

opr. do decyzji

Załącznik do Decyzji Prezesa UTK
Nr... DBK-WKWB.500.178.13.2014...
z dnia... 13.10.2014...

GŁÓWNY SPECJALISTA

mgr Monika Jankowska-Stelmaszewska

PKM – 01**Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów**Przyjęta do stosowania
w PKM SA Uchwała
Zarządu z dnia 11.03.14r.Główny Specjalista
ds. Planowania Ruchu Kolejów:

Paweł Wróblewski

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z
dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym
(tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz. 1594 z późn. zm.) w zakresie
zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego

Prezes Zarządu
Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
Krzysztof Rudziński

Wiceprezes Zarządu
Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
Tadeusz Heyda

Gdańsk, czerwiec 2014 r.

ZMIANY I UZUPEŁNIENIA

Nr kol.	Zmianę (uzupełnienie) wprowadzono		Dotyczy § ust.	Zmiana (uzupełnienie) obowiązuje od dnia	Data i czytelny podpis pracownika wnoszącego zmianę (uzupełnienie)
	rok	Nr decyzji Prezesa UTK			
1	2	3	4	5	6

Spis treści

ZMIANY I UZUPEŁNIENIA	2
ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	7
§ 1. Zakres i obowiązywanie instrukcji.....	7
§2. Opis linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. pod względem technicznym	7
§3. Posterunki ruchu.....	8
§4. Posterunki techniczne.....	9
§5. Budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego	9
§6. Ogólne obowiązki pracowników związanych z prowadzeniem ruchu	11
Ogólne obowiązki pracowników związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego zostały zawarte w postanowieniach odrębnych przepisów wewnętrznych Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.	11
§7. Pracownicy posterunków technicznych i ich zadania oraz prowadzona dokumentacja	11
§8. Określenie i podział pociągów.....	12
§9. Rozkład jazdy pociągów i zarządzanie w nim zmian	12
ROZDZIAŁ II MANEWRY	13
§10. Ogólne zasady	13
ROZDZIAŁ III PRZYGOTOWANIE POCIĄGÓW DO JAZDY	15
§11. Przygotowanie i zgłoszenie pociągu do jazdy	15
§12. Obsada pociągu	16
§13. Znajomość linii kolejowych przez drużynę pociągową.....	16
§14. Hamowanie pociągów	17
§15. Próba hamulców	18
ROZDZIAŁ IV PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU	19
§16. Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku.....	19
§17. Zasady zapowiadania pociągów	21
§18. Telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu. Wstrzymanie wyprawiania pociągów	23
§19. Telefoniczne oznajmienie odjazdu pociągu	27
§20. Telefoniczne potwierdzenie przyjazdu pociągu.....	28
§21. Prowadzenie ruchu pociągów z wykorzystaniem urządzeń radiołączności,	30
§22. Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z samoczynną blokadą liniową.....	32
§23. Zdalne prowadzenie ruchu	34
§24. Jazda na widoczność	38
§25. Prowadzenie ruchu pociągów na szlaku bez zapowiadania	39
§26. Prowadzenie ruchu pociągów do obsługi bocznic.....	39

§27. Prowadzenie ruchu pociągów gospodarczych i roboczych	40
§28. Prowadzenie ruchu pociągów ratunkowych	41
§29. Prowadzenie dziennika ruchu	42
ROZDZIAŁ V PRZYJMOWANIE, WYPRAWIANIE I PRZEPUSZCZANIE POCIĄGÓW NA POSTERUNKACH RUCHU	47
§30. Wyznaczanie torów na stacji dla wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pociągów	47
§31. Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu	49
§32. Przygotowanie drogi przebiegu pociągu	49
§33. Sprawdzanie i zgłaszanie gotowości drogi przebiegu pociągu	49
§34. Podawanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu	49
§35. Zależność semaforów i zwrotnic	51
§36. Zezwolenie na wjazd, wyjazd lub przejazd pociągu bez podania sygnału zezwalającego ..	51
§37. Obserwacja przejeżdżającego pociągu	52
§38. Nastawienie sygnału "Stój" na semaforze i rozwiązanie drogi przebiegu	53
§39. Nieprawidłowości przy podawaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora	54
§40. Zatrzymanie lub przepuszczanie pociągu nie przewidziane w rozkładzie jazdy	57
§41. Prowadzenie książki przebiegów	58
§42. Stosowanie środków pomocniczych (zabezpieczających lub ostrzegających)	58
§43. Zasady regulowania ruchu pociągów	58
ROZDZIAŁ VI ZAMKNIĘCIA TORÓW. PROWADZENIE RUCHU JEDNOTOROWEGO DWUKIERUNKOWEGO	60
§44. Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego	60
§45. Prowadzenie ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym w czasie zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego	62
§46. Prowadzenie ruchu po torze zamkniętym	66
§47. Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego	69
§48. Prowadzenie ruchu dwukierunkowego po torze na szlaku dwutorowym przy czynnych obu torach	70
ROZDZIAŁ VII ZAMYKANIE I OTWIERANIE POSTERUNKÓW RUCHU	72
§49. Postępowanie w razie otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu	72
ROZDZIAŁ VIII POWIADAMIANIE DRUŻYN POCIĄGOWYCH I MANEWROWYCH	76
§50. Rozkazy pisemne	76
§51. Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego "O"	86
§52. Ostrzeżenia	87
ROZDZIAŁ IX JAZDA POCIĄGÓW	93
§53. Zezwolenie na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu	93

§54. Podawanie sygnałów przez drużynę pociągową przed odjazdem pociągu	94
§55. Prędkość jazdy pociągów	94
§56. Postępowanie drużyny pociągowej w czasie jazdy pociągu	95
§57. Postępowanie przy pociągu popychanym	95
§58. Postępowanie przy pociągu pchanym	96
§59. Jazda w kabinie maszynisty	97
ROZDZIAŁ X POSTĘPOWANIE W RAZIE SZCZEGÓLNYCH WYDARZEŃ, ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU I WYPADKÓW KOLEJOWYCH	98
§60. Ogólne zasady	98
§61. Cofanie, dzielenie i zabieranie częściami składu pociągu ze szlaku	99
§62. Rozerwanie pociągu na szlaku i zbiegnięcie wagonów	101
§63. Pożar w pociągu	102
§64. Zaspy śnieżne	103
§65. Gwałtowna ulewa lub przybór wód	104
§66. Pęknięcie szyny lub deformacja toru	104
§67. Uszkodzenie wagonów w pociągu	105
§68. Brak sygnałów na pociągu lub niewłaściwe jego osygnalizowanie	107
§70. Uszkodzenie sieci trakcyjnej	108
§71. Zastąpienie, zranienie i śmierć osób	108
ROZDZIAŁ XI RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH	110
§72. Ogólne zasady	110
§73. Wyposażenie pojazdów pomocniczych i obowiązki kierującego pojazdem	111
§74. Prowadzenie ruchu pojazdów pomocniczych	112
§75. Postępowanie z pojazdami pomocniczymi z przyczepami	115
ROZDZIAŁ XII ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO Z ZASTOSOWANIEM SYSTEMU ERMTS/ ETCS POZIOM 2	116
§ 76. Jazda pociągowa z czynnymi urządzeniami pokładowymi systemu ETCS poziom 2 – zasady ogólne	116
§ 77. Przygotowanie i zgłoszenie do jazdy pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2	117
§ 78. Jazda manewrowa z czynnymi urządzeniami pokładowymi systemu ETCS poziom 2	118
§ 79. Jazda pociągowa z czynnymi urządzeniami pokładowymi systemu ETCS innego poziomu niż poziom 2 po linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. wyposażonej w system ETCS poziom 2	119
§ 80. Jazda manewrowa z czynnymi urządzeniami pokładowymi systemu ETCS innego poziomu niż poziom 2 po linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. wyposażonej w system ETCS poziom 2	120

§ 81. Ogólne zasady ruchu pociągów (pojazdów trakcyjnych) niewyposażonych w system ETCS po linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. wyposażonej w system ETCS poziom 2	120
§ 82. Ostrzeżenia dotyczące ograniczenia prędkości jazdy w obszarze objętym systemem ETCS poziom 2.....	121
§ 83. Prowadzenie ruchu pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 przy zakłóceniach w pracy RBC	123
§ 84. Zakłócenia w pracy urządzeń pokładowych systemu ETCS poziom 2 i inne sytuacje nietypowe	126
§ 85. Prowadzenie ruchu pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 przy zakłóceniach w pracy systemu GSM-R.....	127
§ 86. Zakłócenia przy wjeździe do obszaru objętego systemem ETCS poziom 2	128
§ 87. Zatrzymanie pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 w razie niebezpieczeństwa	129
§ 88. Zmiana Zezwolenia Na Jazdę, dla pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2, nie wynikająca z sytuacji niebezpiecznej.....	131
§ 89. Prowadzenie ruchu pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 przy zakłóceniach w pracy stacyjnych urządzeń SRK	131
§ 90. Prowadzenie ruchu pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 przy zakłóceniach w pracy urządzeń blokady liniowej.....	134
§ 91. Wykorzystanie wiadomości tekstowych w systemie ETCS poziom 2.....	137
§ 92. System ETCS poziom 2 – postanowienia końcowe.....	137

ROZDZIAŁ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1.

Zakres i obowiązywanie instrukcji

1. Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów określa zasady i sposoby prowadzenia ruchu pociągów na liniach zarządzanych przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A.
2. Zasady współpracy w zakresie połączenia linii kolejowych zarządzanych przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A. z liniami PKP PLK S.A., określa umowa dwustronna.
3. Dla każdego posterunku ruchu i odcinka zdalnego prowadzenia ruchu powinien być opracowany regulamin techniczny.
4. Postanowienia wynikające z warunków miejscowych ujęte są w regulaminach technicznych, rozkładach jazdy oraz dodatkach do tych rozkładów.
5. Postanowienia niniejszej instrukcji obowiązują pracowników Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. i pracowników podwykonawców realizujących zadania w zakresie zarządzania linią kolejową oraz podmiotów gospodarczych korzystających z infrastruktury zarządzanej przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A. - odpowiednio do rodzaju i zakresu wykonywanych czynności opisanych w tej instrukcji.

§2.

Opis linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. pod względem technicznym

1. Linia kolejowa jest elementem sieci kolejowej wraz z niezbędną infrastrukturą przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego, który ma wyznaczony punkt początkowy i końcowy ustalony przez Zarząd Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
2. Linie kolejowe dzielą się na szlaki i odstępy.
3. Odcinek jest to część linii kolejowej zawarta między sąsiednimi stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową.
4. Szlak jest to część linii kolejowej między dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi.
5. Odstęp jest to część toru szlakowego między posterunkami zapowiadawczymi lub semaforem odstępowym blokady samoczynnej, posterunkiem odstępowym i bocznicy.
6. Łącznica jest to linia kolejowa łącząca dwie inne linie kolejowe z pominięciem stacji węzłowej.

§3.

Posterunki ruchu

1. Zadaniem posterunku następczego jest zapewnienie bezpiecznego przejazdu lub odjazdu pociągu tylko wtedy, gdy tor przyległego szlaku (odstępu) dla danego kierunku jest wolny. Posterunki następcze dzielą się na posterunki: zapowiadawcze, bocznikowe i odstępowe.
2. Posterunek zapowiadawczy jest to posterunek mający możliwość zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy przyległy do tego posterunku.
3. Posterunek odstępowy jest posterunkiem ruchu urządzanym na szlaku w celu podziału szlaku na odstępy. Posterunek odstępowy reguluje następstwo pociągów, to jest pozwala na przejazd pociągu przez ten posterunek, gdy następny odstęp jest wolny. i. Na liniach z samoczynną blokadą liniową funkcje posterunków odstępowych spełniają samoczynne semafor blokadą liniowej.
4. Posterunek bocznikowy jest to posterunek ruchu urządzony na szlaku przy odgałęzieniu bocznicy, który bierze udział w prowadzeniu ruchu wszystkich pociągów kursujących na przyległych odstępach i pociągów obsługujących bocznice. Przyjmowanie pociągów na bocznice i wyprawianie ich z bocznicy odbywa się na zasadach ustalonych dla posterunków zapowiadawczych, a przepuszczanie innych pociągów – na zasadach ustalonych dla posterunków odstępowych.
5. Na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. występują posterunki zdalnie sterowane, posterunki ruchu zapowiadawcze odgałęźne, (w tym bocznikowe) i stacje.
6. Stacja jest to posterunek zapowiadawczy w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się co najmniej jeden tor główny, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać skład lub kierunek jazdy.
7. Posterunek odgałęźny urządzony jest poza stacją:
 - 1) w miejscu odgałęzienia linii,
 - 2) w miejscu połączenia torów szlakowych na liniach wielotorowych.Posterunek odgałęźny bierze udział w prowadzeniu ruchu wszystkich pociągów kursujących na przyległych szlakach (odstępach).
8. Granicę pomiędzy szlakiem a posterunkiem zapowiadawczym stanowi:
 - 1) na łącznicy jednotorowej - semafor wjazdowy tego posterunku,
 - 2) na liniach dwutorowych - miejsce znajdowania się semaforów wjazdowych.

§4.

Posterunki techniczne

1. Posterunek techniczny przeznaczony jest do wykonywania, bezpośredniego organizowania i nadzorowania czynności ruchowych na stacjach i na innych posterunkach ruchu. W Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. występuje Lokalne Centrum Sterowania Ruchem, zwane dalej LCS.
2. Obszar stacji lub innego posterunku ruchu, na którym urządzenia sterowania ruchem kolejowym obsługiwane są z jednej nastawni (w tym zdalnie sterowanej), nazywa się okręgiem nastawczym.
3. Nastawnia położona na odcinku zdalnie sterowanym posiadająca możliwość miejscowej obsługi urządzeń nazywa się nastawnią miejscową.
4. Każdy posterunek techniczny, powinien być oznaczony symbolem literowo-cyfrowym według następujących zasad:
 - 1) nastawnie w tym nastawnie zdalnego sterowania i nastawianie miejscowe na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchu, oznacza się skrótem dwu lub trzyliterowym spośród liter nazwy stacji, np. "Rb" - nastawnia stacji Gdańsk Rębiechowo.
 - 2) ustalanie skrótów posterunków technicznych należy do Dyrektora właściwego ds. Eksploatacji. Zasady umieszczania nazw i oznaczeń na posterunkach technicznych określa system identyfikacji wizualnej przyjęty w Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

§5.

Budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego

1. Tory Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. przystosowane wyłącznie do jazdy pociągowych nazywają się torami głównymi. Dzielą się one na tory główne zasadnicze i tory główne dodatkowe. Tory główne będące przedłużeniem torów szlakowych nazywają się torami głównymi zasadniczymi, natomiast pozostałe tory główne torami głównymi dodatkowymi.
2. Tory na szlakach i na stacjach oznacza się według następujących zasad:
 - 1) tory szlakowe i stacyjne oznacza się liczbami, które w mowie wyraża się:
 - a) odnośnie torów szlakowych - liczebnikami głównymi (jeden, dwa itd.),
 - b) odnośnie torów stacyjnych - liczebnikami porządkowymi (pierwszy, drugi itd.),
 - 2) na szlaku dwutorowym tor prawy, patrząc od początku linii ku jej końcowi, jest torem nr 1 (jeden), a tor lewy - torem nr 2 (dwa),

- 4) torem nr 1 (pierwszym) na stacji jest tor główny zasadniczy będący przedłużeniem:
- a) na liniach jednotorowych - toru szlakowego, położonego bliżej początku linii zgodnie z jej kilometrażem,
 - b) na liniach dwutorowych i wielotorowych - toru szlakowego nr 1 (jeden).
- 5) tory stacyjne znajdujące się po prawej stronie toru głównego zasadniczego nr 1 (pierwszego) patrząc od początku linii ku jej końcowi, oznaczają się kolejnymi liczbami nieparzystymi, a tory stacyjne znajdujące się po lewej stronie toru głównego zasadniczego nr 1 (pierwszego) kolejnymi liczbami parzystymi.
3. Rozjazdy powinny być ponumerowane kolejnymi liczbami arabskimi (wspólna numeracja dla linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. na kolejnych posterunkach ruchu), zgodnie z kierunkiem wzrostu kilometrowania linii.
 4. Położenie zasadnicze zwrotnic i wykolejnic podaje się w regulaminie technicznym. Zwrotnice i wykolejnice powinny być ustawione w położeniu zasadniczym, jeżeli nie zachodzi potrzeba przestawienia ich dla przygotowania drogi przebiegu. W przypadku, gdy warunki miejscowe posterunku ruchu uzasadniają inne postępowanie, należy je określić w regulaminie technicznym tego posterunku.
 5. Dla sprawdzenia stanu rozjazdów dokonuje się ich oględzin w sposób i w zakresie ustalonym w instrukcjach dotyczących oględzin i utrzymania rozjazdów. W regulaminie technicznym podaje się, kto i w jakim czasie ma obowiązek dokonywania oględzin rozjazdów.
 6. W razie zauważenia nieprawidłowości w działaniu zwrotnicy lub uszkodzenia rozjazdu, należy o tym powiadomić pracownika wyznaczonego do obsługi zwrotnicy, który zgłasza to dyżurnemu ruchu i wpisuje uszkodzenie do dziennika oględzin rozjazdów. W przypadku, gdy uszkodzenie rozjazdu zagraża bezpieczeństwu ruchu, pracownik obsługujący wstrzymuje ruch przez ten rozjazd. Przywrócenie ruchu może nastąpić dopiero po wpisaniu do dziennika oględzin rozjazdów przez uprawnionego pracownika faktu usunięcia uszkodzenia lub warunków przejazdu przez ten rozjazd (ograniczenie prędkości, zakaz jazdy na kierunek zwrotny itp.).
 7. Tory i inne urządzenia kolejowe powinny być utrzymywane w stanie zapewniającym sprawność, ciągłość i bezpieczeństwo ruchu według zasad podanych w oddzielnych przepisach i instrukcjach.

§6.

Ogólne obowiązki pracowników związanych z prowadzeniem ruchu

Ogólne obowiązki pracowników związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego zostały zawarte w postanowieniach odrębnych przepisów wewnętrznych Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

§7.

Pracownicy posterunków technicznych i ich zadania oraz prowadzona dokumentacja

1. Pracę posterunków technicznych (Lokalnych Centrów Sterowania Ruchem) oraz szczegółowy zakres ich zadań i obowiązków określają regulaminy techniczne, zgodnie z postanowieniami instrukcji PKM-05 „Instrukcja obsługi ruchowych posterunków technicznych”.
2. W prowadzeniu ruchu pociągów bezpośrednio uczestniczy dyżurny ruchu. Natomiast organizowanie i kierowanie ruchem pociągów przez zarządzane linie należy do dyspozytora.
3. Zadania i obowiązki dyspozytora określają instrukcje i regulaminy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
4. Szczegółowy podział czynności dyżurnych ruchu i innych pracowników biorących udział w prowadzeniu ruchu zawiera regulamin techniczny.
5. Pracownikowi zatrudnionemu na posterunku przy czynnościach określonych w regulaminie technicznym, które nie wypełniają mu całkowicie ustawowego czasu pracy, przełożony może przydzielić inne czynności, jeżeli nie będzie to wpływać ujemnie na wykonanie zadań podstawowych.
6. Treść rozmów i poleceń telefonicznych mających bezpośredni związek z bezpieczeństwem prowadzenia ruchu pociągów, które obligatoryjnie nie są notowane w dokumentacji techniczno - ruchowej lub nie są rejestrowane automatycznie, należy zapisywać w dzienniku rozmów telefonicznych.
7. Zapisów w dziennikach, książkach i innych dokumentach, o ile nie są one prowadzone w sposób automatyczny, należy dokonywać w sposób czytelny i trwały. Nie wolno zapisów poprawiać, wycierać, wywabiać ani zaklejać. W razie pomyłki należy zapis przekreślić tak, aby możliwe było jego odczytanie, a obok należy zrobić nowy zapis i potwierdzić go podpisem.

§8.

Określenie i podział pociągów

1. Pociąg jest to skład wagonów lub innych pojazdów kolejowych sprzęgniętych z czynnym pojazdem trakcyjnym albo pojazd trakcyjny - osygnalizowany i przygotowany do jazdy lub znajdujący się w drodze.
2. Pociągi, którymi wykonywana jest praca przewozowa przez przewoźników dzielimy na pociągi: pasażerskie, towarowe.
3. Na zasadach ustalonych dla pociągów kursują:
 - 1) pociągi ratunkowe,
 - 2) pociągi gospodarcze,
 - 3) pociągi robocze,
 - 4) pociągi inspekcyjne,
 - 2) pojazdy pomocnicze.
4. Szczegółowego podziału pociągów, o których mowa w ust. 2 dokonuje przewoźnik kolejowy.

§9.

Rozkład jazdy pociągów i zarządzanie w nim zmian

1. Rozkład jazdy pociągów jest planem, według którego odbywa się ruch pociągów.
2. Do wewnętrznego rozkładu jazdy wydawane są dodatki:
 - 1) warunki techniczno-ruchowe linii - dodatek 1,
 - 2) wykaz ostrzeż stałych - dodatek 2.
3. Pracownicy, których czynności związane są z prowadzeniem ruchu kolejowego, powinni posiadać w czasie wykonywania pracy aktualny rozkład jazdy lub wyciąg z rozkładu jazdy oraz zarządzenia o uruchamianych pociągach, albo mieć możliwość korzystania z tych rozkładów i zarządzeń.
4. Na każdym posterunku technicznym Lokalnego Centrum Sterowania Ruchem powinien znajdować się rozkład jazdy lub wyciąg z tego rozkładu, opracowany w zakresie wskazanym w regulaminie technicznym dla tego posterunku.
5. O uruchomieniu pociągów nieujętych w rozkładzie jazdy oraz o zmianach w obowiązującym rozkładzie jazdy należy powiadomić zainteresowane jednostki i pracowników w terminie umożliwiającym ich sprawne wprowadzenie.
6. Rozkłady jazdy i wyciągi z nich powinny być stale aktualne.
7. Bez rozkładu jazdy, na warunkach określonych przez dyspozytora, mogą kursować pociągi uruchamiane dla potrzeb usuwania skutków awarii.

ROZDZIAŁ II

MANEWRY

§10.

Ogólne zasady

1. Manewry są to wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności na torach, z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągów.
2. Manewry mogą być wykonywane pojazdami kolejowymi z napędem, z wykorzystaniem siły ciężkości, z wykorzystaniem ciągników szynowych i drogowych lub specjalnych urządzeń mechanicznych.
3. Manewry na torach linii zarządzanych przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A. mogą odbywać się tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu.
4. Manewry na torze, po którym ma jechać pociąg, należy przerwać i z toru tego usunąć pojazdy kolejowe. Wydanie polecenia kierownikowi manewrów na przerwanie manewrów i dopilnowanie jego wykonania należy do obowiązków pracownika posterunku ruchu, w którego rejonie odbywają się manewry. Przerwanie manewrów przed jazdą pociągu powinno nastąpić z odpowiednim wyprzedzeniem, wskazanym w regulaminie technicznym.
5. Manewry należy przerwać po otrzymaniu polecenia przygotowania drogi przebiegu dla pociągu albo na wcześniejsze polecenie dyżurnego ruchu. Manewry należy uważać za przerwane, gdy manewrujące pojazdy kolejowe zostały usunięte z drogi przebiegu pociągu i zatrzymane w miejscu niezagrożającym kolizją z jazdą pociągu, odpowiednie sygnały nadają zakaz manewrowania, a kierownik manewrów zgłosił, że manewry zostały przerwane.
6. Jeżeli przygotowano drogę przebiegu dla pociągu, manewry na torach łączących się z torem, po którym ma się odbywać jazda pociągu są dozwolone tylko wtedy, gdy droga przebiegu dla pociągu jest zabezpieczona zwrotnicami ochronnymi, wykolejnicami lub sygnałami zabraniającymi jazd manewrowych. Jeżeli pewne ruchy manewrowe zagrażałyby jadącemu pociągowi, nie należy wykonywać tych ruchów. Szczegółowe postanowienia w tym zakresie powinny być ujęte w regulaminie technicznym.
7. Zezwolenie na manewry dyżurny ruchu może dać, jeżeli po tym torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego dla tego toru nie pojedzie żaden pociąg (bocznikowy, popychacz od pociągu itp.). Jeżeli urządzenia sterowanie ruchem kolejowym na to pozwalają, należy je obsłużyć. Przed daniem zezwolenia pracownicy wykonujący manewry powinni zostać poinformowani przez kierownika manewrów o planie i sposobie wykonania zamierzonej pracy.

8. Szczegółowe wymagania w zakresie prac manewrowych zawiera PKM-02 „Instrukcja pracy manewrowej”.

ROZDZIAŁ III

PRZYGOTOWANIE POCIĄGÓW DO JAZDY

§11.

Przygotowanie i zgłoszenie pociągu do jazdy

1. Przed wyprawieniem pociągu w drogę, pociąg należy przygotować do jazdy. Czynności przygotowania do jazdy pociągu należy wykonać na stacji początkowej oraz na stacjach pośrednich, na których się zmienia jego zestawienie. W przypadku zmiany drużyny trakcyjnej, Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. zobowiązuje maszynistów do przekazywania sobie wszystkich niezbędnych informacji oraz dokumentacji do prowadzenia ruchu kolejowego. Za dokonanie oględzin technicznych pociągu odpowiada uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego.
2. Przygotowanie pociągu do jazdy należy do obowiązków przewoźnika kolejowego.
3. Zakres przygotowania pociągu do jazdy obejmuje:
 - 1) zestawienie składu wg rozkładu jazdy,
 - 2) wykonanie oględzin technicznych,
 - 3) wykonanie wymaganej próby hamulca,
 - 4) przepisowe osygnalizowanie pociągu,
 - 5) sprawdzenie, czy nie ma przeszkód pod kołami pociągu i czy jego hamulce ręczne oraz postojowe są odhamowane,
 - 6) inne czynności niezbędne do zachowania bezpieczeństwa i sprawności ruchu kolejowego, np. w ruchu z użyciem ETCS.
4. Gotowość pociągu do odjazdu zgłasza maszynista lub inny uprawniony pracownik przewoźnika dyżurnemu ruchu wyprawiającemu ten pociąg, według zasad określonych w regulaminie technicznym podając: numer pociągu, godzinę zgłoszenia, własne nazwisko. Dyżurny ruchu rejestruje treść zgłoszenia w dzienniku telefonicznym oraz potwierdza zgłaszającemu przyjęcie gotowości pociągu odjazdu pociągu podając: własne nazwisko, godzinę przyjęcia zgłoszenia, numer, pod którym zgłoszenie zostało zarejestrowane w dzienniku telefonicznym.
5. O wszelkich odchyleniach od parametrów określonych w rozkładzie jazdy pociągów uprawniony pracownik przewoźnika (maszynista lub inny pracownik wyznaczony regulaminem technicznym) powinien poinformować dyżurnego ruchu o rodzaju i przyczynie powstałych przeszkód do jazdy i określić przewidywane z tego tytułu opóźnienie pociągu.
6. Przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu powinien przekazać maszyniście pociągu niezbędne, bieżące informacje, polecenia i zezwolenia.

§12.

Obsada pociągu

1. Obsadę pociągu stanowi drużyna pociągowa w skład której, wchodzi drużyna trakcyjna oraz drużyna konduktorska lub tylko drużyna trakcyjna. W pociągach bez obsady konduktorskiej czynności drużyny konduktorskiej wykonuje drużyna trakcyjna.
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 na liniach kolejowych z prędkością nieprzekraczającą 130 km/h i z lokomotywami wyposażonymi w urządzenia kontrolujące czujność maszynisty oraz urządzenia radiołączności pociągowej, przy czym jeżeli urządzenia kontrolujące czujność maszynisty w kabinie sterowniczej nie wymagają współpracy z urządzeniami przytorowymi, jednoosobową obsługę można stosować także na liniach kolejowych niewyposażonych w te urządzenia,
 - 2) we wszystkich pociągach kursujących na liniach kolejowych i z pojazdami trakcyjnymi wyposażonymi w urządzenia kontroli prowadzenia pociągu, nadzorujące przynajmniej hamowanie pociągu przy dojeździe do sygnału nakazującego zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości, oraz w urządzenia radiołączności pociągowej.
4. Pociągi pasażerskie powinny mieć obsadę konduktorską składającą się co najmniej z kierownika pociągu, o ile jego zadania ruchowe nie są wykonywane przez innego pracownika lub przez urządzenia wyposażenia technicznego. Pociągi pasażerskie mogą jeździć bez kierownika pociągu, jeżeli zamykanie drzwi pojazdu kolejowego przy wymianie podróżnych jest zapewnione, a zamknięcie drzwi jest zgłaszane kierującemu pojazdem kolejowym z napędem za pomocą urządzeń technicznych.

§13.

Znajomość linii kolejowych przez drużynę pociągową

1. Prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien znać warunki miejscowe szlaków, stacji i innych posterunków technicznych, na których prowadzi pojazd.
2. W wyjątkowych przypadkach (np. sytuacje awaryjne, skierowanie pociągu inną trasą niż w rozkładzie jazdy itp.), gdy prowadzący pojazd kolejowy z napędem nie posiada znajomości linii kolejowych, należy przydzielić mu pracownika posiadającego udokumentowaną znajomość tych warunków, w celu informowania prowadzącego pojazd kolejowy w czasie jazdy o warunkach miejscowych na szlakach, stacjach i innych posterunkach technicznych.

3. W przypadku, gdy nie ma możliwości przydzielenia pracownika znającego warunki, o których mowa w ust. 1, prowadzący pojazd kolejowy powinien jechać ostrożnie, nie przekraczając prędkości jazdy 40 km/h. W tym przypadku prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem należy wydać rozkaz pisemny "O" informujący o okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy pociągu, których znajomość jest konieczna do prowadzenia pociągu na tym odcinku (ostrzeżenia stałe i doraźne, odcinki z blokadą samoczynną, miejsca prowadzenia robót itp.).
4. Warunek ograniczenia prędkości o którym mowa w ust 3. nie dotyczy pojazdów wyposażonych w sprawną sygnalizację kabinową (ETCS poziomu 2).
5. Znajomość warunków miejscowych na szlakach i stacjach obowiązuje również pracowników drużyny konduktorskiej.

§14.

Hamowanie pociągów

1. Pociągi na liniach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. powinny być hamowane hamulcem zespolonym, w którym hamulcem podstawowym jest hamulec pneumatyczny.
2. Hamulce pociągu muszą spełniać warunki gwarantujące ich bezpieczną eksploatację określone w instrukcjach przewoźników kolejowych dotyczących obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.
3. W razie uszkodzenia hamulca zespolonego w czasie jazdy pociągu, możliwość dalszego kontynuowania jazdy lub potrzebę pomocy zewnętrznej określa maszynista i niezwłocznie przekazuje je do Lokalnego Centrum Sterowania Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
4. Nieuszkodzone hamulce znajdujące się w pociągu z hamulcami zespolonymi powinny być włączone i czynne. Wyjątek stanowią hamulce wagonów z materiałami wybuchowymi oraz hamulce wagonów znajdujących się bezpośrednio przed i za wagonami z materiałami wybuchowymi, które powinny być wyłączone; hamulce tych wagonów nie muszą być wyłączone, jeżeli wagony te są wyposażone w łożyska toczne, mają blachy ochronne mocowane nie bezpośrednio do podłogi, mocny i bezpieczny dach, szczelny szalunek i podłogę oraz dobrze zamykające się drzwi i przewietrzniki.
5. Ostatni i przedostatni pojazd kolejowy pociągu powinien mieć czynny hamulec zespolony.

§15.

