji po awarii komputera automatycznie porównuje zapisy dotyczące zamknięcia toru i wprowadzonego zapowiadania. W przypadku niezgodności automatycznie zostaje wprowadzone zamknięcie toru i zapowiadanie tak, jakby było ono zgłoszone przez oba posterunki sąsiadujących okręgów.

Oddział 3

Przejazd bez zatrzymania przez stację metra

§ 147. 1. Przejazd pociągu bez zatrzymania może nastąpić w wyniku zamknięcia stacji metra (stałego lub

czasowego), całkowitego zapewnienia peronu lub z innych nieprzewidzianych przyczyn.

2. Z wnioskiem o niezatrzymywanie pociągów na stacji metra może wystąpić do dyspozytora ruchu dyżurny stacji. Decyzję podejmuje dyspozytor ruchu.

3. O przejeździe pociągu przez stacje metra bez zatrzymania powinni być uprzedzeni pasażerowie na peronie i w pociągu przez urządzenia nagłaśniające.

4. Maszynista pociągu zobowiązany jest przy dojeździe do peronu pasażerskiego, przy którym nie zatrzymuje się, podać sygnał „Bacność”.

5. Przejazd przez stację metra bez zatrzymania może odbywać się z prędkością nie przekraczającą:

- 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.

6. Maszynista przejeżdża przez stację metra bez zatrzymania na podstawie rozkładu jazdy lub rozkazu szczególnego „O”, jeżeli ten sposób przejazdu ma charakter planowy, a nie został zapisany w rozkładzie jazdy.

Oddział 4

Sytuacje awaryjne

§ 148. 1. Likwidację sytuacji awaryjnych na linii metra nadzoruje dyspozytor ruchu, który podejmuje decyzje w sprawach:

- 1) ograniczenia ruchu pociągów, zmian w organizacji ruchu pociągów i zatrzymania ruchu pociągów,
- 2) wezwania pogotowia i przystąpienia do akcji ratunkowych,
- 3) konieczności wprowadzenia komunikacji zastępczej.

2. Wykrycie usterki, która ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągu, należy bezzwłocznie zgłosić dyspozytorowi ruchu:

- 1) bezpośrednio, jeżeli usterkę wykryto na linii lub na szlaku granicznym w czasie wjazdu na linię,
- 2) za pośrednictwem dyżurnego ruchu STP, jeżeli usterkę wykryto na STP lub na szlaku granicznym w czasie zjazdu z linii.

3. Jeżeli przewidywany czas usunięcia awarii przekroczy 20 minut, dyspozytor ruchu decyduje o zatrzymaniu ruchu pociągów na odcinku linii metra, a następnie o awarii zawiadamia jednostkę zarządzającą transportem miejskim i zgłasza potrzebę uruchomienia zastępczej komunikacji naziemnej.

§ 149. 1. Dyspozytor ruchu w miarę możliwości wprowadza strefowanie ruchu. Odcinki, na których ma

być prowadzony ruch strefowy, powinny być zakończone stacjami z torami dodatkowymi. Pasażerów pozostających w pociągu na odcinkach o ruchu strefowym maszynista powinien poinformować przez urządzenie nagłaśniające o zmianie w organizacji ruchu. Dyspozytor ruchu poleca dyżurnym stacji na odcinku, gdzie ruch pociągów pasażerskich został zatrzymany, zamknąć stację dla pasażerów, a dyżurny stacji informuje pasażerów o zatrzymaniu ruchu pociągów, uruchomieniu komunikacji zastępczej oraz o konieczności opuszczenia stacji metra.

2. Dyspozytor ruchu decyduje o wyłączeniu napięcia w trzeciej szynie i o ewakuacji pasażerów.

3. Maszynista pociągu zobowiązany jest dojechać do najbliższej stacji metra, powiadamiając uprzednio pasażerów o konieczności opuszczenia pociągu i o zmianie w organizacji ruchu.

4. Jeżeli pociąg nie może dojechać do stacji metra i dłuższe przebywanie pasażerów w tunelu może zagrożić ich bezpieczeństwu, dyspozytor ruchu podejmuje decyzję o ewakuacji pasażerów i uprzedza o tym maszynistę.

5. W sytuacji, o której mowa w ust. 4:

1) obowiązkiem dyspozytora ruchu jest:

- a) wydać polecenie wyłączenia napięcia w trzeciej szynie oraz włączenie oświetlenia podstawowego w tunelu,
- b) zawiadomienie maszynisty o wyłączeniu napięcia trakcyjnego oraz wydanie mu polecenia rozpoczęcia ewakuacji pasażerów z podaniem kierunku ewakuacji,
- c) zawiadomienie pracowników stacji metra o zarządzonej ewakuacji do tej stacji,

2) obowiązkiem maszynisty jest:

- a) dodatkowo zahamować pociąg hamulcem postojowym,
- b) zawiadomić pasażerów o konieczności opuszczenia pociągu i kierunku ewakuacji,
- c) sprawdzić, czy wszyscy pasażerowie opuścili pociąg.

6. Ewakuację na stacji prowadzi dyżurny stacji, po czym dyspozytor ruchu zezwala na przystąpienie do prac związanych z usunięciem awarii.

7. Po otrzymaniu informacji o likwidacji awarii i przydatności tunelu do prowadzenia ruchu i sprawdzeniu przez wychodzących pracowników metra, że żadna z osób nie została w tunelu, dyspozytor ruchu podejmuje decyzję o powrocie do normalnej organizacji ruchu.

8. Pociągi ruszają ze stacji, zgodnie ze wskazaniem urządzeń aop, natomiast następstwo czasowe pociągów, podane przez dyspozytora ruchu, musi być wyregulowane za pomocą stoperów stacyjnych.

9. Pierwszy przejazd pociągów przez odcinek, na którym była awaria, odbywa się po obu torach przy włączonym oświetleniu, z ograniczoną prędkością do 15 km/h.

§ 150. 1. Po otrzymaniu zgłoszenia o wystąpieniu awarii, która wymaga krótkotrwałego zatrzymania ruchu lub wprowadzenia ograniczeń w ruchu pociągów, dyspozytor ruchu podejmuje decyzję o zmianie w organizacji ruchu.

2. W sytuacji, o której mowa w ust. 1, dyspozytor ruchu wydaje maszynistom polecenia dojazdu do najbliższej stacji metra oraz w miarę możliwości zatrzymania się przy peronie lub ograniczenia prędkości. Jeżeli pociąg musiał zatrzymać się w tunelu, maszynista informuje pasażerów o potrzebie zatrzymania pociągu i przewidywanym czasie trwania postoju oraz o dodatkowych okolicznościach (np. o konieczności opuszczenia pociągu na najbliższej stacji itp.).

3. Dyspozytor ruchu wzywa odpowiednie jednostki do usunięcia awarii, po której likwidacji przywraca normalny ruch pociągów lub wprowadza ograniczenia prędkości.

§ 151. 1. Pojazd z uszkodzonymi lub wyłączoneymi urządzeniami aop, w przypadku gdy nie zostały włączone semafony na drodze przejazdu, może poruszać się z prędkością nie przekraczającą 20 km/h, a po włączeniu semaforów pojazd porusza się zgodnie z ich wskazaniami.

2. Jeżeli położenia zwrotnicy nie można kontrolować za pomocą urządzeń zrp, należy zamknąć ją zamkiem i/lub sponą iglicową, a na urządzeniach nastawczych zastosować odpowiednie zabezpieczenie pomocnicze.

3. Dopuszcza się przestawienie zwrotnicy (wykolejnicy) przy sygnalizowanej przez urządzenia zrp zajętości toru, jeżeli:

- 1) niezajętość toru stwierdzona została osobiście przez pracownika lub maszynistę pojazdu, który ma przejechać przez zwrotnicę,
- 2) pojazd, który ma przejechać przez zwrotnicę, został zatrzymany.

4. Po stwierdzeniu braku kontroli zajętości, przy zajętych w rzeczywistości odcinku toru lub rozjeździe, należy odnotować usterkę w książce kontroli urządzeń srp i wprowadzić ruch w odstępie semaforów, włączając semafor osłaniający odcinek uszkodzony. Przed wyświetleniem sygnału zezwalającego na semaforze osłaniającym należy skontrolować niezajętość uszkodzonego odcinka, w sposób bezpośredni lub za pośrednictwem wyznaczonego pracownika.

§ 152. 1. Zwrotnica rozpruta może być używana w przebiegach dopiero po stwierdzeniu jej właściwego stanu technicznego przez uprawnionego pracownika jednostki torowej, a w przypadku zwrotnicy scentralizowanej — również przez uprawnionego pracownika

jednostki automatyki. Przed przybyciem pracowników jednostki torowej i automatyki dopuszcza się usunięcie taboru, jeżeli poprawi to warunki ruchowe i nie spowoduje zwiększenia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.

2. Pojedynczy, nie zajęty odcinek izolowany, którego obwód torowy wykazuje zajętość, można przejechać na widoczność z prędkością nie przekraczającą 20 km/h na polecenie dyspozytora ruchu lub dyżurnego ruchu STP.

3. Zwrotnica z odłączonymi prętami nastawczymi lub z odłączonym napędem elektrycznym powinna być zabezpieczona sponami iglicowymi i/lub zamkami zwrotnicowymi. Zastosowana spona iglicowa musi być zamknięta, a klucz od spony iglicowej i zamka zwrotnicowego powinien być przechowywany w nastawnicowni, w miejscu wskazanym w regulaminie technicznym.

4. Usterka uniemożliwiająca zdalne sterowanie powoduje konieczność przełączenia urządzeń na obsługę miejscową, po uprzednim obsadzeniu nastawni pracownikami ruchowymi.

5. W razie potrzeby dopuszcza się przestawianie zwrotnic z napędem elektrycznym przez ręczne korbowanie.

6. W razie stwierdzenia niesprawności urządzeń srp (zrp i aop) lub łączności dyspozytor ruchu, dyżurny ruchu STP, dyżurny ruchu stacji (w przypadku sterowania miejscowego) i maszynista (w przypadku urządzeń aop lub ajp) powinien odnotować tę niesprawność w książce kontroli urządzeń srp (zrp i aop).

7. Dyspozytor ruchu, dyżurny ruchu STP oraz dyspozytor elektrowozowni zobowiązany jest do powiadomienia dyżurnego automatyka o każdej stwierdzonej tego rodzaju usterce, a ponadto podjąć decyzję o konieczności przejścia na sterowanie lokalne lub miejscowe (przy sterowaniu zdalnym) oraz o zastosowaniu zamknięć pomocniczych i wprowadzeniu obostrzeń przy prowadzeniu ruchu lub wycofaniu pojazdu z ruchu.

Oddział 5

Roboty prowadzone przy urządzeniach srp (zrp i aop) i łączności

§ 153. 1. W razie potrzeby wykonania robót przy urządzeniach srp (zrp i aop) upoważniony pracownik, zapisując w książce kontroli urządzeń srp (zrp i aop) zakres zamierzonych robót, ustala przy tym pisemnie konieczne obostrzenia przy prowadzeniu ruchu.

2. Dyżurny ruchu STP lub dyspozytor ruchu wydaje pozwolenie na roboty dopiero wówczas, gdy wprowadził wymagane obostrzenia, zawiadomił zainteresowanych pracowników i zastosował lub polecił zastosować odpowiednie zamknięcia pomocnicze.

3. Jeżeli prowadzone roboty przy urządzeniach srp (zrp i aop) naruszają istniejące zależności i wykonywane będą podczas ruchu pojazdów w okręgu nastaw-

czym, należy opracować i stosować regulamin prowadzenia ruchu w czasie prowadzenia robót.

4. Pracownik upoważniony do wykonywania robót, który usunął usterkę, powinien dokonać zapisu w książce kontroli urządzeń srp (zrp i aop), określając możliwość prowadzenia ruchu lub konieczność wprowadzenia ograniczenia ruchu.

Rozdział 7

Postępowanie w sytuacjach szczególnych

Oddział 1

Uszkodzenie składu, usterki pociągu

§ 154. 1. Usterkę pociągu zgłasza maszynista lub inny pracownik, który ją zauważył. Jeżeli usterkę wykryto w czasie jazdy pociągu, lecz pociąg może poruszać się dalej z wykorzystaniem własnego napędu, maszynista ma obowiązek doprowadzić pociąg do najbliższej stacji metra.

2. W przypadku stwierdzenia usterki w czasie postoju pociągu maszynista powinien zahamować pociąg hamulcem postojowym i zamknąć kabinę po jej opuszczeniu.

3. W przypadku stwierdzenia konieczności wycofania pociągu maszynista przekazuje dyspozytorowi ruchu orzeczenie o konieczności wycofania pociągu z ruchu, a dyspozytor podejmuje decyzję o sposobie jego wycofania.

4. W razie uszkodzenia urządzeń trakcyjnych w jadącym pojeździe maszynista powinien doprowadzić pociąg do najbliższej stacji metra.

5. Jeżeli usterka bezpośrednio nie wpływa na pogorszenie warunków przewozu pasażerów, pociąg po zakończeniu kursu zostaje wyłączony z ruchu pasażerskiego.

6. Jeżeli usterka uniemożliwia lub utrudnia przewóz pasażerów, powinni oni opuścić pociąg na najbliższej stacji metra; o fakcie tym maszynista informuje pasażerów przez urządzenia nagłaśniające.

7. W przypadku uszkodzenia urządzeń nagłaśniających, które uniemożliwiają nadawanie ostrzeżeń o zamykaniu drzwi, pociąg należy wycofać z ruchu pasażerskiego po dojechaniu do stacji końcowej; o awarii maszynista informuje dyspozytora ruchu.

8. W przypadku awarii drzwi lub uszkodzenia szyb pociąg należy wycofać z ruchu pasażerskiego. Pasażerowie powinni opuścić pociąg na najbliższej stacji metra, o czym maszynista informuje pasażerów przez urządzenia nagłaśniające.

9. Pociąg wyłączony z ruchu pasażerskiego, w zależności od decyzji dyspozytora ruchu, zjeżdża do najbliższej stacji posiadającej tory dodatkowe lub do STP. Przejazd przez stacje metra odbywa się bez zatrzymania, o czym pasażerowie na peronach informowani są

przez dyspozytora ruchu lub dyżurnego stacji przez urządzenia nagłaśniające stacji.

10. W przypadku awarii urządzeń łączności w pojeździe maszynista zobowiązany jest ją zgłosić telefonicznie dyspozytorowi ruchu na najbliższej stacji metra. Dyspozytor ruchu decyduje o wycofaniu pociągu z ruchu, przekazując maszyniście w razie potrzeby dodatkowe polecenia za pośrednictwem dyżurnych stacji.

11. W przypadku awarii urządzeń aop w pojeździe pociąg należy wycofać z ruchu pasażerskiego; decyzję o zjeździe pociągu do stacji na tory dodatkowe lub do STP podejmuje dyspozytor ruchu.

12. Ruch pociągu z nieczynnymi urządzeniami aop odbywa się na podstawie wskazań semaforów. O włączeniu semaforów na linii decyduje dyspozytor ruchu, który informuje maszynistów jadących za uszkodzonym pociągiem o włączeniu semaforów.

13. Zauważony brak sygnałów końcowych pociągu powinien być usunięty na najbliższej stacji metra, na której jest to możliwe ze względów technicznych. Dyżurny stacji, na której zauważono brak sygnałów końcowych, powinien poinformować o tym dyspozytora ruchu, a dyspozytor ruchu powinien uprzedzić o tym maszynistę pociągu jadącego za pociągiem nieprawidłowo osygnalizowanym.

14. W przypadku uszkodzenia pociągu lub usterki, uniemożliwiającej dalszą jego jazdę z wykorzystaniem własnego napędu, lecz umożliwiającą przetoczenie pociągu, dyspozytor ruchu na zgłoszenie maszynisty zarządza uruchomienie pociągu pogotowia, którym może być następny lub poprzedzający pociąg pasażerski. Pasażerowie na najbliższej stacji metra powinni opuścić pociąg pogotowia oraz pociąg uszkodzony.

15. W sytuacjach, o których mowa w ust. 14, dyspozytor ruchu zamyka tor i wydaje polecenie wjazdu na odstęp, na którym znajduje się uszkodzony pociąg. Dojazd, połączenie pociągów i dalsza jazda odbywa się według zasad określonych w instrukcji maszynisty.

16. Po wezwaniu pociągu pogotowia maszyniście uszkodzonego pojazdu zabrania się wykonywania jazdy oraz dokonywania prób jazdy pociągiem uszkodzonym. Jeżeli przyczyna unieruchomienia pojazdu zostanie usunięta przed dojechaniem pociągu pogotowia, maszynista powinien zawiadomić o tym dyspozytora ruchu (dyżurnego ruchu STP). Dyspozytor ruchu może podjąć decyzję o wstrzymaniu ruchu pociągu pogotowia, zawiadamiając o tym maszynistów obu pociągów i zezwolić na samodzielny ruch pociągu, w którym uprzednio zgłoszono usterkę.

Oddział 2

Cofanie pociągu, dzielenie pociągu na szlaku

§ 155. 1. Cofanie pociągu, który nie zatrzymał się przed sygnalizatorem przytorowym wskazującym sygnał zabraniający jazdy, lecz dopiero za nim, dozwolono-

ne jest tylko po uzyskaniu zgody dyżurnego ruchu na STP lub dyspozytora ruchu na linii.

2. Pociąg pasażerski zatrzymany na szlaku lub na stacji może być cofany tylko na polecenie dyspozytora ruchu. O cofaniu pociągu należy zawiadomić pasażerów w pociągu i na stacji metra.

3. Jeżeli na stacji metra znajduje się już następny pociąg, po opuszczeniu pociągu przez pasażerów należy go wycofać poza obszar peronu pasażerskiego.

4. Pociąg z pasażerami nie może być podzielony. W razie uszkodzenia części pociągu należy przystąpić do ewakuacji pasażerów.

5. Przywrócenie ruchu może nastąpić po ustaleniu i usunięciu przyczyny zdarzenia.

Oddział 3

Postępowanie w przypadku pożaru

§ 156. 1. W przypadku gdy w pociągu powstał pożar i maszynista nie może dojechać do najbliższej stacji metra, zawiadamia o tym natychmiast dyspozytora ruchu.

2. W przypadku pożaru w pociągu:

1) dyspozytor ruchu zobowiązany jest:

- a) zarządzić wyłączenie napięcia w trzeciej szynie i włączenie oświetlenia podstawowego w tunelu,
- b) podjąć decyzję o rozpoczęciu ewakuacji pasażerów,
- c) powiadomić straż pożarną, komisariat Policji metra, pogotowie ratunkowe, zakładową służbę ratowniczą oraz inne jednostki wymienione w zakładowym planie ratownictwa techniczno-pożarowego,
- d) wstrzymać ruch na sąsiednim torze,

2) maszynista zobowiązany jest:

- a) zahamować pociąg hamulcem postojowym,
- b) powiadomić pasażerów o kierunku ewakuacji, w zależności od lokalizacji ognia i możliwości przejścia na drugi tor,
- c) prowadzić ewakuację, a po jej zakończeniu sprawdzić, czy wszyscy opuścili pociąg,

3) dyspozytor ruchu na stacjach metra, gdzie będą ewakuowani pasażerowie z pociągu, zobowiązany jest nadać komunikaty o konieczności opuszczenia stacji przez pasażerów.

3. W przypadku gdy w pociągu powstał pożar, ale pojazd może dojechać do najbliższej stacji metra, maszynista zobowiązany jest o pożarze powiadomić dyspozytora ruchu i po dojeździe do peronu otworzyć drzwi. Dyspozytor zobowiązany jest natychmiast informować przez urządzenia nagłaśniające pasażerów na

stacji o konieczności opuszczenia stacji. Ewakuację pasażerów ze stacji prowadzi dyżurny stacji, a maszynista rozpoczyna akcję gaśniczą. Dyżurny stacji po zakończeniu ewakuacji prowadzi akcję gaszenia pożaru do czasu przybycia straży pożarnej.

4. W przypadku wykrycia lub zgłoszenia pożaru w pomieszczeniach stacji metra dyżurny stacji obowiązany jest sprawdzić miejsca pożaru i przystąpić do jego gaszenia. Dyżurny stacji zawiadamia o pożarze dyspozytora ruchu i w razie konieczności zamyka stację. Dyspozytor ruchu, na wniosek dyżurnego stacji, podejmuje decyzję o wezwaniu straży pożarnej, nadaje komunikat na stację o konieczności opuszczenia stacji i zawiadamia maszynistów o przejeździe przez stację bez zatrzymania.

5. W przypadku powstania pożaru na torze stacyjnym lub szlakowym maszynista lub osoba, która zauważyła pożar, zawiadamia dyspozytora ruchu, który podejmuje decyzję o wyłączeniu napięcia trakcyjnego i zatrzymaniu ruchu na zagrożonym odcinku (na zagrożonym torze i ewentualnie na torach sąsiednich) oraz wysyła dyżurnego stacji na miejsce zgłoszonego pożaru. Dyżurny stacji informuje dyspozytora ruchu o sytuacji i wnioskuje o konieczności wezwania straży pożarnej i służb ratowniczych.

6. Szczegółowe zasady postępowania w przypadku pożaru reguluje zakładowy plan ratownictwa techniczno-pożarowego.

Oddział 4

Ruch podczas niekorzystnych zjawisk atmosferycznych lub pogorszenia widoczności

§ 157. 1. W przypadku wystąpienia niekorzystnych zjawisk atmosferycznych, takich jak: gęsta mgła, intensywne opady deszczu (ulewa), śnieżyca, szron lub pogarszanie się widoczności z powodu dymu, awarii oświetlenia itp., maszynista zobowiązany jest prowadzić pojazd ze szczególną ostrożnością i w razie potrzeby tak zmniejszyć prędkość, aby zapewnić możliwość zatrzymania pojazdu na drodze widoczności. W przypadku zmniejszenia się przyczepności toru należy uwzględnić wydłużenie drogi hamowania.

2. O zmniejszeniu prędkości oraz przyczynie zmniejszenia maszynista zobowiązany jest powiadomić:

- 1) podczas jazdy na linii metra — dyspozytora ruchu,
- 2) na STP i bocznicę — dyżurnego ruchu STP.

3. Dyspozytor ruchu obowiązany jest wprowadzić ograniczenia prędkości na odcinku linii dla wszystkich pojazdów, a dyżurny ruchu STP wprowadza ograniczenia na STP i bocznicę. Na odcinkach wyposażonych w torowe urządzenia aop maszynista może prowadzić pojazd, kierując się sygnałami aop.

4. Podczas jazdy na odcinku, na którym występuje pogorszenie widoczności, maszynista zobowiązany jest podawać okresowo sygnały „Bacność”.

5. W przypadku zadymienia lub mgły w tunelu linii dyspozytor ruchu poleca dyspozytorowi technicznemu uruchomienie wentylatorów.

6. Jeżeli widoczność sygnalizatorów przytorowych i wskaźników na odcinku toru nie przekracza 10 metrów, ruch pociągów powinien być wstrzymany, a pojazdy znajdujące się na odcinku powinny kontynuować jazdę do najbliższej stacji metra z prędkością nie przekraczającą 5 km/h.

Oddział 5

Uszkodzenie toru, przeszkoda na torze

§ 158. 1. Uszkodzenie nawierzchni torowej lub rozjazdu zgłaszane jest dyspozytorowi ruchu lub dyżurnemu ruchu STP przez maszynistę, pracownika obchodowego służby torowej lub innego pracownika, który zauważył usterkę.

2. Jeżeli awaria zagraża bezpieczeństwu ruchu i została zgłoszona w porze ruchu pasażerskiego, dyspozytor ruchu wstrzymuje ruch pociągów na danym odcinku, zarządza wyłączenie napięcia trakcyjnego i wzywa pogotowie torowe.

3. Pracownicy jednostki torowej oceniają na miejscu rozmiary awarii, przewidywany czas jej usunięcia oraz konieczne ograniczenia prędkości.

4. Jeżeli usterka została wykryta w przerwie w ruchu pasażerskim, dyspozytor ruchu może na wniosek jednostki torowej przesunąć czas rozpoczęcia ruchu pasażerskiego.

5. O przypadku zalania torów wodą pracownicy metra zobowiązani są powiadomić dyspozytora ruchu na linii lub dyżurnego ruchu STP, którzy następnie o awarii powiadomiją dyspozytora technicznego. W zależności od jej rozmiarów prowadzący ruch wprowadza ograniczenie prędkości lub zawiesza ruch pojazdów na zalanym odcinku.

6. Dopuszczalna prędkość jazdy pojazdów na zalanym odcinku powinna być określana przez maszynistę i nie może być większa niż:

- 1) 35 km/h — gdy poziom wody sięga stopki szyny,
- 2) 15 km/h — gdy poziom wody sięga połowy szynki szyny.

7. Przy poziomie wody powyżej główki szyny na odcinkach w tunelu należy wstrzymać ruch, a pojazdy znajdujące się na tym odcinku mogą zjechać do wskazanej stacji z prędkością nie przekraczającą 10 km/h.

8. Odwołanie ograniczeń prędkości z powodu zalania torów następuje po meldunku upoważnionego pracownika jednostki torowej, poprzedzonym informacją dyspozytora technicznego o usunięciu awarii. Odwołanie wydanych ostrzeżeń i ograniczeń oraz przywrócenie normalnego ruchu wprowadza na linii dyspozytor ruchu, a na STP i bocznicę — dyżurny ruchu STP.

9. Dyżurny stacji po otrzymaniu zgłoszenia lub zaaważeniu przedmiotu na torowisku, jeżeli sytuacja nie zagraża bezpieczeństwu ruchu, powinien przedmiot wyciągnąć bez zejścia na torowisko.

10. W przypadku gdy przedmiot, o którym mowa w ust. 9, zagraża bezpieczeństwu ruchu, dyżurny stacji zawiadamia o tym dyspozytora ruchu, który zarządza wyłączenie napięcia w trzeciej szynie i przekazuje informację o wyłączeniu dyżurnemu stacji. Dyżurny stacji podejmuje działania mające na celu usunięcie zagrożenia.

11. Jeżeli przedmiot nie zagraża bezpieczeństwu ruchu, a dyżurny stacji nie może usunąć przedmiotu z poziomu peronu, ruch pociągów należy kontynuować bez wstrzymania, a wyjęcie przedmiotu może odbyć się w czasie przerwy w ruchu pasażerskim.

12. W przypadku pojawienia się zwierzęcia na torze obowiązują ogólne zasady postępowania dotyczące przedmiotu na torze. Możliwe jest zgłoszenie dyspozytorowi ruchu przez dyżurnego stacji potrzeby wstrzymania ruchu oraz udziału właściciela (opiekuna) w akcji usuwania (poszukiwania) zwierzęcia. Po zatrzymaniu ruchu przez dyspozytora ruchu, dyżurny stacji podejmuje działania mające na celu usunięcie zwierzęcia.

Oddział 6

Uszkodzenie urządzeń zasilających

§ 159. 1. Awaria urządzeń elektroenergetycznych, które mają wpływ na prowadzenie ruchu pociągów, zgłaszana jest przez dyspozytora energetycznego. Dyspozytor ruchu decyduje o ograniczeniu lub zatrzymaniu ruchu na odcinku i może na wniosek dyspozytora energetycznego polecić maszynistom łagodniejszy rozruch pociągu na stacji metra.

2. W razie konieczności wstrzymania ruchu na krótkim okresie, dyspozytor ruchu poleca maszynistom zatrzymanie się na stacjach metra. Pasażerowie powinni być poinformowani o przewidywanym czasie wstrzymania ruchu.

Oddział 7

Zderzenie pociągów, wykolejenie pojazdu

§ 160. 1. W przypadku zderzenia pociągów (bez wykolejenia) na linii metra dyspozytor ruchu wstrzymuje ruch pociągów na odcinku (na torze, na którym doszło do zderzenia i ewentualnie na torach sąsiednich), zarządza wyłączenie napięcia, decyduje o ewakuacji pasażerów, a w razie potrzeby zawiadamia pogotowie ratunkowe, komisariat Policji metra oraz straż pożarną.

2. W przypadku wykolejenia pojazdu na linii metra:

- 1) maszynista zobowiązany jest zawiadomić dyspozytora ruchu o wypadku i postępować zgodnie z jego poleceniami,

2) dyspozytor ruchu wstrzymuje ruch pociągów, zarządza wyłączenie napięcia trakcyjnego, włączenie oświetlenia podstawowego i decyduje o ewentualnej ewakuacji pasażerów.

3. W przypadku gdy nastąpiło zderzenie pociągów lub wykolejenia wagonów na STP:

1) maszynista pociągu lub pracownicy drużyny manewrowej zawiadamiają dyżurnego ruchu STP o wypadku i postępują zgodnie z jego poleceniami,

2) dyżurny ruchu STP wstrzymuje ruch pojazdów na torze, zarządza wyłączenie napięcia trakcyjnego, wzywa pogotowie taborowe i decyduje o dalszych działaniach w zależności od skutków wypadku.

4. Na żądanie dyżurnego ruchu STP maszynista pociągu lub pracownicy drużyny manewrowej zobowiązani są do osygnalizowania miejsca wykolejenia oraz do sprawdzenia i osygnalizowania każdego toru sąsiedniego, jeżeli wykolejony (uszkodzony) tabor zagraża bezpieczeństwu ruchu.

5. W przypadku zderzenia pociągów lub wykolejenia pojazdu dyspozytor ruchu lub dyżurny ruchu STP wzywa pogotowie taborowe.

6. Wznowienie ruchu po zderzeniu pociągów lub wykolejeniu pojazdu następuje, na wniosek komisji powypadkowej, przez dyspozytora ruchu na linii lub dyżurnego ruchu na STP.

7. Wagony wykolejone nie uszkodzone mogą być dopuszczone do zjazdu przez uprawnionego pracownika jednostki taborowej. Wagony wstawione na tor mogą jechać z prędkością nie przekraczającą 20 km/h.

Oddział 8

Wypadek z ludźmi

§ 161. 1. Dyżurny stacji powinien obserwować pas bezpieczeństwa peronu (bezpośrednio lub za pomocą monitorów) oraz ostrzegać pasażerów za pomocą urządzeń nagłaśniających przed wejściem w obszar pasa bezpieczeństwa.

2. Pracownicy metra zobowiązani są do zgłaszania obecności osób postronnych na torach metra oraz do podejmowania (w miarę możliwości) niezwłocznych działań, w celu zapewnienia tym osobom bezpieczeństwa.

3. W przypadku zauważenia osób postronnych na torach dyspozytor ruchu nakazuje:

1) włączenie oświetlenia tunelu (przez dyżurnego stacji), a po zmierzchu również terenu odkrytego, na którym zauważono osobę postronną,

2) zwrócenie przez maszynistów szczególnej uwagi na obecność osób postronnych,

3) usunięcie osób postronnych przez pracowników metra, służbę ochrony metra lub Policję.

4. Maszynista uprzedzony o obecności osób postronnych powinien zmniejszyć prędkość, tak aby mógł zatrzymać pojazd po zauważeniu człowieka. Po zatrzymaniu pojazdu maszynista powinien zabrać człowieka do pojazdu i przekazać dyżurnemu stacji lub służbie ochrony metra na najbliższej stacji metra.

5. Maszynista nieuprzedzony o obecności osób postronnych powinien dawać sygnały „Bacność”, hamować pojazd, wykorzystując hamowanie nagłe, i zawiadomić dyspozytora ruchu. Po zatrzymaniu pojazdu maszynista powinien postępować zgodnie z przepisami ust. 3.

6. Jeżeli czoło pojazdu minęło człowieka i nie jest możliwe podjęcie odpowiednich działań, maszynista zawiadamia dyspozytora ruchu i postępuje według jego poleceń.

7. W przypadku najechania pojazdu na człowieka, maszynista ma obowiązek zatrzymać pociąg, zahamować hamulcem postojowym i zawiadomić dyspozytora ruchu.

8. Dyspozytor ruchu zarządza wyłączenie napięcia w trzeciej szynie, zamyka tor, wzywa pogotowie ratunkowe i Policję metra. Pierwszej pomocy poszkodowanemu powinni udzielić dyżurny stacji i maszynista.

9. Możliwe jest wznowienie ruchu po usunięciu człowieka z toru i wykonaniu przez policję niezbędnych czynności. Na wniosek organu Policji pracownicy metra powinni zabezpieczyć lub umożliwić zabezpieczenie materiału dochodzeniowego.

10. W przypadku przygniecenia człowieka drzwiami pojazdu, pojazd uruchamiać nie wolno, a drzwi należy natychmiast otworzyć. W razie uszkodzenia ciała pasażera, dyżurny stacji powinien udzielić pierwszej pomocy medycznej, a maszynista powinien zawiadomić dyspozytora o zatrzymaniu pociągu.

11. W razie alarmu zgłoszonego przez pasażera, maszynista ma obowiązek dojechania do najbliższej stacji i wyjaśnienia powodów alarmu.

12. W razie nagłego załabnięcia pasażera w pociągu maszynista powiadamia dyspozytora ruchu, który wzywa pogotowie ratunkowe. Opiekę nad chorym powinien przejąć dyżurny stacji.

13. W przypadku aktów rozboju, wandalizmu, otrzymania informacji o podłożeniu ładunku wybuchowego lub innych działań o charakterze przestępczym maszynista lub inny pracownik metra, który zauważył lub dowiedział się o zagrożeniu, powiadamia dyspozytora ruchu. Dyspozytor ruchu zawiadamia Policję i podejmuje dalsze działania według wskazań sił porządkowych.

Oddział 9

Niekontrolowany ruch pojazdu

§ 162. 1. W przypadku gdy pojazd porusza się w sposób niekontrolowany, a maszynista nie reaguje

na sygnały, należy wszelkimi dostępnymi środkami doprowadzić do zatrzymania pojazdu.

2. Jeżeli dyspozytor ruchu nie może nawiązać łączności z zatrzymanym pociągiem, wysyła jako pociąg pogotowia następny pociąg na linii, a maszynista pociągu pogotowia otrzymuje polecenie przetoczenia pociągu, z którym brak łączności, do najbliższej stacji.

3. Jeżeli pociąg nie został zahamowany, ruszył bez maszynisty lub maszynista jest niezdolny do prowadzenia pociągu, pracownik obsługujący urządzenia nastawcze (dyspozytor ruchu, dyżurny ruchu) powinien skierować pociąg na tory dodatkowe z kozłem oporowym, a dyspozytor ruchu powinien wyłączyć napięcie w trzeciej szynie, zawiadomić pogotowie i przygotować akcję ratunkową.

4. W przypadku zauważenia na STP poruszającego się pojazdu szynowego bez maszynisty dyżurny ruchu STP powinien starać się skierować pojazd na tor żeberkowy ochrony.

Oddział 10

Zatrzymanie pociągu pasażerskiego poza wyznaczonym miejscem

§ 163. 1. W przypadku gdy pociąg z pasażerami przejedzie za wskaźnik określający miejsce zatrzymania czoła pociągu i zatrzyma się w taki sposób, że wszystkie drzwi pociągu znajdują się w obszarze peronu dostępnym dla pasażerów (przed barierką ograniczającą przestrzeń technologiczną peronu), maszynista może otworzyć drzwi i pozwolić na wysiadanie i wsiadanie pasażerów.

2. Jeżeli pociąg z pasażerami przejedzie za wskaźnik określający miejsce zatrzymania czoła pociągu i zatrzyma się w taki sposób, że choćby jedno drzwi znalazły się już w części technologicznej peronu (za barierką), to maszynista nie otwiera drzwi, a dalsze postępowanie uzgadnia z dyspozytorem ruchu.

Oddział 11

Usterka urządzeń łączności

§ 164. 1. W przypadku zaniku łączności radiowej pomiędzy dyspozytorem ruchu i maszynistami w tunelu metra ruch nie zostaje przerwany, a dyspozytor ruchu wydaje polecenia maszynistom poprzez dyżurnych stacji drogą telefoniczną.

2. W przypadku całkowitego zaniku łączności radiowej i przewodowej ruch w metrze zostaje zawieszony do czasu usunięcia awarii, a pociągi powinny dojechać do najbliższych stacji metra i zatrzymać się. Dyżurni stacji powinni zamknąć wejścia na stacje metra dla pasażerów, podać komunikat dla pasażerów o wstrzymaniu ruchu pociągów do odwołania, a po upływie 15 minut samodzielnie przystąpić do ewakuacji pasażerów ze stacji metra.

3. W przypadku awarii urządzeń pomiaru czasu pracownicy związani z ruchem pociągów powinni prowadzić ruch według wskazań własnych zegarków w dostosowaniu do czasu obowiązującego w metrze.

4. W przypadku awarii urządzeń nagłaśniających do nadania komunikatu dla pasażerów dyżurny stacji wykorzystuje tubę znajdującą się na wyposażeniu stacji.

Oddział 12

Usterka innych urządzeń technicznych

§ 165. 1. W przypadku pęknięcia wodociągu zlokalizowanego w tunelu dyspozytor ruchu zawiadamia dyspozytora technicznego o awarii. Jeżeli awaria zagraża bezpieczeństwu ruchu, dyspozytor ruchu na wniosek maszynisty wstrzymuje ruch pociągów do czasu zamknięcia zaworów sekcyjnych i spłynięcia wody przez kanał odwadniający.

2. W przypadku uszkodzenia urządzeń aop w torze co najmniej dla dwu kolejnych odstępów aop, maszynista zatrzymuje pojazd i porozumiewa się z dyspozytorem ruchu, który po stwierdzeniu na podstawie urządzeń kontrolujących zajętość odcinków, że dany odcinek nie jest zajęty, zezwala na dalszą jazdę pociągu.

3. Maszynista na polecenie dyspozytora przejeżdża przez uszkodzony odcinek, o którym mowa w ust. 2, z prędkością nie przekraczającą 20 km/h. Maszyniści następnych pociągów zostają uprzedzeni o awarii na odcinku przez dyspozytora ruchu i przejeżdżają przez ten odcinek bez zatrzymania z prędkością nie przekraczającą 20 km/h.

4. W razie awarii urządzeń srp dyspozytor ruchu w porozumieniu z dyżurnym automatykiem wydaje polecenie wstrzymania ruchu pociągów i wyłączenia napięcia w trzeciej szynie, a dyżurny automatyk wysyła pogotowie automatyki i łączności na miejsce awarii.

Rozdział 8

Ruch w warunkach specjalnych

Oddział 1

Ruch pociągów doświadczalnych

§ 166. 1. Pociąg doświadczalny jest to pociąg uruchamiany:

- 1) po przeglądach technicznych pojazdu szynowego,
- 2) w celu określenia stanu technicznego pojazdu szynowego,
- 3) w celu testowania urządzeń energetycznych, urządzeń sterowania ruchem itp.,
- 4) dla wykonania pomiarów urządzeń sterowania ruchem itp.,
- 5) dla wykonania pomiarów urządzeń technicznych, np. pomiarów skrajni, pomiarów geometrii toru itp.,

- 6) w celu prowadzenia prac badawczych, np. badania hałasu, wibracji, pomiary prądów błędzących itp.,
- 7) w celu sprawdzenia rozkładu jazdy,
- 8) w celu szkolenia służb eksploatacyjnych.

2. Jazdy pociągów doświadczalnych planowane są w określonym cyklu przez właściwą jednostkę organizacyjną metra, z wyjątkiem jazdy pociągów doświadczalnych na torze prób.

3. Zamówienie na pociąg doświadczalny powinno określać:

- 1) liczbę i rodzaj pojazdów szynowych,
- 2) cel jazdy pociągu,
- 3) porę jazdy pociągu,
- 4) miejsce jazdy,
- 5) przewidywany czas jazdy.

4. Pociąg doświadczalny powinien mieć nadany numer, którego nie zmienia się w razie zmiany kierunku ruchu.

5. Za przebieg badań i pomiarów odpowiada pracownik, wyznaczony przez kierownika jednostki zarządzającej metrem.

6. Ruch pociągów doświadczalnych na linii nadzoruje dyspozytor ruchu.

7. Jeżeli harmonogram przewiduje zamknięcie toru dla pociągu doświadczalnego, to dopuszczalny jest ruch wahadłowy w granicach zamkniętego toru; cofanie pociągu doświadczalnego w innych przypadkach może odbywać się tylko za zgodą dyspozytora ruchu.

8. Ruch pociągów doświadczalnych prowadzony jest na podstawie wskazań urządzeń aop i poleceń dyspozytora ruchu.

9. Dla pociągów doświadczalnych nie wyposażonych w urządzenia aop zostają włączone semafor.

10. W porze ruchu pasażerskiego pociąg doświadczalny powinien jeździć w okresie między szczytem przewozów i przejeżdżać przez stacje metra bez zatrzymania, o ile ze względu na przeznaczenie pociągu jest to możliwe.

11. Pociągiem doświadczalnym nie wolno przewozić pasażerów.

12. Wszelkie odstępstwa od harmonogramu jazd powinny być uzgodnione z dyspozytorem ruchu.

13. Jazdy pociągu doświadczalnego na torze prób na STP zgłasza dyspozytor elektrowozowni dyżurnemu ruchu STP, który uzgadnia czas wjazdu na tor prób.

14. Przejazd pociągu doświadczalnego na tor prób przez STP odbywa się na zasadach jazdy manewrowej.

15. Na torze prób może przebywać jeden pociąg doświadczalny.

16. Jazdy pociągu doświadczalnego na torze prób powinny odbywać się ze względu na bezpieczeństwo przy sprzyjających warunkach atmosferycznych (dobra widoczność, brak opadów atmosferycznych). W sytuacjach wątpliwych decyzję podejmuje kierownik pociągu.

17. Po wjeździe pociągu doświadczalnego na tor prób kierownik pociągu zgłasza gotowość do rozpoczęcia jazd na torze prób.

18. Jazdy na torze prób odbywają się na podstawie wskazań semaforów na torze prób.

19. Dyżurny ruchu może podjąć decyzje o wyłączeniu semaforów na torze prób. W tym przypadku decyzje o rozpoczęciu jazdy, kierunku ruchu, miejscu zatrzymania pociągu podejmuje maszynista, zgodnie z harmonogramem jazd.

20. Na torze prób nie obowiązuje ograniczenie prędkości dla jazd manewrowych na STP. Pociąg może jeździć z maksymalną prędkością wynikającą z konstrukcji pojazdu, geometrii toru, harmonogramu jazd, przy uwzględnieniu ograniczeń wprowadzonych przez dyżurnego ruchu STP.

21. Po zakończeniu jazd na torze prób maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu STP gotowość do zjazdu z toru prób. Zjazd pociągu doświadczalnego z toru prób i przejazd przez STP na miejsce postoju odbywa się na zasadach jazd manewrowych.

Oddział 2

Ruch pociągów pogotowia

§ 167. 1. Pociąg pogotowia jest to pociąg służbowy uruchamiany, gdy:

- 1) pociąg po zatrzymaniu się nie może poruszać się dalej z wykorzystaniem własnego napędu,
- 2) maszynista jest niezdolny do dalszej jazdy, a w kabinie nie ma drugiej osoby z kwalifikacjami maszynisty,
- 3) prowadzona jest akcja ratunkowa.

2. Pociągiem pogotowia może być pociąg pasażerski.

3. Dyspozytor ruchu decyduje o wezwaniu pociągu pogotowia i wyznacza, który pociąg pasażerski lub pociąg roboczy będzie pociągiem pogotowia.

4. Maszynista pociągu, który na skutek usterki zatrzymał się, w przypadku gdy nie może go ponownie uruchomić w ciągu 10 minut w porze ruchu pasażerskiego, a w ciągu 20 minut w przerwie w ruchu pasażerskim, zgłasza do dyspozytora ruchu potrzebę wezwania pociągu pogotowia. W przypadku zastąpienia

cia maszynisty pociąg pogotowia ma prawo wezwać inny pracownik metra.

5. Jeżeli dyspozytor ruchu zauważy, że w porze ruchu pasażerskiego pociąg zatrzymał się nieplanowo na dłużej niż 3 minuty i nie można z nim nawiązać łączności, wzywa on pociąg pogotowia celem sprawdzenia zaistniałej sytuacji.

6. Przy wezwaniu pociągu pogotowia należy podać:

- 1) numer pociągu,
- 2) powód wezwania (charakter usterki, rodzaj wypadku itp.),
- 3) kierunek, z którego powinien przyjechać pociąg pogotowia,
- 4) czy konieczne jest przystanie pociągu pogotowia z STP.

7. Dyspozytor ruchu nadaje wyznaczonemu pociągowi pogotowia numer.

8. Po wezwaniu pociągu pogotowia maszynista nie może dokonywać żadnych prób ruszenia uszkodzonego pociągu do czasu przybycia pociągu pogotowia lub do chwili uzyskania od dyspozytora ruchu innego polecenia. Niesprawny pociąg powinien być zahamowany.

9. Jeżeli przyczyna wymuszonego zatrzymania się pociągu została wcześniej usunięta niż przybył pociąg pogotowia, maszynista zatrzymanego pociągu zobowiązany jest do zawiadomienia o gotowości do dalszej jazdy dyspozytora ruchu, który może zatrzymać pociąg pogotowia i zezwolić na jazdę zatrzymanego pociągu.

10. Gdy jako pociąg pogotowia wyznaczony został pociąg pasażerski, maszynista zobowiązany jest spowodować opuszczenie pociągu przez pasażerów na stacji metra.

11. Jeżeli pociąg pasażerski, który został wyznaczony na pociąg pogotowia, znalazł się już na szlaku, to maszynista informuje pasażerów o połączeniu z innym pociągiem i o konieczności opuszczenia pociągu przez pasażerów na najbliższej stacji metra.

12. Jeżeli oba pociągi nie mieszczą się przy peronie, wysiadanie pasażerów odbywa się stopniowo, najpierw z pierwszego pociągu, a następnie z drugiego po wjechaniu pociągu w obszar peronu.

13. Dojazd pociągu pogotowia, połączenie i dalsza jazda odbywa się według zasad określonych w instrukcji maszynisty.

14. O odstawieniu uszkodzonego pociągu na tory dodatkowe najbliższej stacji metra lub o zjeździe na STP decyduje dyspozytor ruchu.

15. W czasie przejazdu połączonych pociągów (o wspólnej długości większej niż 6 wagonów pasażerskich) przez stację należy wyłączyć urządzenia automa-

tycznego powtarzania przebiegów oraz uwzględnić możliwość zakłócenia pracy układów kontroli niezajętości i uwzględnić długość pociągu przy ustalaniu niezajętości zwrotnic oraz przy rozwiązywaniu przebiegu.

16. W razie konieczności pociągiem pogotowia może być pociąg roboczy z STP.

17. Przy przejeździe pociągu pogotowia przez odcinek, na którym odbywa się przejazd pociągów pasażerskich, dyspozytor ruchu nadaje pociągom pogotowia numer kursu i wyznacza tor, po którym przejedzie pociąg pogotowia.

18. Jeżeli pociąg pogotowia nie posiada urządzeń aop, lub są one uszkodzone, przejazd pociągu pogotowia odbywa się według wskazań semaforów.

Oddział 3

Ruch pojazdów szynowych na nowo budowanych odcinkach

§ 168. 1. Ruch i praca pojazdów szynowych na nowo budowanych odcinkach linii metra powinien być zgłaszany przez wykonawców lub jednostki eksploatacyjne właściwej jednostce organizacyjnej metra według zasad obowiązujących pociągi robocze.

2. Ruchem pojazdu szynowego kieruje kierownik robót, którego polecenia wykonuje maszynista pojazdu szynowego.

3. Przejazd pojazdu szynowego do i z nowo budowanego odcinka linii odbywa się na zasadach ruchu pociągów roboczych lub pojazdów pomocniczych, w zależności od konstrukcji i przeznaczenia pojazdu.

4. Zjazd (wyjazd) pojazdu szynowego z linii na nowo budowany odcinek powinien być zgłaszany dyspozytorowi ruchu.

5. Bramy, drzwi lub inne przegrody otwierane i zamknięte są na stacji metra przez dyżurnego stacji.

6. 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.

7. Przed wjazdem na linię powinna być sprawdzona skrajnia pojazdu, stan i zamocowanie ładunku. W przypadku stwierdzenia przez maszynistę lub dyżurnego stacji nieprawidłowości, kierownik robót zobowiązany jest do ich usunięcia.

8. Kierownik robót powinien poinformować dyżurnego stacji o liczbie osób w pojeździe, wraz z podaniem nazwiska kierownika pojazdu lub maszynisty.

9. Kierownik pojazdu lub maszynista melduje dyżurnemu stacji końcowej, że nie nastąpiło naruszenie skrajni budowli i że żadna osoba z pojazdu nie została w tunelu bez pozwolenia dyspozytora ruchu.

10. Rozpoczęcie jazdy pociągów pasażerskich na nowo budowanym odcinku linii może nastąpić po komisyjnym przekazaniu odcinka do eksploatacji (próbnej, ciągłej), po uruchomieniu wszystkich urządzeń technicznych, sprawdzeniu skrajni, stanu technicznego, według zasad określonych w odrębnych przepisach. Przekazanie odcinka poprzedzone jest jazdą próbną wykonywaną według odrębnego regulaminu.