Próba hamulców

1. Szczegółowe postanowienia w sprawie wykonywania prób hamulców określają przewoźnicy kolejowi w instrukcjach obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego.
2. Działanie hamulca zespolonego powinno być sprawdzone przez rewidentów taboru kolejowego, a gdy ich nie ma - przez kierownika pociągu lub przez innych pracowników przewoźnika kolejowego, przy współdziałaniu drużyny trakcyjnej. Sprawdzenie działania hamulców polega na wykonaniu szczegółowej lub uproszczonej próby hamulca zespolonego.
3. Uproszczoną próbę hamulców należy przeprowadzić na stacji, od której czas jazdy, wraz z postojami, do szlaku z większym spadkiem wynosi więcej niż 2 godziny; stacje te wyszczególnione są w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów. Za większy spadek uważa się spadek miarodajnie większy od 15‰ na długości co najmniej 1000 m lub spadek większy od 10 ‰ na długości większej niż 5 km.

ROZDZIAŁ IV

PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU

§16.

Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku

1. Na szlaku dwutorowym pociągi powinny kursować po torze prawym, patrząc w kierunku jazdy pociągu (kierunek zasadniczy). Odstępstwa od tej zasady dopuszczalne są:
 - 1) w razie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym,
 - 2) na szlakach dwutorowych, jeżeli urządzenia sterowanie ruchem kolejowym przystosowane są do ruchu zmiennokierunkowego,
 - 3) w razie wprowadzenia ruchu dwukierunkowego po jednym torze szlaku dwutorowego przy obu torach czynnych,
 - 4) w razie konieczności cofnięcia pociągu,
 - 5) dla powrotu pociągu lub pojazdu pomocniczego, wyprawionego do określonego miejsca na szlaku i z powrotem (w przypadku ruchu awaryjnego),
 - 6) dla powrotu lokomotywy popychającej pociąg na części szlaku (do kilometra),
 - 7) dla jazdy po torze zamkniętym,
2. Na szlaku wielotorowym pociąg może być przepuszczony po torze innym, niż wyznaczony dla tego pociągu, pod warunkiem, że kierunek jazdy po torze innym jest taki sam, jak po torze, po którym pociąg ten powinien jechać oraz pod warunkiem, że drużyna pociągowa została o tym powiadomiona odpowiednim wskaźnikiem, rozkazem pisemnym, ustnie lub za pomocą urządzeń łączności przez dyżurnego ruchu.
3. Pociągi tego samego kierunku jazdy powinny kursować po torze szlakowym w odstępach posterunków, tzn. że na każdym torze danego szlaku względnie odstępie (jeżeli szlak jest podzielony na odstępy) może równocześnie znajdować się tylko jeden pociąg. Wyjątek od tej zasady dopuszczalny jest w przypadkach zatrzymania pociągu przed samoczynnym semaforem odstępowym, także jazdy na podstawie ETCS i w razie jazdy na widoczność, po torze zamkniętym.

Dyżurny ruchu ma prawo wyprawić lub przepuścić pociąg na tor szlakowy, gdy ustali, że ten tor względnie najbliższy odstępie na nim jest wolny i nie ma przeszkód do jazdy, a ponadto nastąpiło wymagane porozumienie, pomiędzy Lokalnym Centrum Sterowania Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A a PKP PLK S.A. na odcinkach stycznych zarządzanych linii.

Tor szlakowy względnie odstęp jest wolny wtedy, gdy wyprawiony uprzednio pociąg przejechał przyległy szlak lub odstęp w całości z końcowym sygnałem i został osłonięty semaforem.

4. 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 prawidłowo działającej blokady liniowej, ETCS albo
 - 2) porozumienia między dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych za pomocą urządzeń łączności, zwanego zapowiadaniem pociągów.
5. Dyżurny ruchu może zezwolić na wyjazd lub przejazd pociągu po upewnieniu się, że:
 - 1) otrzymał potwierdzenie przyjazdu poprzednio wyprawionego pociągu od przedniego posterunku następczego, tj.:
 - a) przy prawidłowo działającej blokadzie samoczynnej - właściwe urządzenie powtarzające nie wskazuje zajętości pierwszego odcinka oddalania; za pierwszy odcinek oddalania nie uważa się odcinka toru znajdującego się między semaforem wyjazdowym a następnym semaforem, jeżeli odcinek ten jest krótszy od obowiązującej drogi hamowania,
 - b) przy prawidłowo działającej automatycznej blokadzie liniowej - gdy blokada ta przejdzie do stanu neutralnego,
 - c) przy zapowiadaniu za pomocą urządzeń łączności - w dzienniku ruchu jest odpowiedni zapis,
 - 2) od przedniego posterunku Lokalnego Centrum Sterowania otrzymał pozwolenie na wyprawienie pociągu na tor szlakowy z ruchem dwukierunkowym po tym torze,
 - 3) ostatni pociąg przeciwnego kierunku przyjechał po torze, po którym prowadzi się ruch jednotorowy dwukierunkowy,
 - 4) lokomotywa popychająca pociąg na części szlaku powróciła z toru szlakowego i pociąg przybył w całości do przedniego posterunku ruchu,
 - 5) powrócił pociąg wyprawiony do określonego kilometra na szlaku,
 - 6) otrzymano potwierdzenie przyjazdu całego pociągu na bocznice szlakową,
 - 7) otrzymano potwierdzenie o zakończeniu 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 pociąg mający pierwszeństwo.
6. W razie potrzeby wyprawienia pociągu na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny dyżurny ruchu powinien upewnić się, czy spełnione są warunki, o których mowa w ust. 5.

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.

7. Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku obowiązują również pojazdy specjalne i pojazdy pomocnicze współpracujące z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym.
8. Ruch pociągów na szlakach położonych między sąsiednimi zarządcami infrastruktury należy prowadzić w sposób ustalony w umowach zawartych pomiędzy zarządcami infrastruktury, z uwzględnieniem zasad określonych w niniejszej instrukcji.

§17.

Zasady zapowiadania pociągów

1. Zapowiadanie pociągów za pomocą urządzeń łączności telefonicznej (w szczególnych przypadkach radiotelefonicznej) stosuje się na liniach kolejowych z blokadą liniową w przypadkach, gdy nie jest lub nie może ona być podstawą prowadzenia ruchu.
2. Na szlaku z ruchem jednotorowym dwukierunkowym zapowiadanie pociągów obejmuje:
 - 1) żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu,
 - 2) danie pozwolenia na wyprawienie pociągu,
 - 3) oznajmienie odjazdu pociągu,
 - 4) potwierdzenie przyjazdu lub przejazdu pociągu.
3. Przy prowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego posterunek zapowiadawczy wyprawiający pociągi żąda pozwolenia na wyprawienie każdego pociągu, a posterunek zapowiadawczy przyjmujący pociągi daje pozwolenie na wyprawienie każdego pociągu.
4. Na szlaku dwutorowym przy prowadzeniu ruchu jednokierunkowego po każdym z torów zapowiadanie pociągów obejmuje:
 - 1) oznajmienie odjazdu pociągu,
 - 2) potwierdzenie przyjazdu pociągu.

W razie potrzeby na szlaku dwutorowym można przewidzieć w regulaminie technicznym obowiązek żądania i dania pozwolenia na wyprawienie pociągu.
5. Telefoniczne zapowiadanie pociągów należy stosować na liniach z samoczynną blokadą liniową o ile nie umożliwiają tego urządzenia SRK.
6. Przy zapowiadaniu pociągów należy ściśle przestrzegać stosowania ustalonych wzorów telefonogramów zapowiadawczych. W razie otrzymania telefonogramu niezgodnego z odpowiednim wzorem, należy żądać nadania go w sposób prawidłowy.

7. Przy zapowiadaniu pociągów podaje się ich numer, a w przypadku pojazdów trakcyjnych jadących luzem, pociągów gospodarczych, roboczych, ratunkowych, próbnych i doświadczalnych, inspekcyjnych, specjalnego znaczenia itp., należy określić również ich rodzaj.

W telefonogramach o odjeździe, przyjeździe lub przejeździe powracającego ze szlaku popychacza, należy określić go "popychacz od pociągu nr.....". Jeżeli dla powracającego popychacza wyznaczono osobny numer pociągu, to numer ten powinien poprzedzać wymienione określenie.

W przypadku kursowania pojazdów trakcyjnych luzem, przy zapowiadaniu należy podać oprócz ich numeru pociągu, liczbę jadących pojazdów sprzęgniętych ze sobą. Jeżeli w pociągu znajdują się przesyłki: z towarami niebezpiecznymi, z „TNWR”, z przekroczoną skrajnią lub wyjątkowo ciężkie itp., to w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu, po numerze pociągu należy dodać właściwe określenie dotyczące przesyłki w pociągu, w następujący sposób: "z towarami niebezpiecznymi", "z TNWR", "z przekroczoną skrajnią" itd.

8. Zapowiadanie pociągów powinien wykonywać dyżurny ruchu. Dyżurny ruchu wywołany na łączu zapowiadawczym zgłasza się podając nazwę swego posterunku i swoje nazwisko. Następnie dyżurny ruchu wywołujący wymienia nazwę swojego posterunku oraz swoje nazwisko i podaje treść telefonogramu. Dyżurny ruchu otrzymujący telefonogram powtarza jego treść, z wyjątkiem telefonogramu (części telefonogramu według wzorów nr: 2a, 2b, 3a, 3b) zawierającego żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu, którego nie powtarza się. Powtarzanie telefonogramu rozpoczyna się słowem "Powtarzam".

Jeżeli dyżurny ruchu powtarzający telefonogram bezpośrednio po tym nie podaje żadnego telefonogramu, informuje o tym słowem "Koniec". Dyżurny ruchu, który podał telefonogram, sprawdza właściwe powtórzenie treści telefonogramu i jeżeli bezpośrednio po tym sprawdzeniu nie podaje żadnego telefonogramu, kończy rozmowę wypowiedzeniem słowa "Koniec". Jeżeli bezpośrednio po otrzymaniu telefonogramu, zawierającego żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu, nie można podać telefonogramu zawierającego danie pozwolenia na wyprawienie pociągu, należy zawiadomić o tym słowem "Czekać", co oznacza, że podanie tego telefonogramu nastąpi później, po wywołaniu dyżurnego ruchu żądającego pozwolenia. Postępowanie to i jego kolejność przedstawiają następujące przykłady:

*Stawego nie ma
wskazywać PKM?*

Przykład I

Stacja Jedlicze - dyżurny ruchu Jasiński	Stacja Krosno - dyżurny ruchu Kruk
Wydzwania	
	Zgłasza się - "Krosno, Kruk"
"Jedlicze, Jasiński. Pociąg 772 przyjechał o 20 -"	
	"Powtarzam. Pociąg 772 przyjechał o 20 -. Czy droga dla pociągu 3368 jest wolna ?"
"Dla pociągu 3368 droga jest wolna"	
"Koniec"	"Powtarzam. Dla pociągu 3368 droga jest wolna. Koniec"

Przykład II

Stacja Pawonków - dyżurny ruchu Nowak	Stacja Lubliniec - dyżurny ruchu Kowalski
Wydzwania	
	Zgłasza się - "Lubliniec, Kowalski"
"Pawonków, Nowak. Czy droga dla pociągu 5522 jest wolna ?"	
	"Czekać"
	Wydzwania
Zgłasza się - "Pawonków, Nowak"	
	"Lubliniec, Kowalski. Dla pociągu 5522 droga jest wolna"
"Powtarzam. Dla pociągu 5522 droga jest wolna. Koniec"	
	"Koniec"

§18.

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

- Użyte w dalszej treści określenie "ruch jednotorowy dwukierunkowy" oznacza prowadzenie ruchu po torze szlakowym w obu kierunkach z blokadą liniową i odnosi się do przypadków:
 - szlaku jednotorowego,
 - szlaku dwutorowego, gdy ruch prowadzony jest w obu kierunkach po jednym z torów przy jednoczesnym zamknięciu drugiego toru,
 - szlaku dwutorowego, gdy ruch prowadzony jest w obu kierunkach po jednym z torów i w jednym kierunku po drugim torze,
 - szlaku dwutorowego, gdy ruch prowadzony jest w obu kierunkach po każdym z torów.

Przykład I

Stacja Brętowo - dyżurny ruchu Kowalski	Stacja Kiełpinek - dyżurny ruchu Nowak
Wydzwania	
	Zgłasza się - "Kiełpinek, Nowak"
"Brętowo, Kowalski. Pociąg 772 przyjechał o 20 -"	
	"Powtarzam. Pociąg 772 przyjechał o 20 -. Czy droga dla pociągu 3368 jest wolna ?"
"Dla pociągu 3368 droga jest wolna"	
	"Powtarzam. Dla pociągu 3368 droga jest wolna. Koniec"
"Koniec"	

Przykład II

Stacja Brętowo - dyżurny ruchu Kowalski	Stacja Kiełpinek - dyżurny ruchu Nowak
Wydzwania	
	Zgłasza się - "Kiełpinek, Nowak"
"Brętowo, Kowalski. Czy droga dla pociągu 5522 jest wolna ?"	
	"Czekać"
	Wydzwania
Zgłasza się - "Brętowo, Kowalski"	
	"Kiełpinek, Nowak. Dla pociągu 5522 droga jest wolna"
"Powtarzam. Dla pociągu 5522 droga jest wolna. Koniec"	
	"Koniec"

§18.

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

1. Użyte w dalszej treści określenie "ruch jednotorowy dwukierunkowy" oznacza prowadzenie ruchu po torze szlakowym w obu kierunkach z blokadą liniową i odnosi się do przypadków:
 - 1) szlaku jednotorowego,
 - 2) szlaku dwutorowego, gdy ruch prowadzony jest w obu kierunkach po jednym z torów przy jednoczesnym zamknięciu drugiego toru,
 - 3) szlaku dwutorowego, gdy ruch prowadzony jest w obu kierunkach po jednym z torów i w jednym kierunku po drugim torze,
 - 4) szlaku dwutorowego, gdy ruch prowadzony jest w obu kierunkach po każdym z torów.

2. Na szlakach z ruchem jednotorowym dwukierunkowym posterunek zapowiadawczy wyprawiający pociąg żąda pozwolenia na wyprawienie pociągu, a posterunek zapowiadawczy przyjmujący pociąg daje pozwolenie na wyprawienie pociągu.

Telefonogramy zapowiadawcze z żądaniem i daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu na szlak jednotorowy należy podawać do wiadomości wszystkim czynnym na tym szlaku obsługiwanym posterunkom odstępowym (bocznicowym). Jeżeli łączność nie jest przystosowana do tego celu, telefonogramy te należy podawać do wiadomości tylko sąsiednim posterunkom odstępowym (bocznicowym).

3. Żądanie pozwolenia na wyprawienie (przepuszczenie) pociągu powinno być nadane zasadniczo nie wcześniej, niż 5 minut przed zamierzonym wyprawieniem pociągu. W zależności od warunków miejscowych czas ten może być odpowiednio zwiększony, co powinno być ujęte w regulaminach technicznych zainteresowanych posterunków ruchu.
4. Żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 1a: "Czy droga dla pociągu [nr] jest wolna ?".
5. Jeżeli w czasie prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlaku z posterunkiem odstępowym (bocznicowym) lub posterunkami odstępowymi (bocznicowymi), po przejeździe pociągu ma być wyprawiony pociąg przeciwnego kierunku, żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 2a:

"Pociąg [nr] przyjechał o [godz. min.] Czy droga dla pociągu [nr] jest wolna?"

Telefonogramem tym potwierdza się przyjazd ostatniego pociągu do posterunku żądającego pozwolenia, niezależnie od tego, że przyjazd tego pociągu potwierdza się również posterunkowi odstępowemu (bocznicowemu) i bez względu na to, ile czasu upłynęło od jego przyjazdu.

6. Jeżeli w czasie prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlaku z posterunkiem odstępowym (bocznicowym) lub posterunkami odstępowymi (bocznicowymi), dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawił pociąg i otrzymał od sąsiedniego posterunku odstępowego (bocznicowego) potwierdzenie przejazdu tego pociągu, a ma do wyprawienia następny pociąg w tym samym kierunku, wówczas żądanie pozwolenia na wyprawienie tego pociągu dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 3a:

"Pociąg [nr] przejechał przez [nazwa posterunku odstępowego (bocznicowego)] o [godz. min.] Czy droga dla pociągu [nr] jest wolna ?"

7. Jeżeli w czasie prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego na szlaku z posterunkiem odstępowym (bocznicowym) lub z posterunkami odstępowymi (bocznicowymi) dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego ma do wyprawienia dwa lub więcej kolejnych pociągów tego samego kierunku jazdy w odstępach posterunków

następczych, w żądaniu pozwolenia podaje ilość pociągów i ich numery w kolejności zamierzonego wyprawiania, telefonogramem według wzoru nr1b:

"Czy droga dla [ilość] pociągów numer [] i numer [] jest wolna ?",

w przypadku wymienionym w ust. 6 - telefonogramem według wzoru nr 2b:

"Pociąg [nr] przyjechał o [godz. min.] Czy droga dla [ilość] pociągów numer [] i numer [] jest wolna ?",

zaś w przypadku wymienionym w ust. 7 - telefonogramem według wzoru nr 3b:

"Pociąg [nr] przejechał przez [nazwa posterunku odstępowego (bocznikowego)] o [godz. min.] Czy droga dla [ilość] pociągów numer [] i numer [] jest wolna ?".

8. Danie pozwolenia na wyprawienie pociągu dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 4a:

"Dla pociągu [nr] droga jest wolna".

Jeżeli żądano pozwolenia na wyprawienie kilku kolejnych pociągów w odstępach posterunków następnych, to w pozwoleniu na wyprawienie należy podać ilość pociągów i ich numery, w kolejności zawartej w daniu pozwolenia telefonogramem według wzoru nr 4b:

"Dla [ilość] pociągów numer [] i numer [] droga jest wolna".

9. Jeżeli zachodzi przeszkoda do przyjęcia pociągu lub pociągów albo tylko niektórych z nich lub w żądanej kolejności, należy odmówić dania pozwolenia na wyprawienie pociągu(ów) telefonogramem według wzoru nr 5 a:

"Stój pociąg [nr]"

albo telefonogramem według wzoru nr 5b:

"Stój [ilość] pociągi(ów) numer [] i numer []".

Oprócz tego należy podać krótko przyczynę odmowy przyjęcia. Po usunięciu przyczyny odmowy przyjęcia pociągu(ów) pozwolenie na wyprawienie pociągu(ów) daje się telefonogramem według wzoru nr 6a:

"Teraz dla pociągu [nr] droga jest wolna",

albo telefonogramem według wzoru nr 6b:

"Teraz dla [ilość] pociągów numer [] i numer [] droga jest wolna".

Telefonogramu według wzoru nr 6b nie nadaje się w przypadkach odmowy dania pozwolenia na wyprawienie pociągów z tego powodu, że nie można przyjąć żadnej ilości pociągów lub w żądanej kolejności. Wówczas, po wstępnym uzgodnieniu zmienionej ilości pociągów lub ich kolejności należy nadać nowy telefonogram z żądaniem pozwolenia na wyprawienie pociągów telefonogramem według wzoru nr 1b.

10. Jeżeli pociąg ma zatrzymać się na szlaku - z wyjątkiem rozkładowego zatrzymania pociągu na przystankach osobowych, wyłącznie dla wsiadania i wysiadania podróżnych -

wówczas w telefonogramach zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu należy po numerze pociągu dodać słowa:

"z postojem na kilometrze [] minut []".

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

"do kilometra [] z postojem minut [] i z powrotem".

12. Jeżeli w pociągu znajdują się przesyłki z przekroczoną skrajnią, wyjątkowo ciężkie lub niebezpieczne, wówczas w telefonogramach zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu należy po numerze pociągu dodać słowa *"z przekroczoną skrajnią"*,

"z przesyłką wyjątkowo ciężką" lub "z przesyłką niebezpieczną".

13. Jeżeli po daniu pozwolenia na wyprawienie pociągu(ów) zajdzie potrzeba zatrzymania pociągu(ów), posterunek zapowiadawczy, który dał pozwolenie, żąda zatrzymania pociągu(ów) telefonogramem według wzoru nr 7a:

"Zatrzymać pociąg [numer]".

lub telefonogramem według wzoru nr 7b:

"Zatrzymać [ilość] pociąg(i) numer [] i numer []".

Po otrzymaniu telefonogramu według wzoru nr 7a lub 7b, należy pociąg(i) zatrzymać i powiadomić o tym zainteresowane posterunki ruchu telefonogramem według wzoru nr 8a:

"Pociąg [nr] jest zatrzymany",

lub telefonogramem według wzoru nr 8b:

"[ilość] pociąg(i) numer [] i numer [] są zatrzymane".

Telefonogram zawiadamiający o zatrzymaniu pociągu(ów) nadaje się również wtedy, gdy zatrzymanie pociągu nastąpiło bez otrzymania żądania zatrzymania pociągu(ów), na który(e) otrzymano pozwolenie na wyprawienie. Nadanie zawiadomienia o zatrzymaniu pociągu(ów) telefonogramem wzór 8a lub nr 8b unieważnia otrzymane pozwolenie na wyprawienie tego pociągu (pociągów), wskutek czego wyprawienie jakiegokolwiek pociągu na ten tor szlakowy wymaga nadania żądania i otrzymania nowego pozwolenia na wyprawienie.

14. Na szlaku z dwukierunkową blokadą liniową telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu poprzedza obsługę urządzeń blokady liniowej.
15. Jeżeli do posterunku odgałęźnego przylega dwa lub więcej szlaków jednotorowych, dyżurny ruchu tego posterunku pozwolenie na wyprawienie pociągu może dać tylnemu posterunkowi zapowiadawczemu dopiero po telefonicznym uzgodnieniu tego pozwolenia

z dyżurnym ruchu przedniego posterunku zapowiadawczego, przyległego do szlaku jednotorowego.

Uzgadnianie to powinno odbywać się w następującej formie:

Pytanie: *"Czy zgoda na danie pozwolenia dla pociągu [nr]"*

Odpowiedź: *"Tak zgoda na danie pozwolenia dla pociągu [nr]"*

lub

"Nie zgadzam się na danie pozwolenia dla pociągu [nr]".

Uzgodnienie nie jest daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu.

16. Jeżeli z jakichkolwiek powodów stacja nie może przyjmować pociągów ze szlaku dwutorowego, powinna zawiadomić o tym tylną stację telefonogramem według wzoru nr 9:

"Nie wyprawiać pociągów od [godz. min.] aż do odwołania".

Po ustaniu przyczyny nadania tego telefonogramu, wstrzymanie wyprawienia pociągów należy natychmiast odwołać telefonogramem według wzoru nr 10:

"Wstrzymanie wyprawienia pociągów odwołuję o [godz. min.]".

Jeżeli stacja z powodu zajęcia torów nie może przyjąć ze szlaku dwutorowego pociągu(ów),

k który(e) ma(mają) być wyprzedzony(e) przez oczekiwany pociąg z pierwszeństwem przejazdu, powinna zawiadomić o tym tylną stację telefonogramem według wzoru nr 11:

"Nie wyprawiać pociągu [nr] do czasu przejazdu pociągu [nr]"

lub telefonogramem według wzoru nr 12:

"Nie wyprawiać żadnego pociągu do czasu przejazdu pociągu [nr]"

Telefonogramy według wzoru nr 11 i nr 12 nie wymagają odwołania po przejeździe pociągu wyższego stopnia pierwszeństwa, wskazanego w tym telefonogramie.

§19.

Telefoniczne oznajmienie odjazdu pociągu

1. Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu każdy posterunek następny (LCS) podaje najbliższemu przedniemu posterunkowi następczemu. W razie potrzeby może być zarządzane regulaminem technicznym, aby oznajmienie odjazdu pociągów podawane było również drugiemu z kolei posterunkowi następczemu w kierunku jazdy tych pociągów.
2. Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu podaje się telefonogramem według wzoru nr 13:
"Pociąg [nr] odjechał o [godz. min.]".

3. Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu, daje się niezwłocznie po odjeździe (przejeździe) pociągu. Na szlakach (odstępach) krótkich oznajmienie odjazdu pociągu należy dawać odpowiednio wcześniej do 5 minut, co powinno być określone w regulaminie technicznym. Wówczas w telefonogramie wzór nr 13 słowo "odjechał" zastępuje się słowem "odjedzie", a czas odjazdu podaje się przypuszczalny.
4. Posterunek odstępowy (bocznicy) może nadać oznajmienie odjazdu pociągu telefonogramem według wzoru nr 15, z wyjątkiem przypadków wyprawienia pociągu do określonego kilometra na szlaku i powrotu pociągu na stację wyprawienia oraz wyprawienia pociągu z popychaczem do kilometra i powrotu popychacza ze szlaku na stację wyprawienia, w których to przypadkach oznajmienie odjazdu pociągu posterunek odstępowy (bocznicy) powinien nadać telefonogramem według wzoru nr 13.
5. Telefonogram zawierający oznajmienie odjazdu pociągu
"do kilometra.....z postojem minut.....i z powrotem"
i pociągu
"z popychaczem do kilometra....."
posterunek zapowiadawczy, wyprawiający ten pociąg, powinien nadać do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków następnych.
6. Uzupełnienia telefonogramów zapowiadawczych mają zastosowanie również w telefonogramach zawierających oznajmienie odjazdu pociągu.
7. Gdy zbliża się pociąg, dla którego nie otrzymano wymaganego oznajmienia odjazdu, należy niezwłocznie zażądać tego oznajmienia.

§20.

Telefoniczne potwierdzenie przyjazdu pociągu

1. Przyjazd (przejazd) pociągu każdy posterunek następny (Lokalne Centrum Sterowania) potwierdza najbliższemu tylnemu posterunkowi następczemu, a na szlaku z ruchem jednotorowym dwukierunkowym, podzielonym na odstępy, posterunek zapowiadawczy potwierdza również przyjazd pociągu tylnemu posterunkowi zapowiadawczemu przed zmianą kierunku ruchu po tym torze.
2. Potwierdzenie przyjazdu pociągu jest stwierdzeniem, że ostatni odstęp lub tor szlakowy, z którego przyjechał pociąg, jest wolny. Wyjątek stanowią potwierdzenie przyjazdu powracającej ze szlaku lokomotywy popychającej pociąg do kilometra, jak również potwierdzenie przyjazdu pociągu, za którym wyprawiony został następny pociąg w odstępie czasu, które to potwierdzenia, oznaczają tylko przyjazd tej lokomotywy lub tego pociągu, nie oznaczają natomiast, że tor szlakowy jest wolny.

3. Potwierdzenie przyjazdu pociągu należy dawać telefonogramem według wzoru nr 14:
"Pociąg [nr] przyjechał o [godz. min.]".
4. Jeżeli pociąg przejechał przez posterunek odstępowy (bocznikowy) i istnieje możliwość równoczesnego nadania telefonogramu do tylnego i przedniego posterunku następczego, wówczas zamiast osobnych telefonogramów według wzorów nr 13 i nr 14 nadaje się telefonogram według wzoru nr 15:
"Pociąg [nr] przejechał o [godz. min.]",
co dla tylnego posterunku następczego jest potwierdzeniem przyjazdu pociągu, a dla przedniego posterunku następczego jest oznajmieniem odjazdu pociągu.
5. Z potwierdzeniem przyjazdu (przejazdu) pociągu może być połączone żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu przy użyciu telefonogramów wzór nr 2a, 2b, 3 a, 3b.
6. Przyjazd (przejazd) każdego pociągu należy potwierdzić niezwłocznie, gdy spełnione zostaną następujące warunki:
 - 1) pociąg przyjechał (przejechał) i minął sygnałowe miejsce końca pociągu,
 - 2) na pociągu znajduje się sygnał końcowy, albo w inny sposób stwierdzono, że pociąg przyjechał w całości,
 - 3) na semaforze wjazdowym lub odstępowym sygnał zezwalający, zmieniony został na sygnał "Stój" lub wygasło światło sygnału zastępczego na semaforze wjazdowym, albo
 - 4) wygasło światło sygnału zastępczego, gdy pociąg przyjęło z toru z kierunku przeciwnego do zasadniczego na ten sygnał, podany uprzednio na sygnalizatorze sygnału zastępczego (umieszczonego na osobnej podstawie) odnoszącego się do tego toru.
7. Jeżeli wskutek nieprawidłowego działania urządzeń nie można nastawić na semaforze sygnału "Stój" lub wygasić światło sygnału zastępczego, potwierdzenie przyjazdu pociągu wolno dać dopiero po zastosowaniu się do postanowień § 39 i gdy jest wolny odstęp do następnego semafora i za nim odcinek toru do sygnałowego miejsca końca pociągu.
8. Gdy po upływie 5 minut po rozkładowym czasie jazdy nie otrzymano potwierdzenia przyjazdu pociągu, należy dowiedzieć się o przyczynie braku tego potwierdzenia. Po otrzymaniu powiadomienia, że pociąg jeszcze nie przyjechał lub z innych powodów nie można potwierdzić jego przyjazdu, należy zastosować środki pomocnicze.

§21.

Prowadzenie ruchu pociągów z wykorzystaniem urządzeń radiołączności,

1. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów stosuje się w przypadku powstania przerwy w łączności przewodowej.
2. Do doraźnego zapowiadania pociągów mogą być wykorzystane istniejące urządzenia radiołączności pociągowej lub doraźnie dostarczone na posterunki następcze pracujące na wydzielonych częstotliwościach różnych dla każdego szlaku.
3. W czasie trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów, posterunki bocznicowe i odstępowe posiadające urządzenia radiołączności pociągowej, drogowej lub doraźnie zaopatrzone w radiotelefony, biorą udział w prowadzeniu ruchu.
4. W czasie trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów nie należy wyprawiać pociągów:
 - 1) na bocznice i z bocznic szlakowych, jeżeli w miejscu odgałęzienia istnieje posterunek bocznicowy nie biorący udziału w prowadzeniu ruchu,
 - 2) przewożących towary szczególnie niebezpieczne, wybuchowe i promieniotwórcze,
 - 3) pojazdów pomocniczych.
5. Pociągi wyprawiane na szlak, na którym obowiązuje radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów, należy zatrzymać na posterunku zapowiadawczym i uprzedzać ich drużyny pociągowe rozkazami pisemnymi o posterunkach następnych, które nie biorą udziału w prowadzeniu ruchu i na których nieważne są wskazania sygnałów na semaforach.
6. Celem zapobieżenia ewentualnemu włączeniu się w radiową sieć zapowiadawczą osób trzecich i przekazania przez nie informacji mogącej mieć ujemny wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, obowiązują oprócz ustalonych form porozumiewania, dodatkowe cyfrowe oznaczenia identyfikacyjne zawarte w oddzielnych tablicach cyfrowych zwanych dalej tablicami tożsamości, o różnym układzie cyfr dla każdego szlaku. Posterunki następcze przylegające do tego samego szlaku muszą posiadać tablice tożsamości o identycznym układzie cyfrowym.
7. Tablice tożsamości należy opracować według zasad określonych w instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych oddzielnie dla każdego szlaku lub odstępu.
8. Będąc w posiadaniu tablicy tożsamości, dyżurni ruchu, po wymianie obowiązujących zgłoszeń, powinni podać sobie przed nadaniem radiotelefonogramu zapowiadawczego, numer rozpoznawczy. W tym celu jeden z dyżurnych ruchu podaje dowolnie wybrane z tablicy przeznaczonej dla tego szlaku dwie sąsiednie cyfry z rzędu I, a w odpowiedzi na to zgłaszający się podaje z wiersza II dwie cyfry znajdujące się pod cyframi wymienionymi z wiersza I.

Przykład stosowania tablic tożsamości:

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

"Stacja A, stacja A, tu stacja B zgłosić się - odbiór"

"Tu stacja A dyżurny ruchu (nazwisko) zgłaszam się - odbiór"

"Tu stacja B dyżurny ruchu (nazwisko) tożsamość 30. Czy droga dla pociągu [nr] jest wolna - odbiór"

"Tu stacja A dyżurny ruchu (nazwisko) tożsamość 07. Dla pociągu [nr] droga jest wolna - odbiór"

"Tu stacja B dyżurny ruchu (nazwisko) Powtarzam. Dla pociągu [nr] droga jest wolna - bez odbioru"

9. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy wprowadzić telefonogramem według wzoru nr 16, zastępując słowo "telefoniczne" słowem "radiotelefoniczne".
10. Po ustaniu przyczyn powodujących radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy je odwołać telefonogramem według wzoru nr 17, zastępując słowo "telefoniczne" słowem "radiotelefoniczne".
11. W przypadku pogorszenia się słyszalności lub innych zakłóceń, gdy odbierający nie rozumie poszczególnych wyrazów należy je przeliterować używając znanych imion, nazw itp.
12. Każdy radiotelefonogram zapowiadawczy powinien być na dowód zrozumienia powtórzony, z wyjątkiem radiotelefonogramu zawierającego żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu oraz zakończony słowem "Odbiór" lub "Bez odbioru".
13. Dyżurny ruchu przekazujący dyżur w czasie trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów, odnotowuje to w dzienniku ruchu zaznając jednocześnie przyjmującego dyżur ze stanem radiolączności i wszystkimi uwagami, jakie nasunęły mu się w czasie dotychczasowego trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów.

§22.

Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z samoczynną blokadą liniową

1. Na szlakach z samoczynną blokadą liniową semaforów odstępów są nieobsługiwane, a sygnały ukazują się na nich samoczynnie. Sygnały te są zależne od stanu zajętości odstępu, znajdującego się za tym semaforem i od sygnału, jaki wskazuje następny semafor lub semafor.

Jeżeli na posterunku zapowiadawczym są urządzenia do przełączania semaforów odnoszących się do torów głównych zasadniczych na działanie samoczynne dla przejazdu pociągów, to dyżurny ruchu może przełączyć je na samoczynność dla pociągów przejeżdżających po tych torach, jeżeli nie ma przeszkód do jazdy.

2. Nastawienie urządzeń na samoczynność semaforów nie zwalnia dyżurnego ruchu od śledzenia i regulowania ruchu pociągów. Samoczynność semaforów wolno wyłączyć wówczas, gdy na żadnym odcinku drogi przebiegu, sygnalizowanej semaforami przełączonymi na samoczynność, nie znajduje się żaden pociąg i gdy co najmniej dwa odcinki zbliżania na planie świetlnym nie wykazują zajętości.
3. W czasie, gdy urządzenia nie są nastawione na samoczynność semaforów, pociągi należy wyprawiać ze stacji wówczas, gdy odcinek oddalania na planie świetlnym nie wykazuje zajętości i nie ma przeszkód do jazdy., urządzenia zezwalają na podanie odpowiedniego sygnału i nie ma przeszkód do jazdy.
4. Po wyprawieniu każdego pociągu obowiązuje podawanie do sąsiedniego obsługiwanego posterunku zapowiadawczego telefonicznej informacji o numerze wyprawianego pociągu.
5. W razie nie działania lub nieprawidłowego działania urządzeń sterowanie ruchem kolejowym, należy postępować w następujący sposób:

1) gdy na semaforze wyjazdowym nie można podać sygnału zezwalającego, pociąg należy wyprawić za pomocą sygnału zastępczego "Sz", albo rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności), przy czym należy przestrzegać następujących postanowień:

a) jeżeli pierwszy odcinek oddalania na planie świetlnym działa należycie - pociąg należy wyprawić, gdy odcinek ten nie wykazuje zajętości,

b) jeżeli pierwszy odcinek oddalania na planie świetlnym stale wykazuje zajętość, lecz drugi odcinek działa należycie - pierwszy pociąg wolno wyprawić po zażądaniu i otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnego posterunku zapowiadawczego ostatniego wyprawionego pociągu, następne zaś pociągi wolno wyprawiać w odstępach 10-cio minutowych albo na podstawie wprowadzonego telefonicznego zapowiadania, w odstępach posterunków następnych, w zależności od postanowień w regulaminie technicznym,

c) jeżeli dwa pierwsze odcinki oddalania na planie świetlnym stale wykazują zajętość - należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów jadących po torze objętym uszkodzeniem; pierwszy pociąg wolno wyprawić po otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnego posterunku zapowiadawczego ostatniego wyprawionego pociągu, następne zaś pociągi należy wyprawiać w odstępach posterunków następnych,

2) gdy trzy lub więcej samoczynnych semaforów odstępowych dla jednego kierunku jazdy działa nienależycie, wskazując stale czerwone światło lub są nieoświetlone - należy postępować w sposób ustalony w pkt. 1) lit. c.

3) gdy pociąg wyprawiony jest w odstępie posterunków następnych, maszynistę i kierownika pociągu należy zawiadomić rozkazem pisemnym:

- a) o jeździe pociągu w odstępie posterunków następnych,
- b) o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych,
- d) o otwarciu w razie potrzeby prowizorycznego posterunku odstępowego.

6. W razie stwierdzenia lub otrzymania zawiadomienia, że blokada działa nieprawidłowo, należy niezwłocznie wnieść odpowiedni zapis do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem, zawiadomić o tym uprawnionego pracownika i zainteresowanych pracowników biorących udział w prowadzeniu ruchu pociągów oraz zastosować odpowiednie środki pomocnicze.

W przypadku zaniku a następnie przywrócenia zasilania blokady samoczynnej bez udziału uprawnionego pracownika do odwołania telefonicznego zapowiadania pociągów zapis tego pracownika nie jest wymagany. Usunięcie nieprawidłowego działania samoczynnej blokady liniowej, jeżeli naprawa odbywa się na szlaku, może być zgłoszone przez uprawnionego pracownika za pomocą urządzeń łączności; uprawniony pracownik usuwający usterkę dyktuje dyżurnemu ruchu treść zapisu dokonanego w książce kontroli urządzeń sterowania ruchem znajdującej się w szafie (kontenerze) samoczynna blokada liniowa, a dyżurny ruchu podyktowaną treść wpisuje do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem znajdujących się na nastawni.

7. Na szlaku z blokadą samoczynną nie wolno wyprawiać pociągu z lokomotywą popychającą pociąg do kilometra i powracającą ze szlaku na stację wyprawienia.
8. Pociąg roboczy, który po wykonaniu pracy na szlaku ma dojechać do następnej stacji, wyprawia się na sygnał zezwalający na semaforze wyjazdowym. Następny pociąg na ten tor szlakowy może być wyprawiony dopiero po ukończeniu pracy pociągu roboczego i po otrzymaniu od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonicznego potwierdzenia przyjazdu tego pociągu.

9. Jeżeli pociąg ma być wyprawiony na część szlaku (do kilometra) lub na bocznice, przy której nie ma urządzonego posterunku ruchu, a następnie ma powrócić do stacji wyprawienia, to pociąg taki należy wyprawiać po zamkniętym torze na podstawie telefonicznego zapowiadania.

Wyjazd tego pociągu na zamknięty tor szlakowy następuje na rozkaz pisemny. W razie przerwy w łączności telefonicznej przy prawidłowym działaniu samoczynnej blokady liniowej, blokada ta jest nadal podstawą prowadzenia ruchu.

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

1) stosować telefoniczne zapowiadanie pociągów (bez osobnego wprowadzenia telefonogramem):

a) w razie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym, gdy blokada nie jest przystosowana do takiego ruchu (jednokierunkowa),

b) w razie wyprawienia pociągu po torze zamkniętym,

c) w razie wyprawienia po torze lewym, gdy oba tory są czynne, a blokada nie jest przystosowana do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze,

d) w razie wyprawienia pociąg do określonego kilometra na szlaku i z powrotem do stacji wyprawienia,

e) w razie wyprawienia pojazdu pomocniczego nie oddziałującego na urządzenia sterowanie ruchem kolejowym - zapowiadać należy tylko pojazd pomocniczy,

f) w razie wyprawienia pociągu roboczego z postojem na szlaku i z jazdą do następnej stacji.

2) wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów telefonogramem według wzoru nr 16:

a) w razie wykonywania robót w urządzeniach sterowanie ruchem kolejowym, gdy pracownik prowadzący roboty wpisze do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem potrzebę wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów,

b) gdy trzy lub więcej samoczynnych semaforów odstępowych samoczynnej blokady liniowej działa nienależycie.

§23.

Zdalne prowadzenie ruchu

1. Odcinek zdalnego prowadzenia ruchu - jest to odcinek linii kolejowej przystosowany do zdalnego prowadzenia ruchu pociągów z jednego miejsca (nastawni zdalnego sterowania).

2. Ruch pociągów na odcinku zdalnego prowadzenia ruchu prowadzi dyżurny ruchu odcinkowy z nastawni zdalnego sterowania.
3. Do krańców odcinka zdalnego prowadzenia ruchu przylegają posterunki zapowiadawcze, które nie wchodzi w skład tego odcinka. Posterunki te zwane są stacjami (posterunkami) stycznymi. Szlak między stacją styczną i ostatnią stacją (posterunkiem) sterowaną nazywamy szlakiem stycznym. Szlaki między posterunkami zapowiadawczymi odcinka zdalnego prowadzenia ruchu są szlakami wewnętrznymi.
4. Stacje i posterunki odgałęźne położone na odcinku zdalnego prowadzenia ruchu nazywa się stacją (posterunkami) zdalnie sterowanymi (w skrócie sterowanymi). Na stacji sterowanej może znajdować się nastawnia przystosowana do nastawiania i obsługi zwrotnic, wykołojnic, przebiegów i sygnałów - zwana nastawnią miejscową- obsługiwana w razie potrzeby przez uprawnionego pracownika. Na stacjach tych w razie potrzeby mogą być uruchamiane doraźne posterunki dla wykonywania następujących zadań:
 - 1) sprawdzenia położenia, zajętości lub przełożenia w wymagane położenie i zamknięcia zwrotnic rozjazdów,
 - 2) sprawdzenia zajętości toru stacji lub posterunku odgałęźnego,
 - 3) sprawdzenia przejazdu pociągu z sygnałem końca pociągu przez sygnałowe lub przebiegowe miejsce końca pociągu.
5. Odcinki zdalnego prowadzenia ruchu dzielą się na:
 - 1) odcinki wyposażone w urządzenia zdalnego sterowania ruchem,
 - 2) odcinki bez urządzeń zdalnego sterowania ruchem.
6. Prowadzenie ruchu na odcinku zdalnego prowadzenia ruchu odbywa się według postanowień niniejszej instrukcji, instrukcji obsługi urządzeń oraz regulaminu technicznego odcinka zdalnego prowadzenia ruchu.
7. Dla każdego odcinka zdalnego prowadzenia ruchu należy opracować - zgodnie z instrukcją o sporządzaniu regulaminów technicznych - regulamin techniczny odcinka zdalnego prowadzenia ruchu.
8. Linie, odcinki linii oraz stacje, na których obowiązuje zdalne prowadzenie ruchu, ujęte są i oznaczone w wewnętrznym rozkładzie jazdy.
9. Na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchu i szlakach stycznych:
 - 1) każdy pojazd kolejowy z napędem musi być wyposażony w sprawne urządzenia radiolączności w przeciwnym wypadku zabrania się wjazdu pojazdu na odcinek zdalnego prowadzenia ruchu,
 - 2) tory główne na stacjach odcinka zdalnego prowadzenia ruchu muszą być oznaczone tablicami z ich numerami,
 - 3) zabrania się stosowania lokomotyw popychających nie sprzęgniętych z pociągiem,
 - 4) stanowisko pracy dyżurnego ruchu odcinkowego musi być wyposażone w urządzenia

samoczynnie rejestrujące wszystkie rozmowy prowadzone przez niego za pomocą łączności przewodowej i radiowej, a w miarę potrzeby powinno być wyposażone w urządzenia obrazujące i rejestrujące przemieszczanie się poszczególnych pociągów, 5) na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchu wyposażonych w urządzenia zdalnego sterowania ruchem zabrania się kursowania pojazdów pomocniczych, które nie oddziałują na te urządzenia.

10. Rejestracja sytuacji ruchowej na odcinku zdalnego prowadzenia ruchu i szlakach stycznych u dyżurnego ruchu odcinkowego może odbywać się:

- 1) samoczynnie bez udziału lub z udziałem dyżurnego ruchu,
- 2) odręcznie - w formie dziennika lub wykresu ruchu.

Zarejestrowana sytuacja ruchowa powinna być archiwizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami regulaminu technicznego prowadzenia ruchu za pomocą odcinków zdalnego prowadzenia ruchu.

11. Na szlakach stycznych ruch pociągów prowadzi się zgodnie z ogólnymi zasadami zapowiadania pociągów, z uwzględnieniem postanowień zawartych w niniejszym paragrafie oraz zasadami prowadzenia ruchu na obszarze ETCS zgodnie z postanowieniami rozdziału XII niniejszej instrukcji.

12. W przypadku potrzeby wykonania manewrów na torach głównych stacji odcinka zdalnego prowadzenia ruchu, zgodę na ich wykonanie daje dyżurny ruchu odcinkowy, który określa termin zakończenia manewrów.

13. Szczegółowe postanowienia dotyczące prowadzenia pracy manewrowej na stacjach odcinka zdalnego prowadzenia ruchu należy określić w regulaminie technicznym odcinka zdalnego prowadzenia ruchu.

14. Dyżurny ruchu odcinkowy może zlecić dyżurnemu ruchu stacji stycznej wydawanie rozkazów pisemnych drużynie pociągowej wyprawianych pojazdów kolejowych na odcinek zdalnego prowadzenia ruchu, co powinno być określone w regulaminie technicznym odcinka zdalnego prowadzenia ruchu i stycznego do niego posterunku ruchu.

15. Książkę ostrzeżeń doraźnych należy prowadzić na nastawni odcinkowej dla odcinka zdalnego prowadzenia ruchu i szlaków stycznych.

Prowadzenie ruchu na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchu wyposażonych w urządzenia zdalnego sterowania ruchem

16. Podstawą prowadzenia ruchu na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchu wyposażonych w urządzenia zdalnego sterowania oraz na szlakach stycznych jest samoczynna dwukierunkowa blokada liniowa możliwością włączania na samoczynność semaforów obsługiwanych na posterunkach ruchu.

17. W razie niedziałania lub nieprawidłowego działania urządzeń sterowanie ruchem kolejowym - do czasu usunięcia usterki urządzeń lub wprowadzenia miejscowej obsługi sterowanych posterunków ruchu - należy postępować na szlakach z samoczynną blokadą liniową w sposób określony w § 22 z zachowaniem następujących zasad:

- 1) na szlaku stycznym i bezpośrednio przyległym do niego szlaku wewnętrznym (kolejnych szlakach wewnętrznych) telefoniczne zapowiadanie pociągów należy wprowadzić między posterunkiem ruchu stycznym i najbliższym posterunkiem ruchu wewnętrznym, na którym prawidłowo działające urządzenia sterowanie ruchem kolejowym umożliwiają stwierdzenie lub dyżurny odcinkowy w inny sposób upewni się, że pociąg zjechał w całości z odcinka objętego usterką. W tym przypadku ruch pociągów należy prowadzić w odstępie tych posterunków,
- 2) na szlaku wewnętrznym - ruch pociągów prowadzić w odstępie posterunków, na których prawidłowo działające urządzenia sterowanie ruchem kolejowym umożliwiają stwierdzenie opuszczenia przez pociąg odcinka objętego usterką.

18. Ruch jednotorowy dwukierunkowy na szlaku:

- 1) stycznym należy prowadzić według ogólnych zasad określonych w § 45 i § 48, obsługując urządzenia sterowanie ruchem kolejowym zgodnie z instrukcją obsługi,
- 2) wewnętrznym należy prowadzić według ogólnych zasad określonych w § 45 i § 48, bez nadawania telefonogramów wprowadzających i odwołujących prowadzenie takiego ruchu i telefonogramów zapowiadawczych, obsługując urządzenia sterowanie ruchem kolejowym zgodnie z instrukcją obsługi.

19. Zamknięcie toru szlakowego i prowadzenie ruchu po torze zamkniętym na szlaku:

- 1) stycznym należy prowadzić według ogólnych zasad określonych w § 46 i § 49, obsługując urządzenia sterowanie ruchem kolejowym zgodnie z instrukcją obsługi,
- 2) wewnętrznym należy prowadzić według zasad ogólnych określonych w § 46 i § 49, bez nadawania telefonogramów o zamknięciu i otwarciu toru szlaku wewnętrznego i telefonogramów zapowiadawczych, obsługując urządzenia sterowanie ruchem kolejowym zgodnie z instrukcją obsługi.

20. Szczegółowe postanowienia dotyczące prowadzenia ruchu pociągów na odcinku zdalnego prowadzenia ruchem w zależności od warunków miejscowych i zastosowanych urządzeń sterowanie ruchem kolejowym należy określić w regulaminie technicznym odcinka zdalnego prowadzenia ruchem.

§24.

Jazda na widoczność

1. Jazda na widoczność oznacza, że:

1) nie obowiązuje zasada, zgodnie z którą na jednym torze szlaku lub odstępu może znajdować się równocześnie tylko jeden pociąg oraz że nie ma innych przeszkód w kontynuowaniu jazdy, a bezpieczeństwo ruchu pociągów zależy wyłącznie od obserwacji toru, jak również od odpowiedniego regulowania prędkości jazdy pociągów i zatrzymania ich w porę przed przeszkodą,

2) prowadzący pojazd kolejowy z napędem powinien tak regulować prędkość jazdy, aby w przypadku zauważenia przeszkody do kontynuowania jazdy mógł zatrzymać pociąg przed przeszkodą lub sygnałem "Stój".

2. Jazdę na widoczność stosuje się w następujących przypadkach:

1) jeżeli samoczynny semafor odstępowy nie wskazuje sygnału zezwalającego na jazdę - wówczas pociąg, po zatrzymaniu się i ruszeniu (z wyjątkiem ciężkich pociągów towarowych, gdy na semaforze jest wskaźnik W 22 mijając ten semafor, wjeżdża na odstęp, który należy uważać za zajęty przez poprzedni pociąg,

2) jazdy po torze zamkniętym, zajętym przez inny pojazd kolejowy,

3) wyjazdu pociągu na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny na szlak:

a) z blokadą samoczynną jazda do najbliższego semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, o ile drużyna pociągowa nie została wcześniej uprzedzona o nieważności obrazów na semaforach odstępowych samoczynnej blokady liniowej,

b) bez blokady - jazda pociągu do czasu minięcia przez pociąg granicy posterunku ruchu,

4) w których szczególne okoliczności mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego (działanie żywiołów, uzasadnione podejrzenie uszkodzenia elementów infrastruktury kolejowej, taboru kolejowego itp.).

3. Prędkość jazdy na widoczność, o której mowa w ust. 2 nie może przekraczać 40 km/h, gdzie prędkość jazdy nie może przekraczać 20 km/h oraz pkt 2, gdzie prędkość jazdy nie może przekraczać 30 km/h.

4. W czasie jazdy na widoczność należy liczyć się z tym, że za pociągiem może jechać na widoczność kolejny pociąg i dlatego należy dołożyć wszelkich starań, aby nie zatrzymywać pociągów na szlaku i przed semaforami wjazdowymi.

5. Należy zwrócić szczególną uwagę na prawidłowe osygnalizowanie czoła i końca pociągu.

§25.

Prowadzenie ruchu pociągów na szlaku bez zapowiadania

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

§26.

Prowadzenie ruchu pociągów do obsługi bocznic

1. Obsługa bocznic odgałęziających się od torów szlakowych, odbywa się pociągami bocznicowymi lub zdawczymi.
2. Postanowienia niniejszej instrukcji dotyczą prowadzenia ruchu pociągu dla bocznic, przy której jest posterunek bocznicy kierowany zdalnie z Lokalnego Centrum Sterowania Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
3. Posterunek bocznicowy osłania semaforami miejsce połączenia bocznicy z torami szlakowymi.
Posterunek bocznicowy jest posterunkiem zapowiadawczym dla pociągu bocznicowego, natomiast dla innych pociągów jest posterunkiem odgałęźnym.
4. Bocznicę szlakową na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchem obsługuje się stosując ogólne zasady wskazane w niniejszym paragrafie i szczegółowe postanowienia podane w regulaminie technicznym odcinka zdalnego prowadzenia ruchem dostosowane do warunków miejscowych.
5. Szczegółowe postanowienia w sprawie obsługi bocznicy należy umieścić w regulaminie obsługi bocznicy, który oprócz dyżurnych ruchu powinny znać drużyny pociągowe obsługujące bocznicę.

§27.

Prowadzenie ruchu pociągów gospodarczych i roboczych

1. Pociągi gospodarcze powinny kursować na podstawie zgłoszonych planów pracy tych pociągów.

W przypadkach pilnych zgłoszeń doraźnych, pociągi gospodarcze mogą być wyprawiane bez rozkładu jazdy po uprzednim uzyskaniu przez dyżurnego ruchu zgody dyspozytora. Jeżeli pociąg gospodarczy jedzie do usunięcia przerwy w ruchu pociągów, należy wyznaczyć mu stopień pierwszeństwa, przewidziany dla pociągu ratunkowego.

2. Pociągi robocze określa się wyrazem "roboczy" lub bliższym określeniem, jak np. "sieciowy" oraz kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym - poczynając od 1 względnie 2 - zależnie od kierunku, w którym dany pociąg roboczy zostanie wyprawiony pierwszy raz na dany szlak (szlaki).

Pociąg ten nie zmienia swego numeru:

- 1) w razie późniejszej jazdy w kierunku przeciwnym, ani,
- 2) jeżeli pracuje nadal po północy; wówczas jego numeru nie wolno nadać żadnemu innemu pociągowi roboczemu, który po północy ma być wyprawiony na ten sam szlak (szlaki).

3. Dla jazdy pociągu roboczego należy zamknąć tor szlakowy.
4. Pociąg roboczy, zatrzymujący się na szlaku, nie powinien znajdować się na nim dłużej, niż to przewidziano w rozkazie pisemnym "S". Pociąg roboczy pracujący na szlaku powinien przyjechać na wskazaną stację nie później niż 5 minut przed wyprawieniem pociągu na tor szlakowy, na którym pracował pociąg roboczy.
5. W pociągu roboczym powinien znajdować się kierownik pociągu, który zarządza ruchem tego pociągu na szlaku, odpowiada za bezpieczeństwo ruchu oraz wydaje polecenia ruchowe pracownikom pociągu roboczego.
6. Przyjeździe pociągu roboczego, który ma być rozłączony na spadku większym niż 2,5 ‰, pojazd trakcyjny powinien być umieszczony od strony spadku aby zapobiec zbiegnięciu odczepionych pojazdów kolejowych. W przypadku rozłączenia pociągu roboczego na szlaku, każda grupa odczepionych pojazdów kolejowych powinna być zabezpieczona przed zbiegnięciem przez zahamowanie (hamulcem ręcznym, postojowym) i dozorowana przez kierownika pociągu lub wyznaczonego przez niego pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje.
7. W czasie jazdy i postoju na szlaku pociągu roboczego należy obserwować tor szlakowy, a w razie zauważenia niebezpieczeństwa należy zastosować odpowiednie środki zaradcze.

8. Po zakończeniu pracy na szlaku kierownik pociągu roboczego zobowiązany jest osobiście sprawdzić, czy na torze lub obok toru nie ma przeszkód do jazdy pociągu oraz czy nie pozostawiono taboru, sprzętu lub materiałów stanowiących przeszkodę do jazdy pociągów na tym szlaku. W razie ukończenia robót na szlaku wcześniej niż to było przewidziane, pociąg roboczy może wrócić na stację przed czasem po porozumieniu się kierownika pociągu roboczego z właściwym dyżurnym ruchu.
9. Jeżeli na ten sam tor szlakowy ma być wyprawionych kilka pociągów roboczych, można je połączyć i wyprawić razem, nadając każdemu z nich kolejny numer nieparzysty lub parzysty, zależnie od kierunku jazdy, w którym ten pociąg zostanie wyprawiony pierwszy raz na szlak. Zespół ten należy określać:
"Połączone pociągi robocze numer....." (np. 1, 3 itd.).
Odłączenie poszczególnych pociągów roboczych na szlaku, a następnie połączenie ich odbywa się według wskazówek kierownika pociągu. Połączone pociągi robocze ze szlaku do stacji powinny powrócić zasadniczo w takim samym zestawieniu, w jakim wyjechały ze stacji na szlak.
Po przyjeździe połączonych pociągów roboczych dyżurny ruchu powinien upewnić się, czy przyjechały wszystkie pociągi robocze, które były wyprawione razem. Każdy z pociągów roboczych powinien mieć swego kierownika pociągu spełniającego wymagania kwalifikacyjne i zdrowotne określone odrębnymi przepisami, a kierownikiem połączonych pociągów roboczych jest kierownik pierwszego pociągu roboczego.
10. W czasie zajęcia szlaku przez pociąg roboczy należy stosować środki pomocnicze.

§28.

Prowadzenie ruchu pociągów ratunkowych

1. Po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku, którego skutki wymagają wysłania pociągu ratunkowego dyspozytor Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., a następnie uzgadnia z dyspozytorem PKP PLK SA jego jazdę i pracę w niezbędnym zakresie.
2. Pociągi ratunkowe jadące do miejsca wypadku mają pierwszeństwo przed innymi pociągami.
3. Wyprawiony pociąg ratunkowy nie zmienia swojego numeru w razie późniejszej jazdy w kierunku przeciwnym oraz jeżeli pracuje nadal po północy; wówczas jego numeru nie wolno nadać żadnemu innemu pociągowi ratunkowemu, który ma być wyprawiony na ten sam szlak.

4. Jazda pociągu ratunkowego do stacji, na której zdarzył się wypadek lub do stacji przyległej do szlaku, na którym zdarzył się wypadek, odbywa się zasadniczo bez rozkładu jazdy, w oparciu o wytyczne dyspozytora, na podstawie porozumienia właściwych posterunków następczych.

Obsadę pociągu ratunkowego należy powiadomić rozkazem pisemnym o obowiązujących w rozkładzie jazdy prędkościach na poszczególnych odcinkach linii kolejowych oraz obowiązujących ograniczeniach prędkości (stałych i doraźnych).

5. 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.
6. Szczegółowe zasady postępowania z pociągami ratunkowymi zawiera instrukcja o kolejowym ratownictwie technicznym.
7. W razie potrzeby na zasadach pociągu ratunkowego można wyprawić:
 - 1) pogotowia techniczne: sieciowe i drogowe,
 - 2) maszyny odśnieżne,
 - 3) pojazdy kolejowe specjalne i pomocnicze,
 - 4) inne pociągi na podstawie zarządzenia o ich uruchomieniu.Stopień pierwszeństwa pociągów ustala dyspozytor w zależności od potrzeb.

§29.

Prowadzenie dziennika ruchu

1. Dziennik ruchu należy prowadzić na obsługiwanych posterunkach następczych, z wyjątkiem tych posterunków, na których działa prawidłowo elektroniczne urządzenie rejestrujące ruch pociągów.
2. W Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. dziennik ruchu jest prowadzony w postaci komputerowych wydruków z systemu.
3. W dzienniku ruchu dla posterunku zapowiadawczego każda strona przeznaczona jest dla jednego szlaku względnie odstępu. W przypadku Lokalnego Centrum Sterowania Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., sposób i przypadki prowadzenia dziennika ruchu określa regulamin techniczny.
4. W razie prowadzenia ruchu dwukierunkowego po obu lub po jednym torze szlaku dwutorowego, przy czynnych obu torach szlakowych, należy:
 - 1) dla szlaków wyposażonych w blokadę liniową przystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego, prowadzić dziennik ruchu jak przy ruchu jednokierunkowym, z adnotacją w rubryce 9 o jeździe pociągu po torze

w kierunku przeciwnym do zasadniczego w przypadku jego wyprawienia po torze, którym dyżurny ruchu posterunku ruchu nie zarządza,

2) dla szlaków wyposażonych w blokadę liniową nie przystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego, po każdym torze szlaku dwutorowego, przeznaczyć dla każdego toru tego szlaku osobną stronę dziennika ruchu, a w razie potrzeby osobny dziennik dla jednego z torów tego szlaku.

Ilość dzienników ruchu i przeznaczenie każdego z nich dla poszczególnych szlaków należy dla każdego posterunku zapowiadawczego, a w razie potrzeby i dla posterunku odstępowego, (bocznikowego) ustalić w regulaminie technicznym.