Oddział 4

Ruch dwukierunkowy

§ 169. 1. Ruch dwukierunkowy dozwolony jest:

- 1) na odpowiednio przystosowanych (osygnalizowanych i wyposażonych w urządzenia srp) torach stacyjnych i na torach szlaku granicznego — wyznaczonych w regulaminie technicznym,
- 2) na torach zamkniętych (dla pociągów roboczych).

2. Dyspozytor ruchu w sytuacjach awaryjnych może wprowadzić dwukierunkowy ruch pasażerski na wydzielonym przez niego odcinku linii, pod warunkiem:

- 1) prowadzenia ruchu jednym pociągiem na wydzielonym odcinku,
- 2) wprowadzania pociągów na odcinek tylko z jednej strony (z jednego końca) odcinka o ruchu dwukierunkowym,
- 3) powiadomienia pasażerów o zbliżaniu się pociągu przy jednej lub drugiej krawędzi peronowej.

3. Maszynista pociągu pasażerskiego prowadzi ruch dwukierunkowy na określonym odcinku, po otrzymaniu rozkazu szczególnego „S”.

4. W rozkazie szczególnym „S” powinien być określony odcinek linii, na którym jest prowadzony ruch dwukierunkowy, termin obowiązywania ruchu dwukierunkowego i nazwy semaforów wskazujących sygnał zabraniający w czasie prowadzenia ruchu dwukierunkowego.

5. Przy ruchu dwukierunkowym urządzenia zrp powinny być obsługiwane dla jazdy w kierunku właściwym, a dla jazdy w kierunku niewłaściwym tylko w takim zakresie, w jakim jest to możliwe, semafony zaś powinny być włączone. Podczas jazdy po nieutwierdzonej drodze przebiegu należy wyłączyć napięcie nastawcze i zastosować zamknięcia pomocnicze.

6. Jeżeli semafor wjazdowy chroniący tor przed wjazdem z przeciwnego kierunku wyświetla sygnał wątpliwy lub jest wygaszony, to należy również zamknąć dla wszystkich pojazdów tor, z którego wjazd mógłby zagrozić bezpieczeństwu ruchu dwukierunkowego.

7. Jeżeli na odcinku pomiędzy stacjami jest wykorzystywana dla ruchu dwukierunkowego tylko część toru i nie jest osłonięta semaforem dla jazd z kierunku przeciwnego, to należy zamknąć cały tor do najbliższe-

go sprawnego i włączonego semafora osłaniającego tor.

8. Przy jeździe w kierunku właściwym maszynista prowadzi pojazd na podstawie wskazań semaforów i ewentualnie aop.

9. Przy jeździe w kierunku niewłaściwym, dla którego torowe urządzenia aop nie są przystosowane, należy wyłączyć urządzenia aop w pojeździe, a prędkość pojazdu nie może wówczas przekraczać 40 km/h, chyba że większa prędkość jest określona w rozkazie szczególnym „S”.

10. Wjazd na stację, kończącą odcinek o ruchu dwukierunkowym, odbywa się według wskazań semafora.

11. Dopuszcza się organizowanie ruchu dwukierunkowego na przemian z ruchem jednokierunkowym, na kolejnych odcinkach linii. Odcinki o ruchu dwukierunkowym powinny być osłonięte sprawnymi i włączonymi semaforami.

12. Przywrócenie ruchu jednokierunkowego odbywa się na polecenie dyspozytora ruchu. O przywróceniu ruchu jednokierunkowego należy poinformować maszynistów i dyżurnych stacji za pomocą środków łączności. Od chwili poinformowania tracą moc wydane rozkazy szczególne „S” dotyczące ruchu dwukierunkowego na określonym odcinku.

13. Jeżeli brak jest właściwych wskaźników określających miejsce zatrzymywania czoła pociągu przy jeździe w kierunku niewłaściwym, maszynista zobowiązany jest do zatrzymywania pociągu przy peronie w takim miejscu, aby zapewnić pasażerom możliwość wsiadania i wysiadania.

14. Jeżeli brak jest właściwych wskaźników określających wszystkie ograniczenia prędkości i inne ograniczenia lub nakazy dla któregośkolwiek kierunku ruchu przy ruchu dwukierunkowym, to należy maszyniście doręczyć rozkaz szczególny „O”, zawierający brakujące ostrzeżenia i informacje.

Rozdział 9

Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn

Oddział 1

Ruch pojazdów drogowych

§ 170. 1. Ruch pojazdów drogowych przez tory na terenie STP i bocznicy może odbywać się tylko po przystosowanych do tego i odpowiednio oznakowanych przejazdach.

2. Zabronione jest używanie torów jako dróg dla pojazdów oraz zatrzymywanie pojazdów drogowych; zakaz ten nie dotyczy pojazdów drogowo-szynowych, np. ciągników szynowych.

3. Pojazdy drogowe, które znajdują się w pobliżu toru, powinny być pod stałym nadzorem i nie wolno pozostawiać ich w skrajni.

4. Wstawienie pojazdu drogowo-szynowego na tory powinno odbywać się w miejscach, gdzie nawierzchnia drogi jest na jednym poziomie z górną płaszczyzną szyn.

5. Przed przejazdem przez tory lub wstawieniem pojazdu drogowo-szynowego, należy upewnić się, czy nie nadjeżdża pojazd szynowy.

Oddział 2

Ruch pieszy

§ 171. 1. Przejście przez tory na terenie metra jest możliwe tylko przez przygotowane i udostępnione dla ruchu pieszego przejścia dla pieszych oraz przejazdy kolejowo-drogowe.

2. Trzecią szynę na terenie metra uważa się zawsze za szynę będącą pod napięciem.

3. Nawierzchnia drogi w miejscach stałych przejść dla pieszych powinna znajdować się w jednym poziomie z górną płaszczyzną szyn.

4. Zabronione jest używanie torów jako dróg dla pieszych. Zakaz ten nie dotyczy pracowników wykonujących roboty na torze oraz wykonujących obowiązki służbowe na torach.

5. Przed przejściem przez tory w poziomie szyn należy upewnić się, że nie nadjeżdża pojazd szynowy.

Dział II

Sygnalizacja na liniach metra

Rozdział 1

Przepisy ogólne. Określenia

§ 172. 1. Sygnalizacja w metrze jest systemem przekazywania pracownikom metra jednoznacznych informacji i komunikatów, które służą zapewnieniu bezpieczeństwa oraz sprawnej organizacji ruchu pociągów i pracy manewrowej.

2. Sygnalizacja w metrze zawiera zbiór komunikatów oraz sygnałów, wskazań sygnalizatora kabinowego i wskaźników. Sygnały, wskazania sygnalizatora kabinowego i wskaźniki stanowią formę przekazywania tych komunikatów. Każdemu sygnałowi i każdemu wskaźnikowi przypisany jest jeden komunikat.

3. Sygnał i wskazanie sygnalizatora kabinowego jest to znak lub zespół znaków umownych, za pomocą których podaje się nakaz do wykonania czynności pojazdu określonych czynności, związanych z ruchem pociągów, manewrami lub bezpieczeństwem pracowników i osób znajdujących się w zasięgu linii metra.

4. Wskaźnik jest to znak umowny, za pomocą którego podaje się nakazy i polecenia oraz informacje nie objęte sygnałami i wskazaniami sygnalizatora kabinowego, związane z ruchem pociągów i manewrami lub bezpieczeństwem pracowników i osób znajdujących się w zasięgu linii metra.

5. Jeżeli forma odebranego sygnału lub wskazania sygnalizatora kabinowego nie odpowiada ściśle ustalonej formie, to taki sygnał lub wskazanie jest sygnałem wątpliwym. Każdy sygnał wątpliwy należy rozumieć w znaczeniu, które bardziej zapewnia bezpieczeństwo.

6. W razie odebrania dwóch lub więcej sygnałów należy zastosować się do tego sygnału, który bezpieczeństwo zapewnia w stopniu najwyższym.

7. Każdy pracownik metra zobowiązany jest znać i umieć stosować sygnały alarmowe oraz ręczny sygnał zatrzymania pociągu lub manewrującego składu.

8. Wzory sygnałów i wskaźników stosowanych na liniach metra określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

Rozdział 2

Sygnały

§ 173. W systemie sygnalizacji w metrze stosuje się sygnały słuchowe i wzrokowe. Rozróżnia się następujące grupy sygnałów:

- 1) sygnały na semaforach,
- 2) sygnały na tarczach zaporowych,
- 3) sygnały zamknięcia toru,
- 4) sygnały na tarczach manewrowych,
- 5) sygnały na taborze,
- 6) sygnały na sygnalizatorze kabinowym,
- 7) sygnały nadawane przez sygnalistę,
- 8) sygnały alarmowe.

Rozdział 3

Semafor i tarcze zaporowe

§ 174. 1. Semafor wykonany jest w postaci komory sygnałowej, w której umieszczone są jedna nad drugą latarnie sygnałowe z kolorowymi filtrami świetlnymi. W dolnej części komory sygnałowej semafora lub nad komorą sygnałową umieszczona jest tabliczka opisowa, która zawiera oznaczenie semafora.

2. W semaforach stosuje się światła koloru czerwonego, pomarańczowego, zielonego i białego.

3. Na terenie otwartym, poza tunelami i stacjami metra, stosuje się semafor i tarcze zaporowe o kon-

strukcji używanej w PKP, składające się z komory sygnałowej umieszczonej na słupie lub zawieszanej na specjalnej konstrukcji (np. na kładce dla pieszych). Komory sygnałowe wyposażone są w tarczę tłową koloru czarnego.

4. Na szlakach i stacjach linii metra stosowane są semafony specjalnej konstrukcji, o zmniejszonych gabarytach, bez tarcz tlowych, mocowane do ścian lub sufitu tunelu, z zastosowaniem dwóch świateł czerwonych świecących jednocześnie, przy czym światło górne jest światłem zasadniczym, światło dolne zaś — rezerwowym.

5. Semafony umieszcza się po prawej stronie toru, do którego się odnoszą, patrząc w kierunku jazdy pociągu, z tym że dopuszcza się umieszczanie semaforów nad osią toru, do którego się odnoszą. W szczególnych przypadkach, gdy semafor został umieszczony po lewej stronie toru, to po stronie prawej, w miejscu, gdzie powinien być on umieszczony, należy ustawić wskaźnik W 15.

6. Oznaczenie semaforów na szlakach i stacjach linii metra składa się z części literowej i cyfrowej. Część literowa może składać się z jednej lub dwóch liter, część cyfrowa zaś — z jednej lub dwóch cyfr. Oznaczenie semafora samoczynnego może być uzupełnione górnym indeksem w postaci małej litery „s”.

7. Na stacji techniczno-postojowej semafony oznaczają się pojedynczymi wielkimi literami lub wielką literą i numerem toru, do którego odnosi się semafor. Jeżeli semafor jest przystosowany do wyświetlania sygnału Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”, to na tabliczce opisowej, pod nazwą semafora umieszczona jest mała litera „m”. Stosowane są również tarcze zaporowe przystosowane do wyświetlania sygnału Ms 2, których oznaczenie składa się z liter „Tz” i części cyfrowej.

8. Sygnał na semaforze, zezwalający na jazdę pociągu, oznacza zakaz manewrowania po drodze przebiegu tego pociągu.

9. Semafony i tarcze zaporowe nie oddane do użytku lub unieważnione oznaczają się przez umieszczenie białego ukośnego krzyża na komorze sygnałowej.

§ 175. Na semaforach i tarczach zaporowych stosuje się następujące sygnały:

1) sygnał S 1 „Stój”:

jedno lub dwa światła czerwone:

(rys. 1),

a) maszynistę obowiązuje zakaz jazdy poza semafor wskazujący sygnał S 1 „Stój”,

b) manewrujący tabor może przejechać poza semafor wskazujący sygnał S 1 „Stój”,

jeżeli pozwolenie na minięcie sygnału S 1 „Stój” zostanie przekazane przez pracownika obsługującego ten semafor za pomocą sygnału Rm 1 „Do mnie” lub Rm 2 „Ode mnie” albo przez radiotelefon,

2) sygnał S 2 „Wolna droga”:

jedno światło zielone

(rys. 2),

a) sygnał S 2 „Wolna droga” zezwala na jazdę pociągu z największą dozwoloną prędkością,

b) następny semafor wskazuje sygnał S 1 „Stój” lub sygnał zezwalający na jazdę,

3) sygnał S 3 „Wolna droga z ograniczeniem prędkości do 40 km/h”:

jedno światło pomarańczowe

(rys. 3),

a) sygnał S 3 „Wolna droga z ograniczeniem prędkości do 40 km/h” zezwala na jazdę pociągu z prędkością nie większą niż 40 km/h,

b) następny semafor może być nieoświetlony (ciemny),

4) sygnał SN „Wolna droga przy czynnych urządzeniach aop”:

semafor nieoświetlony (ciemny)

(rys. 4),

a) sygnał SN „Wolna droga przy czynnych urządzeniach aop” zezwala na jazdę przy czynnych urządzeniach aop, zgodnie ze wskazaniami sygnalizatora kabinowego,

b) w przypadku nieczynnych urządzeń aop lub jazdy po odcinku nie wyposażonym w urządzenia aop, sygnał SN jest równoważny z sygnałem S 1 „Stój”,

5) sygnał Sz „Sygnał zastępczy”:

białe światło migające

(rys. 5),

a) sygnał zastępczy zezwala na przejechanie obok semafora lub tarczy zaporowej wskazujących sygnał S 1 „Stój”, sygnał wątpliwy lub nieoświetlony (ciemny),

b) maszynista pociągu jadącego na sygnał zastępczy zobowiązany jest do zachowania ostrożności i prowadzenia pociągu z taką prędkością, aby możliwe było zatrzymanie tego pociągu przed zauważoną przeszkodą,

c) zachowanie ostrożności obowiązuje do miejsca, w którym znajduje się następny semafor lub tarcza zaporowa, wskazujące sygnał zezwalający na jazdę lub do miejsca, w którym zostanie włączony system aop, co pozwoli kontynuować jazdę według wskazań sygnalizatora kabinowego,

6) sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona”:

jedno światło białe

(rys. 6),

a) sygnał Ms 2 „Jazda manewrowa dozwolona” zezwala na przejechanie składem manewrującym poza semafor lub tarczę zaporową,

- b) sygnał Ms 2 mogą wskazywać semaforów oznaczone dodatkowo literą „m”, umieszczoną na tabliczce opisowej pod nazwą semafora, lub tarcze zaporowe.

Rozdział 4

Sygnaly zamknięcia toru

§ 176. 1. Sygnaly zamknięcia toru są stosowane do osygnalizowania miejsca, w którym znajduje się przeszkoda uniemożliwiająca jazdę taboru. Przeszkodę może stanowić uszkodzenie toru, unieruchomiony tabor, miejsce wykonywanych robót, zamknięty odcinek toru, kozioł oporowy, nałożona na tor wykolejnicza, granica jazd taboru wynikająca z organizacji ruchu, zamknięte drzwi elektrowozowni itp.

2. Sygnaly zamknięcia toru mogą być stałe i doraźne. Doraźne sygnaly zamknięcia toru, w postaci tarcz D 1 „Stój”, stosuje się do osygnalizowania czasowych przeszkód w torze i miejsc prowadzenia robót.

§ 177. Stosuje się następujące sygnaly zamknięcia toru:

1) sygnał D 1 „Stój — tarcza zatrzymania”:

prostokątna czerwona tarcza z białym obramowaniem, w warunkach ograniczonej widoczności zaś czerwone światło

(rys. 7),

- a) sygnał D 1 „Stój” nakazuje zatrzymanie taboru przed miejscem ustawienia tarczy zatrzymania,
- b) tarczę zatrzymania ustawia się w odległości co najmniej 50 m, na spadkach zaś przekraczających 3‰ co najmniej 75 m od przeszkody, z prawej strony toru,
- c) na stacjach i w tunelu tarczę zatrzymania ustawia się w osi toru,
- d) w celu osygnalizowania przeszkód w postaci zamkniętych bram ogrodzeniowych, drzwi elektrowozowni itp., tarczę zatrzymania można umieszczać na konstrukcji drzwi,

2) sygnał D O „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania”:

okrągła pomarańczowa tarcza z czarnym pierścieniem i białym obramowaniem, w warunkach ograniczonej widoczności zaś pomarańczowe światło:

(rys. 8),

- a) tarcza ostrzegawcza informuje, że pociąg zbliża się do tarczy zatrzymania — sygnału D 1 „Stój”,
- b) tarczę ostrzegawczą ustawia się z prawej strony toru w odległości drogi hamowania, powiększonej o 200 m od miejsca, w którym znajduje się tarcza zatrzymania sygnału D 1 „Stój”,
- c) na stacjach nie ustawia się tarczy ostrzegawczej,

3) sygnał Z 1 „Stój — koniec toru”:

czarna pozioma linia na tle białej okrągłej tarczy, w warunkach ograniczonej widoczności białe tło tarczy podświetlone

(rys. 9),

- a) sygnał Z 1 „Stój” nakazuje zatrzymanie taboru przed miejscem jego ustawienia,
- b) sygnał Z 1 „Stój” stosowany jest wyłącznie na terenie otwartym, poza tunelem i stacjami metra,
- c) sygnał Z 1 „Stój” ustawia się z prawej strony toru przed kozłem oporowym, w miejscu, gdzie rozpoczyna się odcinek zasypywany piaskiem, a przy rampach na wysokości belki zderzakowej,

4) sygnał Z 1a „Stój - tor zamknięty”:

jedno lub dwa światła czerwone

(rys. 10),

- a) sygnał Z 1a „Stój” wyznacza granicę jazd i nakazuje zatrzymanie taboru przed miejscem jego ustawienia, jest równoznaczny z sygnałem S 1 „Stój”,
- b) sygnał Z 1a „Stój” w tunelu i na stacjach metra ustawia się na końcu toru lub przy torze szlakowym, na końcu drogi przebiegu o przeciwnym kierunku względem kierunku zasadniczego,
- c) na terenie stacji techniczno-postojowej sygnałami Z 1a oznacza się końce toru prób,
- d) konstrukcja sygnału Z 1a jest taka sama, jak konstrukcja semaforów,
- e) sygnał Z 1a może być nadawany przez wskaźnik zamknięcia toru wykonany w postaci tablicy z materiałów odbłaskowych,

5) sygnał Z 1wk „Stój - wykolejnicza na torze”

czarna pozioma linia na tle białej okrągłej tarczy, w warunkach ograniczonej widoczności białe tło podświetlone

(rys. 11),

sygnał Z 1wk „Stój - wykolejnicza na torze” oznacza, że jazda i manewry po torze, na którym znajduje się wykolejnicza, są dozwolone tylko do wykolejniczy,

6) sygnał Z 2wk „Wykolejnicza zdjęta z toru”

czarna pionowa linia na tle białej okrągłej tarczy, w warunkach ograniczonej widoczności białe tło podświetlone

(rys. 12),

sygnał Z 2wk „Wykolejnicza zdjęta z toru” oznacza, że jazda i manewry po torze, na którym znajduje się wykolejnicza, są dozwolone.

Rozdział 5

Tarcze manewrowe

§ 178. 1. Tarcze manewrowe stosuje się na terenie otwartym.

2. Tarcze manewrowe służą do przekazywania sygnałów dla jazd manewrowych, przy czym sygnały na tarczach manewrowych są ważne tylko dla manewrów.

3. W tarczach manewrowych stosuje się światła koloru niebieskiego i białego.

4. Stosowane są tarcze manewrowe wysokie, tzn. osadzone na słupie, o konstrukcji takiej samej jak konstrukcja semafora, oraz tarcze manewrowe niskie, bez słupa i tarcz tłowych, w postaci komory sygnałowej umieszczonej na podstawie.

5. Tarcze manewrowe ustawia się z prawej strony toru.

6. Oznaczenie tarczy manewrowej składa się z liter „Tm” i kolejnego numeru tarczy.

7. Tarcze manewrowe nie oddane do użytku lub unieważnione oznacza się przez umieszczenie białego ukośnego krzyża na komorze sygnałowej.

§ 179. Na tarczach manewrowych stosuje się następujące sygnały:

1) sygnał Ms 1 „**Jazda manewrowa zabroniona**”:

jedno światło niebieskie

(rys. 13),

1) sygnał Ms 1 „**Jazda manewrowa zabroniona**” oznacza zakaz jazdy poza tarczę manewrową wskazującą ten sygnał,

2) manewrujący tabor może przejechać poza tarczę manewrową wskazującą sygnał Ms 1 „**Jazda manewrowa zabroniona**”, jeżeli pozwolenie na minięcie sygnału Ms 1 „**Jazda manewrowa zabroniona**” zostanie przekazane przez pracownika obsługującego tę tarczę za pomocą sygnału Rm 1 „**Do mnie**” lub Rm 2 „**Ode mnie**” albo przez radiotelefon,

2) sygnał Ms 2 „**Jazda manewrowa dozwolona**”

jedno światło białe

(rys. 14),

sygnał Ms 2 „**Jazda manewrowa dozwolona**” zezwala na jazdę poza tarczę manewrową wskazującą ten sygnał.

Rozdział 6

Sygnały na taborze

§ 180.1. Sygnały na taborze metra stanowią grupę sygnałów wzrokowych, pozwalających identyfikować pociąg, pociąg roboczy i pojazd pomocniczy, lokomotywę manewrową.

2. Sygnały na taborze pozwalają rozróżnić czoło pociągu i koniec pociągu.

3. Sygnały na taborze tworzone są przez światła białe i czerwone, w które wyposażony jest tabor. Jeżeli konstrukcja taboru nie przewiduje stosowania światel niezbędnych do prawidłowego osygnalizowania, należy stosować dodatkowe latarnie lub w warunkach dobrej widoczności tarcze sygnalizacyjne.

§ 181. Na taborze metra stosuje się następujące sygnały:

1) sygnał P 1 „**Oznaczenie czoła pociągu**”

dwa lub trzy białe światła na przodzie pociągu, w warunkach dobrej widoczności nie stosuje się żadnego szczególnego znaku

(rys. 15),

2) sygnał P 2 „**Oznaczenie końca pociągu**”:

dwa światła czerwone na ostatnim wagonie lub na tylnej ścianie lokomotywy jadącej luzem albo dwie tarcze sygnału końca pociągu, umieszczone na ostatnim wagonie lub na tylnej ścianie lokomotywy jadącej luzem.

(rys. 16),

a) sygnał P 2 oznacza koniec:

— pociągu pasażerskiego,

— jednego lub więcej pojazdów trakcyjnych,

— pojazdu trakcyjnego i wagonów,

b) w warunkach dobrej widoczności dopuszcza się stosowanie, zamiast światel, dwóch tarcz prostokątnych podzielonych przekątnymi na cztery trójkąty, z których górny i dolny jest koloru czerwonego, dwa boczne zaś są koloru białego,

3) sygnał P 3 „**Oznaczenie czoła pociągu roboczego i pojazdu pomocniczego**”

dwa światła, z których prawe w kierunku jazdy jest światłem czerwonym, lewe zaś białym

(rys. 17),

4) sygnał Tb 1 „**Oznaczenie lokomotywy manewrowej**”

z przodu i z tyłu lokomotywy jedno białe światło po stronie stanowiska maszynisty; w warunkach dobrej widoczności nie stosuje się żadnego szczególnego znaku

(rys. 18).

Rozdział 7

Sygnaly nadawane przez sygnalistę

§ 182. 1. Grupę sygnałów nadawanych przez sygnalistę stanowią sygnały wzrokowe i słuchowe, nadawane przez człowieka za pomocą przyborów sygnalizacyjnych.

2. Przyborami sygnalizacyjnymi mogą być latarki, chorągiewki, trąbki sygnalizacyjne, gwizdki, jak również sygnał dźwiękowy pojazdu trakcyjnego.

3. W przypadkach awaryjnych przyborem sygnalizacyjnym może być dowolne źródło dźwięku lub łatwo zauważalny przedmiot, za pomocą którego można nadać jednoznaczny sygnał ostrzegający o niebezpieczeństwie.

4. Przez sygnalistę należy rozumieć nadawcę sygnałów wzrokowych lub słuchowych, wykonującego następujące czynności służbowe:

- 1) prowadzenie manewrów,
- 2) przeprowadzanie próby hamulców,
- 3) nadzorowanie robót prowadzonych w obrębie torowisk,
- 4) prowadzenie pojazdu trakcyjnego.

5. Nadawcą sygnałów ostrzegających o niebezpieczeństwie może być dowolna osoba, która spostrzegła niebezpieczeństwo.

§ 183. Stosuje się następujące sygnały zatrzymania taboru:

- 1) sygnał D 2 „**Stój**” — wzrokowy (dawany ręcznie):

zataczanie okręgów dostępnym przyborem sygnalizacyjnym

(rys. 19),

a) sygnał D 2 „**Stój**” podaje się w przypadku nagłej konieczności zatrzymania pociągu lub jadącego taboru wobec zagrożenia bezpieczeństwa ruchu,

b) przyborem sygnalizacyjnym służącym do nadawania sygnału D 2 „**Stój**”, w zależności od warunków stosowania, może być chorągiewka, dobrze widoczny przedmiot, latarka lub dowolne źródło światła; sygnał można nadawać także ręką, nie wyposażoną w żaden przybór sygnalizacyjny.