5. Dzienniki ruchu powinny znajdować się w miejscu najdogodniejszym dla dyżurnego ruchu, przy czym, w miarę możliwości, lewą stronę dziennika ruchu należy przeznaczyć dla szlaku (odstępu) znajdującego się z lewej strony biurka dyżurnego ruchu, a stronę prawą dziennika - dla szlaku (odstępu) znajdującego się z prawej strony.
6. Dzienniki ruchu prowadzi dyżurny ruchu.
7. Dziennik ruchu należy prowadzić na bieżąco. Telefonogramy należy zapisywać niezwłocznie po ich odebraniu i bezpośrednio przed ich nadaniem.
8. Czasu żądania pozwolenia na wyprawienie pociągu nie notuje się w dzienniku ruchu.
9. Telefonogramy zapowiadawcze, dla których przewidziane są osobne rubryki, należy w dziennikach ruchu dla posterunków zapowiadawczych zapisywać w następujący sposób:
 - 1) w rubryce 1 i 2 - numery pociągów lub wyraz "manewry", zajmując oddzielny wiersz dla każdego pociągu (manewru) i dla każdego pojazdu pomocniczego, a dla każdego powrotu ze szlaku pociągu, popychacza, lub pojazdu pomocniczego oraz potwierdzenia przybycia ze szlaku pociągu, popychacza, pojazdu pomocniczego lub zakończenia manewrów należy zająć następny wiersz, przy czym oba wiersze należy z lewej strony zakreślić klamrą; rubryki: 1 względnie 2 należy wypełnić przed nadaniem lub po odebraniu telefonogramu zawierającego:
 - a) na szlaku dwutorowym - oznajmienie odjazdu pociągu lub informację o numerze pociągu,
 - b) na szlaku jednotorowym - żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu,
 - c) zgodę na wykonanie manewrów, dla których jest zgoda taka wymagana od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego, jeżeli żądano pozwolenia na wyprawienie pociągu, lecz nie dano tego pozwolenia i następnie żądano pozwolenia na wyprawienie innego pociągu, należy przekreślić na krzyż numer pociągu, dla którego danie pozwolenia stało się nieaktualne, a pozostałe rubryki tego wiersza należy zakreskować, natomiast numer pociągu zanotować w rubr. 1 względnie 2 w następnym wolnym wierszu poziomym,

2) pociągi, które będą przyjęte, a następnie wyprawione, należy na obu stronicach wpisywać w tym samym wierszu, jeżeli jednak pociąg jest wyprzedzony przez inny pociąg, kończy lub rozpoczyna bieg, wyprawienie pociągu notuje się w innym dzienniku ruch, niż przyjęcie tego pociągu, odpowiedni poziomy wiersz w przeciwległej stronicy należy zakreślować; na stacjach węzłowych i rozrządowych, w razie potrzeby można w regulaminie technicznym postanowić, że zapisy dotyczące tego samego pociągu na każdej z obu stronic mogą być dokonywane w różnych wierszach,

3) w rubryce 3 - notuje się numer toru stacyjnego, na który przyjmuje się lub z którego wyprawia się pociąg,

4) w rubryce 4 - notuje się czas nadania względnie czas odebrania telefonogramu zawierającego dane pozwolenia na wyprawienie pociągu (wykonania manewrów); jeżeli czas ten różni się co najmniej o dwie minuty od czasu blokowania bloku pozwolenia, to czas ten należy zanotować w formie ułamka, podając w liczniku czas nadania względnie odebrania telefonogramu, a w mianowniku czas blokowania,

5) w rubryce 5 - notuje się czas podany w telefonogramie zawierającym oznajmienie odjazdu pociągu, a w rubryce 6 - czas podany w telefonogramie zawierającym potwierdzenie przyjazdu pociągu lub czas zakończenia manewrów; jeżeli czasy te różnią się co najmniej o dwie minuty od czasu nadania względnie odebrania telefonogramu, to czasy te należy zanotować w formie ułamka, podając w liczniku czas wskazany w telefonogramie, a w mianowniku rzeczywisty czas nadania względnie odebrania telefonogramu, jeżeli podstawą prowadzenia ruchu jest samoczynna blokada liniowa - wówczas w rubryce 5 notuje się czas odjazdu pociągu wyprawionego z własnego posterunku zapowiadawczego, a w rubryce 6, czas przyjazdu pociągu przyjętego na własny posterunek zapowiadawczy,

6) w rubryce 9 notuje się:

a) uzupełnienie informacji o numerze pociągu oraz treści telefonogramów zapowiadawczych zanotowanych w rubrykach 4-6 ("z postój, na km.....min.....", "do km.....z postój, min.....i z powrotem", "do.....", "z pop. sprzęg.", "z pop. niesprzęg.", "z pop. do km.....", "po torze lewym", "na bocznicy.....", "z bocznicy.....do.....", "po zamkn. torze nr.....", "z kluczem(ami) od bocznicy(y)", "z przekr. skrajnią", "z ład. wyj. ciężk.", "z ład. niebezpiecz.", "TNWR", "bez zderzaka", itp.); odnośnie pojazdów pomocniczych, jak również pociągów wyprawianych po zamkniętym torze ("do stacji.....", "z postój, na km", "do km..... i z powrotem", "do km.....", "z km..... do"); odnośnie manewrów ("po torze numer.....na min.....", "manewry na torzezakończone, tor wolny"),

b) wyraz "Stój" i czas nadania względnie odebrania telefonogramu zapowiadawczego według wzoru nr 5a lub 5b,

- c) wyraz "Teraz" w razie nadania względnie odebrania telefonogramu zapowiadawczego według wzoru nr 6a lub 6b i po zapisaniu tego telefonogramu w rubryce 4,
 - d) wyraz "Zatrzymać" oraz czas nadania względnie odebrania telefonogramu według wzoru nr 7a lub 7b,
 - e) wyraz "Zatrzymany" oraz czas nadania względnie odebrania telefonogramu według wzoru nr 8a lub 8b,
 - f) wyrazy "przyjechał do.....o....." odnośnie telefonicznego potwierdzenia przyjazdu ostatniego pociągu, wyprawionego przed rozpoczęciem telefonicznego zapowiadania pociągów,
 - g) zmieniony numer licznika użytego sygnału zastępczego, zmieniony stan licznika przełącznika blokady liniowej dwukierunkowej, zmieniony stan licznika użytego przycisku chwilowego wyłącznika zasilania blokady liniowej itp.,
 - h) inne okoliczności, mające znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu (np.: symbol i numer wydanego rozkazu pisemnego).
10. Jeżeli dyżurny ruchu żąda pozwolenia na wyprawienie kilku pociągów bezpośrednio po sobie następujących lub połączonych pociągów roboczych, to przed nadaniem tego telefonogramu wpisuje on w rubr. 1 względnie 2 numer każdego z tych pociągów w oddzielnym wierszu, zachowując kolejność zamierzonego wyprawienia tych pociągów. W ten sam sposób wypełnia rubrykę 1 względnie 2 dyżurny ruchu dający pozwolenie na wyprawienie tych pociągów, oraz dyżurny ruchu posterunku blokowego, któremu podano do wiadomości to pozwolenie.
11. Przy wszystkich tych pociągach wpisuje się ten sam czas dania pozwolenia na ich wyprawienie. Pozostałe rubryki wypełnia się wg czasu rzeczywistego dla każdego pociągu.
- W razie odmowy przyjęcia żądanej liczby pociągów lub w żądanej kolejności, a następnie żądania pozwolenia na wyprawienie uzgodnionej wstępnie innej liczby pociągów lub innej kolejności, należy numery pociągów podanych w poprzednim żądaniu przekreślić na krzyż, a pozostałe rubryki zakreskować, zaś ostatnie żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu zanotować, wpisując numery pociągów w następnych wolnych wierszach w rubryce 1 względnie 2.
12. Telefonogramy zapowiadawcze według wzorów 9-12, 16, 17 i 21-30 wraz z nazwiskiem nadającego należy zapisywać przez całą szerokość stronicy. Pod tym zapisem nadający notuje:
- "odebrał [nazwisko odbierającego i nazwa posterunku następczego] o [godz. min.]",*

a jeżeli telefonogram taki nadano do kilku posterunków następnych, nadający notuje wszystkich, którzy telefonogram ten odebrali. Odbierający pod tym telefonogramem notują nazwisko nadającego i czas odebrania telefonogramu.

Każdy telefonogram, wpisany przez całą szerokość stronicy wraz z odnoszącym się do niego zapisem o odebraniu telefonogramu, należy oddzielić grubą linią poziomą od innych zapisów.

13. Również przez całą szerokość odpowiedniej stronicy zapisuje się inne telefonogramy i okoliczności mające wpływ na sposób prowadzenia ruchu.
14. Przyjęcie i przekazanie dyżuru przez dyżurnego ruchu oraz początek doby należy notować:
 - 1) przez obie stronicy dziennika ruchu przeznaczonego dla dwóch szlaków (odstępów),
 - 2) przez szerokość stronicy dziennika ruchu przeznaczonego dla jednego szlaku (odstępu).
15. Otrzymane zawiadomienia pisemne będące podstawą zamknięcia lub otwarcia toru szlakowego dyżurny ruchu odnotowuje w dzienniku ruchu.

ROZDZIAŁ V

PRZYJMOWANIE, WYPRAWIANIE I PRZEPUSZCZANIE POCIĄGÓW NA POSTERUNKACH RUCHU

§30.

Wyznaczanie torów na stacji dla wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pociągów

1. Ruch pociągów należy prowadzić po torach głównych, po zorganizowanych pociagowych drogach przebiegu. W razie powikłań w ruchu, dyżurny ruchu może prowadzić ruch pociągów po torach głównych, nieposiadających zorganizowanych przebiegów dla danego kierunku jazdy, przy czym powinien stosować się do regulaminu technicznego.
2. Ruch pociągów należy prowadzić zasadniczo po torach wyznaczonych w rozkładzie jazdy pociągów.
Dla pociągów, dla których nie wyznaczono toru na stacji ani w stacyjnym rozkładzie jazdy pociągów ani w zarządzeniu o jego uruchomieniu, dyżurny ruchu ustala ten tor, stosując się do postanowień niniejszego paragrafu.
3. W razie potrzeby zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny dodatkowy i z tego powodu konieczności zmniejszenia prędkości wjazdu pociągu pasażerskiego bez względu na jego prędkość lub pociągu towarowego, którego prędkość wynosi powyżej 50 km/h, należy pociąg ten zatrzymać przed semaforem wjazdowym i po zatrzymaniu się pociągu podać na tym semaforze sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością.
4. Zatrzymanie pociągu przez dyżurnego ruchu przed semaforem wjazdowym jest zbędne, gdy zaistniał jeden z następujących warunków:
 - 1) sygnał podany na tarczy ostrzegawczej lub na poprzednim semaforze uprzedza o tym, z jaką prędkością należy przejechać w okręgu zwrotnicowym, osłanianym jednośnym semaforem wjazdowym,
 - 2) drużyna pociągowa została wcześniej uprzedzona rozkazem pisemnym o wjeździe pociągu na tor główny dodatkowy i z jaką prędkością należy przejechać w okręgu zwrotnicowym osłanianym jednośnym semaforem wjazdowym,
 - 3) ze względów miejscowych w obrębie wjazdowej 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; za ciężkie pociągi towarowe - w rozumieniu tego postanowienia - należy uważać takie pociągi,

których masa wynosi więcej niż $\frac{3}{4}$ obciążenia ustalonego dla obsługujących je lokomotyw.

5. Ruch pociągów towarowych należy prowadzić - o ile jest to możliwe - po torach nie krótszych niż długość pociągów.
6. Przejazd pociągów przez stację powinien odbywać się po wyznaczonych torach głównych, po których istnieją przebiegi bez zatrzymania, ujęte w regulaminie technicznym. Jeżeli warunki te nie są spełnione, pociąg przyjmowany na tor główny dodatkowy, a mający rozkładowo przejazd, należy przyjąć na stację z zachowaniem warunków wymaganych w przypadkach:
 - 1) przyjęcia pociągu, który będzie miał nieprzewidziany postój na stacji,
 - 2) zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny dodatkowy.
7. Ruch pociągów z towarami niebezpiecznymi lub przesyłkami nadzwyczajnymi powinien odbywać się po torach wskazanych w regulaminie technicznym albo w doraźnym zarządzeniu.
8. Jeżeli zajdzie potrzeba przyjęcia pociągu na tor częściowo zajęty albo na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości, pociąg należy zatrzymać przed semaforem wjazdowym, powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym "O" o częściowym zajęciu lub częściowej użyteczności toru wjazdowego oraz o konieczności ostrożnej jazdy z prędkością nieprzekraczającą 20 km/h, a następnie należy nastawić sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym, o ile urządzenia sterowanie ruchem kolejowym na to pozwalają.

Jeżeli urządzenia sterowanie ruchem kolejowym lub inne przyczyny nie pozwalają na podanie na semaforze wjazdowym sygnału zezwalającego na jazdę, zatrzymany pociąg należy przyjąć na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny "S" lub "N".

Na tor częściowo zajęty lub na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości, nie wolno przyjmować pociągów towarowych, przewożących towary niebezpieczne.

9. O zmianie toru wyznaczonego w stacyjnym rozkładzie jazdy pociągów należy zawczasu zawiadomić zainteresowanych pracowników. O zmianie toru wjazdowego i wyjazdowego dla pociągów pasażerskich należy ponadto zawiadomić zainteresowanych pracowników właściwych przewoźników. Sposób powiadomienia zainteresowanych pracowników należy określić w regulaminie technicznym.

Miejsce zatrzymania pociągu powinno być z reguły tak wyznaczone, aby tor mógł być wykorzystany możliwie na całej długości, aby pociąg nie zagradzał przejścia lub przejazdu, nie stanowił przeszkody dlajazd innych pociągów i manewrów oraz aby podróżni mogli bezpiecznie i możliwie dogodnie wsiadać i wysiadać.

§31

Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu

W Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. nie przewiduje wydawania polecenia przygotowania drogi przebiegu pociągu.

§32.

Przygotowanie drogi przebiegu pociągu

W Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. nie przewiduje się przygotowania drogi przebiegu pociągu.

§33.

Sprawdzanie i zgłaszanie gotowości drogi przebiegu pociągu

W Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. nie przewiduje się sprawdzania i zgłaszania gotowości drogi przebiegu pociągu we własnym zakresie.

§34.

Podawanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu

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 lub pracownik wyznaczony regulaminem technicznym.
3. Telefoniczne polecenie podania na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu daje dyżurny ruchu wówczas, gdy zachodzą okoliczności, w których obowiązuje telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania drogi przebiegu pociągu.
4. Po sprawdzeniu tej drogi we własnym okręgu, dyżurny ruchu podaje na semaforze sygnał zezwalający na jazdę lub poleca pracownikowi wyznaczonemu regulaminem technicznym sygnał ten podać (lub zezwala w inny sposób na jazdę pociągu), jeżeli spełnione są wszystkie wymagane warunki i zbliża się pociąg lub czas jego odjazdu.
5. Sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym i odstępowym należy podawać w takim czasie, aby przez zbyt późne nastawienie sygnału zezwalającego na jazdę nie

spowodować zbędnego zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy pociągu albo przez przedwczesne nastawienie tego sygnału na semaforze wjazdowym nie utrudni pracy manewrowej.

6. Dla pociągu mającego rozkładowy postój na stacji, sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym należy podawać dopiero po zatrzymaniu się pociągu. W razie potrzeby wcześniejsze podanie polecenia na nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym lub na nastawienie tego sygnału przed zatrzymaniem się pociągu może być dopuszczone regulaminem technicznym.
7. O podaniu sygnału zezwalającego na semaforze dyżurny ruchu powinien upewnić się w sposób ustalony w regulaminie technicznym.
8. Gdy na semaforze podany został sygnał zezwalający na jazdę, pracownik obsługujący semafor nie powinien opuścić nastawni, z wyjątkiem konieczności zapobieżenia grożącemu niebezpieczeństwu ruchu. Wówczas drzwi pomieszczenia nastawni należy zamknąć, a klucz zabrać.
9. W razie nagłej przeszkody do przyjęcia lub wyprawienia pociągu, wynikłej po daniu sygnału zezwalającego na semaforze, należy sygnał ten zmienić natychmiast na sygnał "Stój". Jeżeli w tym czasie pociąg minął już tarczę ostrzegawczą lub uprzedni semafor świetlny, należy niezwłocznie powiadomić maszynistę o zmianie sygnału na semaforze wjazdowym (drogowskazowym) lub wjazdowym za pomocą urządzeń łączności lub w inny dostępny sposób.
10. Dyżurnemu ruchu nie wolno dać sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym lub drogowskazowym, odnoszącym się do wjazdu pociągu, ani też polecić danie tego sygnału, w razie:
 - 1) sprzeczności dróg przebiegu,
 - 2) zmiany toru wjazdowego z głównego zasadniczego na główny dodatkowy i konieczności zmniejszenia z tego powodu prędkości wjazdu pociągów, z wyjątkiem przypadków wskazanych w §30,
 - 3) konieczności zatrzymania na stacji pociągu nie mającego rozkładowego postoju na tej stacji, z wyjątkiem przypadków wskazanych w §40,
 - 4) konieczności przyjęcia pociągu na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony kozłem oporowym,
 - 5) konieczności przyjęcia pociągu na tor, na którym występuje ograniczenie prędkości niższe niż wynika ze wskazań semafora, jeżeli drużyna pociągowa nie została o tym uprzedzona,
 - 6) wyłączenia zwrotnic z zależności od semafora lub zaistnienia innych okoliczności, wymagających zatrzymania pociągu i uprzedzenia o konieczności zmniejszenia

prędkości jazdy, o czym drużyna pociągowa nie została powiadomiona, 7) zaistnienia innych przeszkód do jazdy pociągu.

W tych przypadkach sygnał zezwalający na semaforze należy podać po przygotowaniu drogi przebiegu, jeżeli w okolicznościach wymienionych w: pkt 1 - ustala sprzeczność przebiegu; pkt 2 i pkt 3 - pociąg zatrzymał się przed semaforem wjazdowym a semafor wyjazdowy wskazuje sygnał "Stój"; pkt 4, pkt 5 i pkt 6 - powiadomiono drużynę pociągową; pkt 7 - usunięto przeszkodę.

§35.

Zależność semaforów i zwrotnic

1. Między semaforem a zwrotnicami powinna być taka zależność, aby sygnał zezwalający na jazdę na tym semaforze mógłby być podany dopiero po prawidłowym nastawieniu wymienionych urządzeń i aby były one zamknięte do czasu zrealizowania przebiegu.
2. Zależności między poszczególnymi urządzeniami do dawania sygnałów powinny uniemożliwiać podanie sygnałów zezwalających dla jazd, które nie mogą się odbywać jednocześnie.

§36.

Zezwolenie na wjazd, wyjazd lub przejazd pociągu bez podania sygnału zezwalającego

1. Gdy wyjątkowo zachodzi potrzeba użycia drogi przebiegu pociągu, dla której nie jest możliwe, nie jest przewidziane, albo nie wolno podać na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę, jeżeli nie ma przeszkód, należy zezwolić na jazdę pociągu za pomocą sygnału zastępczego albo rozkazu pisemnego. Gdy na stacji posiadającej semafory wyjazdowe zachodzi potrzeba użycia drogi przebiegu dla pociągu z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego - zezwoleniem na wyjazd jest rozkaz pisemny przekazany na zasadach określonych w §50. Na posterunkach odstępowych, bocznicowych w przypadku niemożności podania na semaforze sygnału zezwalającego, jeżeli nie ma przeszkód do jazdy, zezwoleniem na przejazd pociągu jest rozkaz pisemny na zasadach określonych w §50.

Oprócz wymienionych środków, służących do udzielenia zezwolenia na jazdę pociągu, dla wyjazdu (przejazdu) pociągu obowiązuje ponadto podanie sygnału "Nakaz jazdy" lub dla wyjazdu pociągu może obowiązywać ponadto ustne polecenie zgodnie z postanowieniami §53.

2. Jeżeli jazda pociągu ma odbyć się bez podania sygnału zezwalającego, dyżurny ruchu wydaje oddzielne polecenie na przygotowanie drogi przebiegu, a po przygotowaniu jej i po otrzymaniu zgłoszeń o tym, wjazd i wyjazd pociągu odbywa się na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny.
Nastawioną drogę przebiegu pociągu należy zabezpieczyć i sprawdzić oraz zgłosić jej przygotowanie, po czym dyżurny ruchu daje pozwolenie na jazdę pociągu.
3. Podanie sygnału zastępczego lub przekazanie rozkazu pisemnego może nastąpić dopiero wtedy, gdy droga przebiegu jest przygotowana, spełnione są wszystkie wymagane warunki i nie ma przeszkody do jazdy pociągu.
4. Zezwolenie na przejazd pociągu obok sygnału "Stój" na obsługiwanym semaforze może przekazać tylko ten dyżurny ruchu, który obsługuje ten semafor lub semafor ten obsługiwany jest na jego polecenie.
5. Zezwolenie na jazdę pociągu udzielone sygnałem zastępczym lub rozkazem pisemnym uprawnia do jazdy do następnego semafora, tarczy zaporowej, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D 1 "Stój". Dalsza jazda może się odbyć stosownie do tarczy zaporowej – jeżeli jest.
6. W razie zarządzenia jazdy pociągu bez podania sygnału zezwalającego na semaforze, nie może odbywać się inna jazda, która nie byłaby zabezpieczona przed możliwością starcia z tym pociągiem zwrotnicami ochronnymi lub wykolejnicami wchodzącymi w zależność.
Jednoczesne jazdy pociągów mogą się odbywać jeżeli drogi przebiegów nie mają ze sobą żadnych połączeń.
7. Gdy na posterunku zdalnie sterowanym nie można lub nie wolno podać sygnału zezwalającego na jazdę pociągu, należy użyć sygnału zastępczego lub udzielić zezwolenia na jazdę za pomocą rozkazu pisemnego według zasad określonych w § 23.

§37.

Obserwacja przejeżdżającego pociągu

1. Pracownik Lokalnego Centrum Sterowania w przypadkach wskazanych w regulaminie technicznym powinien obserwować przejeżdżający pociąg aż do całkowitego jego przejazdu, 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 wszystkich pracowników biorących udział w procesie prowadzenia ruchu kolejowego oraz pracowników przewoźnika kolejowego. Do obserwacji mogą być wykorzystane urządzenia techniczne, określone w regulaminie technicznym.

3. Podczas obserwacji jadącego pociągu należy w szczególności zwrócić uwagę, czy:
- 1) pociąg jest przepisowo osygnalizowany,
 - 2) maszynista pojazdu trakcyjnego reaguje na nadawane sygnały,
 - 3) nie ma oznak zagrzenia się czopa osi zestawów kołowych,
 - 4) nie ma widocznych uszkodzeń taboru kolejowego, zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
 - 5) nie hamuje żaden wagon, gdy pociąg jedzie w stanie odhamowanym,
 - 6) powierzchnie toczne kół nie mają płaskich miejsc lub nalepów, na co wskazują silne i rytmiczne uderzenia kół podczas jazdy,
 - 7) nie brakuje zderzaków na końcu pociągu, z wyjątkiem taboru kolejowego bezzderzakowego,
 - 8) nie ma przesuniętego ładunku, luźnych opon, oderwanych dachów, pionowo ustawionych pokryw luków lub włazów dachowych albo otwartych na zewnątrz drzwi wagonów,
 - 9) nie ma pożaru w pociągu,
 - 10) nie ma wycieku lub wysypywania się ładunku,
 - 11) innych nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

§38.

Nastawienie sygnału "Stój" na semaforze i rozwiązanie drogi przebiegu

1. Zmiana sygnału zezwalającego na sygnał "Stój" na semaforze odbywa się samoczynnie w wyniku oddziaływania pociągu na urządzenia lub po obsłużeniu właściwego elementu sterującego.
O nastawieniu sygnału "Stój" na semaforze dyżurny ruchu powinien upewnić się w sposób określony w regulaminie technicznym.
2. Po każdym przejeździe pociągu urządzenie biorące udział w przebiegu można obsłużyć dopiero wówczas, gdy pociąg minął przebiegowe miejsce końca pociągu lub nastąpiło samoczynne zwolnienie tego urządzenia z wyjątkiem rozwiązań, w których stosowane jest sekcyjne rozwiązanie drogi przebiegu. Miejsce sygnałowe oraz miejsce przebiegowe końca pociągu należy określić w regulaminie technicznym.
3. Sygnałowe miejsce końca pociągu jest to miejsce na posterunku ruchu po minięciu, którego należy nastawić sygnał "Stój" na semaforze po wjeździe, wyjeździe lub przejeździe pociągu.
Sygnałowe miejsce końca pociągu ustala się tak, aby pracownik obsługujący semafor mógł stwierdzić, czy na pociągu znajduje się sygnał końca pociągu, a ponadto:
 - 1) co najmniej 100 m za semaforem odstępowym,

2) co najmniej 100 m za semaforem wjazdowym (granica posterunku zapowiadawczego); w przypadku semafora wjazdowego z urządzeniem oddziaływania pociągu za ostatnią zwrotnicą w przebiegu, sygnał "Stój" nastawia się dopiero po zwolnieniu urządzenia oddziaływania przez czoło pociągu albo cały pociąg,

3) w przebiegowym miejscu końca pociągu za semaforem wyjazdowym.

4. Przebiegowe miejsce końca pociągu jest to miejsce na posterunku ruchu ustalone tak, aby bezpieczna jazda pociągu nie była zagrożona przez przestawienie zwrotnic, tj. aby pociąg minął wszystkie zwrotnice i skrzyżowania znajdujące się na drodze przebiegu oraz urządzenie oddziaływania pociągu, służące do zwalniania utwierdzonego przebiegu, jeżeli urządzenie takie jest.
5. Na wyznaczonych posterunkach ruchu wjazd lub wyjazd z sygnałem końcowym niektórych pociągów może stwierdzać i zgłaszać dyżurnemu ruchu drużyna pociągowa. Posterunki te oraz sposób zgłoszenia należy wskazać w rozkładzie jazdy oraz w regulaminie technicznym.
6. Jeżeli czoło pociągu minęło semafor i pociąg zatrzymał się tak, że koniec pociągu minął sygnałowe miejsce końca pociągu, lecz nie minął przebiegowego miejsca końca pociągu, to semafor powinien wskazywać sygnał "Stój" i nie należy rozwiązywać drogi przebiegu.

§39.

Nieprawidłowości przy podawaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora

1. Gdy dyżurny ruchu zauważy lub dowie się, że dalszej jeździe pociągu grozi niebezpieczeństwo, obowiązany jest wejść niezwłocznie w kontakt radiotelefoniczny a jeśli to jest niezasadne użyć automatycznego sygnału alarmowego (Radio- stop) i sygnał zezwalający na semaforze natychmiast zmienić na sygnał "Stój".

W innych przypadkach nieprzewidzianej potrzeby zatrzymania jadącego pociągu, sygnał zezwalający na semaforze należy zmienić na sygnał "Stój" najpóźniej, gdy czoło pociągu znajduje się przed tarczą ostrzegawczą odnoszącą się do tego semafora, a jeśli tarczy tej nie ma, gdy czoło pociągu znajduje się przed poprzednim semaforem.

2. Jeżeli po zmianie na semaforze sygnału zezwalającego na sygnał "Stój", zajdzie konieczność przestawienia zwrotnic lub wy kolejnic wchodzących w drogę przebiegu, dyżurny ruchu ma prawo zarządzić rozwiązanie drogi przebiegu pociągu dopiero po zatrzymaniu się pociągu przed semaforem.

Celem zapobieżenia wypadkowi lub zmniejszenia jego skutków, dyżurny ruchu może zarządzić rozwiązanie drogi przebiegu przed zatrzymaniem się pociągu przed semaforem.

3. W razie konieczności zmiany sygnału zezwalającego na sygnał "Stój" i zatrzymania się czoła pociągu przed semaforem, po ustaniu przeszkody do jazdy należy ponownie podać na semaforze sygnał zezwalający, o ile urządzenia na to pozwalają.
Gdy urządzenia uniemożliwiają powtórne podanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu - należy na jazdę tę pozwolić za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego.
4. Jeżeli czoło pociągu minęło semafor i pociąg zatrzymał się tak, iż koniec pociągu minął sygnałowe miejsce końca pociągu, lecz nie minął przebiegowego miejsca końca pociągu, wówczas semafor powinien wskazywać sygnał "Stój", lecz nie należy rozwiązywać drogi przebiegu. Jeżeli w tym przypadku pociąg przejechał obok semafora wskazującego sygnał "Stój", to na semaforze nie należy nastawiać sygnału zezwalającego, lecz gdy zaistnieją wymagane warunki i nie ma przeszkód, pozwolenie na dalszą jazdę pociągu należy dać za pomocą rozkazu pisemnego.
5. Cofanie pociągu, który nie zatrzymał się przed semaforem wskazującym sygnał "Stój", lecz dopiero za nim, bez pozwolenia dyżurnego ruchu dozwolone jest tylko w razie grożącego niebezpieczeństwa.
6. Jeżeli wskutek nieprawidłowego działania urządzeń nie można podać sygnału "Stój" na semaforze, należy postępować w następujący sposób:
 - 1) przy prawidłowo działającej radiowej łączności pociągowej dyżurny ruchu powinien niezwłocznie zawiadomić maszynistów pociągów znajdujących się na szlaku o konieczności zatrzymania się przed określonym semaforem,
 - 2) po ujawnieniu nienastawienia się sygnału "Stój" na semaforze wjazdowym, odstępowym lub wyjazdowym należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów, Oprócz wytycznych zawartych w ust. 6 należy przestrzegać również następujących postanowień:
 - 1) jeżeli nie można nastawić sygnału "Stój" na semaforze wjazdowym lub odstępowym:
 - a) dyżurny ruchu powinien natychmiast zawiadomić o tym tylny (styczny do odcinka zdalnego prowadzenia ruchem) posterunek następczy i wezwać go do zatrzymywania pociągów i ustalić dalszy tryb postępowania;
 - b) dyżurny ruchu, który otrzymał od przedniego posterunku następczego zawiadomienie o nienastawieniu się sygnału "Stój" na semaforze wjazdowym lub odstępowym, powinien zatrzymywać wszystkie pociągi i zawiadamiać je rozkazem pisemnym, zawierającym następującą treść:
"Na stacji (posterunku).....semafor wjazdowy (odstępowy)..... uszkodzony, sygnał zezwalający nieważny, zatrzymać przed nim pociąg";

posterunek odstępowy lub odgałęźny może zaprzestać wydawania tych zawiadomień, gdy uszkodzenie semafora zostało usunięte lub gdy obowiązek wydawania zawiadomień przejmie tylna stacja,

2) jeżeli nie można z powrotem podać sygnału "Stój" na semaforze wyjazdowym lub drogowskazowym:

a) dyżurny ruchu powinien zatrzymywać pociągi przed semaforem wjazdowym i zawiadamiać je rozkazem pisemnym podobnie;

b) jeżeli do uszkodzonego semafora zbliża się pociąg, który nie został zawiadomiony o uszkodzeniu, należy go zatrzymać sygnałami "Stój" D2 i D3 lub radiotelefonicznym systemem alarmowym,

c) odnośnie semafora wyjazdowego, postanowienia zawarte pod lit. a oraz b nie dotyczą pociągów wjeżdżających na stację końcową, jeżeli przed semaforem wyjazdowym ustawiony jest sygnał D1 "Stój",

d) drużynę pociągu, który ma odjechać ze stacji początkowej dyżurny ruchu tej stacji zawiadamia rozkazem pisemnym o uszkodzeniu semafora wyjazdowego (drogowskazowego), o nieważności sygnału zezwalającego na nim oraz udziela pozwolenia na jazdę pociągu obok tego semafora, jak w przypadkach, gdy semafor wskazuje sygnał "Stój".

7. W razie zatrzymania się pociągu wskutek przedwczesnego nastawienia się sygnału "Stój", pozwolenie na dalszą jazdę pociągu należy dać za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego, jeżeli urządzenia nie zezwalają na ponowne podanie sygnału zezwalającego na semaforze.

8. Jeżeli wyświetlony sygnał zastępczy nie wyłączy się samoczynnie we właściwym czasie, należy wyłączyć go za pomocą właściwego elementu sterującego.

9. W razie potrzeby usunięcia usterek w urządzeniach sterowanie ruchem kolejowym, dyżurny ruchu może wydać pozwolenie na wykonanie robót w urządzeniach dopiero wtedy, gdy:

1) wprowadził wymagane obostrzenia,

2) zawiadomił zainteresowanych pracowników oraz zastosował i polecił zastosowanie odpowiednie zamknięcia pomocnicze.

Szczegółowe postanowienia dotyczące obsługi poszczególnych urządzeń sterowania ruchem w czasie ich uszkodzeń i robót w tych urządzeniach podają instrukcje obsługi poszczególnych rodzajów urządzeń.

Ponadto należy stosować się ściśle do zatwierdzonego regulaminu prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, jeżeli został on opracowany.

§40.

Zatrzymanie lub przepuszczanie pociągu nie przewidziane w rozkładzie jazdy

1. Pociąg, który w rozkładzie jazdy ma przewidziany przejazd bez zatrzymania, należy zatrzymać na posterunku ruchu, jeżeli wymagają tego względy techniczno-ruchowe.
2. W razie wypadku kolejowego, pożaru lub niebezpieczeństwa należy pociąg zatrzymać w celu usunięcia zagrożenia albo udzielenia pomocy.
3. W razie potrzeby nieprzewidzianego zatrzymania pociągu z przyczyn innych niż wymienione w ust. 1 i 2, zatrzymanie to, zarządza właściwy dyspozytor Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

O zarządzonym zatrzymaniu pociągu należy powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym lub poleceniem ETCS z podaniem przyczyny postoju.

4. W razie potrzeby zatrzymania na stacji pociągu niemającego rozkładowego postoju na tej stacji, dla pociągu tego wolno dać zezwolenie na wjazd do stacji, po uprzednim zatrzymaniu go przed semaforem wjazdowym. Zatrzymanie pociągu przed semaforem wjazdowym jest zbędne, gdy spełniony jest jeden z następujących warunków:

1) przed semaforem wyjazdowym znajduje się tarcza ostrzegawcza odnosząca się do tego semafora lub sygnał na poprzednim semaforze wskazuje, jaki sygnał znajduje się na semaforze wyjazdowym,

2) o potrzebie zatrzymania się pociągu na stacji zawiadomiono drużynę pociągową rozkazem pisemnym na jednej z poprzednich stacji, a o dokonaniu tego zawiadomienia upewnił się dyżurny ruchu stacji, na której pociąg ten ma się zatrzymać,

3) w rozkładzie jazdy przewidziano postój w razie potrzeby,

4) bezpośrednio przed semaforem wjazdowym znajduje się miarodajne wzniesienie, większe niż 6 ‰, na długości drogi hamowania i postanowienia w regulaminie technicznym zezwalają na niezatrzymywanie przez dyżurnego ruchu ciężkich pociągów towarowych przed tym semaforem; za ciężkie pociągi towarowe - w rozumieniu tego postanowienia - należy uważać takie pociągi towarowe, których masa przekracza 3/4 obciążenia ustalonego dla obsługujących je lokomotyw. Semafor wyjazdowy, odnoszący się do toru, na który wjeżdża ten pociąg, powinien wskazywać sygnał "Stój". Pociąg mający rozkładowy postój na stacji może być przepuszczony bez postoju, gdy zachowane zostaną następujące warunki:

- 1) postój pociągu jest zbędny,
- 2) nie jest przewidziane wsiadanie i wysiadanie podróżnych,
- 3) przejazd nastąpi po drodze przebiegu przystosowanej do przejazdu bez zatrzymania,

4) drużyna pociągowa została powiadomiona przez dyżurnego ruchu o jeździe pociągu przez stację bez zatrzymania.

§41.

Prowadzenie książki przebiegów

W Pomorskiej Kolei Metropolitalnej nie ma potrzeby prowadzenia książki przebiegu.

§42.

Stosowanie środków pomocniczych (zabezpieczających lub ostrzegających)

1. Pod nazwą środki pomocnicze należy rozumieć zamknięcia pomocnicze urządzeń nastawczych, wyświetlane na urządzeniach komputerowych automatycznie lub jako doraźnie wpisane komunikaty ostrzegawcze oraz kontrolkę zajętości torów wjazdowych.
2. Zamknięcia pomocnicze służą do uniemożliwienia niedozwolonej obsługi urządzeń sterowania ruchem.
3. Jeżeli konstrukcja urządzeń sterowania ruchem kolejowym wymaga stosowania innego rodzaju zamknięć pomocniczych, wówczas należy stosować odpowiednio do konstrukcji tych urządzeń, określonych w regulaminie technicznym posterunku.
Dyżurny ruchu dysponujący prowadzi kontrolkę zajętości torów wjazdowych oraz stosuje zamknięcia pomocnicze w przypadkach określonych w regulaminie technicznym posterunku.
4. Stosowanie środków pomocniczych nie zwalnia w żadnym przypadku od obowiązku każdorazowego sprawdzenia drogi przebiegu pociągu w sposób wskazany w regulaminie technicznym.
 - 1.
5. Zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze należy natychmiast usunąć, gdy ustała przyczyna, która wymagała ich zastosowania.

§43.

Zasady regulowania ruchu pociągów

1. Przy regulowaniu ruchu pociągów obowiązują następujące zasady:
 - 1) pociągi należy przyjmować i wyprowadzać zgodnie z rozkładem jazdy,
 - 2) pociąg pasażerski nie może odjechać ze stacji lub z przystanku osobowego wcześniej niż to jest wskazane w rozkładzie jazdy,

- 3) pociąg pasażerski nie mający postoju na stacji może zostać przepuszczony przed czasem rozkładowym, jeżeli nie opóźni to ruchu innych pociągów przewidzianych rozkładem jazdy,
 - 4) pociągi towarowe powinny być wyprawiane w czasie wskazanym w wewnętrznym rozkładzie jazdy; wcześniejsze wyprawienie pociągu towarowego może odbyć się tylko wyjątkowo za zgodą dyspozytora liniowego,
 - 5) opóźnienia pociągów należy zmniejszać przez skrócenie postojów na stacjach, wykorzystując rezerwy czasu przewidziane w rozkładzie jazdy oraz przepuszczanie pociągów towarowych bez zatrzymania, jeżeli ich rozkładowy postój jest zbędny,
 - 6) pierwszeństwo przed innymi pociągami mają pociągi ratunkowe, wyprawiane do akcji ratunkowej, jeżeli zdarzenie spowodowało przerwę w ruchu lub ofiary w ludziach albo pociąg jedzie do gaszenia pożaru - w innych przypadkach pierwszeństwo dla pociągów ratunkowych określa dyspozytor.
2. W regulowaniu ruchu pociągów uczestniczą:
 - 1) dyżurny ruchu - na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchem,
 - 2) prowadzący pojazd kolejowy z napędem - w zakresie stosowania skróconego czasu jazdy.
 3. W przypadku odchyień od rozkładu jazdy, dyżurni ruchu powinni śledzić ruch pociągów i porozumiewać się z sąsiednimi posterunkami ruchu.
 4. O odchyleniach od rozkładu jazdy dyżurni ruchu zobowiązani są informować się wzajemnie.
 5. O opóźnieniach pociągu, zmianie toru, na który przyjedzie pociąg oraz innych zmianach w ruchu pociągów dyżurny ruchu powinien powiadomić zainteresowanych w sposób określony w regulaminie technicznym.
 6. Opóźnione pociągi należy wyprawiać przed pociągami jadącymi zgodnie z rozkładem jazdy z takim wyliczeniem, aby jadące pociągi zgodnie z rozkładem jazdy nie doznawały opóźnień. W tym celu należy uwzględniać czasy odbiegów podane w regulaminie technicznym. Sposób obliczania czasów odbiegów podany jest w instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych.
 7. Szczegółowe zasady regulowania i prowadzenia ruchu pociągów na szlakach z posterunkami odgałęźnymi należy określić w regulaminach technicznych posterunków ruchu.

ROZDZIAŁ VI

ZAMKNIĘCIA TORÓW. PROWADZENIE RUCHU JEDNOTOROWEGO DWUKIERUNKOWEGO

§44.

Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego

1. Tor szlakowy należy zamknąć dla ruchu pociągów, jeżeli:
 - 1) powstała przeszkoda do jazdy po tym torze (np. wskutek uszkodzenia nawierzchni, podtorza, naruszenia skrajni itp.),
 - 2) zaistniał wypadek z pociągiem, uniemożliwiający dalszą jego jazdę,
 - 3) nastąpiło rozerwanie lub konieczność podzielenia pociągu albo pojazdu pomocniczego, połączonego z innym pojazdem pomocniczym lub z przyczepą,
 - 4) zachodzi nieprzewidziana konieczność cofania pociągu ze szlaku,
 - 5) zachodzi nagle konieczność wykonania robót uniemożliwiających jazdę pociągów po danym torze,
 - 6) zachodzi potrzeba wyprawienia po torze lewym pociągu lub pojazdu pomocniczego na bocznice lub do określonego miejsca na szlaku,
 - 7) bezpieczeństwu ruchu po sąsiednim torze zagrażałby pociąg z przekroczoną skrajnią,
 - 8) pociąg ratunkowy, roboczy albo pojazd pomocniczy ma się zatrzymać na szlaku celem wykonania pracy (remontowej, wyładunku, itp.),
 - 9) gdy zachodzi inna potrzeba zamknięcia torów.
2. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o przeszkodzie do ruchu, powinien przeszkodę zabezpieczyć i zawiadomić dyżurnego ruchu.

Jeżeli na szlaku względnie odstępie, na którym znajduje się przeszkoda do ruchu, jedzie pociąg w kierunku tej przeszkody, to należy pociąg zatrzymać wszelkimi dostępnymi środkami.
3. Tor szlakowy zamyka - w przypadkach wskazanych w ust. 1:
 - 1) w pkt. 1, 2, 3 i 4 - dyżurny ruchu przyległego posterunku zapowiadawczego, który dowiedział się o jednym z tych przypadków,
 - 2) w pozostałych punktach ust. 1:
 - a) na szlaku jednotorowym - dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego najwięcej zainteresowanego, tj.: w pkt. 5 - dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, od którego zamknięcia toru zażądał kierownik robót; w pkt. 8 - dyżurny ruchu, który ma wyprawić pociąg wymieniony w tym punkcie;

b) na szlaku dwutorowym - dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, zarządzający torem, który ma być zamknięty; jeżeli potrzeba zamknięcia toru (ust. 1 pkt. 5-9) powstała na posterunku zapowiadawczym, niezarządzającym torem, który ma być zamknięty, posterunek ten powinien zażądać od sąsiedniego posterunku zapowiadawczego zamknięcia toru, podając mu numer toru i powód względnie cel tego zamknięcia. Na odciankach wewnętrznych Lokalnego Centrum Sterowania dyżurny nie uzgadnia zamknięcia toru

4. W przypadkach wskazanych w ust.1 pkt. 1, 2, 3 i 4 zamknięcie toru szlakowego nie wymaga uprzedniego uzgodnienia z posterunkiem zapowiadawczym. W innych przypadkach zamknięcie toru szlakowego następuje po uprzednim uzgodnieniu z dyżurnym ruchu sąsiedniej stacji.

W razie potrzeby zamiast "od [godz. min.] " można podawać: "po przejeździe pociągu [nr]".

Jeżeli szlak jest jednotorowy, słowo "numer" w telefonogramach wzór nr 21 i 22 zastępuje się słowem "szlakowy".

5. Tor szlakowy zamykać należy między posterunkami zapowiadawczymi.
6. Z chwilą zamknięcia toru należy go osygnalizować zgodnie z przepisami sygnalizacji oraz zastosować zamknięcia pomocnicze i według postanowień §42.
7. Otwarcie toru szlakowego może nastąpić, gdy ustala przyczyna, dla której tor został zamknięty i gdy tor ten jest wolny od przeszkód do ruchu.

Gdy były prowadzone roboty, otwarcie toru szlakowego może nastąpić po otrzymaniu od kierownika robót zawiadomienia pisemnego lub telefonicznego według wzoru:

"Roboty na torze.....szlaku.....zostały ukończone o godzinie.....minut.....Tor ten jest zdalny i nie ma przeszkód do ruchu pociągów".

Na końcu zawiadomienia należy podać nazwisko i stanowisko zawiadamiającego. W zawiadomieniu należy podać wymagane ograniczenia prędkości jazdy pociągów. Zawiadomienie o ukończeniu robót kierownik robót przesyła pisemnie do dyżurnego ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego lub dyktuje telefonogram dyżurnemu ruchu jednego z posterunków zapowiadawczych, przyległych do zamkniętego szlaku. Jeżeli zawiadomienie to otrzymał dyżurny ruchu, który tego toru nie zamykał, to powinien on natychmiast treść zawiadomienia przekazać dyżurnemu ruchu, który zamknął tor.

Telefonogramy i pisemne zawiadomienia dotyczące zamknięcia toru oraz ukończenia robót i zgłoszenia gotowości toru do podjęcia ruchu należy wpisywać (wklejać) do dziennika ruchu na odpowiedniej stronie.

8. Tor otwiera dyżurny ruchu tego posterunku zapowiadawczego, który zamknął tor. W tym celu nadaje on do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według wzoru nr 22:

"Tor numer [nr] od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] otwarty o [godz. min.]".

Jeżeli o ustaniu przyczyny, dla której tor został zamknięty, dowiedział się dyżurny ruchu posterunku, który toru nie zamknął, powinien on niezwłocznie zawiadomić o tym dyżurnego ruchu posterunku, który zamknął tor.

9. O zamknięciu, a następnie o otwarciu toru dyżurni ruchu obu posterunków zapowiadawczych, przyległych do zamkniętego toru szlakowego, powinni zawiadomić zainteresowany personel.

§45.

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

1. Po zamknięciu jednego z torów szlaku dwutorowego może być wprowadzony ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze czynnym.
2. Ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze czynnym wprowadza dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który zarządza torem czynnym.
3. Jeżeli potrzeba wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego zachodzi na posterunku zapowiadawczym, który nie zarządza torem czynnym, to posterunek ten nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogram według wzoru nr 24:
"Wprowadzić ruch jednotorowy dwukierunkowy od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] po torze numer.....".
4. Po wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym, zapowiada się pociągi telefonicznie według zasad ustalonych dla szlaków jednotorowych z ruchem dwukierunkowym.
Kolejne pociągi tego samego kierunku jazdy należy wyprawić w odstępach posterunków następczych, zaś kolejne pociągi przeciwnych kierunków, tj. jeden nieparzysty i jeden parzysty lub odwrotnie, w odstępach posterunków zapowiadawczych. W telefonogramach zapowiadawczych o pociągach wyprawianych po torze lewym, po numerze pociągu dodaje się wyrazy: "po torze niewłaściwym".
5. Jeżeli wskutek zamknięcia toru prowadzi się ruch jednotorowy dwukierunkowy co najmniej na dwóch szlakach przyległych do posterunku odgałęźnego, wówczas każdorazowe danie pozwolenia na wyprawienie pociągu dyżurny ruchu posterunku odgałęźnego powinien uzgodnić z przednim posterunkiem zapowiadawczym w formie przewidzianej w §18.

W tym przypadku żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu musi nastąpić odpowiednio wcześniej (więcej niż 5 minut) przed zamierzonym wyprawieniem

(przepuszczeniem) pociągu, a czas ten powinien być ustalony w regulaminie technicznym.

6. Wyjazd pociągu na tor niewłaściwy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego, ze stacji lub z posterunku odgałęźnego, mającego semafor wyjazdowy dla danego kierunku jazdy, może się odbyć:

1) gdy na przystosowanym do tego semaforze wyjazdowym podano sygnał zezwalający, z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24, lub sygnał zastępczy "Sz", z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24,

2) gdy na semaforze wyjazdowym nie przystosowanym do sygnalizowania wyjazdu na tor lewy podano w porze dziennej sygnał zastępczy "Sz" uzupełniony przenośną nieoświetloną tablicą ze wskaźnikiem W 24,

3) jeśli nie można podać sygnału i wskaźnika, o których mowa w pkt. 1 i 2 gdy posterunek zapowiadawczy, wyprawiający pociąg na tor lewy, przekazał drużynie pociągowej rozkaz pisemny "N", zezwalający przejechać obok semafora wyjazdowego wskazującego sygnał "Stój" (względnie wyjechać z toru stacyjnego nie posiadającego semafora wyjazdowego) i wyjechać na tor lewy, w przypadkach wymienionych w pkt. 1, 2 i 3 odnośnie stacji - gdy ponadto dano sygnał Rd 1 "Nakaz jazdy" lub słowne polecenie dyżurnego ruchu.

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

1) semafor wyjazdowy na posterunku zapowiadawczym względnie wjazdowy na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy został przystosowany do takich jazd (tj. umożliwia przygotowanie zorganizowanych pociągowych dróg przebiegu na dany tor lewy i posiada wyświetlany wskaźnik W 24, a urządzenia blokady liniowej umożliwiają prowadzenie ruchu dwukierunkowego po danym torze szlakowym), na semaforze tym podano sygnał zezwalający na jazdę lub sygnał zastępczy "Sz" z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24,

2) semafor wyjazdowy na posterunku zapowiadawczym względnie wjazdowy na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego nie jest przystosowany do takich jazd lub urządzenia blokady liniowej nie są przystosowane do prowadzenia ruchu po danym torze szlakowym lewym, w kierunku przeciwnym do zasadniczego - na semaforze podano w porze dziennej sygnał zastępczy "Sz" uzupełniony przenośną nieoświetloną tablicą ze wskaźnikiem W 24, o czym drużyna pociągowa została uprzedzona rozkazem pisemnym "N" przez stację ostatniego postoju lub stację wyznaczoną,

3) na przystosowanym semaforze wyjazdowym lub wjazdowym na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego (blokada nie jest przystosowana do ruchu zmiennokierunkowego) podano sygnał zezwalający z równoczesnym wyświetleniem się

wskaznika W 24 lub sygnał zastępczy "Sz" z równoczesnym wyświetleniem się wskaznika W 24 i drużynę pociągową uprzedzono rozkazem pisemnym "N".

4) jeżeli nie są spełnione warunki wymienione w pkt. 1 lub 2, pociąg należy zatrzymać i przekazać drużynie pociągowej rozkaz pisemny "N" zezwalający na przejazd przez posterunek i na jazdę po torze lewym.

8. Na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy przejazd pociągu przyjmowanego z toru lewego i wyprawianego na tor prawy, może się odbyć, gdy na semaforze wjazdowym znajdującym się przy torze lewym wyświetli się sygnał zezwalający lub zastępczy; w przypadku braku semafora - gdy drużynie pociągu zatrzymanego przed granicą szlaku i tego posterunku przekazano rozkaz pisemny "N" zezwalający na przejazd przez posterunek lub zezwolono na taki przejazd pociągu sygnałem zastępczym "Sz" na osobnym urządzeniu. Na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy, przejazd pociągu przyjmowanego z toru lewego i wyprawianego na tor lewy może się odbyć, gdy spełnione są warunki wymienione w ust. 8 pkt 1 i 2; natomiast dla przypadków, w których te warunki nie są spełnione - gdy drużynie pociągu zatrzymanego przed granicą szlaku i tego posterunku przekazano rozkaz pisemny "N" zezwalający na przejazd przez posterunek i jazdę po torze lewym.
9. Pociąg jadący po torze lewym, który nie otrzymał zezwolenia na wjazd za pomocą sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego "Sz", należy zatrzymać w miejscu, które jest granicą między torem szlakowym, a posterunkiem zapowiadawczym. Przy zbliżaniu się pociągu do tej granicy należy zmniejszyć prędkość jazdy tak, aby pociąg zatrzymał się, gdyby nie otrzymał zezwolenia na wjazd.
10. 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 "Sz",
 - 2) na sygnalizatorze sygnału zastępczego odnoszącego się do toru lewego, podano sygnał zastępczy "Sz",
 - 3) jeżeli nie ma lub nie można podać sygnału wskazanego w pkt. 1,2 - gdy doręczono drużynie pociągowej rozkaz pisemny "N" zezwalający na wjazd pociągu lub przekazano jego treść za pomocą urządzeń łączności.
11. Drużyny pociągowe należy informować rozkazem pisemnym "N" lub "O" o zamknięciu toru szlakowego i wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego oraz o innych okolicznościach.

12. Drogi przebiegu pociągów jadących na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny, powinny być zabezpieczone w zależności od rodzaju stosowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, w sposób określony regulaminem technicznym.
13. Obowiązują ograniczenia prędkości jazdy, zawarte w wykazie ostrzeżeń stałych. O istniejących ostrzeżeniach doraźnych należy zawiadamiać rozkazem pisemnym drużyny również tych pociągów, które mają jechać po torze lewym. Jeżeli wskutek robót na zamkniętym torze zachodzi potrzeba zmniejszenia prędkości jazdy pociągów po torze czynnym, kierownik robót powinien zawczasu zawiadomić o tym jedną ze stacji przyległych do szlaku, na którym wykonuje się te roboty.
14. Kierownik komórki organizacyjnej związanej z zarządzaniem ruchem może zarządzić, aby w czasie zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego i prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego, wskazane posterunki nie brały udziału w prowadzeniu ruchu. Sygnały na semaforach nieczynnych posterunków są wówczas nieważne. Drużyny pociągowe należy o tym zawiadamiać rozkazem pisemnym.
15. Jeżeli wprowadzony był ruch jednotorowy dwukierunkowy, to po otwarciu zamkniętego toru i po przyjeździe ostatniego pociągu, dla którego dano pozwolenie na wyprawienie po torze lewym, 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 wzoru nr 25:
"Przywracam ruch dwutorowy od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] o [godz. min.]".
16. Jeżeli na linii wyposażonej w sprawne urządzenia radiołączności pociągowej, zgłoszenie o ustaniu przeszkody, dla której tor szlakowy był zamknięty nastąpiło w czasie, gdy tor czynny zajęty jest pociągami, w celu szybkiego przeprowadzenia nagromadzonych pociągów, dyżurny ruchu może dokonać otwarcia tego toru i wznowić po nim ruch pociągów, przestrzegając następujących zasad:
- 1) gdy tor dotychczas czynny zajęty jest pociągami jadącymi torem w kierunku zasadniczym - przywraca ruch dwutorowy,
 - 2) gdy tor dotychczas czynny zajęty jest pociągami jadącymi w kierunku przeciwnym do zasadniczego - anuluje wcześniej uzyskane pozwolenie na wyprawienie następnych pociągów po torze lewym (jeżeli pozwolenie takie było dane), i przywraca ruch dwutorowy, gdy przybędzie ostatni pociąg jadący torem z kierunku przeciwnego do zasadniczego,
 - 3) drużyny pociągów znajdujących się na torze dotychczas czynnym należy przez radiotelefon poinformować o otwarciu sąsiedniego toru i przywróceniu ruchu dwutorowego.

17. Jeżeli blokada samoczynna lub przystosowana jest do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego, w razie zamknięcia jednego toru obowiązują następujące postanowienia:

- 1) dla wszystkich pociągów obu kierunków jazdy po torze czynnym, przed wyprawieniem wymagane jest telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu,
- 2) pociągom obu kierunków jazdy po torze czynnym nie przekazuje się rozkazów pisemnych.

Szlaki, na których urządzona została taka blokada, należy wskazać w dodatku 1 do wewnętrznego rozkładu jazdy określającego warunki techniczno-ruchowe linii.

18. Szczegółowe wskazówki prowadzenia ruchu w czasie zamknięcia jednego z torów szlakowych należy podać w regulaminach technicznych.

19. Na czas wykonywania robót należy opracować regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu zgodnie z postanowieniami instrukcji o sporządzaniu regulaminów technicznych. Jeżeli wskutek planowych robót jeden tor szlaku dwutorowego ma być zamknięty na dłuższy okres czasu, a urządzenia sterowanie ruchem kolejowym zostaną odpowiednio przystosowane, Zarząd Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. może postanowić, aby szlak ten czasowo przekwalifikować na jednotorowy.

§46.

Prowadzenie ruchu po torze zamkniętym

1. Pociągi i pojazdy pomocnicze wyprawiane po torze zamkniętym, należy zapowiadać telefonicznie w sposób ustalony dla szlaków jednotorowych.
2. We wszystkich telefonogramach zapowiadawczych po numerze pociągu dodaje się słowa: "po zamkniętym torze numer.....".
3. Jeżeli pociąg ma być wyprawiony po zamkniętym torze i zatrzymany na szlaku, w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia oraz oznajmienie odjazdu, w razie potrzeby po słowach "po zamkniętym torze numer....." dodaje się słowa: "z postojem na kilometrze.....", albo "do kilometra..... i z powrotem" albo, gdy kierunek dalszej jazdy jest nieokreślony "do kilometra.....". Dla jazdy ze szlaku w wymienionych telefonogramach zapowiadawczych dodaje się słowa: "z kilometra.....do.....".
4. Pociągi i pojazdy pomocnicze, wyprawione po torze zamkniętym, przez cały czas znajdowania się na tym torze zachowują swe określenia i numer, bez względu na kierunek jazdy.

Jeżeli połączono kilka pociągów lub pojazdów pomocniczych razem, które bądź oddzielnie wyjechały na szlak, bądź oddzielnie przyjadą do jednej z sąsiednich stacji -

należy każdemu z nich nadać oddzielny numer, wystawić oddzielny rozkaz pisemny "S", a w telefonogramach zapowiadawczych, dotyczących połączonych pociągów lub pojazdów pomocniczych, podawać wszystkie numery połączonych pociągów lub pojazdów pomocniczych, np. "Połączone pociągi robocze numer 1,3" itd.

5. Dla pociągu, który dojeżdża do następnej stacji po szlaku jednotorowym lub po torze prawym na szlaku dwutorowym - obsługuje się semafor oraz dodatkowo blokadę liniową, jeżeli urządzenia sterowanie ruchem kolejowym na to pozwalają.
6. Dla pociągu, który nie dojeżdża do następnego posterunku zapowiadaczego, wówczas wjazd pociągu powracającego ze szlaku jednotorowego lub powracającego po torze prawym szlaku dwutorowego, może odbywać się na sygnał zezwalający na semaforze. Dla jazdy po torze lewym, w kierunku przeciwnym do zasadniczego szlaku dwutorowego, należy postępować w sposób podany w ust. 5.
7. Jeżeli semaforów nie obsługuje się, wyjazd pociągów na zamknięty tor szlakowy odbywa się na rozkaz pisemny "S", zaś wjazd pociągów z zamkniętego toru na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny "S".
8. Na zamknięty tor szlakowy można wyprawić kilka pociągów. Drugi i następny pociąg w tym samym kierunku można wyprawić w odstępie czasu najmniej dwóch minut w odległości najmniej 500 m za pociągiem poprzednim.
9. Prędkość jazdy pociągu na zamkniętym i zajęтым torze szlakowym należy regulować w granicach między największą dozwoloną prędkością jazdy, tj. 30 km/h, a prędkością marszu piechura tak, aby pociąg z całą pewnością zatrzymać w odległości około 500 m przed innymi pojazdami kolejowymi, znajdującymi się na tym torze.
Zbliżenie się tych pojazdów szynowych może nastąpić po porozumieniu się wzajemnym drużyn pociągowych i ewentualnie pracowników kierujących pojazdami pomocniczymi.
Na zamkniętym torze szlakowym niezajętym 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.
10. Dla pociągu jadącego na zajęty tor szlakowy nie nastawia się sygnałów na semaforach i nie obsługuje się urządzeń blokowych.
11. Drużynę pociągową, względnie kierowcę pojazdu pomocniczego należy zawiadomić rozkazem pisemnym "S" o jeździe po zamkniętym torze 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 tylko do określonego kilometra na szlaku.

Ponadto drużyny pociągowe, względnie kierowcę pojazdu pomocniczego, należy powiadamiać:

1) o ostrzeżeniach doraźnie wprowadzonych, jeżeli wymagają zmniejszenia prędkości jazdy poniżej dozwolonej dla danego pociągu; ograniczenia prędkości jazdy zawarte w wykazie ostrzeżeń stałych, obowiązują w obu kierunkach jazdy po danym torze, jeżeli wymagają zmniejszenia prędkości jazdy poniżej dozwolonej dla danego pociągu,

2) o znajdujących się na zamkniętym torze innych pociągach i pojazdach pomocniczych i kierunku ich jazdy lub miejscu postoju,

3) o jeździe w odstępie czasu co najmniej 2 minut innego pociągu roboczego lub pojazdu pomocniczego,

4) o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd pociągu, jeżeli nie będzie podany sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym,

5) o wszelkich innych okolicznościach, wymagających zachowanie szczególnej ostrożności.

12. Jeżeli wyprawiono pociąg, który ma dojechać do następnej stacji, nie wolno wyprawiać pociągu przeciwnego kierunku, dopóki pociąg ten nie przyjedzie do tej stacji. Jeżeli wyprawiono pociąg do określonego kilometra i hektometra, pociąg przeciwnego kierunku wolno wyprawić do miejsca znajdującego się co najmniej 500 m przed tym kilometrem i hektometrem.

W rozkazie pisemnym należy wskazać miejsce, do którego wolno dojechać. Zbliżenie się obu pociągów może nastąpić po porozumieniu się kierowników pociągów. Jeżeli wyprawiono pociąg po torze zamkniętym a drużyny nie powiadomiono rozkazem pisemnym o tym, że na ten tor zostaną wyprawione inne pociągi, wówczas nie wolno wyprawić następnych pociągów, dopóki wyprawiony pociąg nie zjechał z toru zamkniętego. Jeżeli jednak powiadomienie takie może być przekazane pociągowi znajdującemu się na torze zamkniętym za pomocą urządzeń łączności, należy to uczynić przekazując stosowną treść rozkazu pisemnego "S" i wyprawić inny pociąg. Jeżeli pozwolono na jazdę tylko do określonego miejsca na szlaku, lub nastąpiła zmiana stacji zjazdu z toru zamkniętego wówczas dalsza jazda lub powrót może nastąpić po uzyskaniu pozwolenia dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego, do którego pociąg lub pojazd pomocniczy ma jechać, za pomocą rozkazu pisemnego "S" - przekazanego za pomocą urządzeń łączności albo pod osłoną przez odpowiedniego pracownika poprzedzającego pociąg na odległość 500 m.

13. O wszelkich jazdach po zamkniętym torze i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu należy zawiadomić posterunki ruchu, dróźników przejazdowych i zainteresowanych pracowników.

14. Dla danego szlaku należy wywieszać tyle tabliczek ostrzegawczych, ile pociągów i pojazdów pomocniczych znajduje się na zamkniętym torze szlakowym.
15. Zapewnienie bezpieczeństwa pracowników zatrudnionych na torze zamkniętym, jak również zabezpieczenia osób i taboru od najechania przez inne pociągi, należy do obowiązków kierującego robotami stosownie do postanowień przepisów jednostki organizacyjnej wykonującej roboty na szlaku.
16. W razie potrzeby, w miejscu na szlaku, do którego wyprawia się pociągi po zamkniętym torze, może być urządzony prowizoryczny posterunek ruchu na prawach posterunku zapowiadawczego, który bierze udział w regulowaniu ruchu na zamkniętym torze. Dla tak urządzonego posterunku należy opracować odrębny regulamin techniczny.

§47.

Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego

1. Każdy kto zauważył lub dowiedział się, że tor stacyjny jest niezdatny do ruchu, powinien niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu.
2. Tor niezdatny do ruchu należy zamknąć w następujący sposób:
 - 1) zawiadomić o tym wszystkich zainteresowanych pracowników Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. oraz drużyny pociągowe przewoźnika,
 - 2) tor ten osygnalizować zgodnie z postanowieniami PKM-03 „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej”,
 - 3) zwrotnice prowadzące na zamknięty tor przestawić w kierunku innego toru i w tym położeniu unieruchomić je za pomocą zamków zwrotnicowych - o ile nie spowoduje to wyłączenia innych przebiegów niesprzecznych - oraz zastosować zamknięcia pomocnicze.
3. Jeżeli zamknięty tor jest torem wjazdowym, należy ponadto zastosować środki pomocnicze.
4. Jeżeli część zamkniętego toru ma być użytkowana, należy ją prowizorycznie zakończyć za pomocą podkładów lub w inny sposób i miejsce, do którego wolno dojechać, osygnalizować tarczą zatrzymania D 1 "Stój".
5. Dyżurny ruchu powinien upewnić się o wykonaniu postanowień ust. 2 pkt 2 i 3 oraz ust. 3 i 4.
6. Otwarcie toru zamkniętego do ruchu może nastąpić na polecenie dyżurnego ruchu, po otrzymaniu od uprawnionego pracownika zawiadomienia o usunięciu przeszkód do ruchu na tym torze.

7. Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego należy zanotować w dzienniku ruchu. Zamknięcie toru wjazdowego dyżurny ruchu powinien zaznaczyć również w kontrolce zajęcia torów, o ile taką prowadzi.
8. W razie potrzeby należy wydać pisemnie szczegółowe zarządzenie w sprawie postępowania w czasie zamknięcia toru stacyjnego.

§48.

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

1. Po torach szlaku dwutorowego, wyposażonych w blokadę liniową przystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze przy czynnych obu torach, 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 obowiązują postanowienia:
 - 1) gdy blokada samoczynna i jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego po każdym torze przy czynnych obu torach szlakowych, kierunek ruchu po danym torze może być zmieniony tylko wtedy, gdy ten tor szlakowy jest wolny i otrzymano pozwolenie na włączenie żadanego kierunku. Żądanie dania tego pozwolenia odbywa się telefonicznie lub za pomocą specjalnego urządzenia. Czas otrzymania pozwolenia na wyprawienie pociągu przeciwnego kierunku należy wpisać w rubryce 4 dziennika ruchu posterunku zapowiadawczego bez konieczności zapisu telefonogramu wprowadzającego i odwołującego taki ruch,
 - 2) gdy blokada liniowa nie jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego, ruch dwukierunkowy po torze, dla którego zachodzi konieczność wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego wprowadza posterunek zapowiadawczy zarządzający tym torem,
 - 3) w przypadku wymienionym w pkt. 2 obowiązuje nadanie do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogramu wg wzoru nr 26:
"Przy czynnych obu torach wprowadzam od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] ruch dwukierunkowy po torze numer [nr], po którym ostatni pociąg [nr] odjechał o [godz. min.]".
3. Pociągom wyprawionym po torze posiadającym blokadę liniową przystosowaną do ruchu dwukierunkowego nie jest wymagane przekazywanie informacji o prowadzeniu ruchu dwukierunkowego.

4. Szlaki, na których blokada samoczynna jest przystosowana do ruchu dwukierunkowego po każdym torze, należy wskazać w dodatku 1 do wewnętrznego rozkładu jazdy i w zeszytach wewnętrznego rozkładu jazdy.
5. Na szlakach z blokadą liniową nieprzystosowaną do ruchu dwukierunkowego sposób prowadzenia ruchu pociągów po torze 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.
6. Dla zwrócenia uwagi na prowadzenie ruchu dwukierunkowego posterunek zapowiadawczy, który go wprowadził, stosuje środki pomocnicze.
7. Jeżeli drogi przebiegu obu równocześnie zbliżających się do posterunku zapowiadawczego pociągów byłyby sprzeczne, należy zatrzymać przed semaforem wjazdowym pociąg jadący po torze prawym patrząc w kierunku jazdy. Dopuszcza się w razie konieczności przyjęcie w pierwszej kolejności pociągu jadącego po torze prawym patrząc w kierunku jazdy, jeżeli w torze dla pociągu jadącego po torze lewym patrząc w kierunku jazdy zwrotnice ustawione są ochronnie.
8. Po przepuszczeniu wyznaczonych pociągów i po przejeździe ostatniego pociągu, dla którego dano pozwolenie na wyprawienie po określonym torze i po potwierdzeniu przyjazdu tego pociągu, ruch jednokierunkowy po tym torze przywraca ten posterunek zapowiadawczy, który wprowadził ruch dwukierunkowy, tj. ten, który zarządza tym torem; dyżurny ruchu tego posterunku nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego.
"Przywracam ruch jednokierunkowy po torze numer [nr] od [nazwa posterunku] do [nazwa posterunku] o [godz. min.]".
9. O wprowadzeniu i odwołaniu ruchu dwukierunkowego po jednym torze przy obu torach czynnych należy zawiadomić zainteresowanych pracowników.