- 2) sygnał D 3 „**Stój**” — słuchowy:

trzy krótkie, szybko następujące po sobie tony, kilkakrotnie powtórzone

(rys. 20),

a) sygnał D 3 „**Stój**” podaje się w przypadku nagłej konieczności zatrzymania pociągu lub jadącego

taboru, wobec zagrożenia bezpieczeństwa ruchu,

b) źródłem dźwięku może być trąbka sygnalizacyjna, gwizdek lub sygnał dźwiękowy pojazdu.

§ 184. Przy manewrach stosuje się następujące sygnały:

- 1) sygnał Rm 1 „**Do mnie**”

dwa długie tony

(rys. 21),

i jednocześnie chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka, a w warunkach ograniczonej widoczności — latarka z białym światłem, poruszane poziomo

(rys. 22),

sygnał Rm1 „**Do mnie**” oznacza, że należy jechać do dającego sygnał,

- 2) sygnał Rm 2 „**Ode mnie**”

jeden długi ton

(rys. 23),

i jednocześnie chorągiewka sygnałowa koloru żółtego lub ręka, a w warunkach ograniczonej widoczności — latarka z białym światłem, poruszane pionowo

(rys. 24),

sygnał Rm 2 „**Ode mnie**” oznacza, że należy jechać w kierunku od dającego sygnał,

- 3) sygnał Rm 3 „**Zwolnić**”

kilka przeciągłych tonów

(rys. 25),

i jednocześnie chorągiewka sygnałowa lub ręka, a w warunkach ograniczonej widoczności latarka z białym światłem poruszana po łuku powoli do góry i do dołu

(rys. 26),

sygnał Rm 3 „**Zwolnić**” oznacza, że należy zmniejszyć prędkość jazdy taboru manewrującego,

- 4) sygnał Rm 4 „**Stój**”

trzy krótkie, szybko następujące po sobie tony, kilkakrotnie powtórzone

(rys. 27),

i jednocześnie zataczanie okręgów chorągiewką sygnałową koloru żółtego lub ręką, a w warunkach ograniczonej widoczności latarką z białym światłem:

(rys. 28),

a) sygnał Rm 4 „**Stój**” oznacza, że należy niezwłocznie zatrzymać manewrujący tabor,

b) obowiązek zastosowania się do sygnału Rm 4 „**Stój**” ma miejsce również wtedy, gdy odebrano

tylko sygnał słuchowy lub tylko sygnał wzrokowy,

5) sygnał Rm 6 „**Docisnąć**”

dwa krótkie tony

(rys. 29),

i jednocześnie kilkakrotne zbliżenie do siebie wyciągniętych poziomo przed siebie rąk, a w warunkach ograniczonej widoczności przerywane białe światło latarki

(rys. 30),

sygnał Rm 6 „**Docisnąć**” oznacza, że należy docisnąć manewrujący tabor w celu sprzęgnięcia lub rozsprzęgnięcia.

§ 185. Stosuje się następujący sygnał ostrzegawczy:

sygnał Rp 1 „**Bacność**”:

jeden długi ton

(rys. 31),

sygnał Rp 1 „**Bacność**” podawany jest przez maszynistę za pomocą sygnału dźwiękowego pojazdu trakcyjnego w następujących przypadkach:

- a) na terenie otwartym po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym wskazującym sygnał „**Stój**” lub sygnał wątpliwy,
- b) przed odjazdem pociągu pasażerskiego zatrzymanego między stacjami,
- c) przed wskaźnikami W 6a i W 7,
- d) przed ruszeniem taboru w elektrowozowni lub hali,
- e) w celu ostrzeżenia osób znajdujących się na torach lub zbyt blisko torów,
- f) w innych przypadkach gdy zachodzi potrzeba zwrócenia uwagi osób na szlaku lub na stacji.

§ 186. Przy próbie hamulców stosuje się następujące sygnały:

1) sygnał Rh 1 „**Zahamować**”

wyciągnięte ręce, składane nad głową z zakreśleniem półkola, a w warunkach ograniczonej widoczności latarka z białym światłem, poruszana od dołu łukiem do góry i następnie opuszczana pionowo w dół

(rys. 32),

sygnał Rh 1 „**Zahamować**” podaje się do maszynisty przy próbie hamulców zespolonych,

2) sygnał Rh 2 „**Odhamować**”

wyciągnięta ręka, a w przypadku ograniczonej widoczności latarka z białym światłem poruszana po tuku nad głową sygnalisty

(rys. 33),

sygnał Rh 2 „**Odhamować**” podaje się do maszynisty przy próbie hamulców zespolonych,

3) sygnał Rh 3 „**Hamulce w porządku**”

ręka, a w warunkach ograniczonej widoczności latarka z białym światłem trzymana pionowo nad głową

(rys. 34),

sygnał Rh 3 podaje się do maszynisty przy próbie hamulców zespolonych.

Rozdział 8

Sygnały alarmowe

§ 187. 1. Sygnały alarmowe słuchowe i wzrokowe podaje się w celu powiadomienia osób, przebywających na terenie stacji, tunelu czy innego obiektu, o zagrożającym niebezpieczeństwie.

2. Stosuje się następujące sygnały alarmowe ogólne i pożarowe:

1) sygnał A 1 „**Alarm**”:

jeden długi i trzy krótkie tony powtarzane kilkakrotnie

(rys. 35),

i jednocześnie dwa białe światła migające na czole pojazdu trakcyjnego:

(rys. 36),

a) sygnał słuchowy A 1 „**Alarm**” nadawany może być przez urządzenia taborowe, syreny warsztatowe i inne przybory sygnalizacyjne,

b) sygnał A 1 „**Alarm**” podawany jest w celu:

- powiadomienia pracowników o grożącym niebezpieczeństwie,
- ostrzeżenia o nieosygnalizowanej przeszkodzie na torze lub innym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu,

c) nadawania sygnałów alarmowych należy zaprzestać po ustąpieniu niebezpieczeństwa lub podjęciu akcji ratunkowej,

2) sygnał A 2 „**Pożar**”:

jeden długi i dwa krótkie tony powtarzane kilkakrotnie:

(rys. 37),

a) sygnał A 2 „**Pożar**” podaje się po zauważeniu pożaru, dostępnymi przyborami sygnalizacyjnymi (syreny, trąbki, gwizdki, sygnały dźwiękowe pojazdów trakcyjnych),

b) niezależnie od podawania sygnałów alarmowych należy niezwłocznie powiadomić straż pożarną o zaistniałym pożarze.

§ 188. Stosuje się następujące sygnały o zagrożeniach:

1) **„Alarm o klęskach żywiołowych i zagrożeniu środowiska”:**

a) ogłaszanie alarmu:

- za pomocą syren — dźwięk ciągły trwający 3 minuty,
- przez urządzenia nagłaśniające — trzykrotna zapowiedź informująca o zagrożeniu i sposobie postępowania,

b) odwołanie alarmu:

- za pomocą syren — dźwięk ciągły trwający 3 minuty,
- przez urządzenia nagłaśniające — trzykrotna zapowiedź: **„Uwaga! Uwaga! Odwołuję alarm o klęskach dla ”**,

2) **„Alarm powietrzny”:**

a) ogłaszanie alarmu:

- za pomocą syren — dźwięk modulowany trwający 3 minuty,
- przez urządzenia nagłaśniające — trzykrotna zapowiedź: **„Uwaga! Uwaga! Ogłaszam alarm powietrzny dla ”**,

b) odwołanie alarmu:

- za pomocą syren — dźwięk ciągły trwający 3 minuty,
- przez urządzenia nagłaśniające — : **„Uwaga! Uwaga! Odwołuję alarm powietrzny dla ”**,

3) **„Alarm o skażeniach”:**

a) ogłaszanie alarmu:

- za pomocą syren — dźwięki trwające 10 sekund powtarzane co 3 minuty; czas trwania przerwy między dźwiękami powinien wynosić 25 — 30 sekund,
- przez urządzenia nagłaśniające — trzykrotna zapowiedź: **„Uwaga! Uwaga! Ogłaszam alarm o skażeniach (podać rodzaj skażenia) dla ”**,

b) odwołanie alarmu:

- za pomocą syren — dźwięk ciągły trwający 3 minuty,
- przez urządzenia nagłaśniające — : **„Uwaga! Uwaga! Odwołuję alarm o skażeniach (rodzaj skażenia) dla ”**,

4) **„Upředzenie o zagrożeniu skażeniami”:**

a) ogłoszenie alarmu:

- przez urządzenia nagłaśniające — trzykrotna zapowiedź: **„Uwaga!, Uwaga!, Osoby znajdu-**

jące się na terenie około godz. min. może nastąpić skażenie (podać rodzaj skażenia) z kierunku (podać kierunek) ”,

b) odwołanie alarmu:

- przez urządzenia nagłaśniające — trzykrotna zapowiedź: **„Uwaga! Uwaga! Odwołuję upředzenie o zagrożeniu skażeniami (rodzaj skażenia) dla ”**,

5) **„Upředzenia o zagrożeniu zakażeniami”**

Formę i treść komunikatu przekazywaną przez urządzenia nagłaśniające ustalają organy Inspekcji Sanitarnej oraz administracji rządowej i samorządowej.

Rozdział 9

Sygnalizator kabinowy

§ 189. 1. Wskazania sygnalizatora kabinowego związane są z ruchem pociągów na linii metra wyposażonej w system automatycznego ograniczania prędkości — aop.

2. W pociągu metra rolę sygnalizatora kabinowego pełni wyświetlacz prędkości kontrolowanej V_K umieszczony na pulpicie maszynisty urządzeń aop. Komunikaty systemu aop przekazywane są również za pomocą umieszczonych na tym pulpicie lampek kontrolnych, cyfrowych wyświetlaczy prędkości i wyświetlacza sytuacji ruchowej.

3. Jazda pod nadzorem systemu aop jest możliwa tylko w stanie gotowości urządzeń pokładowych. Jest to sygnalizowane świeceniem lampki kontrolnej **GOTOWOŚĆ** światłem zielonym ciągłym.

4. Komunikaty systemu aop zezwalające na jazdę ważne są wyłącznie w stanie poprawnego współdziałania urządzeń pokładowych z urządzeniami stacjonarnymi, co jest sygnalizowane świeceniem lampki kontrolnej **TRANSMISJA** światłem zielonym ciągłym.

5. Wyświetlacz prędkości kontrolowanej V_K wyświetla cyframi koloru czerwonego wartość maksymalną prędkości dopuszczalnej, z jaką pociąg może jechać po danym odstępnie. Wyświetlacz prędkości kontrolowanej przekazuje następujące stopnie prędkości: 0, 20, 35, 58, 76 i 85 km/h.

6. Przycisk P20 (niestabilny) lub pedał czuwaka umożliwia jazdę pociągu w stanie gotowości urządzeń pokładowych aop w przypadku braku transmisji sygnałów aop z urządzeń stacjonarnych do pociągu lub podczas transmisji sygnału „Stój” ($V_K = 0$ km/h). Użycie przycisku P20 lub pedału czuwaka umożliwia jazdę pociągu z prędkością nie większą niż 20 km/h.

7. Wyświetlacz sytuacji ruchowej za pomocą 12 pól świetlnych ułożonych w jednej linii przekazuje informacje o bieżącej sytuacji ruchowej na odcinku do najbliższej stacji

(rys. 38).

8. Szczegółowy opis oraz zasada działania i obsługi pulpitu maszynisty urządzeń aop są określone w odrębnej instrukcji.

§ 190. W pociągach metra stosuje się następujące wskazania sygnalizatora kabinowego:

1) sygnał Sk O **Nakaz zatrzymania (sygnał „Stój”)**

wyświetlacz prędkości kontrolowanej wyświetla liczbę 0

(rys. 39),

maszynista jest zobowiązany bezzwłocznie zatrzymać pociąg,

2) sygnał Sk Z **„Jazda z prędkością nie przekraczającą V_K km/h”**

wyświetlacz prędkości kontrolowanej wyświetla liczbę V_K równą 85, 76, 58, 35 lub 20

(rys. 40),

3) sygnał Sk P20 **„Jazda z zachowaniem ostrożności, z prędkością nieprzekraczającą 20 km/h”:**

a) przycisk P20 wciśnięty i podświetlony światłem czerwonym lub

b) pedał czuwaka naciśnięty i przycisk P20 podświetlony światłem czerwonym

(rys. 41).

Maszynista jest zobowiązany prowadzić pociąg z zachowaniem ostrożności i tak regulować prędkość jazdy, aby mógł zatrzymać pociąg w razie dostarczenia przeszkody.

Rozdział 10

Rodzaje wskaźników

§ 191. W nazwach wskaźników stosuje się następujące symbole:

1) symbol Wm — dla oznaczenia wskaźników stosowanych tylko w metrze,

2) symbole W, We i Wz — dla oznaczenia wskaźników zbliżonych formą i znaczeniem do analogicznych wskaźników, stosowanych na PKP,

3) symbol Wd — dla oznaczenia wskaźników kilometrów linii metra.

§ 192. Stosuje się następujące wskaźniki ogólnieeksploatacyjne:

1) wskaźnik Wm 4 **„Miejsce zatrzymania czoła pociągu”**

pozioma belka, biała z czterema ukośnymi pasami, umieszczona pomiędzy tokami szyn toru, do którego wskaźnik się odnosi:

(rys. 42),

a) wskaźnik Wm 4 służy do oznaczenia miejsca, do którego ma dojechać czoło pociągu zatrzymującego się przy peronie,

b) wskaźnik Wm 4 stosuje się na stacjach w tunelu metra,

2) wskaźnik Wm 8 **„Za wskaźnikiem w odległości drogi hamowania znajduje się sygnalizator przytorowy”:**

prostokątna pomarańczowa tablica otoczona czarną i białą obwódką (wskaźnik nieoświetlany wykonany z materiałów odblaskowych)

(rys. 43),

a) wskaźnik Wm 8 ustawia się w tunelu metra w odległości drogi hamowania z prędkości dopuszczalnej przed sygnalizatorem przytorowym, który nie jest widoczny z przepisowej odległości,

b) wskaźnik Wm 8 zobowiązuje maszynistę pociągu do rozpoczęcia hamowania i prowadzenia pociągu w taki sposób, aby zatrzymać pociąg przed najbliższym sygnalizatorem przytorowym, znajdującym się za wskaźnikiem; od miejsca, w którym wskazania sygnalizatora przytorowego są widoczne, maszynista powinien regulować prędkość pociągu według wskazań tego sygnalizatora,

c) wskaźnik Wm 8 nie dotyczy pociągów, których jazda odbywa się na podstawie wskazań urządzeń aop,

3) wskaźnik Wm 16 **„Rozpocząć hamowanie przed peronem”**

tablica prostokątna, biała z czarną literą „H”:

(rys. 44),

a) wskaźnik Wm16 określa miejsce, od którego należy rozpocząć hamowanie pociągu zatrzymującego się przy peronie,

b) wskaźnik Wm 16 umieszcza się w odległości drogi hamowania od miejsca zatrzymania czoła pociągu przy peronie,

c) wskaźnik Wm 16 może być umieszczony na ścianie tunelu lub między tokami szyn,

4) wskaźnik Wm 17 **„Miejsce u zbiegu torów, poza którym tabor znajduje się w skrajni taboru obu zbiegających się torów”:**

biało-czerwona belka ułożona pomiędzy wewnętrznymi szynami w miejscu zbiegających się torów:

(rys. 45),

a) wskaźnik Wm 17 wyznacza miejsce przy dwu zbiegających się torach, do którego wolno jeden

- z nich zająć taborem, tak aby zachować możliwość przejazdu taboru po drugim torze,
- b) wskaźników Wm 17 nie stosuje się w terenie otwartym,
- 5) wskaźnik Wm 30 **„Wjazd do strefy oddziaływania stacjonarnych urządzeń systemu aop”**
biała prostokątna tablica z czerwonym obramowaniem i czerwonym napisem „AOP”
(rys. 46),
wskaźnik Wm 30 oznacza miejsce, od którego ruch pociągów może odbywać się pod kontrolą systemu automatycznego ograniczania prędkości, według wskazań sygnalizatora kabinowego,
- 6) wskaźnik Wm 31 **„Zakaz wjazdu taboru PKP”**
prostokątna biała tablica z czerwonym obramowaniem i napisem „WJAZD TABORU PKP WZBRONIONY”
(rys. 47),
wskaźnik Wm 31 oznacza, że w miejscu jego ustawienia rozpoczyna się tor metra, po którym jeździć może tylko tabor metra,
- 7) wskaźnik Wm 32 **„Strzałka wskaźnikowa”**
czarna kwadratowa tablica z białym trójkątem, skierowanym w lewo lub w prawo
(rys. 48),
strzałkami wskaźnikowymi Wm 32 uzupełnia się wskaźniki, umieszczone w pobliżu miejsca rozgałęzienia torów, w celu jednoznacznego określenia toru, do którego wskaźnik wyposażony w tę strzałkę wskaźnikową się odnosi; wskaźnik, na którym umieszczono strzałkę wskaźnikową Wm 32 dotyczy toru, na który skierowany jest wierzchołek białego trójkąta tej strzałki,
- 8) wskaźnik W 5 **„Granica przetaczania”**
tablica w kształcie półkola zwróconego łukiem w górę, biała z czarnym obramowaniem
(rys. 49),
wskaźnik W 5 stosuje się na stacji, dla oznaczenia miejsca na torze, poza które jazda manewrowa jest niedozwolona bez odrębnego polecenia dyżurnego ruchu,
- 9) wskaźnik W 6a **Podaj sygnał Rp 1 „Bacność”**
tablica w kształcie trójkąta równobocznego, skierowanego wierzchołkiem ku górze, biała z czarnym obramowaniem i rysunkiem sylwetki samochodu
(rys. 50),
wskaźnik W 6a ustawia się przed każdym skrzyżowaniem toru z drogą publiczną w miejscu, w którym należy dać sygnał Rp 1 „Bacność” dla ostrzeżenia użytkowników drogi,
- 10) wskaźnik W 7 **Podać sygnał Rp 1 „Bacność”**
tablica w kształcie trójkąta równobocznego, skierowanego wierzchołkiem ku górze, biała z czarnym obramowaniem i czarną literą „R”
(rys. 51),
wskaźnik W 7 ustawia się przed miejscem prowadzenia robót na torze w miejscu, w którym należy dać sygnał Rp 1 „Bacność” dla ostrzeżenia pracujących na torze,
- 11) wskaźnik W 8 **„Zmniejszyć prędkość jazdy”:**
tablica trójkątna, biała z czarnym obramowaniem i czarną cyfrą, wskazującą dopuszczalną prędkość, lub bez tej cyfry
(rys. 52),
a) cyfra umieszczona na wskaźniku W 8 oznacza dozwoloną prędkość wyrażoną w dziesiątkach km/h, wskaźnik W 8 bez cyfry oznacza ograniczenie prędkości do 15 km/h,
b) wskaźnik W 8 ustawia się w odległości drogi hamowania od miejsca, w którym zaczyna się strefa ograniczonej prędkości,
c) na szlaku wskaźnik W 8 ustawia się według następujących zasad:
— na szlaku jednotorowym — po prawej stronie toru dla każdego kierunku jazdy,
— na szlaku o dwu torach — po zewnętrznej stronie torów,
— na szlaku o więcej niż dwu torach — po wewnętrznej stronie torów skrajnych, dla pozostałych torów zaś — po prawej stronie, patrząc w kierunku jazdy,
- 12) wskaźnik W 9 **„Początek lub koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać ze zmniejszoną prędkością”:**
dwustronna, prostokątna biała tablica z czarnym obramowaniem, na jednej stronie tablicy trójkąt skierowany wierzchołkiem w dół, na drugiej stronie tablicy zaś trójkąt skierowany wierzchołkiem w górę
(rys. 53),
a) na wskaźniku W 9 trójkąt skierowany wierzchołkiem w dół oznacza początek odcinka, przez który należy przejeżdżać ze zmniejszoną prędkością, trójkąt zaś skierowany wierzchołkiem w górę oznacza koniec tego odcinka,
b) wskaźnik W 9, wyznaczający początek odcinka, przez który należy przejeżdżać ze zmniejszoną prędkością, ustawia się po tej samej stronie toru, po której należy ustawiać poprzedzający go wskaźnik W 8,
- 13) wskaźnik W 13 **„Podnieść noże i zamknąć skrzydła pluga odśnieżnego”**
krata czarno-biała, pojedyncza lub podwójna:
(rys. 54),

- a) wskaźnik W 13 ustawia się 50 m przed miejscami (przeszkodami), przez które w czasie odśnieżania należy przejeżdżać z podniesionymi nożami i zamkniętymi skrzydłami pługa odśnieżnego,
- b) podwójna krata wskaźnika W 13 oznacza, że za wskaźnikiem znajduje się więcej niż jedna przeszkoda, przy czym przeszkody te są położone w odległości nie większej niż 150 m jedna od drugiej i nie są oznakowane indywidualnie wskaźnikami W 13,
- 14) wskaźnik W 15 **„Semafor znajduje się po lewej stronie toru”**
kwadratowa tablica, biała z czarnym trójkątem o wierzchołku zwróconym w lewo, w kierunku semafora
(rys. 55),
wskaźnik W 15 oznacza, że semafor, który powinien znajdować się w miejscu umieszczenia wskaźnika W 15, znajduje się po lewej stronie toru,
- 15) wskaźnik W 17 **„Miejsce u zbiegu torów, poza którym tabor znajduje się w skrajni taboru obu zbiegających się torów”**
słupek biało-czerwony:
(rys. 56),
a) wskaźnik W 17 oznacza miejsce przy zbiegających się torach, do którego wolno jeden z tych torów zająć tabor, tak aby zachować możliwość jazdy taboru po drugim torze,
b) wskaźnik W 17 stosuje się w terenie otwartym,
- 16) wskaźnik W 23 **„Początek odcinka izolowanego”**
żółty słupek
(rys. 57),
wskaźnik W 23 umieszcza się obok toru w miejscu, w którym rozpoczyna się odcinek izolowany — zajęcie tego odcinka izolowanego tabor, uniemożliwia przestawienie zwrotnicy położonej za wskaźnikiem W 23,
- 17) wskaźnik W 24 **„Wyjazd na tor niewłaściwy”**
biała, ukośna linia wyświetlona na czarnym tle prostokątnej latarni:
(rys. 58),
a) wskaźnik W 24 umieszcza się pod komorą sygnałową semafora na STP, sygnalizującego wyjazd na szlak linii metra,
b) wskaźnik W 24 wyświetla się jednocześnie z sygnałem zezwalającym, także z sygnałem zastępczym, w przypadku wyjazdu na tor niewłaściwy,
- 18) wskaźnik W 27 **„Obowiązująca, największa prędkość dozwolona”**
czarna kwadratowa tablica, a na niej biała liczba wskazująca największą prędkość dozwoloną:
(rys. 59),
- a) liczba na wskaźniku W 27 oznacza największą dozwoloną prędkość, obowiązującą od miejsca ustawienia wskaźnika,
b) wskaźnik W 27 umieszczony na słupie semafora wyjazdowego określa największą prędkość dozwoloną w obrębie całej stacji,
c) wskaźnik W 27 ustawia się na szlaku, w miejscu zmiany największej prędkości dozwolonej, według następujących zasad:
— na szlaku jednotorowym — po prawej stronie toru, patrząc w kierunku wzrostu kilometrażu,
— na szlaku o dwu torach — po zewnętrznej stronie torów,
— na szlaku o więcej niż dwu torach — po zewnętrznej stronie torów skrajnych, dla pozostałych torów zaś po prawej stronie, patrząc w kierunku jazdy,
- 19) wskaźnik We 4 **„Zakaz jazdy elektrycznych pojazdów trakcyjnych”**
kwadratowa tablica, ustawiona pionowo po przekątnej, z białym kwadratem otoczonym obwódkami, kolejno: niebieską, białą, niebieską, czarną i białą
(rys. 60),
wskaźnik We 4 oznacza miejsca, poza które jazda z wykorzystaniem trakcji elektrycznej jest zabroniona,
- 20) wskaźnik We 8 **„Początek odcinka, przez który należy przejeżdżać z wyłączonymi silnikami trakcyjnymi”**
kwadratowa niebieska tablica, z obwódkami białą i czarną, ustawiona pionowo po przekątnej, a na niej dwa białe paski pionowe i jeden poziomy
(rys. 61),
wskaźnik We 8 oznacza początek odcinka, który należy przejeżdżać z wyłączonymi silnikami trakcyjnymi,
- 21) wskaźnik We 9 **„Koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z wyłączonymi silnikami trakcyjnymi”**
kwadratowa niebieska tablica, z obwódkami białą i czarną, ustawiona pionowo po przekątnej, a na niej dwa białe paski pionowe i jeden poziomy połączone w kształt litery „U”
(rys. 62),
wskaźnik We 9 oznacza miejsce, od którego można jechać z załączonymi silnikami trakcji elektrycznej,
- 22) wskaźnik We 12 **„Miejsce zatrzymania czoła pociągu”**
trójkątna biała tablica z czarną obwódką i czarną literą „E”:

(rys. 63),

- a) wskaźnik We 12 służy do oznaczenia miejsca, do którego ma dojechać czoło pociągu zatrzymującego się przy peronie,
b) wskaźnik We 12 stosuje się w terenie otwartym.