ROZDZIAŁ VII

ZAMYKANIE I OTWIERANIE POSTERUNKÓW RUCHU

§49.

Postępowanie w razie otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu

1. Rozróżnia się następujące przypadki otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu:
 - A. Otwarcie dla czynności technicznych nowego posterunku ruchu lub istniejącego posterunku ruchu, stale zamkniętego dla czynności technicznych.
 - B. Otwarcie i zamknięcie prowizorycznego posterunku odstępowego lub odgałęźnego.
 - C. Otwarcie i zamknięcie posterunku pomocniczego.

Przypadki: A i B

2. Otwarcie dla czynności technicznych nowego posterunku ruchu lub istniejącego posterunku ruchu, stale zamkniętego dla czynności technicznych, dokonuje się w celu zwiększenia przepustowości szlaku.
3. Otwarcie dla czynności technicznych posterunku ruchu, nowego lub istniejącego, lecz stale zamkniętego dla czynności technicznych, jak również stale zamknięcie czynnego posterunku ruchu na wniosek pracownika wydaje kierownik danej jednostki organizacyjnej. Odpowiednią zmianę należy wprowadzić do rozkładu jazdy pociągów.
4. Semafor i tarcze ostrzegawcze posterunku ruchu stale zamkniętego unieważnia się w sposób przewidziany postanowieniami PKM-03 „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej”.
5. W przypadku pilnej konieczności czasowego otwarcia dla czynności technicznych (np. na czas przewozów jesiennych) posterunku ruchu stale zamkniętego, otwarcie jego zarządza kierownik danej jednostki organizacyjnej.
6. O otwarciu dla czynności technicznych posterunku ruchu nowego lub istniejącego, lecz stale zamkniętego dla czynności technicznych, jak również o stałym zamknięciu czynnego posterunku ruchu należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym "S".

Przypadek C

1. Otwarcie prowizorycznego posterunku następczego może nastąpić w razie:
 - 1) zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego, celem wykonania planowanych robót,
 - 2) planowanych robót na części jednego toru szlaku dwutorowego oraz połączenia czynnej części tego toru z torem sąsiednim, celem prowadzenia ruchu dwutorowego na tej części szlaku,
 - 3) dłuższej przeszkody w działaniu lub w zasilaniu samoczynnej blokady liniowej na szlaku jednotorowym lub na jednym albo na obydwu torach szlaku dwutorowego,
 - 4) innych okoliczności wymagających zwiększenia przepustowości szlaku.
2. W przypadkach planowanych robót otwarcie prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznikowego) lub prowizorycznego posterunku odgałęźnego zarządza dyspozytura Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie robót powinien zawierać szczegółowe wskazówki dotyczące otwarcia, pracy i zamknięcia posterunku prowizorycznego.

Otwarcie prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznikowego) zarządza dyspozytura Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Szczegółowe postanowienia dotyczące otwarcia, pracy i zamknięcia prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznikowego) powinien zawierać osobny regulamin, dołączony do regulaminu technicznego zainteresowanych posterunków następczych.

W przypadku konieczności zwiększenia przepustowości szlaku, otwarcie prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznikowego) lub posterunku odgałęźnego następuje na zarządzenie dyspozytury Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
3. Prowizoryczne posterunki odstęgowe (bocznikowe) i odgałęźne mogą mieścić się w pomieszczeniach stałych lub przewoźnych.
4. Na prowizorycznych posterunkach odstępowych (bocznikowych) i odgałęźnych powinny być stosowane zasadniczo semafony i tarcze ostrzegawcze świetlne, gdy miejscowe warunki na to pozwalają. Wyjątkowych przypadkach, jeżeli miejscowe warunki na to zezwalają dopuszcza się stosowanie semaforów i tarcz ostrzegawczych kształtowych.
- Na prowizorycznych posterunkach odgałęźnych, a w czasie wykonywania planowanych robót również na prowizorycznych posterunkach odstępowych mogą być stosowane zamiast sygnalizatorów kształtowych tarcze zatrzymania D 1 "Stój" i przenośne tarcze ostrzegawcze DO "Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania" według zasad określonych w instrukcji sygnalizacji.

5. Prowizoryczne semafor lub tarczę zatrzymania D 1 "Stój" ustawia się:
 - 1) na prowizorycznym posterunku odstępowym (bocznicy) naprzeciw pomieszczenia dyżurnego ruchu po jednym urządzeniu sygnałowym dla każdego kierunku ruchu, dla którego czynny jest ten posterunek,
 - 2) na prowizorycznym posterunku odgałęźnym po jednym urządzeniu sygnałowym dla każdego kierunku ruchu w odległości przewidzianej dla ustawienia semaforów wjazdowych na posterunku odgałęźnym.
6. Na prowizorycznym posterunku odgałęźnym zwrotnice powinny być zamykane zamkami zwrotnicowymi lub sponami iglicowymi.
7. Prowizoryczny posterunek odstępowy (bocznicy) bierze udział w regulowaniu następstwa pociągów po torach i w tych kierunkach, które przewidziano w regulaminie technicznym lub w tymczasowym regulaminie prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, zależnie od potrzeb. Prowizoryczny posterunek odgałęźny bierze udział w regulowaniu ruchu wszystkich pociągów na wszystkich przyległych szlakach.
8. Przejazd pociągu przez prowizoryczny posterunek odbywa się na sygnał zezwalający podany na semaforze odstępowym względnie wjazdowym lub na sygnał Rm 1 "Do mnie" podany przez dyżurnego ruchu po obróceniu tarczy zatrzymania D 1 "Stój" o 90° przed nadjeżdżającym pociągiem.
9. Po przejeździe każdego pociągu należy bezzwłocznie z powrotem ustawić sygnał "Stój".
10. Pociągi przejeżdżające przez rozjazd w kierunku zwrotnym lub z kierunku zwrotnego powinny zmniejszyć prędkość jazdy pociągu do 40 km/h.
11. Drużyny wszystkich pociągów wyprawianych na szlak, na którym czynny jest prowizoryczny posterunek odstępowy (bocznicy) lub odgałęźny, należy powiadomić rozkazem pisemnym "S".

W przypadkach A, B, C

1. W przypadkach wskazanych w ust. 1 otwarcia i zamknięcia posterunku dokonuje dyżurny ruchu tego posterunku.

Zamknięcia posterunku dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 29:
"[rodzaj i nazwa posterunku] zamknięty(a) o [godz. min.]".

Otwarcia posterunku dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 28:
"[rodzaj i nazwa posterunku] otwarty(a) o [godz. min.]".
2. Telefonogramy o otwarciu i zamknięciu posterunku ruchu nadają:
 - 1) dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego - do obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych oraz do pośrednich posterunków następnych, a na odcinku zamkniętym okresowo w ciągu doby również do stacji czynnych ograniczających odcinek z zamkniętymi posterunkami następczymi,

- 2) dyżurny ruchu posterunku odstępowego (bocznikowego) - do sąsiednich posterunków zapowiadawczych i do sąsiednich posterunków odstępowych (bocznikowych).
3. Przed nadaniem telefonogramu o otwarciu posterunku dyżurny ruchu posterunku, który ma być otwarty, powinien uzyskać informację od adresatów tego telefonogramu i dyspozytora liniowego o sytuacji ruchowej na sąsiednich szlakach i odstępach oraz o wszelkich okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego (odchyleniach od rozkładu jazdy i od normalnego ruchu, o ostrzeżeniach, itp.).
4. Przed nadaniem telefonogramu o zamknięciu posterunku dyżurny ruchu posterunku, który ma być zamknięty, powinien poinformować adresatów tego telefonogramu i dyspozytora o sytuacji ruchowej na sąsiednich szlakach, odstępach i o wszelkich okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu.

ROZDZIAŁ VIII

POWIADAMIANIE DRUŻYN POCIĄGOWYCH I MANEWROWYCH

§50.

Rozkazy pisemne

1. 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 należy zawiadamiać drużyny pociągowe i manewrowe. Zawiadomienie to jest zbędne, jeżeli:

- 1) wymienione okoliczności wykazano w rozkładzie jazdy pociągów lub w dodatkach do niego,

- 2) potrzeba zmniejszenia prędkości lub nieplanowanego zatrzymania pociągu jest odpowiednio sygnalizowana, a instrukcje nie wymagają dodatkowego zawiadomienia.

2. O okolicznościach wymienionych w ust. 1 drużyny pociągowe zawiadamia się za pomocą rozkazów pisemnych: "O" , "S" , "N", a w przypadkach, w których niniejsza instrukcja na to zezwala, niektórych pracowników drużyn pociągowych (manewrowych) zawiadamia się ustnie.

Podstawą do wydawania rozkazów pisemnych są postanowienia przepisów i instrukcji oraz wynikające z nich obowiązki dyżurnego ruchu albo zarządzenie właściwej jednostki organizacyjnej lub żądanie uprawnionego pracownika.

3. Za pomocą rozkazu pisemnego "O" wydaje się drużynie pociągowej (manewrowej) następujące polecenia i informacje:

- 1) polecenie i informacje dotyczące ostrożnej jazdy - z powodu:

- a) niezawiadomienia dróżnika lub kierownika robót: o zmianie zasadniczego kierunku jazdy pociągu po torze szlakowym, o jeździe po zamkniętym torze itp.,

- b) nieotrzymania potwierdzenia przyjazdu względnie zawiadomienia o usunięciu z toru szlakowego pojazdów pomocniczych,

- c) wykonywania robót torowych, w czasie których należy drużynom pociągowym nakazać podawanie sygnału "Bacność",

- d) znajdowania się w pociągu wagonów z przekroczoną skrajnią lub z przesyłkami wyjątkowo ciężkimi albo z towarami niebezpiecznymi,

- e) jazdy po sąsiednim torze szlakowym lub stacyjnym pociągu, w którym znajdują się wagony z przekroczoną skrajnią lub z towarami niebezpiecznymi, jeżeli w danym przypadku jest wymagane takie ostrzeżenie,

f) jazdy po torze w kierunku zasadniczym w przypadku zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym lub prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze szlaku dwutorowego przy czynnych obu torach szlakowych, jeżeli blokada liniowa nie jest przystosowana do prowadzenia takiego ruchu,

g) braku znajomości szlaku przez drużynę trakcyjną, informujący o okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy pociągu, których znajomość jest konieczna do prowadzenia pociągu na tym odcinku (ostrzeżenia stałe i doraźne, odcinki z blokadą samoczynną, miejsca prowadzenia robót itp.) - o ile dopuszczalna prędkość jazdy pociągów na tym odcinku (szlaku) nie przekracza 40 km/h,

h) innych okoliczności, wymagających ostrożnej jazdy,

2) polecenie ostrożnej jazdy z jednoczesnym zmniejszeniem prędkości jazdy - z powodu:

a) zmiany toru wjazdowego,

b) wjazdu pociągu na tor częściowo zajęty lub wyjątkowo na tor zakończony kozłem oporowym, albo na tor, na którym istnieje ograniczenie prędkości niższe niż wynika to ze wskazań semafora,

c) stanu pojazdów kolejowych,

d) stanu lub rodzaju ładunku, które wymagają ograniczenia prędkości jazdy,

e) stanu nawierzchni i obiektów inżynierskich,

f) stanu urządzeń sterowanie ruchem kolejowym,

h) niezawiadomienia dróżnika lub kierownika robót (jeżeli zawiadomienie kierownika robót jest przewidziane tymczasowym regulaminem prowadzenia ruchu w czasie robót) 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, o ile jest to wymagane,

j) braku znajomości szlaku przez drużynę trakcyjną, informujący o okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy pociągu, których znajomość jest konieczna do prowadzenia pociągu na tym odcinku (ostrzeżenia stałe i doraźne, odcinki z blokadą samoczynną, miejsca prowadzenia robót itp.),

k) innych okolicznościach wymagających ograniczenia prędkości jazdy,

l) konieczności zatrzymania pociągu wskutek uszkodzenia lub zagrożenia elementów infrastruktury i przejazdu przez miejsce uszkodzone ze wskazaną prędkością i ewentualnie pod nadzorem (z pilotem).

4. Za pomocą rozkazu pisemnego "S" wydaje się drużynie pociągowej i manewrowej następujące zezwolenia, polecenia i informacje:
- 1) zezwolenie na przejechanie obok semafora wyjazdowego, wskazującego sygnał "Stój", sygnał wątpliwy, białe światło bądź nieoświetlonego, o ile nie można podać sygnału zastępczego "Sz" oraz informację, czy też bez otrzymania tego sygnału, a także zezwolenie na przejechanie obok semafora wyjazdowego w okręgu nastawczym nastawni wyłączonej z udziału w prowadzeniu ruchu,
 - 2) zezwolenie na wyjazd ze stacji posiadającej semafor wyjazdowy z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego oraz informację, czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału Rd 1 "Nakaz jazdy", czy też bez otrzymania tego sygnału,
 - 3) zezwolenie na przejechanie obok semafora wjazdowego, drogowskazowego lub obsługiwanego semafora odstępowego albo tarczy zaporowej, wskazujących sygnał "Stój", również sygnał wątpliwy, białe światło, bądź nieoświetlonych, o ile nie można podać sygnału zastępczego "Sz,
 - 4) jeżeli nie ma możliwości chwilowego wyłączenia zasilania samoczynnej blokady liniowej jednokierunkowej - zezwolenie pierwszemu pociągowi, wyprawionemu po otwarciu zamkniętego toru szlakowego, na niezatrzymywanie się przed samoczynnymi semaforami odstępowymi wskazującymi sygnał "Stój" i nie zmniejszanie prędkości jazdy z tego powodu,
 - 5) zezwolenie na jazdę manewrową taboru w kierunku szlaku, poza ustaloną granicę przetaczania lub poza granicę stacji dla przypadków określonych w §10,
 - 6) zezwolenie na wjazd z zamkniętego toru szlakowego, przy którym nie ma semafora wjazdowego,
 - 7) zezwolenie na jazdę w przypadku, gdy pojazd trakcyjny znajduje się poza semaforem wskazującym sygnał zezwalający, którego maszynista nie widzi,
 - 8) zezwolenie na przejechanie obok tarczy zatrzymania D 1 "Stój",
 - 9) 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",
 - 10) zezwolenie na wstawienie i jazdę dwudrogowego.
 - 11) 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,
 - 12) polecenie popychania pociągu (od do) przez lokomotywę sprzęgniętą z pociągiem lub przez lokomotywę nie sprzęgniętą z pociągiem, która dojeżdża za pociągiem do następnej stacji, ze wskazaniem miejsca zatrzymania się popychacza na

tej stacji, lub która ze szlaku jednotorowego wraca do stacji wyprawienia - o ile popychanie nie jest przewidziane w rozkładzie jazdy, 13) polecenie jazdy po zamkniętym torze szlakowym i o okolicznościach wskazanych w § 46,

14) polecenie zatrzymania pociągu, nie mającego rozkładowego postoju, na stacji w okolicznościach wskazanych w § 40,

15) polecenie rozłączenia lokomotyw przed miejscami (mostami), na których niedozwolona jest podwójna trakcja, przejazdu pojedynczo przez to miejsce i ponownego połączenia lokomotyw za tym miejscem, o ile rozłączania lokomotyw nie przewiduje rozkład jazdy

16) polecenie zatrzymania pociągu przed uszkodzonym obsługiwanym semaforem.

17) informację o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd pociągu względnie popychacza powracającego ze szlaku jednotorowego, jeżeli wjazd ten nie odbędzie się na sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym lub na sygnał zastępczy "Sz" na tym semaforze; zbędne jest podanie tej informacji drużynie popychacza, jeżeli popychanie to jest przewidziane rozkładem jazdy, oraz drużynie pociągu bocznikowego, jeżeli jest to uregulowane regulaminem obsługi bocznic i drużyna ta jest z nim zapoznana

18) informację o zmianach w rozkładzie jazdy (o wprowadzeniu lub zniesieniu postoju, o stałym otwarciu lub stałym zamknięciu posterunku ruchu, o okresowym zamykaniu posterunku ruchu, o zarządzonej zmianie sposobu prowadzenia ruchu itp.); o takich zmianach należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym w ciągu 14 dni od chwili wejścia w życie tych zmian,

19) informację o ustawieniu nieistniejących dotychczas w danym miejscu stałych sygnałów, ważnych dla danego pociągu, o zmianie miejsca znajdowania się istniejących sygnałów, o zmianie obrazu sygnałów; o takich zmianach należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym w ciągu 14 dni od chwili zaistnienia tych zmian,

20) informację o czasowym otwarciu (np. na czas przewozów jesiennych) posterunku ruchu stałe zamkniętego; drużyny pociągowe należy zawiadamiać w ciągu całego okresu otwarcia posterunku lub przez 14 dni, jeżeli wprowadzono poprawkę w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,

21) informację o otwarciu prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznikowego) lub odgałęźnego i miejscu jego usytuowania (szlak ... km ...), przy czym należy podać na jaki sygnał dozwolony jest przejazd pociągu przez posterunek; drużyny pociągowe należy zawiadamiać w ciągu całego okresu otwarcia posterunku,

22) informację o tym, że w czasie prowadzenia ruchu pociągów w odstępach posterunków następczych sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne,

- 23) informację o uszkodzeniu torowych urządzeń kontroli prowadzenia pociągów,
 - 24) informację o jeździe pociągu w innym kierunku, niż przewidziany w rozkładzie jazdy; jeżeli rozkazu tego nie wydała jedna z poprzednich stacji, stacja wyprawiająca pociąg w innym kierunku powinna zawiadomić o tym maszynistę i kierownika pociągu,
 - 25) informację o otwarciu toru szlakowego i przywróceniu ruchu dwutorowego, jeżeli drużyna pociągowa została powiadomiona rozkazem pisemnym o jeździe pociągu po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), a jazda ma się odbyć po torze prawym (w kierunku zasadniczym),
 - 26) informacje i polecenia dla pociągów roboczych wyprawianych i znajdujących się na szlakowym torze zamkniętym,
 - 27) informację 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, unieważnieniu sygnałów i semaforów samoczynnej blokady liniowej, ograniczeniach prędkości w obrębie zamkniętych i wyłączonych z prowadzenia ruchu posterunków następczych,
 - 28) informację o unieważnieniu wskazań tarcz ostrzegawczych przejazdowych odnoszących się do przejazdu kolejowego, strzeżonego przez uprawnionego pracownika w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu,
 - 29) informację o nieważności na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu.
5. Za pomocą rozkazu pisemnego "N" wydaje się drużynie pociągowej następujące zezwolenia, polecenia i informacje:
- 1) zezwolenie na przejechanie obok semafora wyjazdowego wskazującego sygnał "Stój" i wyjazd pociągu na tor szlakowy lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), gdy na semaforze wyjazdowym nie będzie podany sygnał "Sz" .
 - 2) 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,
 - 3) informację o zamknięciu toru szlakowego i o wprowadzeniu ruchu jednutorowego dwukierunkowego po torze szlakowym czynnym,
 - 4) informację, do którego miejsca na szlaku dwutorowym odbędzie się jazda względnie popychanie pociągu oraz polecenie powrotu -jeżeli jazda względnie popychanie pociągu do określonego kilometra na szlaku i powrót nie są przewidziane w rozkładzie jazdy; drużynie pociągowej należy wówczas podać również najpóźniejszy czas powrotu na stację wyprawienia.

6. W czasie planowych zamknięć torów w celu wykonania robót, drużynie pociągowej potrzebne zezwolenia, polecenia i informacje można wydać za pomocą rozkazu pisemnego "Nrob" zamiast rozkazu pisemnego "N" lub zamiast rozkazu "S" wypełniając odpowiednie rubryki.

Jeden rozkaz "N" lub "Nrob" może zawierać dane wynikające z zamknięcia tylko jednego toru szlakowego.

7. Jeżeli zachodzi potrzeba wydania rozkazu pisemnego "S" lub "N" i równocześnie rozkazu pisemnego "O" można w rozkazie pisemnym "S" lub "N" dopisać dodatkowo treść polecenia, które zasadniczo wpisuje się w rozkazie pisemnym "O", pod warunkiem, że wszystkie zapisy dokonane w rozkazie pisemnym "S" lub "N" będą dobrze czytelne.
8. W wyjątkowym przypadku, w razie konieczności, a także w przypadku wyposażenia posterunków następczych w odpowiednie urządzenia techniczne, rozkaz pisemny "O" może być napisany na nieustalonym druku albo w formie wydruku komputerowego, a drużyna pociągowa obowiązana jest zastosować się do jego treści.
9. Rozkaz pisemny wypełnia, podpisuje i doręcza lub w przypadkach określonych w niniejszej instrukcji przekazuje jego treść za pomocą urządzeń łączności (telefonem, radiotelefonem) drużynie pociągowej dyżurny ruchu.
10. Można ponadto ustalić w regulaminie technicznym, aby rozkaz pisemny "O" wydawał wyznaczony regulaminem technicznym stacji pracownik posiadający odpowiednie kwalifikacje na podstawie prowadzonej przez siebie książki ostrzeżeń.

Szczegółowe postanowienia o wydawaniu rozkazów pisemnych powinien zawierać regulamin techniczny.

10. Dla pociągów, w których kierownik pociągu znajduje się w przodzie pociągu, lecz nie w kabinie maszynisty, ani w przyległym do niej przedziale połączonym przejściem z kabiną, rozkazy pisemne sporządza się w trzech egzemplarzach o jednakowej treści, z których trzeci egzemplarz pozostaje w bloku rozkazów, a pierwopis i jeden wtórnik doręcza się kierownikowi pociągu za pokwitowaniem na drugim wtórniku. Kierownik pociągu doręcza maszyniście prowadzącemu pociąg pierwopis za pokwitowaniem na wtórniku. Dla pociągów, w których kierownik pociągu znajduje się w kabinie maszynisty lub przyległym do niej przedziale połączonym przejściem z kabiną albo na końcu pociągu, jak również dla pociągów bez obsady konduktorskiej, sporządza się tylko jeden wtórnik rozkazu pisemnego, na którym maszynista kwituje odbiór pierwopisu. W przypadku pokwitowania wypełnionego w dwóch egzemplarzach rozkazu pisemnego przez kierownika pociągu otrzymany pierwopis kierownik pociągu przekazuje za podpisem w wykazie wyjazdów drużyny konduktorskiej, maszyniście, którego informuje o treści rozkazu oraz dopilnowuje, aby maszynista podpisał go.

Rozkaz pisemny nakazujący nieprzewidziane popychanie pociągów, zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości jazdy - powinien otrzymać również maszynista popychacza za pokwitowaniem na egzemplarzu doręczającego. Rozkaz pisemny "S", zezwalający na jazdę manewrującego taboru w kierunku szlaku poza ustaloną granicę przetaczania lub poza granicę stacji, powinien otrzymać kierownik manewrów i maszynista. Kwitowanie otrzymanych egzemplarzy rozkazu pisemnego odbywa się według wyżej podanej zasady.

11. Pracownik doręczający rozkaz pisemny powinien o jego treści powiadomić ustnie pracownika otrzymującego rozkaz pisemny, a pracownik otrzymujący powinien sprawdzić treść rozkazu pisemnego i wpisać czas jego doręczenia.
12. W razie podwójnej trakcji maszynistę drugiej czynnej lokomotywy o treści rozkazu pisemnego powinien powiadomić ustnie pracownik doręczający rozkaz pisemny maszyniście pierwszej lokomotywy.
13. Pomocnika maszynisty lub kierownika pociągu znajdującego się w kabinie maszynisty lub w przyległym przedziale połączonym przejściem z kabiną, o treści rozkazu pisemnego powiadamia ustnie maszynista.
14. O popychaniu pociągu na szlaku, na którym przewidziane jest popychanie pociągów, drużynę pociągową powinien zawiadomić ustnie dyżurny ruchu sam lub za pośrednictwem innego pracownika (kierownika pociągu itp.).
15. Maszynista powinien rozkaz pisemny umieścić na widocznym dla siebie miejscu, gdzie rozkaz ten powinien znajdować się tak długo, dopóki pociąg nie minie wszystkich miejsc, których rozkaz pisemny dotyczy.
16. Sposób postępowania z wykorzystanymi rozkazami pisemnymi określają wewnętrzne uregulowania zainteresowanych podmiotów korzystających z infrastruktury kolejowej Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
17. Jeżeli dyżurny ruchu dysponujący doraźnie poleci pracownikowi wyznaczonemu regulaminem technicznym wydać rozkaz pisemny, powinien wypisać go w swym bloku w jednym egzemplarzu i podpisać oraz podyktować go pracownikowi, który ma wydać ten rozkaz, uprzedzając go o liczbie potrzebnych wtórników.
Pracownik ten po wypisaniu potrzebnej liczby egzemplarzy rozkazu pisemnego, po podpisaniu ich nazwiskiem dyżurnego ruchu dysponującego oraz własnym, powinien napisaną treść powtórzyć dosłownie, a dyżurny ruchu dysponujący powinien sprawdzić zgodność treści powtórzonej z treścią podyktowaną i w miejscu pokwitowania wpisać nazwisko pracownika wydającego rozkaz pisemny drużynie pociągowej.
18. Rozkazy pisemne powinny wydawać na określony odcinek stacje w tym celu wyznaczone w dodatku do wewnętrznego rozkładu jazdy zawierającym warunki techniczno-ruchowe, zwane stacjami wyznaczonymi.

19. Jeżeli pociąg nie otrzymał wymaganego zawiadomienia na stacji wyznaczonej, należy wezwać stację ostatniego postoju pociągu przed miejscem, którego dotyczy zawiadomienie, celem wydania rozkazu pisemnego, a gdyby to nie było możliwe - należy pociąg zatrzymać na stacji poprzedzającej posterunek lub szlak, na którym zachodzą okoliczności wymagające zawiadomienia drużyny pociągowej o ostrzeżeniach.
20. Wyjątek od postanowień ust. 19 stanowią rozkazy pisemne z zawiadomieniami wymienionymi:
- 1) w ust. 4 pkt 1, 3, 7 i 9; w ust. 5 pkt 1 - które może wydać tylko ten posterunek następczy i ten dyżurny ruchu, który tymi semaforami dysponuje,
 - 2) w ust. 4 pkt 2, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 18, 23 i 27; w ust. 5 pkt 2, 3 i 8 - które może wydać tylko dyżurny ruchu tego posterunku, na którym zachodzi jedna z wymienionych w tych punktach okoliczność i który prowadzi ruchu pociągów na przyległym szlaku.
21. Posterunek zapowiadawczy wyprawiający w czasie zamknięcia toru na szlaku dwutorowym pociągi na tor szlakowy czynny, powinien zawiadomić je o zamknięciu toru i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym:
- 1) rozkazem pisemnym "N" - pociągi wyprawiane po torze czynnym lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego dla danego kierunku jazdy),
 - 2) rozkazem pisemnym "O" - pociągi wyprawiane po torze czynnym prawym (w kierunku zasadniczym).
- Zawiadomienie to, dla pociągu jadącego po torze szlakowym czynnym prawym (w kierunku zasadniczym), może być wydane przez stację ostatniego postoju tego pociągu, lub przez stację wyznaczoną.
- Dla pociągu jadącego po torze szlakowym lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) zawiadomienie rozkazem pisemnym "N" może wydać stacja ostatniego postoju pociągu lub stacja wyznaczona, gdy semafor wyjazdowy na stacji wyprawiającej pociąg na tor lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) lub wjazdowy na posterunku odgałęźnym (bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy), jest przystosowany do takich jazd i posiada wskaźnik W24, wyświetlający się równocześnie z sygnałem zezwalającym lub sygnałem zastępczym albo - gdy na semaforze nieprzystosowanym do takich jazd - w porze dziennej podano sygnał zastępczy uzupełniony nieoświetloną przenośną tablicą ze wskaźnikiem W24, jeżeli ujęte to zostało w wydanym uprzednio rozkazie pisemnym "N".
- Zawiadomienie rozkazem pisemnym jest zbędne, gdy urządzenia blokady stacyjnej i liniowej są przystosowane do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze czynnym.
22. Zezwolenia, polecenia i informacje wymienione w ust. 3, 4 i 5 mogą być przekazywane przez dyżurnego ruchu prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem za pomocą urządzeń łączności po zatrzymaniu obsługiwanego przez niego pojazdu.

Zatrzymanie to nie jest wymagane, jeżeli obsada pojazdu kolejowego z napędem jest dwuosobowa, a treść przekazywanych zezwoleń, poleceń, informacji będzie rejestrowana przez specjalne urządzenie znajdujące się na posterunku nastawczym (technicznym) odpowiednio oznaczonym w wewnętrznym rozkładzie jazdy.

Prowadzący pojazd kolejowy z napędem może odmówić przyjęcia treści rozkazu pisemnego podczas jazdy i zatrzymać pociąg jeżeli uzna, że brak jest dostatecznego czasu na jego przyjęcie i zastosowanie się do jego treści.

W takiej sytuacji, przekazywanie treści rozkazu pisemnego przez dyżurnego ruchu, może nastąpić po otrzymaniu zgłoszenia od prowadzącego pojazd kolejowy z napędem o jego zatrzymaniu.

W przypadku przekazywania treści rozkazu pisemnego za pomocą urządzeń łączności, dyżurny ruchu wypisuje odpowiedni druk rozkazu pisemnego w jednym egzemplarzu i treść jego przekazuje prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem.

Przekazaną treść polecenia, zezwolenia, informacji kierujący pojazdem kolejowym z napędem wpisuje w czasie postoju do jednego z właściwych druków rozkazów pisemnych będących na wyposażeniu tego pojazdu, a podczas jazdy pociągu - maszynista lub na jego polecenie pomocnik maszynisty lub kierownik pociągu, jeżeli znajduje się w kabinie maszynisty.

Przekazaną treść należy powtórzyć, a dyżurny ruchu sprawdza zgodność powtórzenia. W miejscu przewidzianym na pokwitowanie dyżurny ruchu wpisuje nazwisko i stanowisko pracownika, któremu treść rozkazu pisemnego przekazał, a odbierający treść, wpisuje nazwisko dyżurnego ruchu.

Rozkaz pisemny "S" lub "N", zawierający zezwolenie na wjazd pociągu, wolno przekazać dopiero wówczas, gdy spełnione zostały wszystkie wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy pociągu.

23. Rozkaz pisemny "S" lub "N" zawierający zezwolenie na wyjazd pociągu:
- 1) gdy nie jest wymagane podanie sygnału "Nakaz jazdy" - wolno przekazać dopiero wówczas, gdy spełnione zostały wszystkie wymagane warunki,
 - 2) gdy jest wymagane podanie sygnału "Nakaz jazdy" - wolno przekazać zanim spełnione zostały wszystkie warunki; wówczas przestrzegać należy, aby we wszystkich wtórnikach rozkazu pisemnego przekreślone zostały wyrazy: "tylko tego rozkazu pisemnego"
- Zezwolenie za pomocą sygnału "Sz" lub urządzeń łączności wolno przekazać dopiero wówczas, gdy spełnione zostały wszystkie wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy pociągu.

24. W każdym bloczku rozkazów pisemnych, niezależnie od wydrukowanej numeracji poszczególnych kart, należy oznaczać kolejnym numerem każdorazowe wydanie rozkazu pisemnego. Numeracja ta jest miesięczna lub roczna, co ustala regulamin techniczny.

Rozkaz pisemny napisany według treści podyktowanej przez dyżurnego ruchu otrzymuje numer w formie ułamka.