§ 193. Stosuje się następujące wskaźniki zwrotnicowe:

- 1) wskaźnik Wz 1 „**Zwrotnica nastawiona w kierunku prostym**”

biały prostokąt na czarnym tle, widoczny zarówno od strony ostrza iglicy, jak i od krzyżownicy

(rys. 64),

- 2) wskaźnik Wz 2 „**Zwrotnica nastawiona w kierunku zbocznym, jazda na ostrze**”

biała strzała na czarnym tle, zwrócona ku górze, wskazująca kierunek jazdy po zwrotnicy

(rys. 65),

- 3) wskaźnik Wz 3 „**Zwrotnica nastawiona w kierunku zbocznym, jazda z ostrza**”

biała okrągła tarcza na czarnym tle

(rys. 66),

- 4) wskaźnik Wz 5 „**Zwrotnice rozjazdu krzyżowego nastawione dla jazdy w kierunku prostym z lewego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem**”

dwie białe strzały na czarnym tle, zwrócone ostrzem ku sobie, w jednej linii wznoszącej się ukośnie w prawo

(rys. 67),

- 5) wskaźnik Wz 6 „**Zwrotnice rozjazdu krzyżowego nastawione dla jazdy w kierunku prostym z prawego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem**”

dwie białe strzały na czarnym tle, zwrócone ostrzem ku sobie, w jednej linii, wznoszącej się ukośnie w lewo

(rys. 68),

- 6) wskaźnik Wz 7 „**Zwrotnice rozjazdu krzyżowego nastawione dla jazdy w kierunku zbocznym z lewego toru przed rozjazdem na lewy tor za rozjazdem**”

dwie białe strzały na czarnym tle, zwrócone ostrzem ku sobie, tworzące kąt prosty, otwarty w lewo

(rys. 69),

- 7) wskaźnik Wz 8 „**Zwrotnice rozjazdu krzyżowego nastawione dla jazdy w kierunku z prawego toru przed rozjazdem na prawy tor za rozjazdem**”

dwie białe strzały na czarnym tle, zwrócone ostrzem ku sobie, tworzące kąt prosty, otwarty w prawo

(rys. 70).

§ 194. Stosuje się następujący wskaźnik kilometrażu:

— Wd 2 „**Znak hektometrowy**”

biały prostokąt, a na nim czarny napis, składający się z liczby umieszczonej nad pojedynczą cyfrą

(rys. 71).

Wskaźniki Wd 2 umieszcza się co 100 m, przy każdym torze głównym zasadniczym osobno, w celu oznaczenia kilometrażu linii metra z dokładnością do 1 hektometra.

CZĘŚĆ IV

PRZEPISY PRZEJŚCIOWE I KOŃCOWE

§ 195. Zarządy kolei, przewoźnicy kolejowi oraz kierownik jednostki zarządzającej metrem, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia, dostosują wewnętrzne regulaminy i instrukcje do przepisów rozporządzenia.

§ 196. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

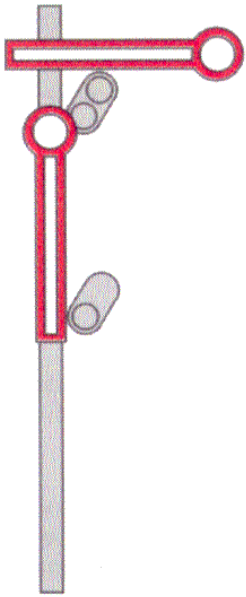
Minister Transportu i Gospodarki Morskiej:

T. Syryjczyk

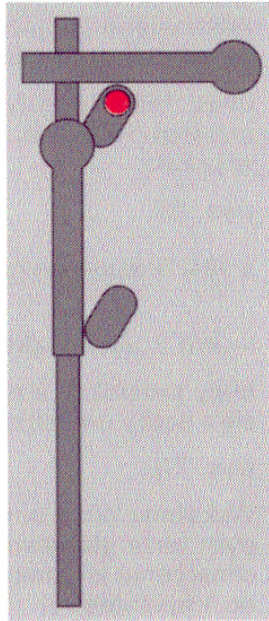
Załączniki do rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 11 lutego 2000 r. (poz. 400)

Załącznik nr 1

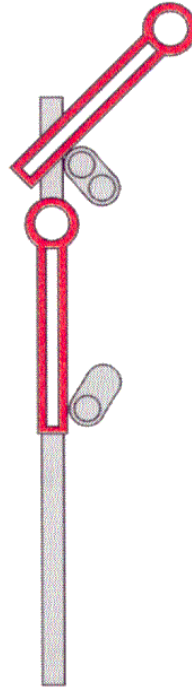
WZORY SYGNAŁÓW I WSKAŹNIKÓW STOSOWANYCH NA LINIACH KOLEJOWYCH



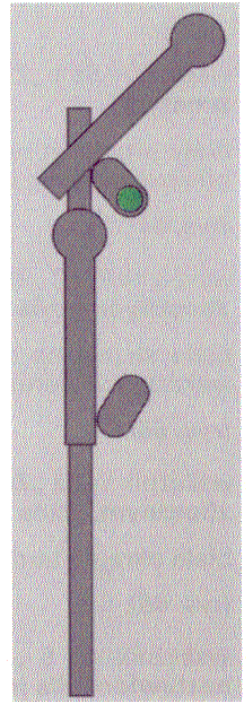
Rys. 1.
Sygnał Sr 1 (dzienny)



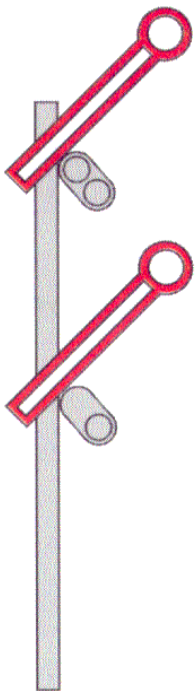
Rys. 2.
Sygnał Sr 1 (nocny)



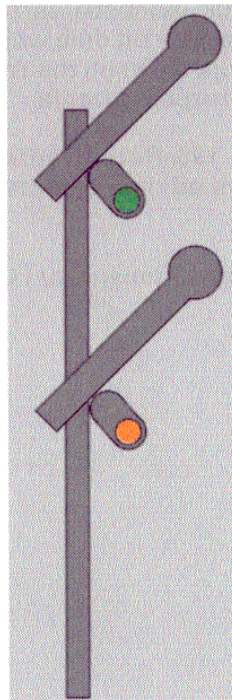
Rys. 3.
Sygnał Sr 2 (dzienny)



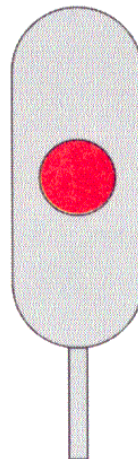
Rys. 4.
Sygnał Sr 2 (nocny)



Rys. 5.
Sygnał Sr 3 (dzienny)



Rys. 6.
Sygnał Sr 3 (nocny)



Rys. 7.
Sygnał S 1



Rys. 8.
Sygnał S 2



Rys. 9.
Sygnał S 3



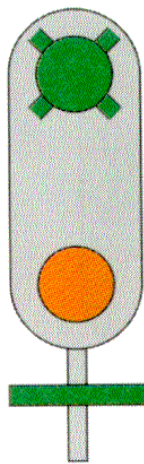
Rys. 10.
Sygnał S 4



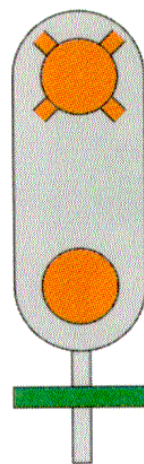
Rys. 11.
Sygnał S 5



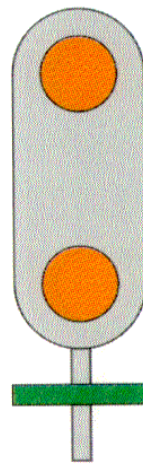
Rys. 12.
Sygnał S 6



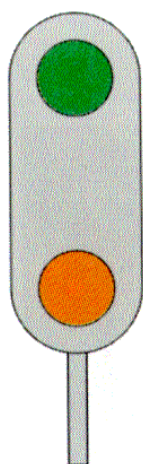
Rys. 13.
Sygnał S 7



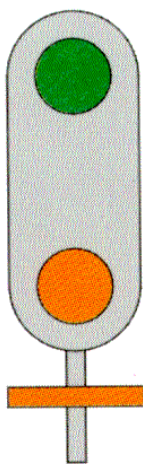
Rys. 14.
Sygnał S 8



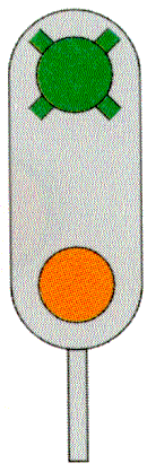
Rys. 15.
Sygnał S 9



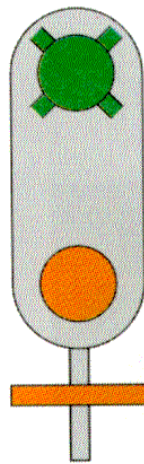
Rys. 16.
Sygnał S 10



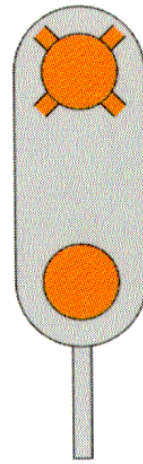
Rys. 17.
Sygnał S 10a



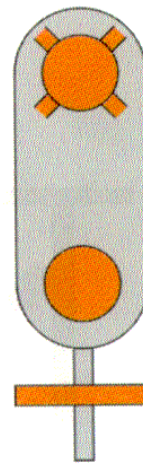
Rys. 18.
Sygnał S 11



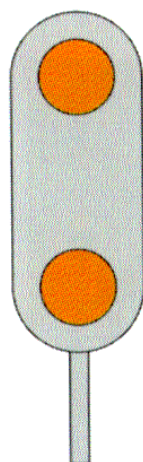
Rys. 19.
Sygnał S 11a



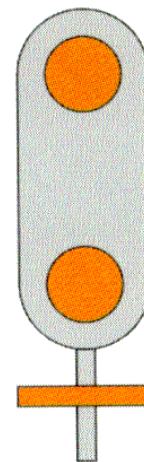
Rys. 20.
Sygnał S 12



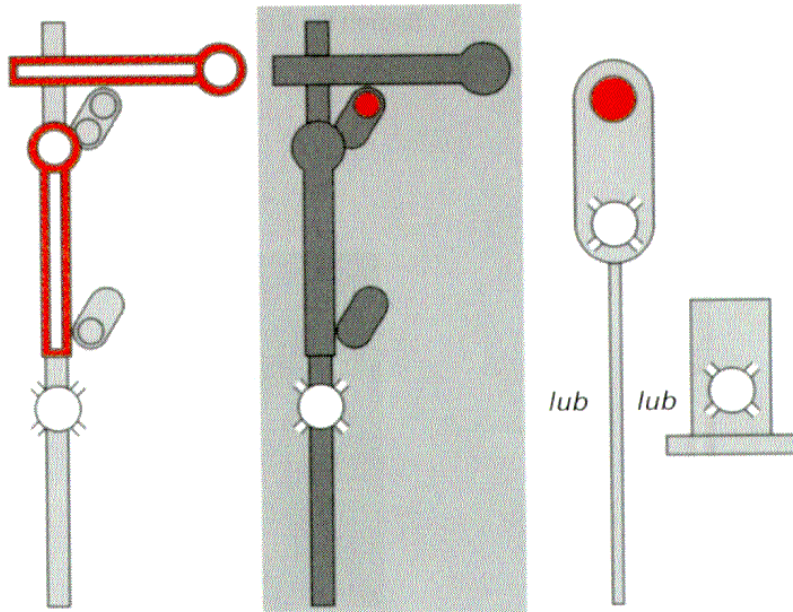
Rys. 21.
Sygnał S 12a



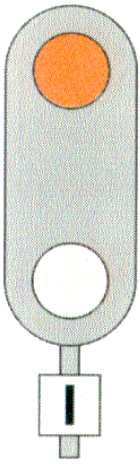
Rys. 22.
Sygnał S 13



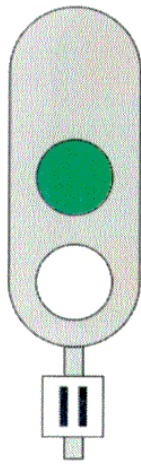
Rys. 23.
Sygnał S 13a



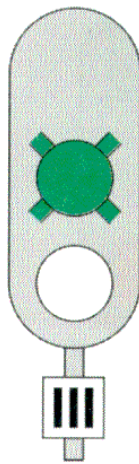
Rys. 24.
Sygnał Sz



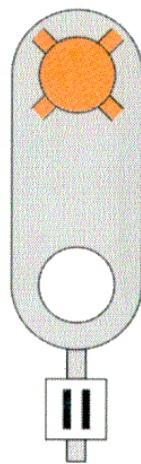
Rys. 25.
Sygnał Sp 1



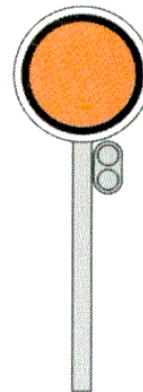
Rys. 26.
Sygnał Sp 2



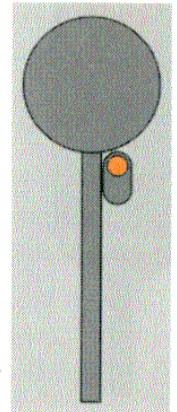
Rys. 27.
Sygnał Sp 3



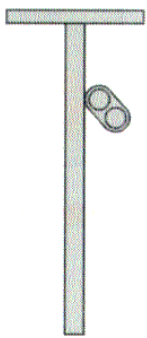
Rys. 28.
Sygnał Sp 4



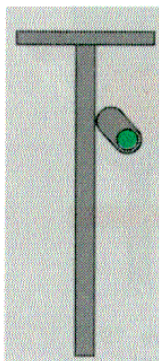
Rys. 29.
Sygnał Od 1 (dzienny)



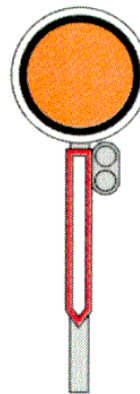
Rys. 30.
Sygnał Od 1 (nocny)



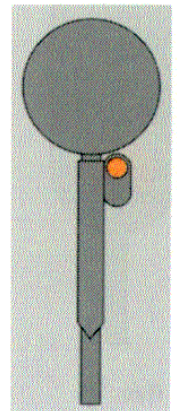
Rys. 31.
Sygnał Od 2 (dzienny)



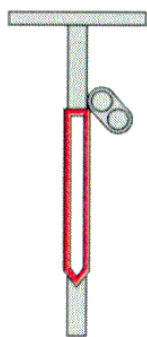
Rys. 32.
Sygnał Od 2 (nocny)



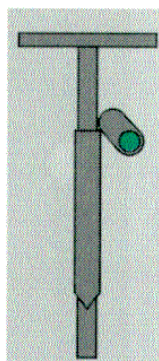
Rys. 33.
Sygnał Ot 1 (dzienny)



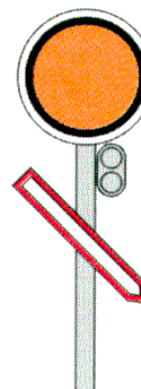
Rys. 34.
Sygnał Ot 1 (nocny)



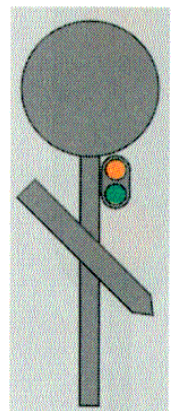
Rys. 35.
Sygnał Ot 2 (dzienny)



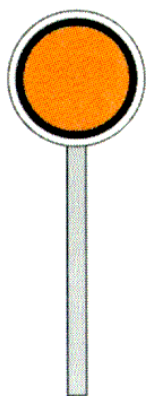
Rys. 36.
Sygnał Ot 2 (nocny)



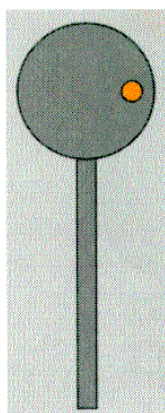
Rys. 37.
Sygnał Ot 3 (dzienny)



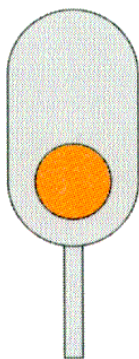
Rys. 38.
Sygnał Ot 3 (nocny)



Rys. 39.
Sygnał On (dzienny)



Rys. 40.
Sygnał On (nocny)



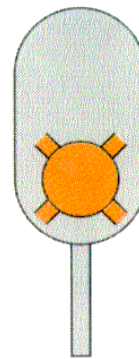
Rys. 41.
Sygnał Os 1



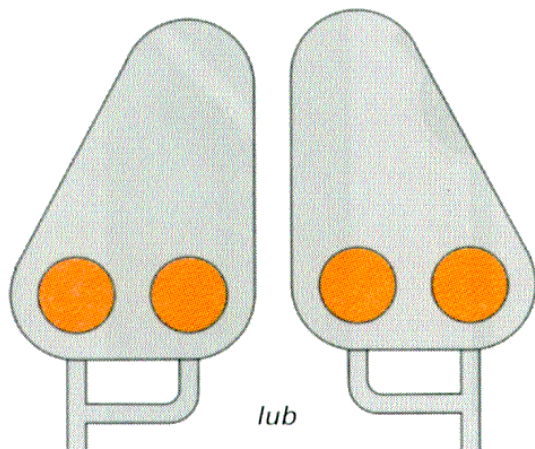
Rys. 42.
Sygnał Os 2



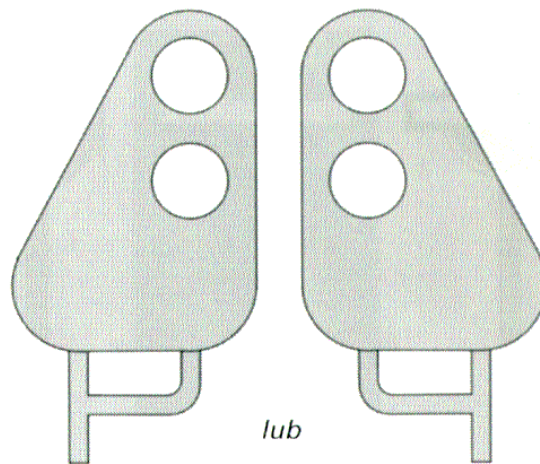
Rys. 43.
Sygnał Os 3



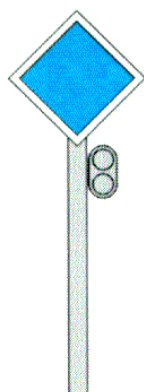
Rys. 44.
Sygnał Os 4



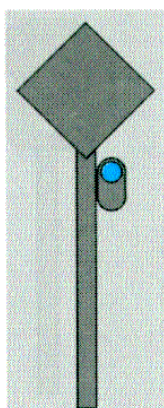
Rys. 45.
Sygnał Osp 1



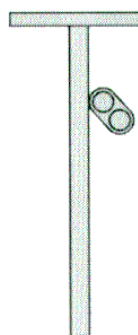
Rys. 46.
Sygnał Osp 2



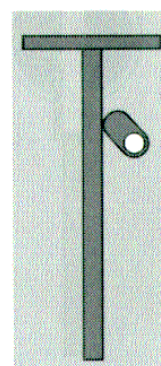
Rys. 47.
Sygnał M 1 (dzienny)



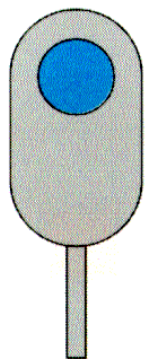
Rys. 48.
Sygnał M 1 (nocny)



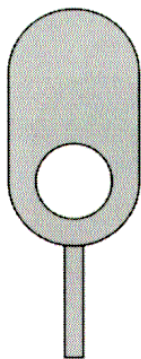
Rys. 49.
Sygnał M 2 (dzienny)



Rys. 50.
Sygnał M 2 (nocny)



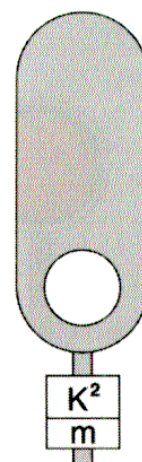
Rys. 51
Sygnał Ms 1



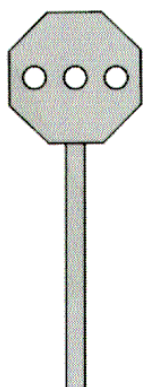
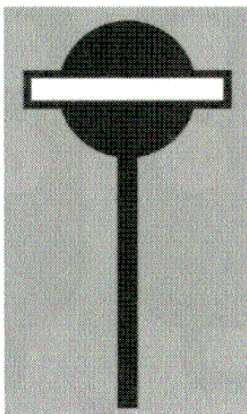
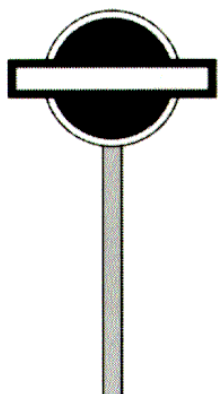
Rys. 52
Sygnał Ms 2



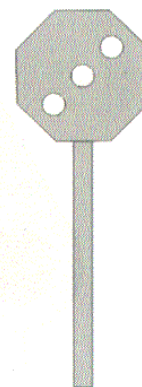
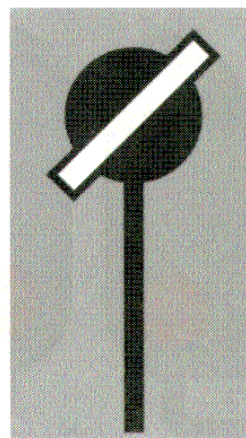
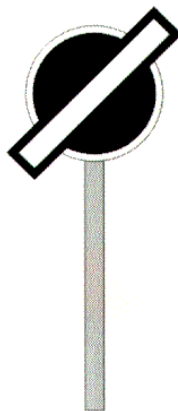
Rys. 53
Sygnał S 1



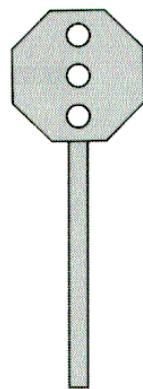
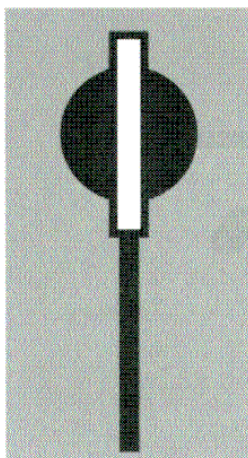
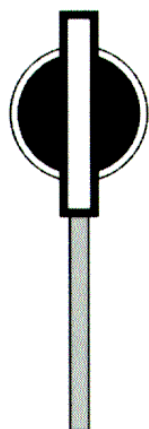
Rys. 54
Sygnał Ms 2



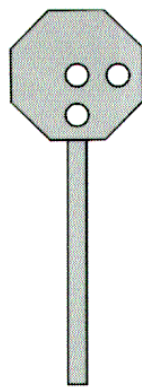
Rys. 55
Sygnał Rt 1



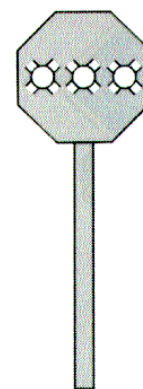
Rys. 56
Sygnał Rt 2



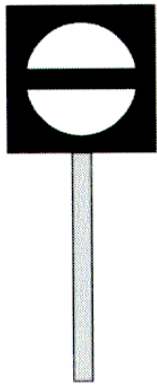
Rys. 57
Sygnał Rt 3



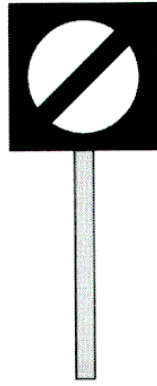
Rys. 58
Sygnał Rt 4



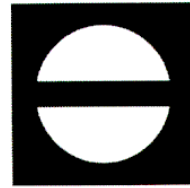
Rys. 59
Sygnał Rt 5



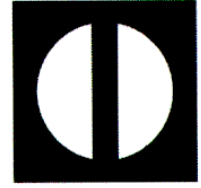
Rys. 60
Sygnał Z 1



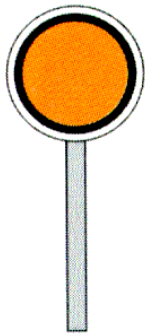
Rys. 61
Sygnał Z 2



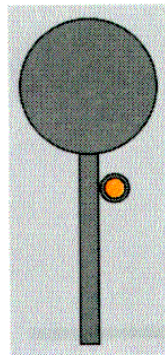
Rys. 62
Sygnał Z 1wk, Z 1o, Z 1wg



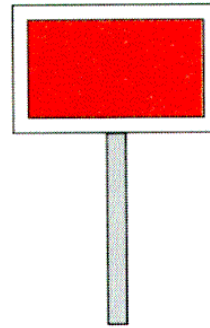
Rys. 63
Sygnał Z 2wk, Z 2o, Z 2wg



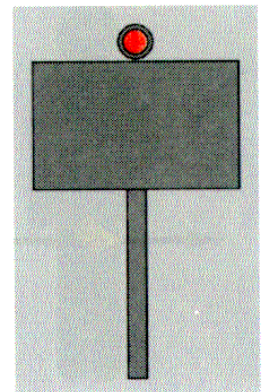
Rys. 64
Sygnał DO (dzienny)



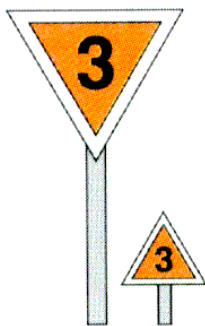
Rys. 65
Sygnał DO (nocny)



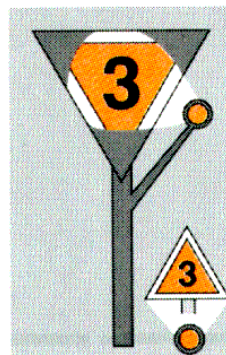
Rys. 66
Sygnał D 1 (dzienny)



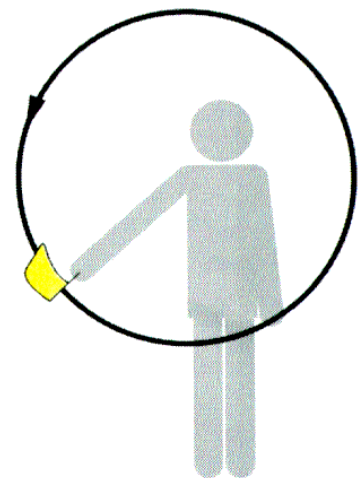
Rys. 67
Sygnał D 1 (nocny)



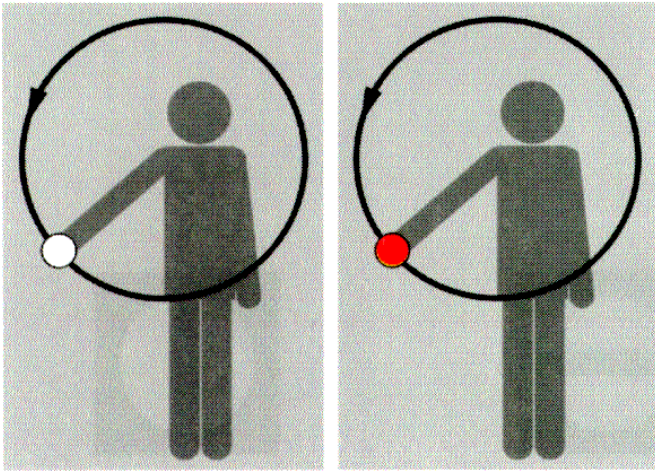
Rys. 68
Sygnał D 6 (dzienny)



Rys. 69
Sygnał D 6 (nocny)



Rys. 70
Sygnał D 2 (dzienny)



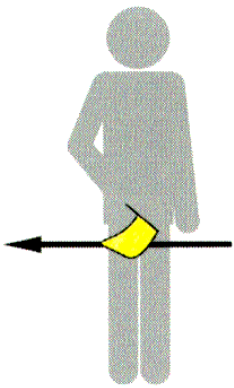
Rys. 71
Sygnał D 2 (nocny)



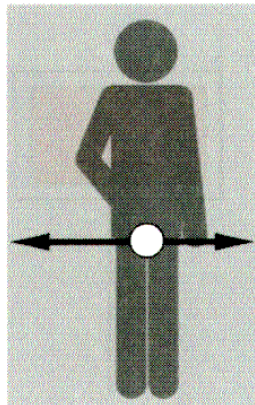
Rys. 72
Sygnał D 3



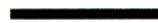
Rys. 73
Sygnał Rm 1



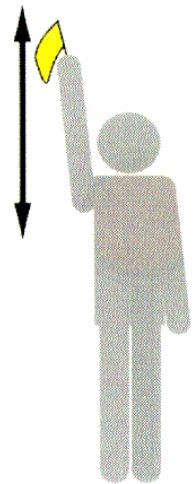
Rys. 74
Sygnał Rm 1 (dzienny)



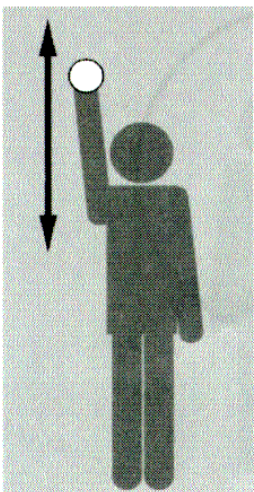
Rys. 75
Sygnał Rm 1 (nocny)



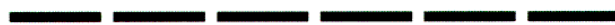
Rys. 76
Sygnał Rm 2



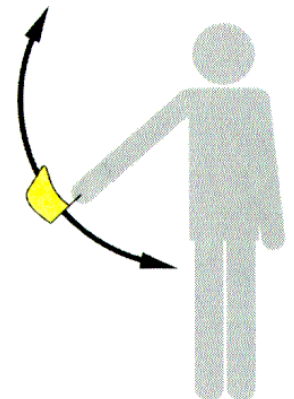
Rys. 77
Sygnał Rm 2 (dzienny)



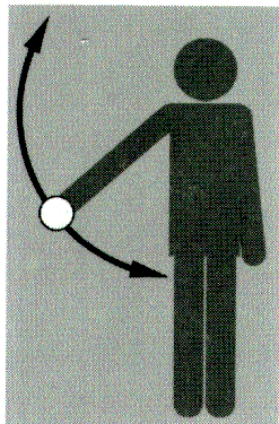
Rys. 78
Sygnał Rm 2 (nocny)



Rys. 79
Sygnał Rm 3



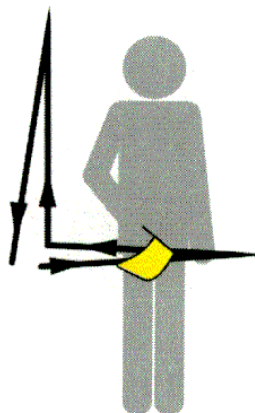
Rys. 80
Sygnał Rm 3 (dzienny)



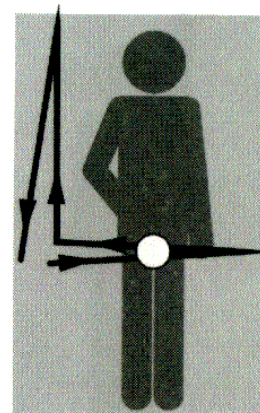
Rys. 81
Sygnał Rm 3 (nocny)



Rys. 82
Sygnał Rm 5



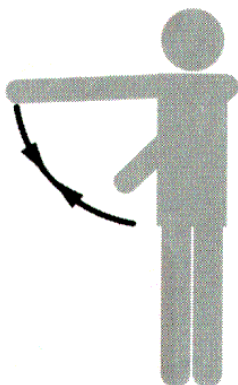
Rys. 83
Sygnał Rm 5 (dzienny)



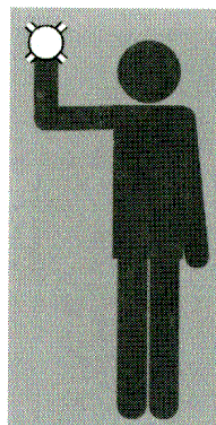
Rys. 84
Sygnał Rm 5 (nocny)



Rys. 85
Sygnał Rm 6



Rys. 86
Sygnał Rm 6 (dzienny)



Rys. 87
Sygnał Rm 6 (nocny)



Rys. 88
Sygnał Rp 1



Rys. 89
Sygnał Rp 2



Rys. 90
Sygnał Rp 3



Rys. 91
Sygnał Rp 4



Rys. 92
Sygnał Rp 5



Rys. 93
Sygnał Rp 6



Rys. 94
Sygnał Rp 7



Rys. 95
Sygnał Rp 8



Rys. 96
Sygnał Rp 9



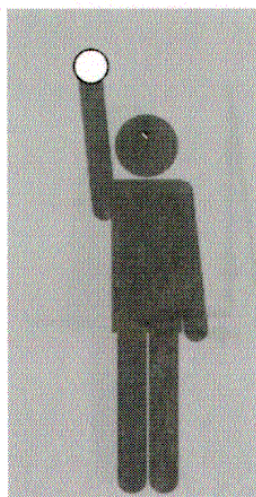
Rys. 97
Sygnał Rp 10



Rys. 98
Sygnał Rp 11



Rys. 99
Sygnał Rp 12 (dzienny)



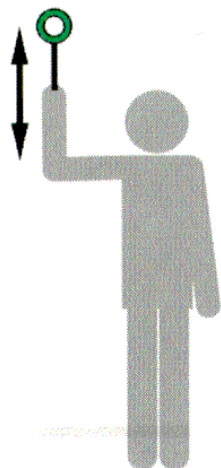
Rys. 100
Sygnał Rp 12 (nocny)



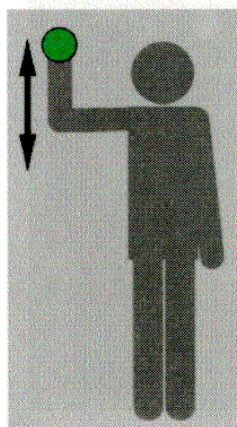
Rys. 101
Sygnał Rp 14 (dzienny)



Rys. 102
Sygnał Rp 14 (nocny)



Rys. 103
Sygnał Rd 1 (dzienny)



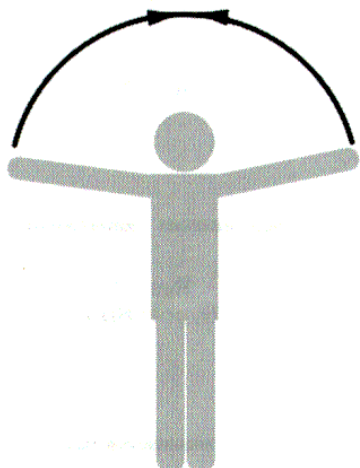
Rys. 104
Sygnał Rd 1 (nocny)



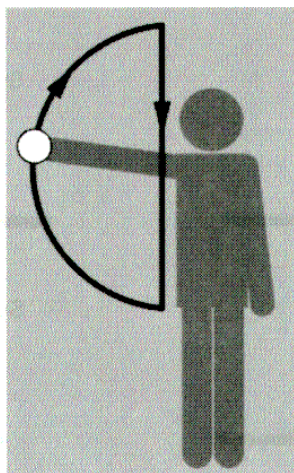
Rys. 105
Sygnał Rd 2



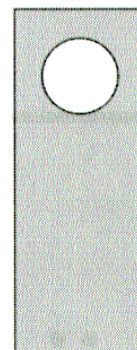
Rys. 106
Sygnał Rd 3



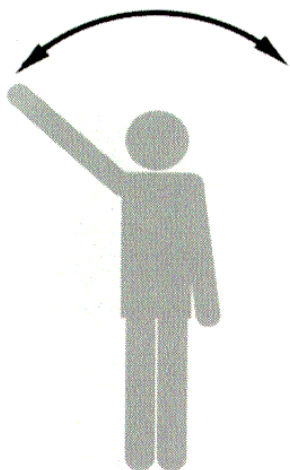
Rys. 107
Sygnał Rh 1 (dzienny)



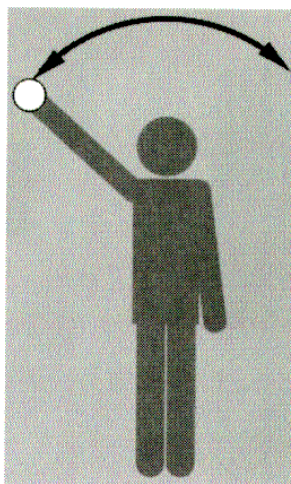
Rys. 108
Sygnał Rh 1 (nocny)



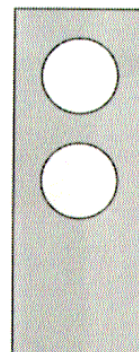
Rys. 109
Sygnał Rhs 1



Rys. 110
Sygnał Rh 2 (dzienny)



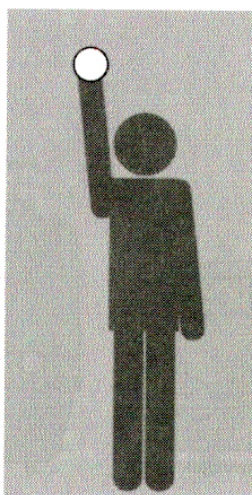
Rys. 111
Sygnał Rh 2 (nocny)



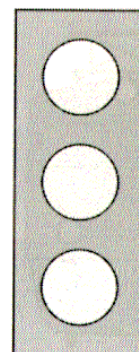
Rys. 112
Sygnał RhS 2



Rys. 113
Sygnał Rh 3 (dzienny)



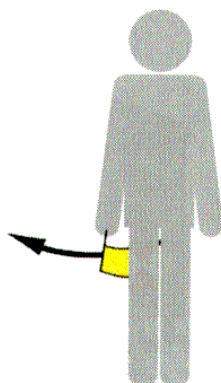
Rys. 114
Sygnał Rh 3 (nocny)



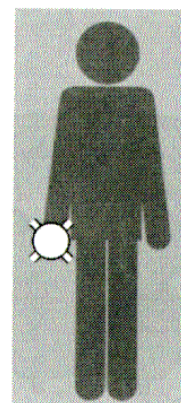
Rys. 115
Sygnał RhS 3



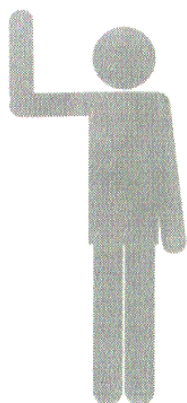
Rys. 116
Sygnał Rr



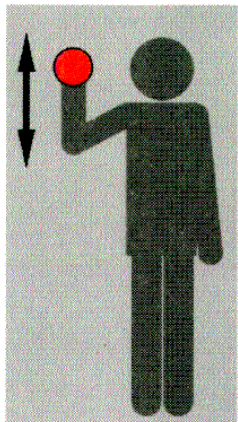
Rys. 117
Sygnał Rr (dzienny)



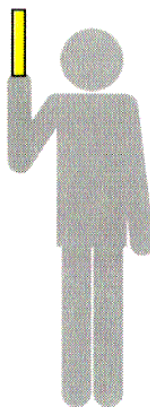
Rys. 118
Sygnał Rr (nocny)



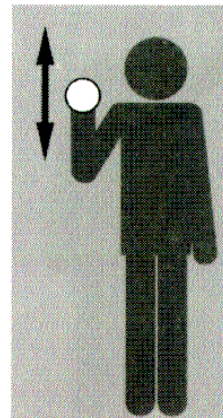
Rys. 119
Sygnał D 7 (dzienny)



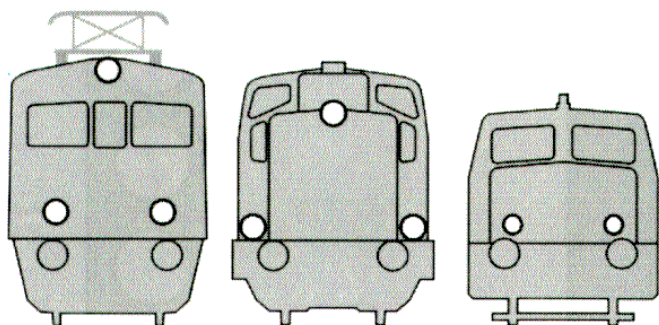
Rys. 120
Sygnał D 7 (nocny)



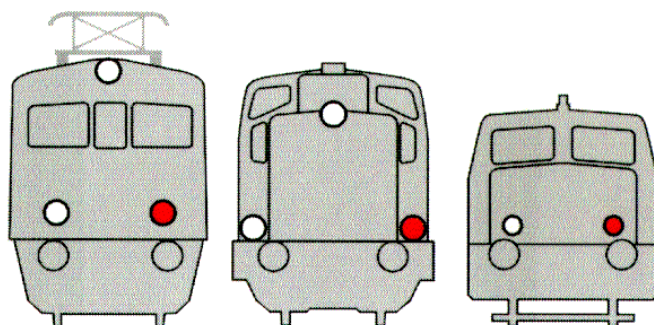
Rys. 121
Sygnał D 8 (dzienny)



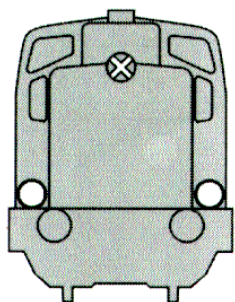
Rys. 122
Sygnał D 8 (nocny)



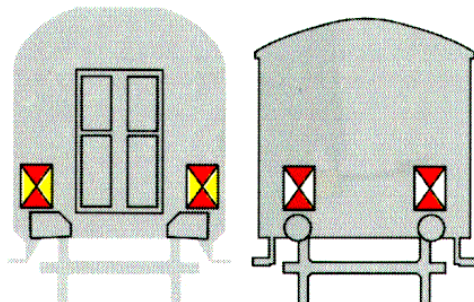
Rys. 123
Sygnał Pc 1



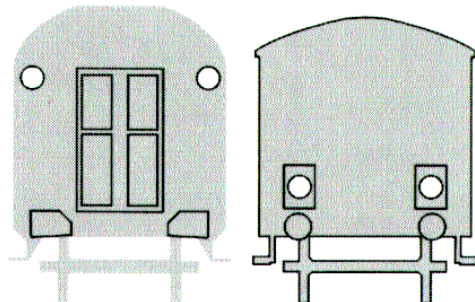
Rys. 124
Sygnał Pc 2



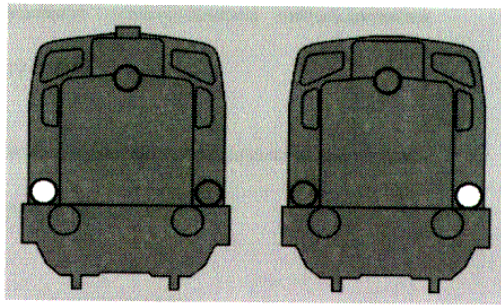
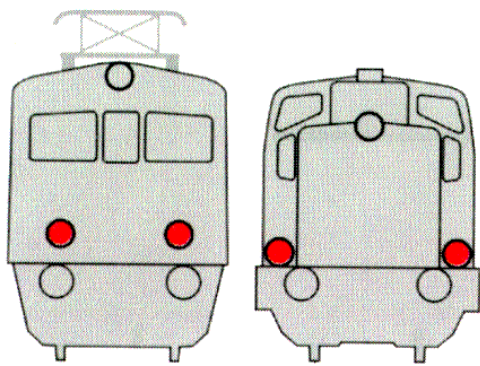
Rys. 125
Sygnał Pc 3



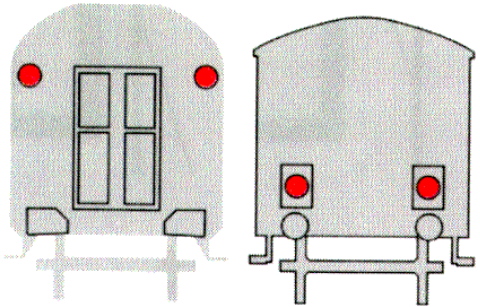
Rys. 126
Sygnał Pc 4, Pc 5 (dzienny)



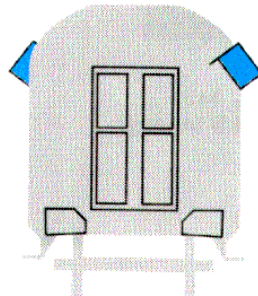
Rys. 127
Sygnał Pc 4 (dzienny i nocny)



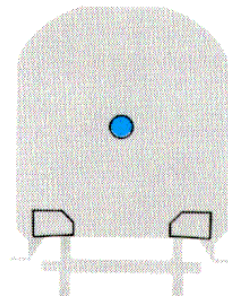
Rys. 129.
Sygnał Tb 1 (nocny)



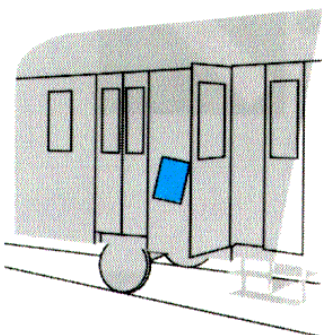
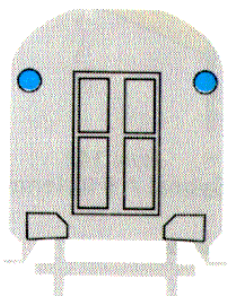
Rys. 128.
Sygnał Pc 5 (dzienny i nocny)



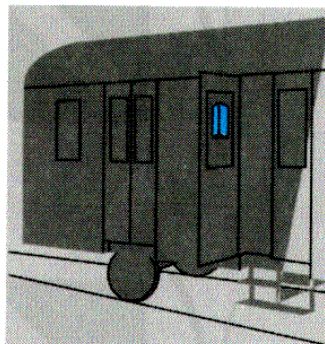
Rys. 130.
Sygnał Tb 2 (dzienny)



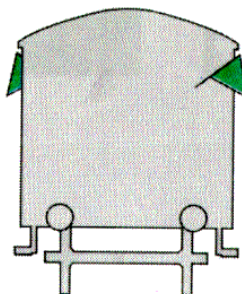
Rys. 131.
Sygnał Tb 2 (dzienny i nocny)



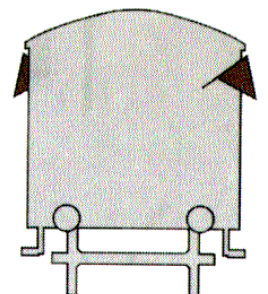
Rys. 132.
Sygnał Tb 3 (dzienny)



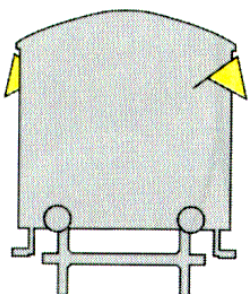
Rys. 133.
Sygnał Tb 3 (nocny)



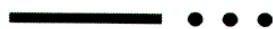
Rys. 134.
Sygnał PcSp



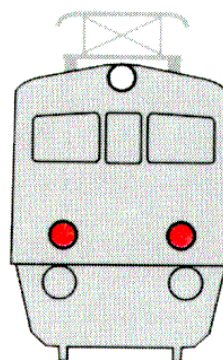
Rys. 135.
Sygnał PcSb



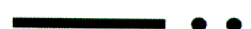
Rys. 136.
Sygnał PcSch



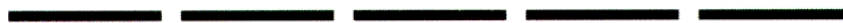
Rys. 137.
Sygnał A 1



Rys. 138.
Sygnał A 1a



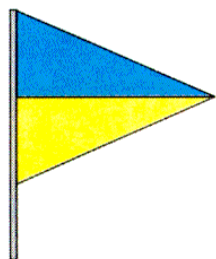
Rys. 139.
Sygnał A 2



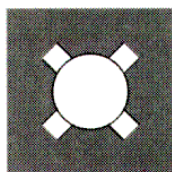
Rys. 140. Sygnał A 3, A 6



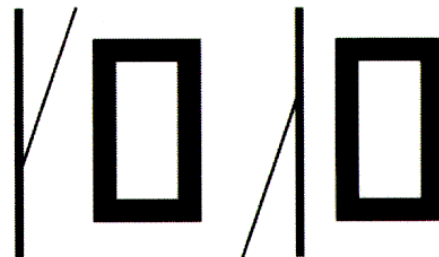
Rys. 141. Sygnał A 4, A 8



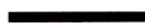
Rys. 142.
Sygnał A 5 (dzienny)