Pracownik przyjmujący treść rozkazu, w liczniku ułamka umieszcza kolejny numer wypisanego rozkazu pisemnego w bloczku, a w mianowniku - numer rozkazu pisemnego podany przez dyżurnego ruchu. Dyżurny ruchu przekazujący treść rozkazu pisemnego, w liczniku zapisuje kolejny numer wypisanego rozkazu w bloczku, a w mianowniku - numer rozkazu pisemnego podany przez pracownika, któremu treść rozkazu pisemnego

$$\frac{15}{3}$$

podyktował np.: 3

25. Działki zawierające treść obowiązującą należy na rozkazie pisemnym "S", "N" i "N rob." obramować linią pionową na obu marginesach.

W obramowanych działkach treść niepotrzebną należy skreślić linią falistą poziomą. Treść odręczną napisać należy czytelnie.

Kolejność wpisania ostrzeżeń do rozkazów pisemnych powinna odpowiadać kolejności przejeżdżania miejsc na odcinku, których dotyczą ostrzeżenia.

26. Pociągom wyprawianym na szlak i z powrotem, popychaczom powracającym ze szlaku oraz pociągom kursującym na odcinku, na którym ruch pociągów prowadzi się tylko jedną lokomotywą, należy w jednym rozkazie pisemnym wpisać wszystkie ostrzeżenia ważne dla obu kierunków jazdy.

Drużynom pociągowym, które nie zmieniają się i prowadzą pociągi kilkakrotnie po tym samym odcinku, ostrzeżenia ważne dla wszystkich tych jazd można wydać jednorazowo, wpisując numery wszystkich pociągów, dla których są ważne. W razie zmiany w drodze drużyny pociągowej, przy przekazywaniu czynności następcy należy przekazać mu również rozkazy pisemne, które obowiązują w dalszej drodze. Przekazane obowiązujące rozkazy pisemne należy odnotować w raporcie z jazdy, a w przypadku nie prowadzenia raportu w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem, podając rodzaje i numery tych rozkazów oraz nazwę stacji ich wydania. Przekazanie rozkazów pisemnych podpisuje zdający i przyjmujący.

27. Bloczki rozkazów pisemnych "O", "S", "N", "Nrob" przed wydaniem do użytku należy ostemplować nazwą posterunku lub jednostki macierzystej pojazdu kolejowego z napędem, przesnuować, opieczętować, a liczbę kart w bloczku powinien poświadczycy przełożony właściwej jednostki organizacyjnej dla danego posterunku lub tego pojazdu. Bloczki rozkazów pisemnych należy objąć ścisłą ewidencją.

§51.

Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego "O"

1. Na stacjach wyposażonych w urządzenia komputerowej ewidencji ostrzeżeń doraźnych, wskazanych w dodatku do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów zawierającym warunki techniczno-ruchowe i odpowiednio oznaczonych w zeszytach wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów, rozkazy pisemne "O" dla określonych odcinków linii mogą być wydawane w formie wydruku komputerowego.
2. Na stacjach, o których mowa w ust. 1, nie prowadzi się książek ostrzeżeń. Podstawą komputerowego wydruku rozkazu pisemnego "O" jest zapis w pamięci komputera ostrzeżeń doraźnych obowiązujących w torach stacyjnych i szlakowych dla jazdy w kierunku zasadniczym i przeciwnym do zasadniczego, prowadzony według numeracji rocznej na podstawie otrzymywanych zgłoszeń telegraficznych według adresu liczbowego 14.
3. Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego "O" powinien zawierać:
 - 1) nazwę stacji wydania,
 - 2) nazwę rozkazu i jego numer (według numeracji rocznej),
 - 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, z zachowaniem chronologii następowania,
 - 6) nazwę stacji, do której wydano ostrzeżenia,
 - 7) podpis uprawnionego pracownika wyznaczonego regulaminem technicznym.
4. Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego może być emitowany w jednym egzemplarzu, doręczanym prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem pod warunkiem, że otrzymuje on rozkaz pisemny w każdym przypadku wyjazdu ze stacji, również wtedy kiedy nie ma obowiązujących ostrzeżeń. Bez otrzymania rozkazu pisemnego "O" prowadzący pojazd kolejowy napędem nie może wyjechać ze stacji, chyba, że otrzymał rozkaz na stacji poprzedzającej (wyznaczonej) odnoszący się do odcinka (szlaku) stycznego (przyległego) do stacji wyjazdu.
5. Pociągi rozpoczynające jazdę na stacjach wystawiających rozkazy pisemne "O" jako wydruk z komputera, z wpisaną treścią ostrzeżeń obowiązujących do stacji określonej w wydruku rozkazu, nie otrzymują kolejnego rozkazu na stacjach wyposażonych w system, leżących pomiędzy stacją początkową a stacją określoną w wydruku.

6. Rozkaz pisemny "O" może być doręczony prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem bezpośrednio za pokwitowaniem w książce doręczeń lub odebrany przez kierownika pociągu za pokwitowaniem w książce doręczeń i przekazany kierującemu pojazd kolejowy z napędem za pokwitowaniem z odnotowaniem numeru przekazywanego rozkazu.
7. W komputerowym wydruku rozkazu pisemnego "O" mogą być dodatkowo ujmowane dane informacyjne z rozkazów pisemnych "S" i "N rob":
 - 1) z rozkazu pisemnego "S" informacje o zmianach w rozkładzie jazdy, ustawieniu nieistniejących dotychczas stałych sygnałów, zmianie miejsca znajdowania się istniejących sygnałów, zmianie obrazów sygnałów, czasowym otwarciu posterunku ruchu stale zamkniętego, otwarciu prowizorycznego posterunku odstępowego lub odgałęźnego, uszkodzeniu urządzeń kontroli prowadzenia pociągów (SHP itp.), o otwarciu toru szlakowego i przywróceniu ruchu dwutorowego, jeżeli drużyna pociągowa została powiadomiona rozkazem pisemnym o jeździe pociągu po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), a jazda ma się odbyć po torze prawym (w kierunku zasadniczym).
 - 2) z rozkazu pisemnego "Nrob" informacje zawarte w działkach: 1, 2, 3, 4 i 6 - odcinek objęty robotami, otwarte posterunki prowizoryczne, posterunki nie biorące udziału w zapowiadaniu, który tor i na jakim szlaku jest zamknięty, co będzie podstawą wyjazdu na tor lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) i wjazdu z toru szlakowego lewego patrząc w kierunku jazdy (z kierunku przeciwnego do zasadniczego).
8. Stacje wydające komputerowe wydruki rozkazu pisemnego "O" i pociągi, które na danej stacji powinny otrzymać komputerowy wydruk rozkazu pisemnego "O", powinny być odpowiednio oznaczone w zeszytach wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.

§52.

Ostrzeżenia

1. Ostrzeżeniami nazywają się pisemne zawiadomienia wydawane drużynom pociągowym, a dotyczące ograniczenia prędkości jazdy lub zachowania innych ostrożności.
2. Ostrzeżenia dzielą się na stałe i doraźne.

Za ostrzeżenia stałe uważa się ostrzeżenia, które ujęte są w dodatku 2 do rozkładu jazdy o nazwie wykaz ostrzeżeń stałych (WOS), bez względu na to, czy ostrzeżenie obowiązuje stale czy tylko w ustalonym okresie czasu.

Ostrzeżeniami doraźnymi są ostrzeżenia nie ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych, które wprowadzone zostały doraźnymi 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.

3. W wykazie ostrzeżeń stałych należy wskazać wszystkie ostrzeżenia, które trwać będą dłużej niż 30 dni.
4. W wykazie ostrzeżeń stałych wymagane ograniczenia prędkości jazdy należy wskazać osobno dla każdego toru szlakowego i dla każdego kierunku jazdy po każdym z tych torów oraz dla torów głównych na stacji, na których obowiązują ograniczenia prędkości niższe niż wynika to ze wskazań semafora zezwalającego na wjazd. W żądaniach wprowadzenia ograniczeń należy wskazać, jakiego ruchu pociągów dane ograniczenie dotyczy.
5. Wykaz ostrzeżeń stałych powinien być wydawany okresowo i zawsze z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy. Termin ważności tego wykazu powinien być wskazany na wierzchniej stronie okładki.

Pomorska Kolei Metropolitalna S.A. przyjmuje do stosowania wytyczne dotyczące sporządzania, wydawania i prowadzenia wykazu ostrzeżeń stałych wydane przez PKP PLK S.A..

6. Zainteresowani pracownicy posterunków Lokalnego Centrum Sterowania oraz prowadzący pojazdy kolejowe z napędem powinni posiadać właściwe i aktualne wykazy ostrzeżeń stałych.

W razie nie otrzymania w porę wykazu ostrzeżeń stałych pracownik, który wykazu tego nie otrzymał, obowiązany jest odpowiednio wcześniej żądać go od Upoważnionego przedstawiciela pracownika.

Przed podjęciem pracy przez prowadzącego pojazd kolejowy z napędem, który ma prowadzić pociąg (pojazd kolejowy) pierwszy raz w okresie obowiązywania wykazu ostrzeżeń stałych, przełożony powinien sprawdzić, czy prowadzący ten pojazd otrzymał potrzebne mu wykazy ostrzeżeń stałych.

7. Nie wolno dokonywać w wykazie ostrzeżeń stałych następujących zmian:

- 1) wnoszenia ostrzeżeń, których w wykazie tym nie wydrukowano,
- 2) zmiany czasu obowiązywania ostrzeżenia, z wyjątkiem jego skrócenia,
- 3) zmiany miejsca (i toru), na którym obowiązuje ostrzeżenie, z wyjątkiem skrócenia odcinka objętego ostrzeżeniem stałym,
- 4) zmniejszenia prędkości jazdy pociągów.

W tych wszystkich przypadkach należy drużyny pociągowe zawiadamiać rozkazami pisemnymi a ostrzeżenia stałe, w których zaszyły zmiany wymienione w pkt. 2, 3, 4 należy unieważnić.

8. Jeżeli stan elementów infrastruktury kolejowej lub stan organizacji prowadzenia robót, wymagają wydawania drużynom pociągowym ostrzeżeń nieuwjętych 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 tym należy dokładnie określić:

- 1) miejsce, w którym konieczne jest zmniejszenie prędkości jazdy lub zachowanie ostrożności (nazwa posterunku zapowiadawczego lub szlaku, na szlaku dwutorowym określenie toru szlakowego lub obu i czy obowiązuje w obu kierunkach jazdy po tym torze, czy tylko w jednym oraz określenie, od którego miejsca do którego miejsca obowiązuje ostrzeżenie),
 - 2) dopuszczalną prędkość jazdy pociągów,
 - 3) powód ograniczenia prędkości lub potrzeby zachowania ostrożności,
 - 4) termin rozpoczęcia i zakończenia czasu obowiązywania obostrzenia. Telefoniczne żądanie wydawania ostrzeżeń należy potwierdzić pisemnie.
9. Pracownik żądający wydawania ostrzeżeń doraźnych może dopiero wówczas uważać, że adresat żądanie to otrzymał, gdy otrzymanie żądania adresat mu potwierdził.
10. W nagłych przypadkach zawiadomienie o przeszkodzie do ruchu pociągów może być dokonane telefonicznie lub ustnie przez każdego pracownika kolejowego oraz przez osobę postronną. Niezwłocznie po otrzymaniu tego zawiadomienia dyżurny ruchu powinien zawiadomić o potrzebie sprawdzenia właściwe służby Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., przewoźników lub ratownicze do czasu otrzymania tego zgłoszenia dyżurny ruchu powinien, w zależności od treści otrzymanego zawiadomienia, albo wstrzymać ruch pociągów, albo za pomocą rozkazu pisemnego polecić drużynie pociągowej zatrzymanie pociągu przed miejscem zagrożonym, zbadanie przeszkody przez maszynistę i kierownika pociągu, jeżeli jest, oraz zgłoszenie o wyniku badania, celem ustalenia dalszego postępowania.
11. W razie niepodania terminu wejścia w życie ostrzeżenia, należy termin ten wyjaśnić telefonicznie, a jeżeli nie można tego wykonać natychmiast, należy przyjąć, że obowiązuje ono od chwili otrzymania zawiadomienia.
12. Stacje sąsiednie i wyznaczone, otrzymanie zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia powinny potwierdzić pisemnie lub telefonogramem tej stacji, od której zawiadomienie to otrzymały, a stacje wyznaczone również stacji położonej bezpośrednio przed miejscem, którego dotyczy dane ostrzeżenie. Przy potwierdzeniu tym należy powtórzyć treść ostrzeżenia, a stacje wyznaczone ponadto powinny podać, od którego pociągu włącznie rozpoczną wydawanie ostrzeżeń.

13. O ostrzeżeniu, o ile jest to możliwe, za pośrednictwem ostatniej stacji postoju, a jeżeli jest to niemożliwe, należy pociąg zatrzymać i doręczyć ostrzeżenie na ostatniej stacji przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, albo przekazać treść rozkazu pisemnego prowadzącemu pojazd kolejowy z napędem za pomocą urządzeń łączności.
14. W celu stwierdzenia, któremu pociągowi nie wydano ostrzeżenia, ostatnia stacja znajdująca się przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie powinna ustalić, które z pociągów znajdujących się w drodze do niej zostały wyprawione ze stacji wyznaczonej przed pociągiem, który pierwszy otrzymał ostrzeżenie.
15. O ostrzeżeniach doraźnych, obowiązujących dla jazdy pociągów po torze szlakowym lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), stacja wyprawiająca pociągi po torze szlakowym lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), powinna zawiadomić stacje wyznaczone, wyprawiające pociągi, które będą jechać po tym torze szlakowym.
16. Jeżeli doraźne ostrzeżenie wprowadzono pisemnym zarządzeniem, rozesłanym do wszystkich zainteresowanych stacji, wówczas zbędne są zawiadomienia wymienione w ust. 13, lecz obowiązuje potwierdzenie otrzymania zarządzenia według postanowień ust. 14, z tą różnicą, że zamiast stacji potwierdza się jednostce organizacyjnej, od której zarządzenie otrzymano.
17. Jeżeli zachodzi potrzeba jednorazowego wydania ostrzeżenia stacja na której, zaistniały okoliczności wymagające tego ostrzeżenia, powinna zażądać wydania ostrzeżenia przez stację wyznaczoną lub przez stację ostatniego postoju albo przez stację sąsiednią, której ma przyjechać ten pociąg lub wydać je sama, jeżeli ostrzeżenie dotyczy wyjazdu pociągu. Jeżeli jednorazowe ostrzeżenie dotyczy szlaku, a stacja wyznaczona ani stacja ostatniego postoju pociągu nie może już zawiadomić pociągu o ostrzeżeniu, zawiadomienie to powinna wykonać ostatnia stacja znajdująca się przed tym szlakiem. Stacja żądająca wydania jednorazowego ostrzeżenia może uważać, że pociąg został zawiadomiony o ostrzeżeniu, gdy otrzymała zgłoszenie o dokonanym zawiadomieniu pociągu.
18. Pociągów wyprawianych po torze zamkniętym (ze względu na obowiązujące ich ograniczenie prędkości jazdy do 30 km/h) dotyczą tylko te z ostrzeżeń rozkładowych i doraźnych, które ograniczają prędkość jazdy poniżej 30 km/h, a jeżeli dopuszczono jazdę z prędkością dozwoloną dla danego pociągu - tylko te, które ograniczają prędkość poniżej dozwolonej dla tego pociągu.
19. Ostrzeżenie obowiązujące do określonego terminu traci ważność po tym terminie. W tym przypadku stacje wyznaczone powinny wydawanie ostrzeżeń zakończyć wcześniej, z takim wyliczeniem, aby pociągi przyjeżdżające po tym terminie na ostatnią stację przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, nie były już zawiadomione o ostrzeżeniu.

20. Jeżeli nie podano terminu, do którego obowiązuje ostrzeżenie, jest ono ważne aż do odwołania. Odwołanie ostrzeżenia następuje w trybie przewidzianym do wprowadzenia ostrzeżenia, z wyjątkiem potwierdzenia pisemnego lub telefonogramem otrzymania odwołania, które jest zbędne.
21. W przypadku, gdy pociąg ma rozpocząć jazdę na stacji, na której nie jest to przewidziane w rozkładzie jazdy, dyżurny ruchu tej stacji powinien zażądać od właściwej stacji wyznaczonej, podania mu ostrzeżeń obowiązujących na odcinku pomiędzy stacją początkową tego pociągu a najbliższą stacją wyznaczoną, obowiązującą do wydawania ostrzeżeń temu pociągowi i o otrzymanych ostrzeżeniach zawiadomić drużynę pociągową.
22. Pociąg jadący bez rozkładu jazdy powinien być zatrzymany na stacji wyznaczonej do wydawania ostrzeżeń w kierunku jazdy pociągu, celem doręczenia drużynie pociągowej ostrzeżeń.
23. Każda stacja (LCS) prowadzi tyle książek ostrzeżeń, w ilu kierunkach wyprawia pociągi. Książki te należy prowadzić w ten sposób, aby przy wypełnianiu rozkazów pisemnych nie zachodziła potrzeba wyszukiwania ostrzeżeń w różnych książkach. Jeżeli ilość ostrzeżeń jest mała, można prowadzić jedną książkę ostrzeżeń z odpowiednim podziałem stron dla każdego kierunku i z odpowiednim ich oznaczeniem. Numerację ostrzeżeń prowadzi się miesięcznie w formie ułamka. Liczba arabska w liczniku oznacza numer porządkowy ostrzeżenia w danym kierunku i w danym miesiącu. Liczba rzymska w mianowniku oznacza miesiąc, w którym zapisano ostrzeżenie po raz pierwszy do książki ostrzeżeń doraźnych np. 1/V.
24. Ostrzeżenia dotyczące szlaków:
- 1) jednotorowych:
 - a) stacje wyznaczone do wydawania ostrzeżeń wpisują do książek ostrzeżeń wszystkie doraźne ostrzeżenia obowiązujące na wyznaczonych odcinkach,
 - b) inne stacje wpisują do książek ostrzeżeń ostrzeżenia doraźne wprowadzone na własnej stacji na drodze wyjazdu pociągów, na szlakach do najbliższych sąsiednich stacji i na sąsiednich stacjach na drodze wjazdu pociągów,
 - 2) dwutorowych:
 - a) stacje wyznaczone wpisują do książek ostrzeżeń doraźnych ostrzeżenia dotyczące torów szlakowych kierunku zasadniczego i miejsc znajdujących się na stacjach na drodze wjazdu i wyjazdu wyprawianych pociągów, natomiast dotyczących torów szlakowych kierunku przeciwnego do zasadniczego tylko w razie otrzymania zawiadomienia o jeździe pociągów po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego,

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

25. Książki ostrzeżeń powinien prowadzić pracownik wskazany w regulaminie technicznym Lokalnego Centrum Sterowania.

26. Jeżeli w książce ostrzeżeń odwołane ostrzeżenie znajduje się przed ostrzeżeniem nadal obowiązującym lub ostrzeżenia wpisane są w innej kolejności niż występują one na drodze jazdy pociągów, to przepisując je na nowo należy je wypisać i ponumerować w takiej kolejności, w jakiej będą one wpisywane do rozkazów pisemnych. Na wewnętrznej stronie okładki tytułowej należy wkleić mapkę z wykazem posterunków zapowiadawczych danego odcinka (odcinków) linii kolejowej według kilometrażu ich występowania objętych tą książką oraz numery telefonów do dyżurnych ruchu tych posterunków.

Wszystkie załączniki dotyczące jednego ostrzeżenia należy oznaczyć w liczniku numerem porządkowym pierwszego zapisu tego ostrzeżenia w książce ostrzeżeń a w mianowniku liczbą rzymską oznaczającą miesiąc, w którym pierwszy raz wpisano ostrzeżenie, a następnie załączniki te należy złączyć razem.

27. W regulaminie technicznym należy ustalić, na których posterunkach, ile książek ostrzeżeń i w których kierunkach powinno się je prowadzić oraz czy zezwala się na dokonywanie zapisów w książkach ostrzeżeń przez innego pracownika pod nadzorem dyżurnego ruchu.

28. Dyżurny ruchu zdający dyżur powinien przekazać następcy wszystkie książki ostrzeżeń oraz wskazać mu pisemnie i ustnie te ostrzeżenia, na które nie wpłynęło wymagane potwierdzenie otrzymania ich, jak również te pociągi, które są w drodze a ze stacji wyznaczonej odjechały przed pociągiem, od którego rozpoczęła ona wydawać ostrzeżenie.

Dyżurny ruchu przyjmujący dyżur powinien zapoznać się ze wszystkimi obowiązującymi ostrzeżeniami doraźnymi oraz ustalić numery pociągów, które nie otrzymały ostrzeżeń i którym ostrzeżenia te należy przekazać.

ROZDZIAŁ IX

JAZDA POCIĄGÓW

§53.

Zezwolenie na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu

1. Żaden pociąg nie może wyjechać ze stacji, wjechać na stację ani przejechać przez stację lub inny posterunek Lokalnego Centrum Sterowania bez zezwolenia dyżurnego ruchu.
2. Zezwoleniem na wyjazd pociągu ze stacji lub posterunku odgałęźnego z semaforem wyjazdowym jest podanie sygnału zezwalającego lub sygnału zastępczego na semaforze wyjazdowym.
W przypadku wymienionym powyżej, 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.
3. Jeżeli z miejsca odjazdu pociągu nie widać wskazań 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.
4. 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 nie można lub nie wolno podać - wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego.
5. Zezwoleniem na przejazd pociągu jest:
 - 1) na stacjach i na posterunkach odgałęźnych z semaforami wyjazdowymi wyposażonych w semafory podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym i wjazdowym oraz drogowskazowym,
 - 2) na posterunkach odgałęźnych bez semaforów wyjazdowych oraz na posterunkach bocznicowych i oślonnych - podanie sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym,
 - 3) na posterunkach odstępowych - podanie sygnału zezwalającego na semaforze odstępowym.
6. Jeżeli na semaforze wyjazdowym przy spełnieniu wymaganych warunków nie może być podany lub nie wolno podać sygnału zezwalającego lub semafor ten wskazuje sygnał wątpliwy, zezwoleniem na przejazd pociągu - oprócz podania sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym i drogowskazowym jest:

- 1) podanie na tym semaforze sygnału zastępczego, a ponadto na posterunkach ruchu wyznaczonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów
 - 2) jeżeli pociąg był zatrzymany przed semaforem wjazdowym - doręczenie lub przekazanie za pomocą urządzeń łączności rozkazu pisemnego, zezwalającego na przejechanie obok semafora wyjazdowego wskazującego sygnał "Stój", a ponadto na posterunkach ruchu wyznaczonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
7. W przypadku jazdy pociągu po torze lewym, obowiązują postanowienia § 45.
lub za pomocą rozkazu pisemnego, w którym skreślono wyrazy "sygnału Nakaz jazdy".
 8. Dyżurny ruchu może zezwolić na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu, gdy zostały spełnione wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy.

§54.

Podawanie sygnałów przez drużynę pociągową przed odjazdem pociągu

Podawanie sygnałów przez drużynę pociągową przed odjazdem pociągu odbywa się zgodnie z wymaganiami regulacji wewnętrznych przewoźnika kolejowego.

§55.

Prędkość jazdy pociągów

1. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągu, której nie wolno przekroczyć, jest wskazana dla każdego pociągu w rozkładzie jazdy. Prędkość ta powinna być zmniejszona w przypadkach lub miejscach wskazanych w niniejszej instrukcji, w wykazie ostrzeżeń stałych lub w rozkazie pisemnym oraz gdy prowadzący pojazd kolejowy z napędem uzna to za potrzebne.
2. Sposób podania ograniczeń prędkości jazdy określony jest w postanowieniach niniejszej instrukcji i PKM-03 „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej”.
3. Jeżeli zmniejszenie prędkości dotyczy okręgu nastawczego, to jego początkiem jest miejsce ustawienia semafora lub innego sygnalizatora, a końcem jest ostatni przejeżdżany rozjazd lub miejsce sygnałowe, gdy nie ma rozjazdów.
4. Prędkość jazdy należy zmniejszyć również wtedy, gdy drużyna pociągowa zauważy przeszkodę uniemożliwiającą stosowanie nakazanej prędkości.

Maszynista obowiązany jest zmniejszyć odpowiednio prędkość jazdy, gdy z powodu złej widoczności nie może w dostatecznym stopniu orientować się w terenie dla ustalenia miejsca znajdowania się urządzeń sygnałowych bądź w rozpoznaniu sygnałów albo z powodu gwałtownych zaburzeń atmosferycznych (huragan, itp.), istnieje możliwość powstania przeszkody dojazdu (np. obalenia na tor drzew itp.).

§56.

Postępowanie drużyny pociągowej w czasie jazdy pociągu

Postępowanie drużyny pociągowej w czasie jazdy pociągu odbywa się zgodnie z wymaganiami regulacji wewnętrznych przewoźnika kolejowego.

§57.

Postępowanie przy pociągu popychanym

1. Użycie lokomotywy popychającej (popychacza) stosuje się w ruchu towarowym w przypadkach określonych rozkładem jazdy.
2. W razie uszkodzenia pojazdu trakcyjnego w pociągu lub w innych szczególnych przypadkach nieprzewidzianych rozkładem jazdy, popychacz może być użyty na odcinkach linii (szlakach), na których popychanie pociągów nie zostało zakazane.
3. Wykaz odcinków (szlaków), na których obowiązuje zakaz używania popychaczy zawiera dodatek do wewnętrznego rozkładu jazdy określający warunki techniczno-ruchowe linii. Odpowiednie postanowienia dotyczące prowadzenia ruchu na szlaku przy użyciu popychaczy należy wnieść do regulaminów technicznych.
4. Wagony spalinowe nie mogą być używane do popychania pociągu.
5. Nie może być popychany pociąg, w którego składzie znajdują się:
 - 1) wagony z ławami pokrętnymi, połączone samym ładunkiem albo wagonem pośrednim,
 - 2) wagony bez ław pokrętnych, załadowane długimi szynami lub prętami (np. do zbrojenia betonów) na dwóch lub więcej wagonach,
 - 3) na końcu pociągu wagon z uszkodzeniem uniemożliwiającym włączenie go w innym miejscu w pociąg.
6. Lokomotywę popychającą należy sprzęgać z pociągiem i włączyć w przewód hamulca zespolonego, jeżeli pociąg ma być popychany do stacji, na której ma postój. Jeżeli pociąg ma być popychany tylko na części szlaku lub do stacji, na której nie zatrzymuje się, wówczas od stacji ostatniego postoju 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.
7. W czasie jazdy popychanego pociągu drużyna pociągowa obowiązana jest zwracać baczność uwagi na skład pociągu oraz na sygnały podawane z pociągu, ze stacji lub ze szlaku.

Maszynista lokomotywy popychającej powinien stosować się do sygnałów i informacji podawanych przez maszynistę lokomotywy ciągnącej i zwracać uwagę na skład pociągu, szczególnie w czasie jazdy na łukach.

8. Rozpoczęcie względnie zaprzestanie popychania powinno następować w miejscach wskazanych w rozkazie pisemnym "O" na szlakach, na których popychanie pociągu nie jest przewidziane w rozkładzie jazdy.
9. Jeżeli lokomotywa popychająca, niesprzęgnięta z pociągiem, po ukończeniu popychania ma dojechać za pociągiem do sąsiedniej stacji, maszynista powinien odłączyć się od składu i jechać za nim w odległości około 100 m. Na stacji lokomotywa popychająca powinna zatrzymać się w miejscu wyznaczonym w regulaminie technicznym lub w miejscu wskazanym w rozkazie pisemnym. Maszyniści tych lokomotyw powinni porozumiewać się za pomocą radiotelefonu, ewentualnie używać sygnałów dźwiękowych.
10. Jeżeli popychanie pociągów w razie potrzeby jest na danym odcinku (szlaku) przewidziane w rozkładzie jazdy, należy w nim podać szczegółowe wskazówki, dotyczące jazdy i powrotu popychacza. Maszynista popychacza powinien posiadać ten rozkład.
11. Jeżeli popychacz jedzie z pociągiem lub za pociągiem do następnej stacji, wówczas w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających oznajmienie odjazdu pociągu oraz potwierdzenie przyjazdu pociągu, należy po numerze pociągu dodać słowa: "z popychaczem sprzęgniętym" lub "z popychaczem niesprzęgniętym". W telefonogramie zawierającym potwierdzenie przyjazdu popychacza na stację wyprawienia, popychacz ten określa się według § 17.
12. Szczegółowe wskazówki dotyczące pozwolenia na wjazd popychacza powinny być ujęte w regulaminie technicznym.
13. Na szlakach z blokadą liniową lokomotywa popychająca powinna zasadniczo dojeżdżać z pociągiem do następnej posterunku ruchu.
14. Dla zaznaczenia zajęcia szlaku (odstępu) przez lokomotywę popychającą, która powraca ze szlaku, należy od chwili wyprawienia pociągu z lokomotywą popychającą do czasu powrotu względnie otrzymania potwierdzenia powrotu lokomotywy popychającej, zastosować na posterunkach następnych pomocnicze zamknięcia i tabliczki ostrzegawcze.

§58.

Postępowanie przy pociągu pchanym

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

2. Lokomotywa pociągu pchanego powinna być sprzęgnięta ze składem pociągu.
3. Na pierwszym przednim wagonie pociągu pchanego powinien znajdować się wyznaczony pracownik celem obserwowania szlaku i podawania sygnałów oraz zatrzymania pociągu w razie potrzeby. Wyznaczony pracownik powinien podawać sygnał Rp 1 "Baczność" w miejscach, w których wymagane jest podanie tego sygnału przez maszynistę.
4. Pierwszy przedni wagon pociągu pchanego, o ile jest to możliwe, powinien posiadać w pociągu na hamulcach zespolonych - czynny hamulec zespolony, budkę lub pomost z hamulcem ręcznym i kurek nagłego hamowania,
Jeżeli pracownik znajdujący się na przodzie pociągu posiada radiotelefon mający łączność z radiotelefonem na lokomotywie, to przekazywanie maszyniście informacji i poleceń dozwolone jest za pomocą radiotelefonu.
5. Sygnały należy podawać po stronie maszynisty. Drużyna trakcyjna powinna pilnie obserwować sygnały podawane przez wyznaczonych pracowników. Maszynista powinien również pilnie obserwować ciśnienie powietrza w przewodzie głównym, a w razie nagłego obniżenia się tego ciśnienia zahamować pociąg.
6. Pchanie pociągu powinno odbywać się ze szczególną ostrożnością, nie przekraczając prędkości 30 km/h na szlaku z przejazdami, które są obsługiwane lub są zabezpieczone w inny sposób, oraz 20 km/h na szlaku z przejazdami, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób.
7. Podczas pchania pociągu na łukach o promieniu mniejszym niż 250 m - z wyjątkiem przypadku grożącego niebezpieczeństwa - nie należy hamować pociągu z innego miejsca niż z lokomotywy pchającej.

§59.

Jazda w kabinie maszynisty

1. Prawo wstępu i przejazdu w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego poza uprawnionymi pracownikami przewoźnika posiadają osoby:
 - 1) legitymujące się dowodem tożsamości i pisemnymi upoważnieniami właściwych organów kontrolnych lub zezwoleniami do przejazdu w kabinie maszynisty,
 - 2) wskazane przez dyżurnego ruchu odcinkowego w wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych okolicznościami; podstawą do przejazdu wskazanej osoby w kabinie maszynisty jest wydanie drużynie trakcyjnej rozkazu pisemnego "S",
 - 3) których przejazd regulują inne przepisy oraz przepisy PKP PLK S.A.
2. Osobom jadącym w kabinie maszynisty nie wolno utrudniać pracy obsłudze pojazdu trakcyjnego.

ROZDZIAŁ X

POSTĘPOWANIE W RAZIE SZCZEGÓLNYCH WYDARZEŃ, ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU I WYPADKÓW KOLEJOWYCH

§60.