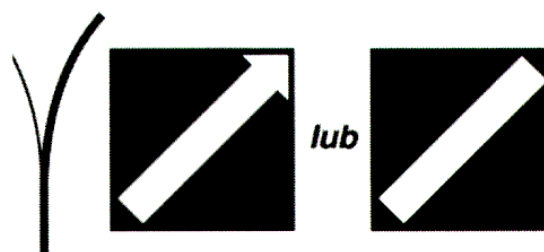
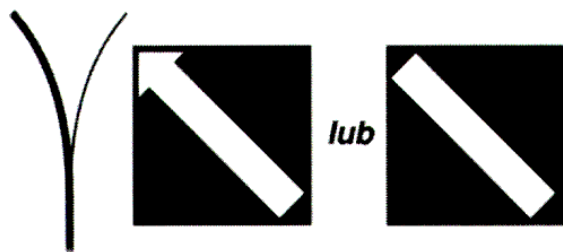
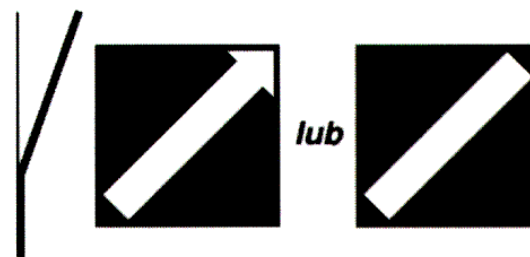
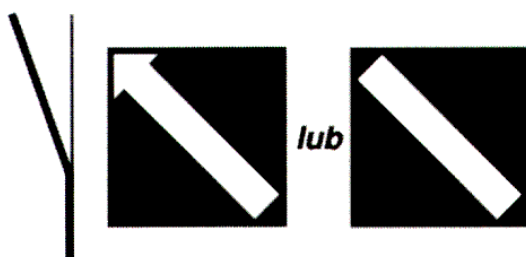
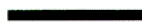
Rys. 143.
Sygnał A 5 (nocny)



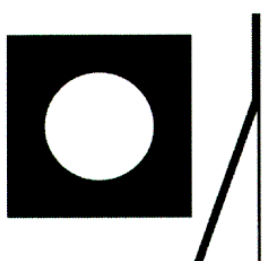
Rys. 145.
Wskaźnik Wz 1



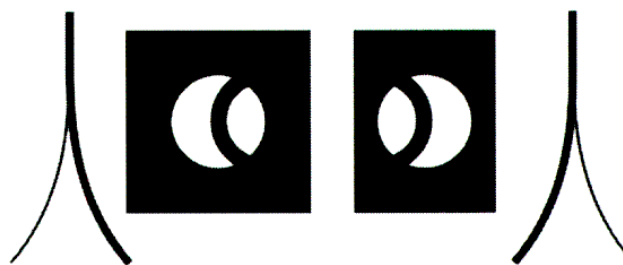
Rys. 144. Sygnał A 7



Rys. 146. Wskaźnik Wz 2



Rys. 147.
Wskaźnik Wz 3



Rys. 148.
Wskaźnik Wz 4



lub

lub

lub

lub



Rys. 149.
Wskaźnik Wz 5

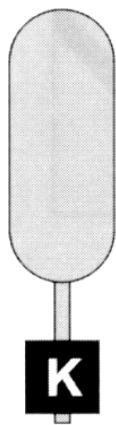
Rys. 150.
Wskaźnik Wz 6

Rys. 151.
Wskaźnik Wz 7

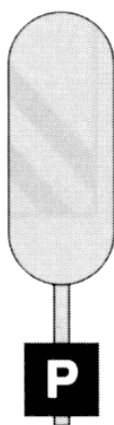
Rys. 152.
Wskaźnik Wz 8



Rys. 153.
Wskaźnik W 1



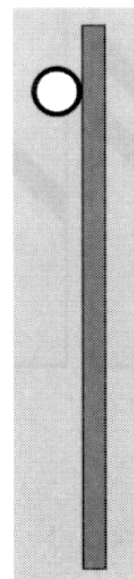
Rys. 154.
Wskaźnik W 2



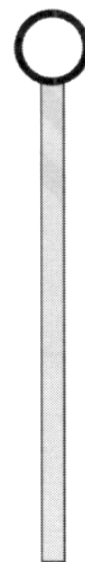
Rys. 155.
Wskaźnik W 26a, W 26b



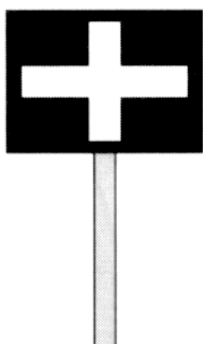
Rys. 156.
Wskaźnik W 3
(dzienny)



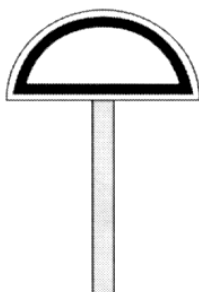
Rys. 157.
Wskaźnik W 3
(nocny)



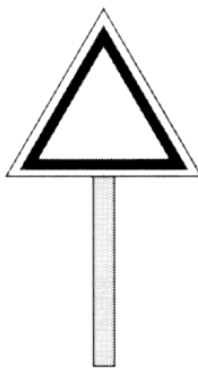
Rys. 158.
Wskaźnik W 3
(dzienny i nocny)



Rys. 159.
Wskaźnik W 4



Rys. 160.
Wskaźnik W 5



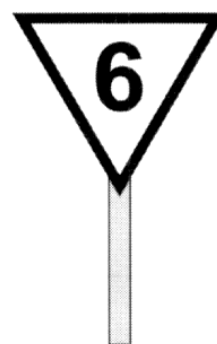
Rys. 161.
Wskaźnik W 6



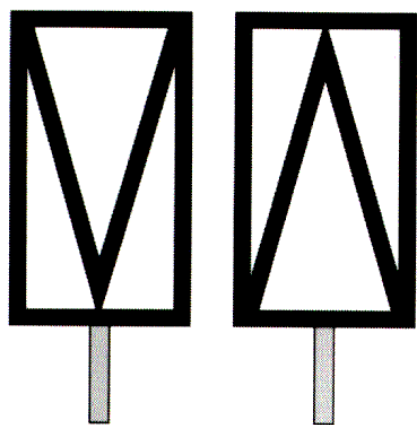
Rys. 162.
Wskaźnik W 6a



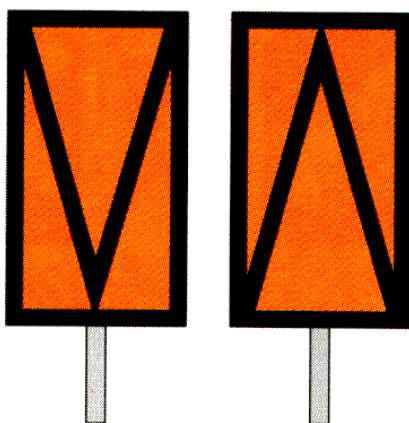
Rys. 163.
Wskaźnik W 7



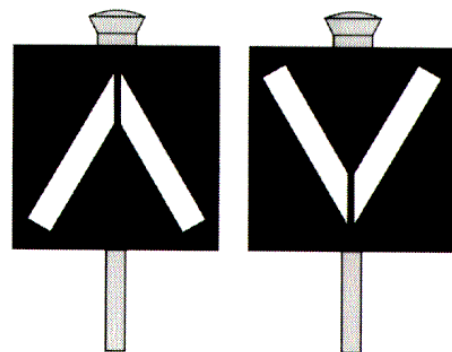
Rys. 164.
Wskaźnik W 8



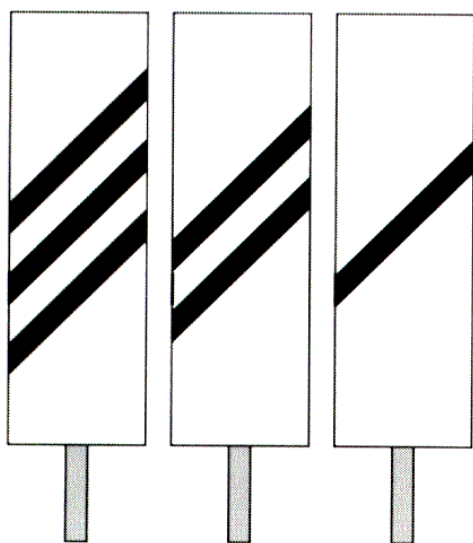
Rys. 165.
Wskaznik W 9



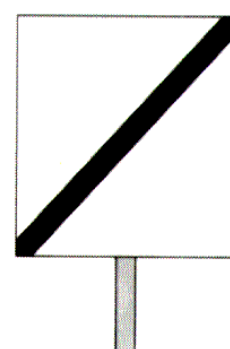
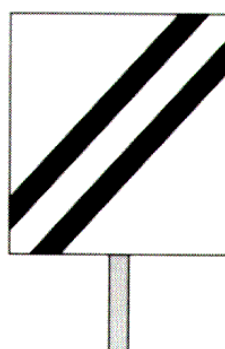
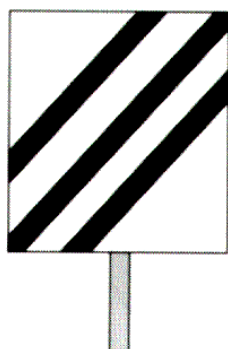
Rys. 166.
Wskaznik W 14



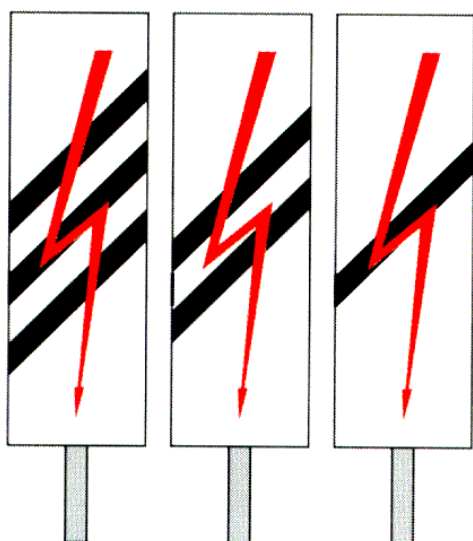
Rys. 167.
Wskaznik W 10a i W 10b



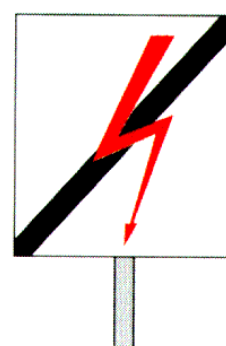
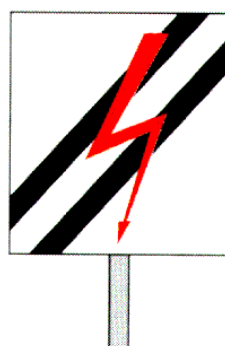
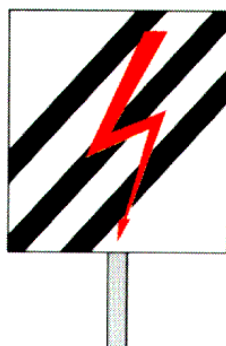
lub



Rys. 168. Wskaznik W 11a



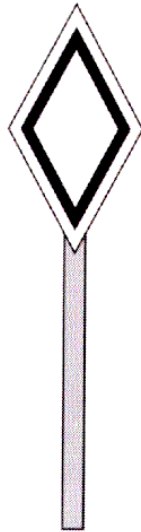
lub



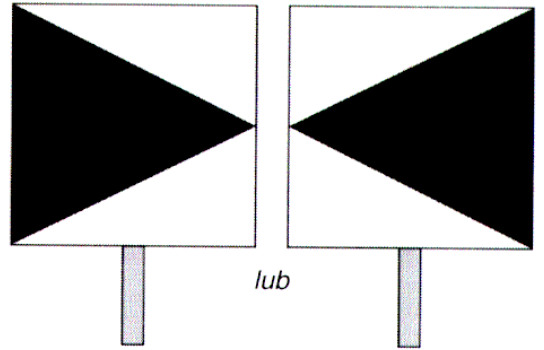
Rys. 169. Wskaznik W 11b



Rys. 170.
Wskaźnik W 11p



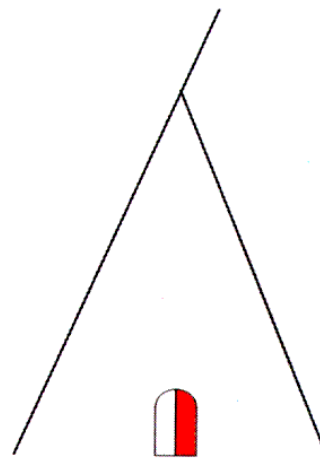
Rys. 171.
Wskaźnik W 12



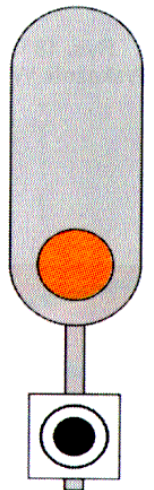
Rys. 172. Wskaźnik W 15



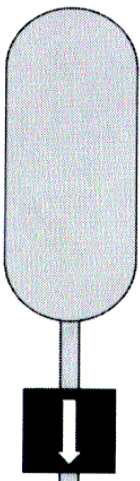
Rys. 173. Wskaźnik W 16



Rys. 174.
Wskaźnik W 17



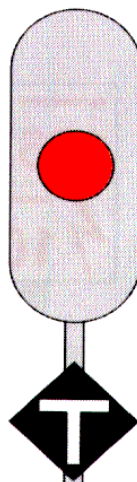
Rys. 175.
Wskaźnik W 18



Rys. 176.
Wskaźnik W 19



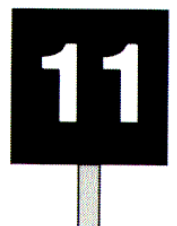
Rys. 177.
Wskaźnik W 20



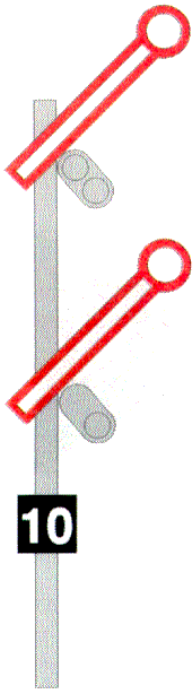
Rys. 178.
Wskaźnik W 22



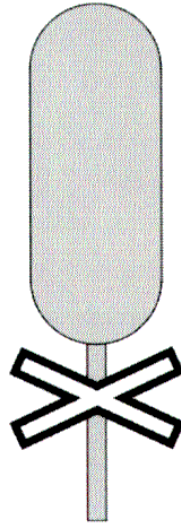
Rys. 179.
Wskaźnik W 24



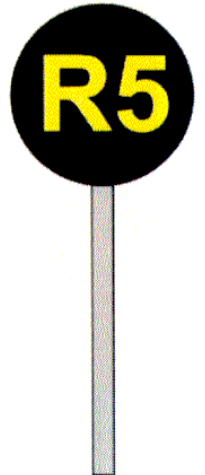
Rys. 180.
Wskaźnik W 27



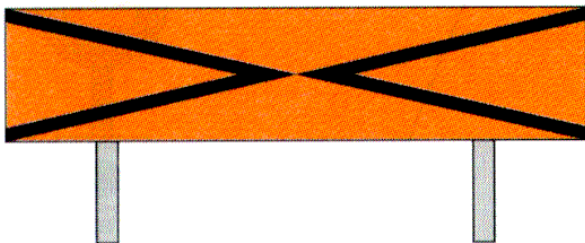
Rys. 181.
Wskaźnik W 21



Rys. 182.
Wskaźnik W 31



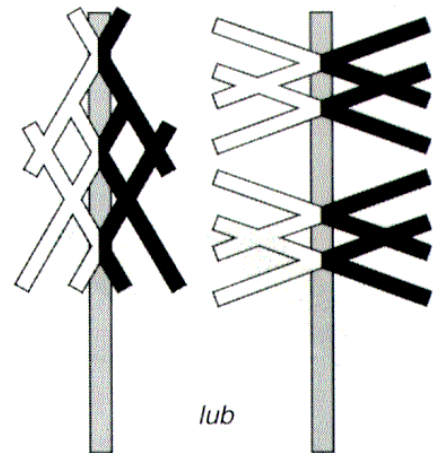
Rys. 183.
Wskaźnik W 28



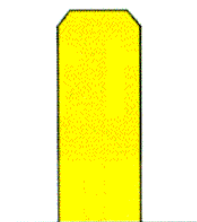
Rys. 184.
Wskaźnik W 29



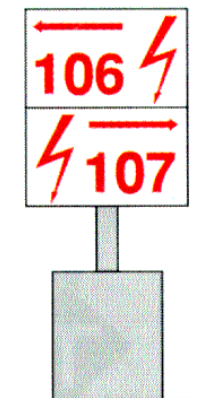
Rys. 185.
Wskaźnik W 30



Rys. 186.
Wskaźnik W 13



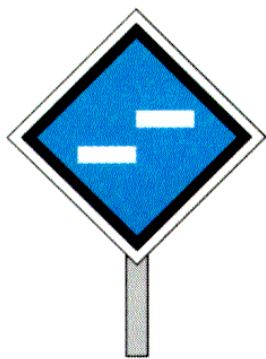
Rys. 187.
Wskaźnik W 23



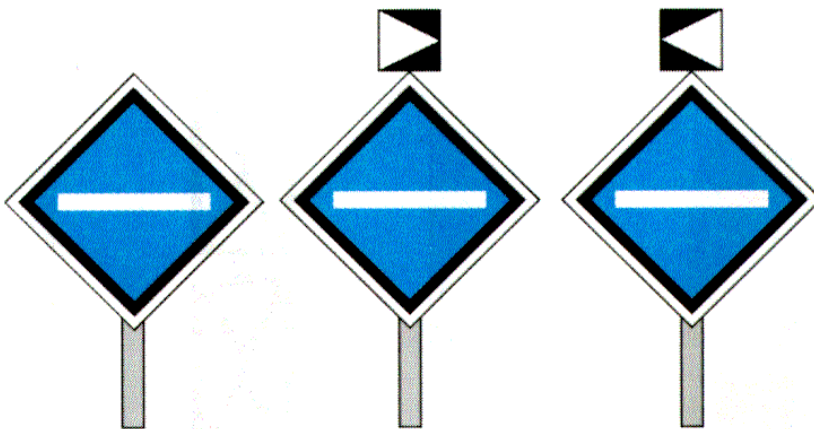
Rys. 188.
Wskaźnik W 25



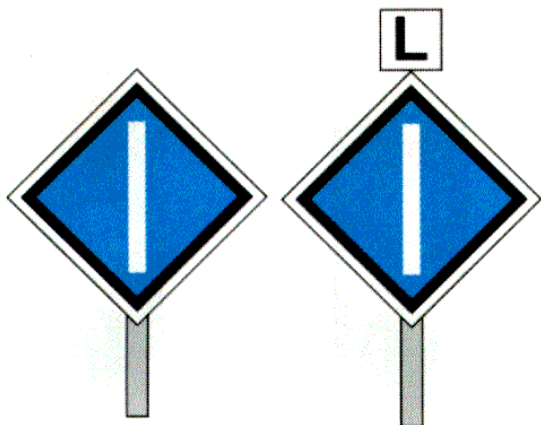
Rys. 189.
Wskaźnik W 32



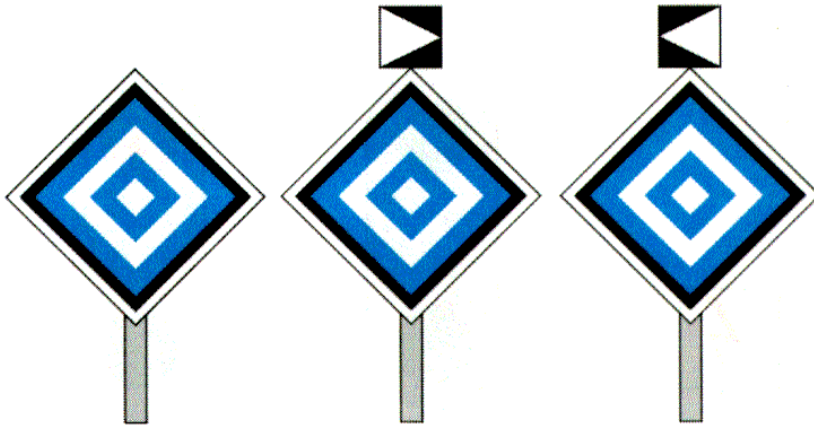
Rys. 190.
Wskaźnik We 1



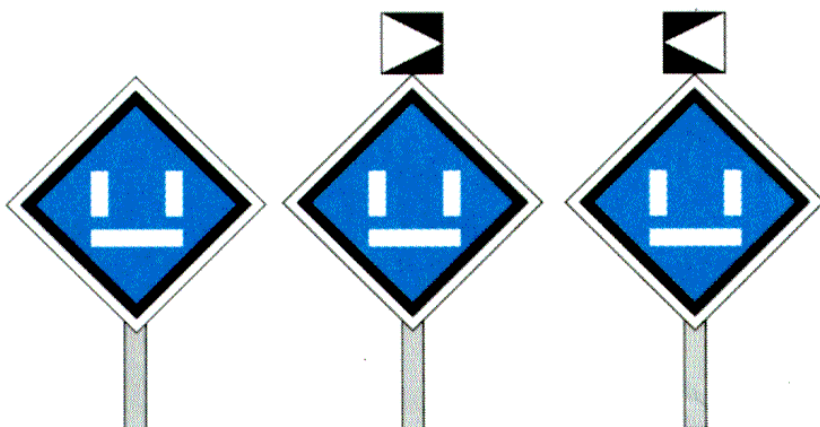
Rys. 191.
Wskaźnik We 2a, We 2b, We 2c



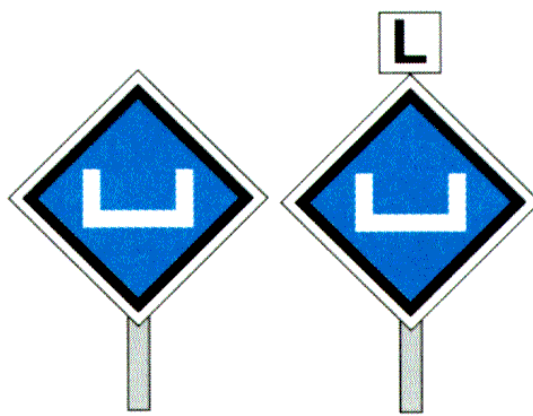
Rys. 192. Wskaźnik We 3a, We 3b



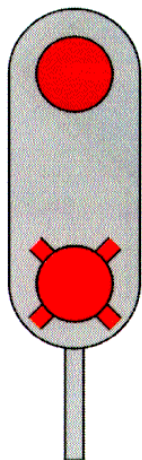
Rys. 193. Wskaźnik We 4a, We 4b, We 4c



Rys. 194. Wskaźnik We 8a, We 8b, We 8c



Rys. 195. Wskaźnik We 9a, We 9b



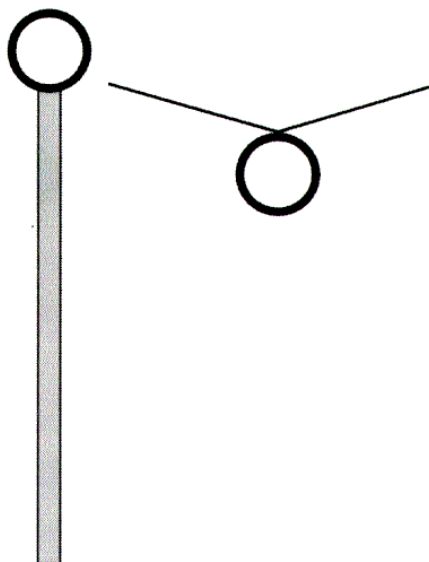
Rys. 196.
Sygnał S 1a



Rys. 197.
Wskaźnik W 21wg



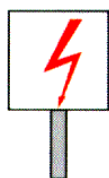
Rys. 198.
Wskaźnik
W 2-WKD



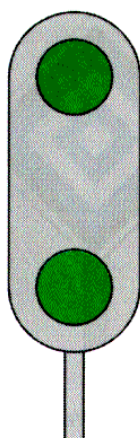
Rys. 199.
Wskaźnik Wk-WKD



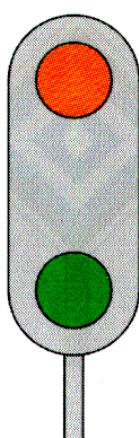
Rys. 200.
Wskaźnik W 27-P



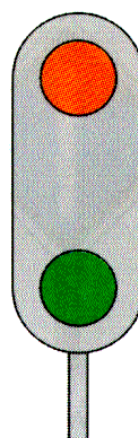
Rys. 201.
Wskaźnik W 28-P



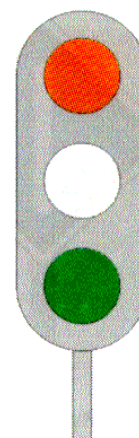
Rys. 202.



Rys. 203.

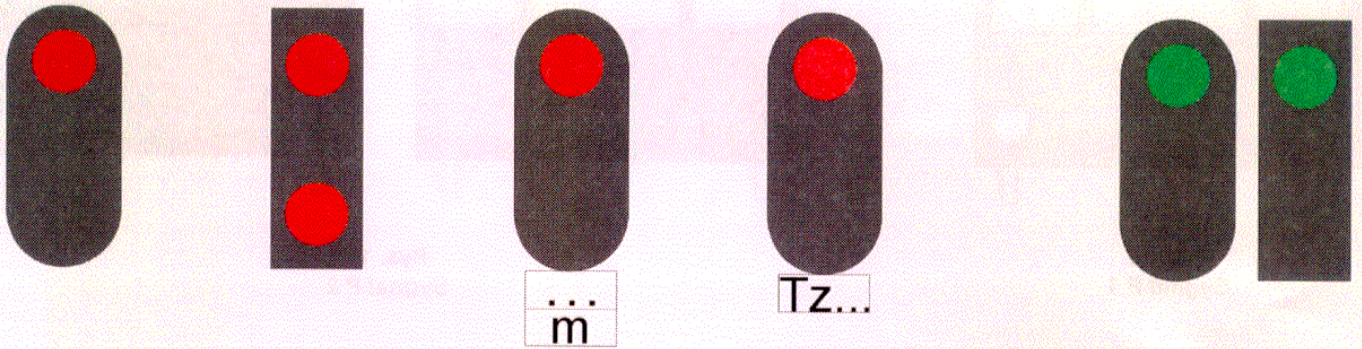


Rys. 204.



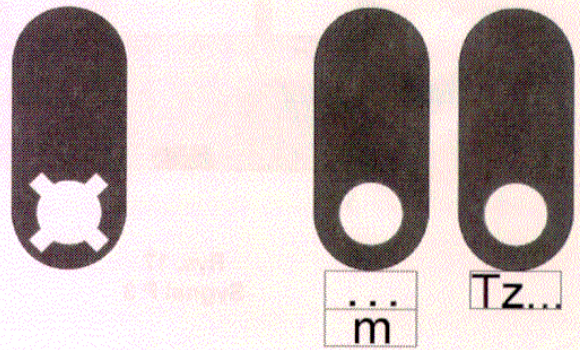
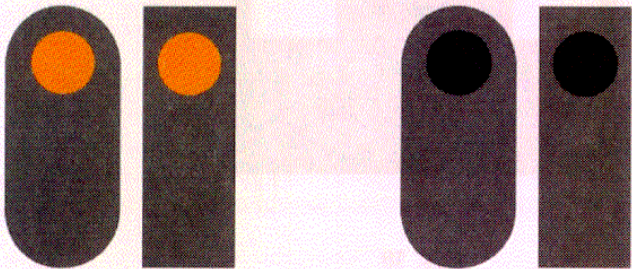
Rys. 205.

WZORY SYGNAŁÓW I WSKAŹNIKÓW STOSOWANYCH NA LINIACH METRA



Rys. 1
Sygnał S 1

Rys. 2
Sygnał S 2

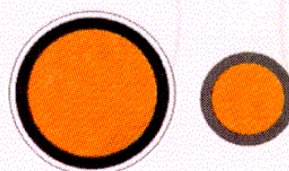


Rys. 3
Sygnał S 3

Rys. 4
Sygnał SN

Rys. 5
Sygnał Sz

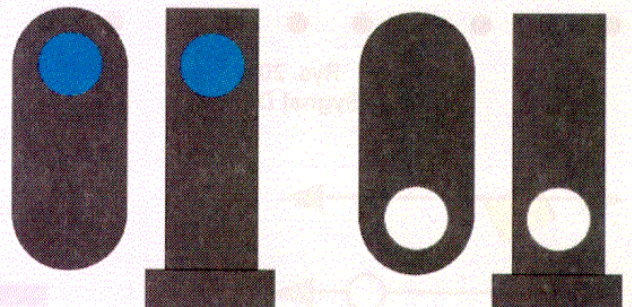
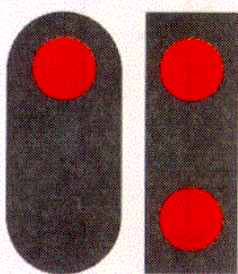
Rys. 6
Sygnał Ms 2



Rys. 7
Sygnał D 1

Rys. 8
Sygnał D O

Rys. 9
Sygnał Z 1



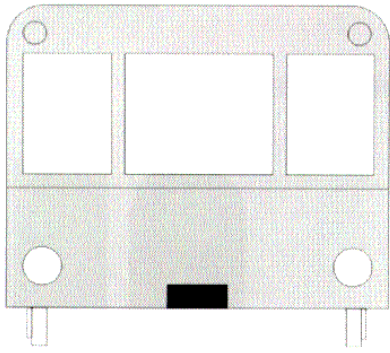
Rys. 10
Sygnał Z 1a

Rys. 11
Sygnał Z 1wk

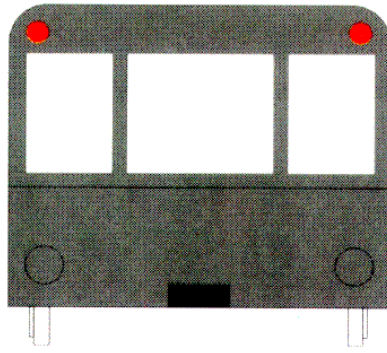
Rys. 12
Sygnał Z 2wk

Rys. 13
Sygnał Ms 1

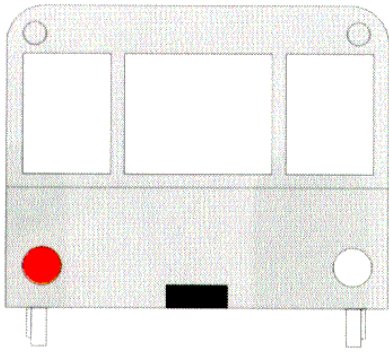
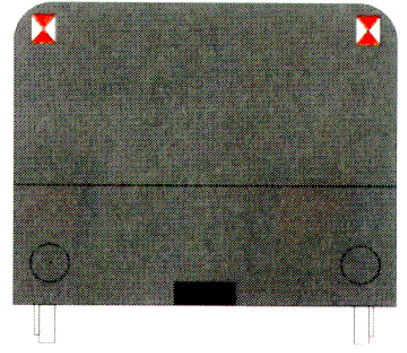
Rys. 14
Sygnał Ms 2



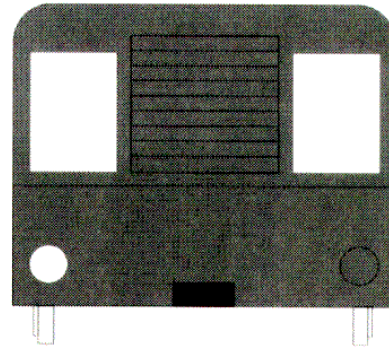
Rys. 15
Sygnał P 1



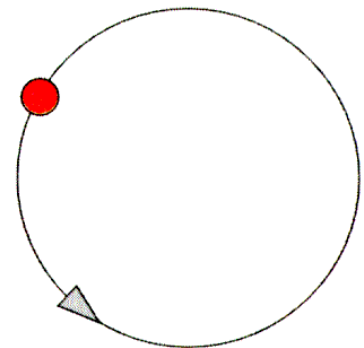
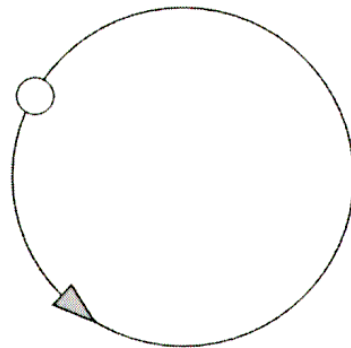
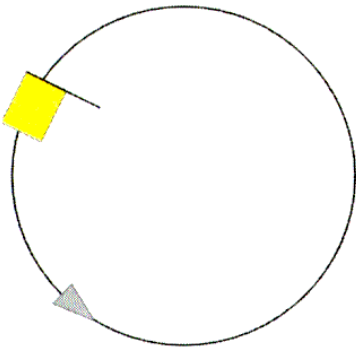
Rys. 16
Sygnał P 2



Rys. 17
Sygnał P 3



Rys. 18
Sygnał Tb 1



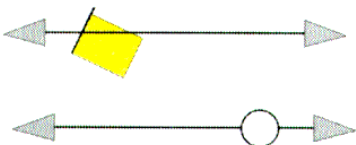
Rys. 19
Sygnał D 2



Rys. 20
Sygnał D 3



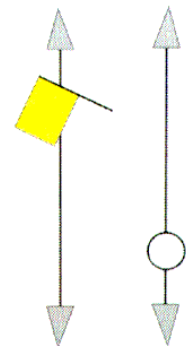
Rys. 21
Sygnał Rm 1 — słuchowy



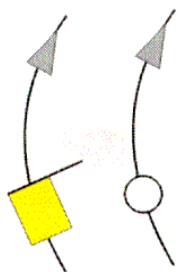
Rys. 22
Sygnał Rm 1 — wzrokowy



Rys. 23
Sygnał Rm 2 — słuchowy



Rys. 24
Sygnał Rm 2 — wzrokowy



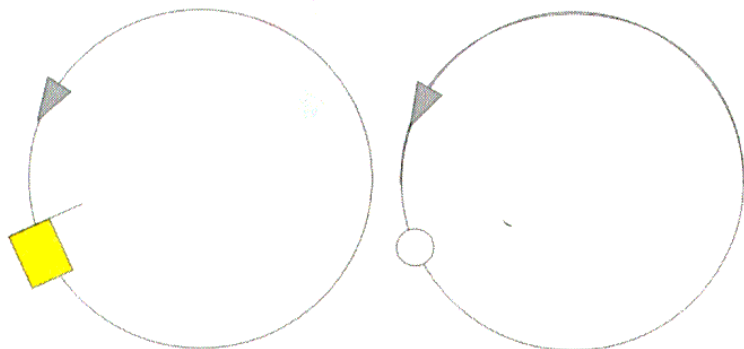
Rys. 26
Sygnał Rm 3 — wzrokowy



Rys. 25
Sygnał Rm 3 — słuchowy



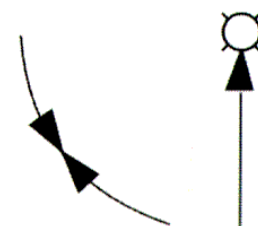
Rys. 27
Sygnał Rm 4 — słuchowy



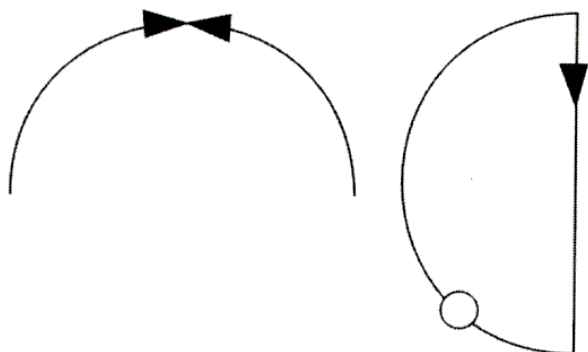
Rys. 28
Sygnał Rm 4 — wzrokowy



Rys. 29
Sygnał Rm 6 — słuchowy



Rys. 30
Sygnał Rm 6 — wzrokowy



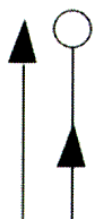
Rys. 32
Sygnał Rh 1



Rys. 31
Sygnał Rp 1



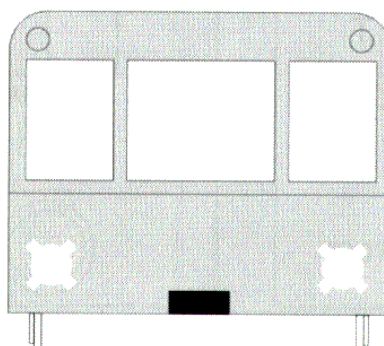
Rys. 33
Sygnał Rh 2



Rys. 34
Sygnał Rh 3



Rys. 35
Sygnał A 1 — słuchowy



Rys. 36
Sygnał A 1 — wzrokowy

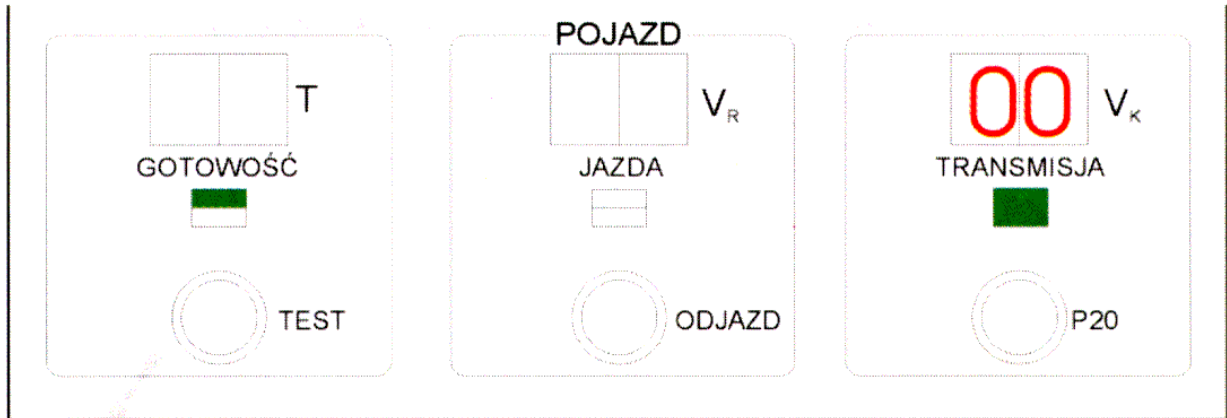


Rys. 37
Sygnał A 2

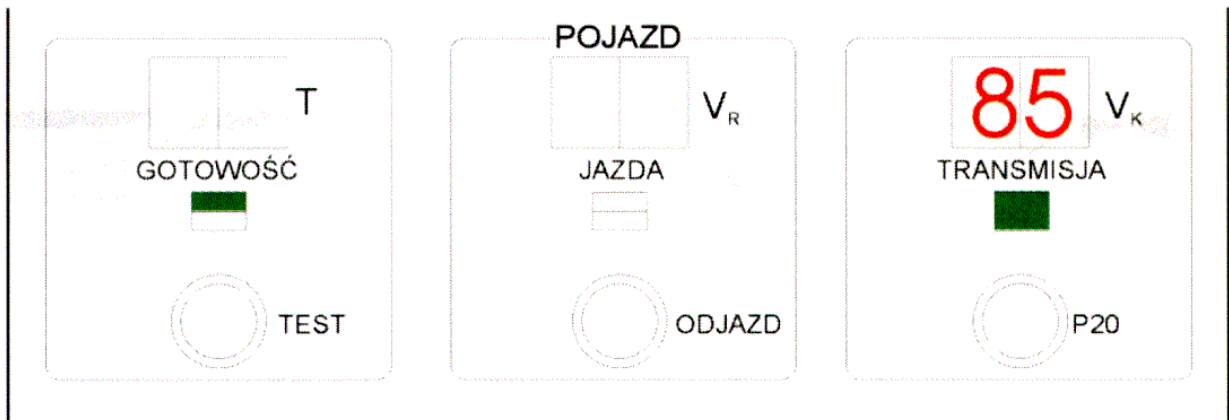
SYTUACJA RUCHOWA



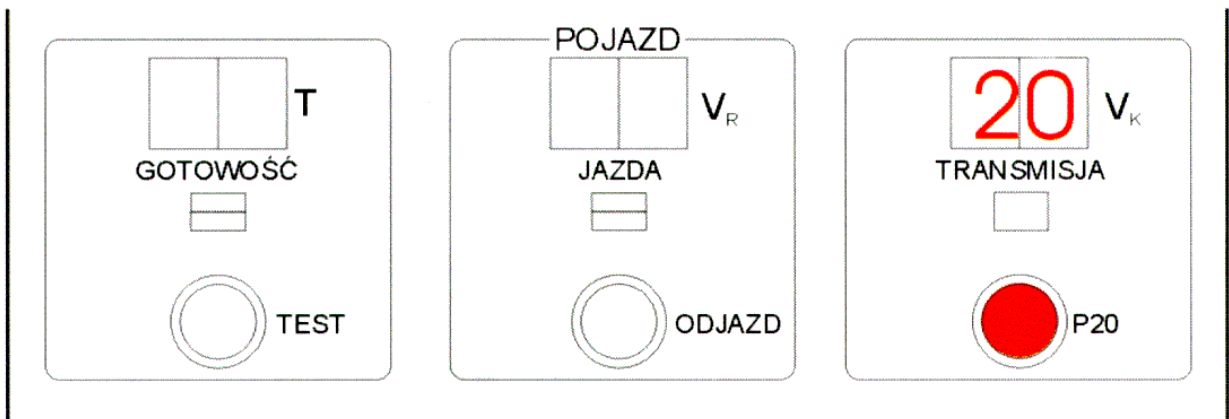
Rys. 38
Wyświetlacz sytuacji ruchowej



Rys. 39
Sygnał Sk O



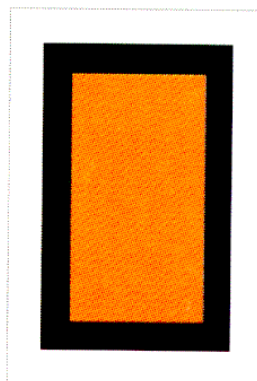
Rys. 40
Sygnał Sk Z



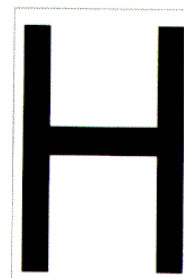
Rys. 41
Sygnał Sk P20



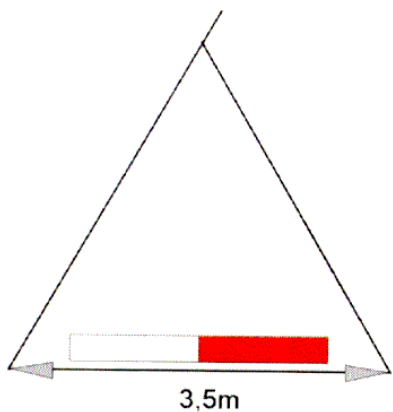
Rys. 42
Wskaźnik Wm 4



Rys. 43
Wskaźnik Wm 8



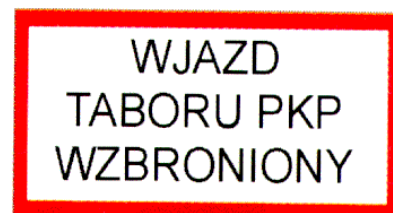
Rys. 44
Wskaźnik Wm 16



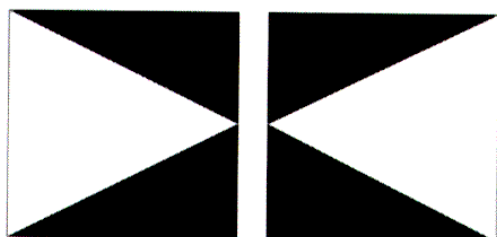
Rys. 45
Wskaźnik Wm 17



Rys. 46
Wskaźnik Wm 30



Rys. 47
Wskaźnik Wm 31



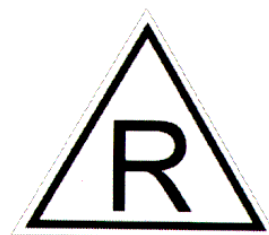
Rys. 48
Wskaźnik Wm 32



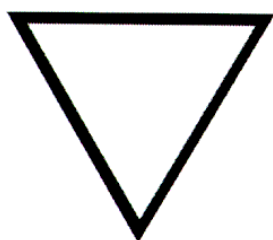
Rys. 49
Wskaźnik W 5



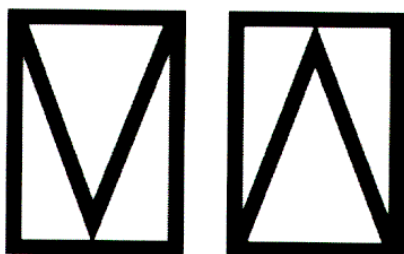
Rys. 50
Wskaźnik W 6a



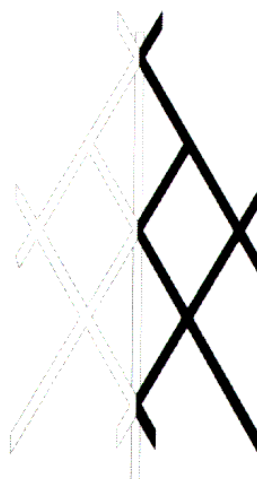
Rys. 51
Wskaźnik W 7



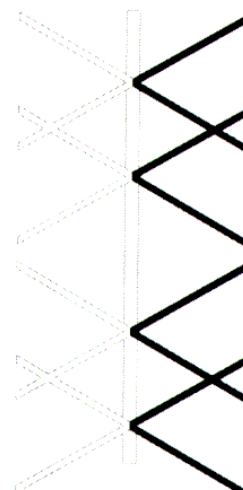
Rys. 52
Wskaźnik W 8

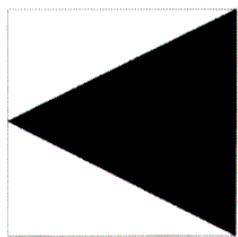


Rys. 53
Wskaźnik W 9

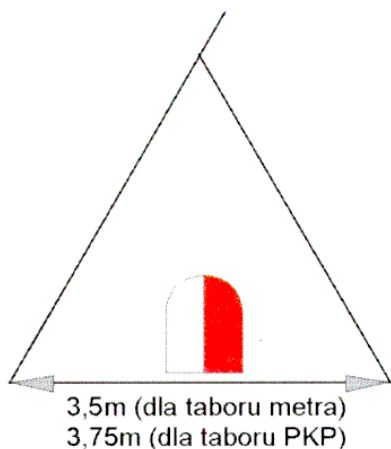


Rys. 54
Wskaźnik W 13





Rys. 55
Wskaźnik W 15



Rys. 56
Wskaźnik W 17



Rys. 57
Wskaźnik W 23



Rys. 58
Wskaźnik W 24



Rys. 59
Wskaźnik W 27



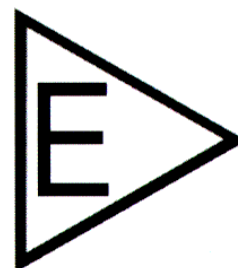
Rys. 60
Wskaźnik We 4



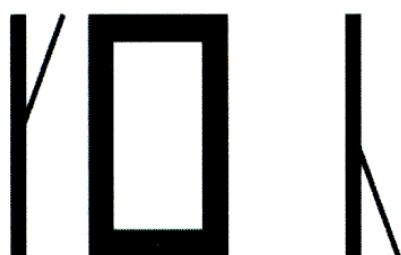
Rys. 61
Wskaźnik We 8



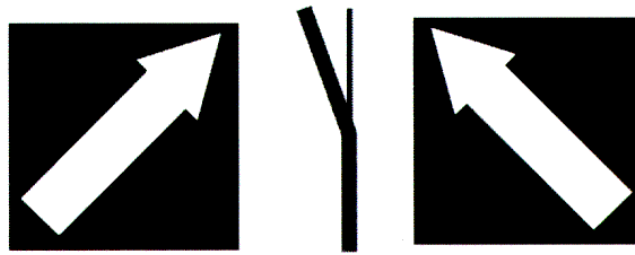
Rys. 62
Wskaźnik We 9



Rys. 63
Wskaźnik We 12



Rys. 64
Wskaźnik Wz 1



Rys. 65
Wskaźnik Wz 2



Rys. 66
Wskaźnik Wz 3



Rys. 67
Wskaźnik Wz 5



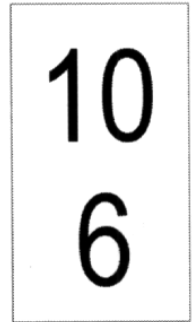
Rys. 68
Wskaźnik Wz 6



Rys. 69
Wskaźnik Wz 7



Rys. 70
Wskaźnik Wz 8



Rys. 71
Wskaźnik Wd 2