Ogólne zasady

1. W razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu należy stosować wszelkie dostępne środki w celu niedopuszczenia do wypadku, a gdy to jest niemożliwe - zmniejszenia skutków wypadku.
2. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o przeszkodzie dla ruchu, zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub o wypadku kolejowym, powinien o tym zgłosić dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu.
Dyżurny ruchu posterunku, który otrzymał to zgłoszenie, powinien o treści zgłoszenia zawiadomić obie sąsiednie stacje (przyległe do szlaku, którego dotyczy zgłoszenie), pośrednie posterunki ruchu (znajdujące się między tymi stacjami) i drózników przejazdowych.
3. Jeśli usunięcie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub zmniejszenie następstw zagrożenia względnie wypadku zależy również od innych pracowników, należy ich niezwłocznie o tym powiadomić, w celu ewentualnego wstrzymania wyprawiania lub zatrzymania pociągu.
4. Jeżeli dyżurny ruchu stwierdzi lub otrzyma powiadomienie albo nasunie mu się przypuszczenie o powstaniu potrzeby wzmożenia ostrożności lub zmniejszenia prędkości powinien to zarządzić i drużyny pociągowe powiadamiać o tym rozkazami pisemnymi "O".
5. W przypadku zauważenia nieosłoniętej sygnałami przeszkody, mogącej zagrażać bezpieczeństwu ruchu, należy przedsięwziąć stosowne środki w celu usunięcia jej, a jeśli tego natychmiast wykonać nie można, należy zagrożone miejsce osłonić sygnałami, a w razie potrzeby podawać sygnały "Stój", wezwać pomoc i o przeszkodzie zgłosić dyżurnemu ruchu.
6. W razie wypadku z pociągiem na szlaku należy niezwłocznie zabezpieczyć miejsce wypadku przede wszystkim sąsiednie tory, jeżeli wskutek wypadku powstała przeszkoda do jazdy po tych torach, a następnie osłonić tor, na którym powstał wypadek i zgłosić to dyżurnemu ruchu.

7. Pracownik, który zauważył zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, może dopiero wtedy opuścić miejsce, z którego można zapobiec powstaniu wypadku albo zmniejszyć jego skutki, gdy wykonał wszystkie czynności, zmierzające do uniknięcia wypadku lub zmniejszenia jego skutków.
8. Po otrzymaniu zgłoszenia o wypadku lub przeszkodzie, które wymagają wstrzymania ruchu pociągów, dyżurny ruchu zamyka dany tor lub szlak, powiadamia zainteresowanych pracowników oraz właściwe jednostki zgodnie z postanowieniami instrukcji o postępowaniu w sprawach zdarzeń kolejowych i innymi obowiązującymi w tym zakresie przepisami i regulaminem technicznym. W razie niezatrzymania się pociągu w miejscu, w którym miał się zatrzymać, w przypadkach budzących wątpliwości sposób postępowania ustala dyspozytura Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. z uprawnionymi pracownikiem przewoźnika kolejowego
9. W razie stwierdzenia, że pociąg bez pozwolenia wyjechał na szlak lub następny odstęp albo, że jazda pociągu znajdującego się na szlaku lub odstępie bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu ruchu pociągów, należy postępować w następujący sposób:
 - 1) dyżurny ruchu powinien natychmiast nadać sygnał "Alarm" za pomocą urządzeń radiolączności pociągowej i podjąć działania zapobiegające wypadkowi lub zmniejszające jego skutki; na liniach nie wyposażonych w radiolączność pociągową należy nadać sygnał "Alarm" z wykorzystaniem dostępnych środków łączności, a następnie polecić dróżnikom przejazdowym i odpowiednim posterunkom następczym zatrzymanie tego pociągu.
10. Przybory sygnałowe, stanowiące wyposażenie posterunków, powinny być przechowywane w miejscach łatwo dostępnych, umożliwiających natychmiastowe ich użycie.

§61.

Cofanie, dzielenie i zabieranie częściami składu pociągu ze szlaku

1. Bez pozwolenia dyżurnego ruchu nie jest dozwolone cofanie pociągu z wyjątkiem nagle grożącego niebezpieczeństwa.
2. Pociąg zatrzymany na szlaku może być cofnięty, jeżeli cofanie uzgodniono z dyżurnym ruchu posterunku zapowiadawczego, w kierunku którego pociąg ma się cofać i gdy na pierwszym wagonie w kierunku cofania, wyposażonym w dźwignię nagłego hamowania, będzie znajdował się pracownik, celem obserwacji toru szlakowego i zahamowania pociągu w razie potrzeby.

Drużyna trakcyjna powinna cofać pociąg ze szczególną ostrożnością, nie przekraczając prędkości wskazanej w §55 i zatrzymać pociąg po spostrzeżeniu hamowania, zauważenia sygnału "Stój".

3. W razie nieplanowego zatrzymania pociągu na szlaku maszynista ustala dalsze postępowania z dyżurnym ruchu.

Do czasu przybycia tej pomocy nie wolno jechać dalej lub cofać pociągu bez zgody dyżurnego ruchu tego posterunku, od którego zażądano pomocy.

4. Cofanie pociągu ze szlaku bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu może odbyć 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.

Wyjątek stanowią następujące przypadki, w których cofanie pociągu jest zabronione:

- 1) gdy w czasie przerwy w łączności przewodowej za tym pociągiem miał być wyprawiony na szlak następny pociąg,
 - 2) jeżeli pociąg jedzie bez obsady konduktorskiej,
 - 3) na szlaku z blokadą samoczynną, jeżeli na cofanie pociągu nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu,
 - 4) w czasie, gdy widoczność jest mniejsza niż 100 m, a cofanie nie zostało uzgodnione z dyżurnym ruchu,
 - 5) jeżeli pociąg jedzie na jednotorowym odcinku linii kolejowej bez obsady stacji oraz mijanek i bez urządzeń sterowania zdalnego, jeśli nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu odcinkowego.
5. Przed odjazdem części pociągu ze szlaku należy dokonać wymaganej próby hamulców i odhamować wagony w tej części pociągu. Na odjeżdżającej części pociągu nie można umieszczać sygnału końca pociągu; maszynista powinien zanotować numer ostatniego wagonu tej części pociągu, aby upewnić się na stacji, że część ta przyjechała w całości; nie dotyczy to ostatniej części pociągu.
 6. 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, powiadomić o tym zainteresowane posterunki oraz zarządzić zdjęcie zamknięć pomocniczych i tabliczek ostrzegawczych.

§62.

Rozerwanie pociągu na szlaku i zbiegnięcie wagonów

W razie zauważenia rozerwania pociągu pracownicy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. lub przewoźnika, którzy to zauważyli powinni użyć dostępnych środków łączności celem bezzwłocznego powiadomienia dyżurnego ruchu Lokalnego Centrum Sterowania. Po spostrzeżeniu, że pociąg został rozerwany, maszynista powinien bezzwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu, najbliższego posterunku Lokalnego Centrum Sterowania. Jeżeli oderwana część pociągu toczy się za przednią, maszynista powinien jechać dalej i w czasie jazdy często dawać sygnał "Alarm". Jeżeli natomiast oderwana część pociągu zatrzymała się lub toczy się w odwrotnym kierunku, wówczas przednia część pociągu należy niezwłocznie zatrzymać.

Przy pociągu z jednoosobową obsadą konduktorską w końcu pociągu pomocnik maszynisty może powrócić na lokomotywę dopiero po upewnieniu się, że zahamowane ręcznie wagony zostały odhamowane i że kierownik pociągu względnie konduktor powrócił do wagonu, w którym jedzie - o czym powinien on zawiadomić pomocnika maszynisty.

1. Gdy połączenia obu części pociągu nie można wykonać, należy o rozerwaniu pociągu zawiadomić dyżurnego ruchu, o ile jest to możliwe, najbliższego tylnego posterunku ruchu i porozumieć się z nim co do sposobu zwolnienia toru szlakowego.
2. Jeżeli okoliczności będą tego wymagały, dyżurny ruchu może zarządzić wysłanie lokomotywy z tylnej stacji i pchanie tylnej części pociągu, skoro przednia część pociągu wjechała już na przednią stację albo ściągnięcie tylnej części pociągu na tylną stację.
3. W razie zbiegania wagonów ze stacji w kierunku szlaku, 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 - wykoleić na wykolejnicy lub w inny sposób, określony w regulaminie technicznym stacji.
4. 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.

Drużyny zatrzymanych pociągów należy zawiadomić o zbiegnięciu wagonów, podając przy tym, na który tor i w którym kierunku zbiegły wagony.

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 pociąg zatrzymać zgodnie z uzgodnieniami z PKP PLK S.A.

5. Na stacji, w kierunku której toczą się wagony, należy przygotować się na ich zatrzymanie względnie przepuszczenie przez stację.
Nie wolno wpuścić zbiegniętych wagonów na tor, na którym znajdują się wagony z ludźmi lub załadowane towarami niebezpiecznymi.
Szczegółowy sposób postępowania, zależnie od istniejących warunków miejscowych, należy ustalić w regulaminie technicznym.
6. 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.

§63.

Pożar w pociągu

1. W przypadku powstania pożaru w pociągu należy:
 - 1) powiadomić dyżurnego ruchu odcinkowego i ustalić dalszy sposób postępowania
 - 2) pociąg ten natychmiast zatrzymać, o ile jest to możliwe w miejscu umożliwiającym prowadzenie akcji ratowniczo-gaśniczej, i podawać sygnał A 2 "Pożar",
3) wezwać podróżnych do opuszczenia płonącego wagonu pociągu,
 - 3) przystąpić do gaszenia pożaru za pomocą dostępnych środków - nie wolno gasić wewnątrz taboru urządzeń elektrycznych, jeżeli pantografy nie zostały opuszczone i nie została odłączona bateria,
 - 4) wezwać straż pożarną oraz podjąć działania w celu zminimalizowania jego skutków,
 - 5) dokonać wyłączenia napięcia sieci trakcyjnej, jeżeli jest to możliwe, po uprzednim odstawieniu zagrożonych pożarem innych pojazdów kolejowych.
2. W razie potrzeby miejsce niebezpieczne osłonić sygnałami i zażądać pomocy.
3. W razie pożaru pociągu znajdującego się na szlaku należy zamknąć tor szlakowy oraz, jeżeli przejazd obok płonącego wagonu byłby niebezpieczny, również sąsiedni tor szlakowy.
4. Jeżeli na sąsiednim torze znajduje się pociąg, należy zatrzymać go przed miejscem pożaru, jeżeli przejazd obok tego miejsca byłby niebezpieczny.
5. Po ugaszeniu pożaru uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego powinien dokonać oględzin uszkodzonego uszkodzony tabor i zdecydować, czy wagon jest zdolny do ruchu.

§64.

Zaspy śnieżne

1. W czasie zamieci lub wzmożonych opadów śnieżnych drużyna trakcyjna powinna podczas jazdy pociągu zwracać uwagę, czy nie tworzą się zaspy, które mogą stanowić przeszkodę do ruchu. O tworzeniu się zasp śnieżnych na szlaku, które mogą stanowić przeszkodę do ruchu, drużyna trakcyjna powinna zawiadomić dyżurnego ruchu Lokalnego Centrum Sterowania.
2. W czasie zamieci lub dużego opadu śniegu dyżurny ruchu powinien u uprawnionych pracowników zasięgnąć informacji o stanie szlaku, zwłaszcza przed wyprawieniem pociągu, któremu może zagrażać utknięcie w zaspie śnieżnej (po otrzymaniu meldunku o tworzeniu się zasp śnieżnych, po dłuższej przerwie w ruchu pociągów, itp.).
3. W czasie zamieci śnieżnej i dużego opadu śniegu należy starać się nie dopuszczać do zbędnych zatrzymań pociągów.
4. O powstaniu zaspy śnieżnej, która stanowi przeszkodę do ruchu pociągów, należy zawiadomić dyżurnego ruchu.
Tor szlakowy, na którym powstała zaspą śnieżną stanowiącą przeszkodę do ruchu pociągów, należy zamknąć i żądać usunięcia zaspy.
5. Jeżeli pociąg zatrzyma się na torze szlakowym z powodu zasp śnieżnych, uniemożliwiających dalszą jazdę, należy powiadomić dyżurnego ruchu i zastosować się do otrzymanej dyspozycji. Jeżeli pociąg zatrzymał się w miejscu, w którym grozi zawianie pociągu, należy go możliwie jak najprędzej cofnąć przynajmniej poza zagrożone miejsce.
6. Jeżeli nie ma możliwości ściągnięcia lub cofnięcia na stację pociągu pasażerskiego, który utknął w zaspie na szlaku, należy użyć wszelkich dostępnych środków w celu dowiezienia do stacji podróżnych i ich bagażu ręcznego z pociągu znajdującego się na szlaku.
7. W razie potrzeby należy uruchomić pług odśnieżny, zgodnie z ustaleniami PKP PLK S.A. Pociąg z pługiem odśnieżnym, wyprawiony do akcji usuwania zasp śnieżnych, kursuje na zasadach ustalonych dla pociągów ratunkowych.
8. Jeżeli w czasie pracy pługa odśnieżnego na jednym torze szlaku wielotorowego warunki miejscowe (szerokość międzytorza) i (lub) rodzaj pługa wymagają tego, to sąsiedni tor szlakowy należy zamknąć.

§65.

Gwałtowna ulewa lub przybór wód

1. Jeżeli ulewny deszcz lub przybór wód osiągnie takie rozmiary, przy których stan toru może zagrażać bezpieczeństwu ruchu, dyżurny ruchu powinien porozumieć się z uprawnionym pracownikiem utrzymania infrastruktury kolejowej w celu ustalenia potrzeby wstrzymania ruchu lub ograniczenia prędkości jazdy pociągów.
2. Drużyny trakcyjne pociągów jadących podczas gwałtownej ulewy powinny:
 - 1) dostosować prędkość pociągu do panujących warunków tak, aby w chwili można było zatrzymać pociąg przed przeszkodą,
 - 2) zwracać uwagę również na to, 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 Lokalnego Centrum Sterowania.
3. Postanowienia dotyczące drużyn pociągów jadących podczas gwałtownej ulewy, obowiązują również drużynę pociągu wyprawionego bezpośrednio po gwałtownej ulewie, o czym drużynę tę należy zawiadomić rozkazem pisemnym.

§66.

Pęknięcie szyny lub deformacja toru

1. W razie stwierdzenia pęknięcia szyny lub deformacji toru zagrażających bezpieczeństwu ruchu należy:
 - 1) jeżeli jest to możliwe, zatrzymać zbliżające się pociągi przed miejscem uszkodzonym, za pomocą dostępnych środków, łącznie z podaniem radiotelefonem i jeśli zasadne – także dźwiękowego sygnału "Alarm",
 - 2) miejsce to zabezpieczyć 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 uprawnionego pracownika,
2. Pociągi znajdujące się przed przeszkodą należy zatrzymać do czasu otrzymania zawiadomienia od uprawnionego pracownika 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 toromistrz lub dróżnik obchodowy.
W tym przypadku pociągi muszą być zatrzymane przed miejscem uszkodzonym, a następnie mogą przejeżdżać z prędkością nie większą niż 5 km/h, zaś podczas przejazdu pociągu miejsce uszkodzone powinien obserwować uprawniony pracownik.
4. Wykonanie naprawy toru uprawniony pracownik zgłasza dyżurnemu ruchu na piśmie lub telefonogramem określając z jaką prędkością pociągi mogą przejeżdżać przez miejsce naprawione.

§67.

Uszkodzenie wagonów w pociągu

1. W przypadku wystąpienia uszkodzenia wagonów w pociągu należy postępować zgodnie z ustaleniami dyspozytora Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. i w razie potrzeby porozumieć się z dyspozyturami PKP PLK S.A. i przewoźników.
2. W przypadku stwierdzenia uszkodzenia wagonu w pociągu, które mogłoby zagrażać bezpieczeństwu ruchu, należy uszkodzenie usunąć bez wyłączenia wagonu, a jeżeli jest to niemożliwe, należy wagon wyłączyć z pociągu.
W razie wątpliwości, czy dane uszkodzenie może ujemnie wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu, decyzję podejmuje upoważniony pracownik przewoźnika.
3. Wagony wykolejone, nawet nieuszkodzone, powinny być zbadane przez rewidenta taboru kolejowego przed dopuszczeniem ich do dalszej jazdy w pociągu. W razie niemożności dokładnego zbadania wagonów wykolejonych na szlaku, po wstawieniu ich na tor, należy dowieźć je do najbliższej stacji, dostosowując prędkość jazdy do wskazówek rewidenta taboru kolejowego, przy czym prędkość ta nie może być większa niż 30 km/h.
4. W razie zauważenia zagrzaną się czopa osi zestawu kołowego, należy pociąg natychmiast zatrzymać.
Grzanie się czopa osi zestawu kołowego rozpoznaje się po ciągłym gwizdzie lub pisku, po zapachu spalenizny, czarnym dymie lub płomieniu wydobywającym się z łożyska osiowego, a w porze ciemnej również po rozgrzaniu do czerwoności. Wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego należy na stacji wyłączyć z pociągu. Jeżeli pociąg może jechać, to w czasie jazdy do stacji drużyna pociągowa powinna zwracać uwagę na wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego, a wjazd pociągu na stację powinien odbyć się z zachowaniem następujących środków ostrożności:
1) pociąg należy przyjąć po drodze przebiegu możliwe bez luków (o ile jest to możliwe, na tor główny zasadniczy lub na najbliższy tor główny dodatkowy),

- 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, natychmiast pociąg zatrzymać,
 - 4) po sąsiednich torach nie powinny przejeżdżać żadne pojazdy kolejowe.
5. Rytmiczne stuki w czasie jazdy pociągu wskazują na to, że w pociągu znajduje się wagon mający koła z płaskimi miejscami lub nalepami.

Uderzenia takich kół o szyny mogą powodować zagrzenie się czopów osi zestawów kołowych, złamanie osi, uszkodzenia urządzeń resorowych, pęknięcia szyn itp. W razie usłyszenia podczas przejazdu pociągu silnych, rytmicznych uderzeń kół o szyny, należy powiadomić o tym najbliższy posterunek ruchu, celem zatrzymania pociągu i powiadomienia drużyny pociągowej. Prędkość jazdy pociągu do najbliższej stacji nie powinna być większa niż 20 km/h. Stację tę należy zawiadomić, na którym miejscu od końca pociągu znajduje się wagon z płaskimi miejscami na obręczach zestawów kołowych i o ile jest możliwość podać rodzaj i numer wagonu.

6. Jeżeli w pociągu jadącym w stanie odhamowanym hamuje wagon, lecz koła jego nie ślizgają się po szynie - hamowanie takie można poznać po szumie, pisku oraz po iskrzeniu i dymieniu powstającym między klockami hamulcowymi a obręczami kół - wówczas należy zawiadomić o tym najbliższy posterunek ruchu, który może zatrzymać pociąg i spowodować odhamowanie wagonu lub wyłączenie jego hamulca.
7. Jeżeli w jadącym pociągu w stanie odhamowanym wagon hamuje tak silnie, że jego koła ślizgają się po szynie - hamowanie to można poznać po iskrzeniu pomiędzy kołem a szyną - wówczas należy natychmiast zatrzymać pociąg, hamulce wyłączyć i wyluzować, a następnie ze względu na powstałe wytarcie obręczy kół jechać z prędkością najwyżej 20 km/h do najbliższej stacji, gdzie należy wagon zbadać, czy wytarcie obręczy nie przekracza dopuszczalnej granicy. W razie zauważenia braku zderzaka przy wagonie w pociągu należy bezzwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu dysponującego, który powinien najbliższy pociąg, wyjeżdżający na zagrożony szlak zatrzymać i drużynę zawiadomić rozkazem pisemnym "O", 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. W przypadku stwierdzenia przez drużynę pociągową, że zderzaka nie ma lub zderzak został usunięty, dyżurny ruchu dla następnych pociągów nie wprowadza ograniczeń.

Brak sygnałów na pociągu lub niewłaściwe jego osygnalizowanie

1. Jeżeli osygnalizowanie pociągu jest niekompletne lub niewłaściwe należy o tym powiadomić maszynistę w celu usunięcia nieprawidłowości w jego osygnalizowaniu. Osygnalizowanie to powinno nastąpić nie później niż na stacji rozkładowego lub planowanego postoju pociągu - za wyjątkiem szlaków wyposażonych w blokadę samoczynną i przypadków osygnalizowania pociągów niedozwolonymi w porze ciemnej sygnałami dziennym końca pociągu lub nieoświetlonymi nocnymi sygnałami końca pociągu - kiedy to pociąg należy zatrzymać na najbliższej stacji. O niewłaściwym osygnalizowaniu pociągu pracownicy posterunków Lokalnego Centrum Sterowania powinni się kolejno powiadamiać.

2. Po przejechaniu pociągu bez sygnału końcowego obok semafora wyjazdowego, na semaforze tym powinien być nastawiony sygnał "Stój". O wyjeździe pociągu bez sygnału końcowego należy zawiadomić dyżurnego ruchu w formie:

"Pociąg nr.....wyjechał bez sygnału końcowego",

a następnie obsłużyć urządzenie blokady liniowej i stacyjnej. Dyżurny ruchu, który stwierdził lub któremu zgłoszono, że pociąg wyjechał bez sygnału końcowego, powinien zawiadomić o tym dyżurnego ruchu poprzedzającej stacji.

Jeżeli pociąg bez sygnału końcowego przejechał obok obsługiwanego semafora wjazdowego lub odstępowego - wówczas nie wolno potwierdzić przyjazdu względnie przejazdu tego pociągu.

W tym celu należy na odpowiednie urządzenia założyć zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze. Jeżeli brak sygnału końcowego na pociągu wjeżdżającym stwierdzi inny pracownik, to powinien on natychmiast zgłosić o tym dyżurnemu ruchu.

O przejeździe pociągu bez sygnału końcowego obok semafora wjazdowego lub odstępowego należy natychmiast zawiadomić tylną stację i pośrednie posterunki następne telefonogramem według wzoru nr 30:

"Zatrzymać pociągi, pociąg [nr] przyjechał (przejechał) bez sygnału końca pociągu".

Ponadto o braku sygnału końcowego na pociągu należy także powiadomić dróżników przejazdowych, jeśli znajdują się na tym szlaku.

3. Jeżeli brak sygnału końcowego zauważył dróżnik, to powinien on natychmiast zawiadomić o tym najbliższy tylny i przedni posterunek następny. Po otrzymaniu tego zawiadomienia tylny posterunek następny powinien wstrzymać wyprawianie następnych pociągów na tor szlakowy, na którym znajduje się pociąg bez sygnału końcowego oraz powinien zawiadomić tylne posterunki ruchu.

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.

§70.

Uszkodzenie sieci trakcyjnej

1. W przypadku zauważenia, że sieć trakcyjna oberwała się lub niebezpiecznie się zbliżyła do skrajni toru, należy
 -) o ile jest to możliwe zatrzymać pociąg przed miejscem uszkodzonym,
 - 3) o uszkodzeniu sieci trakcyjnej zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor, zawiadomić dyspozytora sieci i zasilania i żądać wyłączenia napięcia,
 - 4) w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu po sąsiednim torze maszynista powinien poinformować lub spowodować zatrzymanie zbliżającego się pociągu, o ile uzna że jest to zagrożenie bezpieczeństwa ruchu - także używając radiotelefonicznych sygnałów alarmowych.
2. Jeżeli opuszczenie sieci trakcyjnej nie zagraża w prowadzeniu ruchu pociągów trakcją spalinową, to ruch taki można prowadzić po uprzednim wyłączeniu napięcia w sieci trakcyjnej.
3. Drużyny pociągowe wyprawianych pociągów trakcją spalinową należy powiadamiać rozkazami pisemnymi "O" w celu zachowania ostrożnej jazdy pociągów w miejscu obniżenia sieci trakcyjnej, kilometra jego znajdowania się i konieczności obserwacji miejsca opuszczenia sieci.

§71.

Zasłabnięcie, zranienie i śmierć osób

1. W razie zasłabnięcia lub uszkodzenia cielesnego osoby znajdującej się na terenie kolejowym, pracownik kolejowy, który to spostrzegł lub o tym się dowiedział, obowiązany jest udzielić pierwszej pomocy lub zapewnić udzielenie tej pomocy przez innego pracownika, a w razie potrzeby i pomocy lekarskiej, jeżeli tego jeszcze nie zrobiono.
2. Po najechaniu na człowieka lub spostrzeżeniu rannego na torze lub w pobliżu toru należy pociąg zatrzymać i zabezpieczyć miejsce wypadku dla działań ratowniczych. W przypadku gdy człowiek jest nieprzytomny należy wezwać służby ratownicze a do ich przybycia udzielić rannemu pierwszej pomocy.

3. W razie zgonu człowieka w wagonie należy usunąć z przedziału pozostałe osoby, zamknąć przedział ze zwłokami, a następnie uzgodnić stację, na której wezwany będzie lekarz i Policja. Po przyjeździe pociągu do tej stacji oraz ustaleniu potrzebnych danych, zwłoki należy usunąć, wagon z zamkniętym przedziałem przewieźć do stacji końcowej pociągu albo postąpić stosownie do wskazań lekarza i Policji.
4. W przypadku najechania człowieka przez pociąg lub pojazd kolejowy znajdujący się w ruchu, pociąg ten lub pojazd należy zatrzymać i zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku. Dyżurny ruchu obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o wypadku pogotowie ratunkowe oraz najbliższą jednostkę Policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu czynności śledczych. Dalszy tok postępowania uzależnia się od decyzji organów ścigania, przy czym dyżurny ruchu oraz Dyspozytura Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. mają obowiązek proponować rozwiązania organizacyjne najmniej ograniczające przepustowość linii.
5. W przypadku zauważenia na torze zwłok ludzkich, pociąg lub pojazd kolejowy należy zatrzymać i postępować zgodnie z przepisami ust. 4.
6. Każdy przypadek załabnięcia, zranienia lub śmierci człowieka w pociągu należy bezzwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu.
7. Szczegółowe zasady powiadamiania o wypadkach i incydentach kolejowych określa instrukcja postępowania w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych.

ROZDZIAŁ XI

RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH

§72.

Ogólne zasady

1. Pojazdy pomocnicze są to pojazdy kolejowe, których budowa nie pozwala na ich włączenie do składu pociągu, a w szczególności: maszyny budowlane na kołach, ciągniki szynowe, drezyny i wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych, pojazdy drogowo – szynowe.
2. Pod względem ruchowym rozróżnia się pojazdy pomocnicze oddziałujące i nieoddziałujące na urządzenia sterowanie ruchem sterowania. Stosownie do warunków techniczno - eksploatacyjnych (oddziaływania na urządzenia sterowania ruchem kolejowym) pojazdy pomocnicze powinny być właściwie oznaczone.
3. Jazdą każdego pojazdu pomocniczego powinien kierować upoważniony pracownik, zwany kierowcą pojazdu pomocniczego.
4. Jednostki organizacyjne, które posiadają pojazdy pomocnicze, obowiązane są do należytego wyposażenia ich, przepisowego użytkowania i zabezpieczenia od uruchomienia przez nieupoważnionych. Jednostki te obowiązane są dbać o należyty stan pojazdów pomocniczych.
5. Jazda pojazdu pomocniczego po torach szlakowych i stacyjnych może się odbywać tylko za pozwoleniem dyżurnego ruchu.
6. W czasie przerwy w łączności przewodowej nie należy wyprawiać na szlak pojazdów pomocniczych.
7. Największa dozwolona prędkość jazdy pojazdu pomocniczego nie powinna przekraczać dopuszczalnej prędkości konstrukcyjnej tego pojazdu oraz 50% tej prędkości podczas jazdy po zwrotnicach i skrzyżowaniach torów.

Prędkość jazdy pojazdu pomocniczego nie powinna być większa od prędkości obowiązującej na danym szlaku albo nakazanej sygnałami, przepisami lub zarządzeniami.

Przy zbliżaniu się pojazdu pomocniczego do przejazdu niestrzeżonego lub do przejazdu strzeżonego, gdy rogatka jest otwarta, do miejsca robót na torze oraz gdy nie ma odpowiedniej widoczności toru i w miejscach przewidzianych, należy dawać sygnał Rp 1 "Bacność" oraz stosować taką prędkość jazdy, aby pojazd pomocniczy mógł być zatrzymany przed przeszkodą do jazdy.

8. Pojazdu pomocniczego nie wolno łączyć z taborem kolejowym. Wyjątkowo w przypadkach konieczności ściągnięcia ze szlaku do najbliższej stacji uszkodzonego pojazdu pomocniczego można pojazd ten z taborem połączyć pod warunkiem zastosowania potrzebnych środków ostrożności i odpowiedniej prędkości jazdy.
9. Ruch pojazdów pomocniczych na liniach nieczynnych lub na liniach nieoddanych do eksploatacji odbywa się na zasadach podanych w osobnych regulaminach lub instrukcjach prowadzenia ruchu na takich liniach.

§73.

Wyposażenie pojazdów pomocniczych i obowiązki kierującego pojazdem

1. Pojazdy pomocnicze powinny być wyposażone w urządzenia hamulcowe odpowiednio do dozwolonej prędkości jazdy i przeznaczenia pojazdu, radiotelefon sieci pociągowej lub drogowej.
2. Pojazdy pomocnicze motorowe powinny być wyposażone w urządzenia do podawania sygnałów dźwiękowych.
3. Pojazdy pomocnicze, spełniające wymóg oddziaływania na urządzenia sterowania ruchem kolejowym, powinny być oznaczone literą "E".
4. Kierowca pojazdu pomocniczego, powinien posiadać:
 - 1) przybory sygnałowe (trąbka, chorągiewka, latarka),
 - 2) rozkład jazdy lub wyciąg z niego oraz wykaz ostrzeżeń stałych ważny dla szlaku, na którym ma jechać pojazd pomocniczy,
 - 3) druki rozkazów pisemnych,
 - 4) w razie potrzeby latarnie do osygnalizowania pojazdu pomocniczego w porze ciemnej,
 - 5) w razie potrzeby radiotelefon.
5. Pojazdy pomocnicze należy osygnalizować zgodnie z instrukcją o sygnalizacji. W porze dziennej przy złej widoczności, jeżeli jest to przewidziane w dodatku do wewnętrznego rozkładu jazdy i w zeszytach wewnętrznego rozkładu jazdy należy stosować sygnały nocne.
6. Kierowca pojazdu pomocniczego powinien:
 - 1) stosować się ściśle do poleceń dyżurnego ruchu dotyczących jazdy, postoju i usunięcia pojazdu pomocniczego z toru,
 - 2) obserwować bacznie sygnały i wskaźniki, tor i przejazdy,
 - 3) kierować pojazdem pomocniczym zgodnie z przepisami i obowiązującymi instrukcjami,
 - 4) dbać o bezpieczeństwo ruchu oraz ludzi znajdujących się na pojeździe pomocniczym, obok niego lub na torze.

§74.

Prowadzenie ruchu pojazdów pomocniczych

1. Ruch pojazdów pomocniczych może się odbywać pod warunkiem, że nie wpłynie ujemnie na ruch pociągów.
2. Każdy wjazd pojazdu pomocniczego na tor i jazda po tym torze dozwolone są tylko za zezwoleniem dyżurnego ruchu.
3. Ruch manewrowy pojazdów pomocniczych w obrębie stacji odbywa się według zasad ustalonych dla jazd manewrowych niepilotowanych pojazdów trakcyjnych w obrębie stacji.
4. Wyprawianie pojazdów pomocniczych na szlak odbywa się po porozumieniu się z sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym i z właściwym dyspozytorem. Jeździe pojazdu pomocniczego poza sąsiednią stacją dyspozytor liniowy powinien zawiadomić dyżurnych ruchu pośrednich stacji i stacji końcowej jazdy pojazdu pomocniczego.
5. Pojazdy pomocnicze określa się rodzajem pojazdu z dodaniem wyrazu, np. "dreżyna", "wózek motorowy" itp. oraz:
 - 1) dla jazdy co najmniej między trzema stacjami - poczynając od 11 względnie 12, kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym, zależnie od kierunku jazdy (np. 11, 13, itp.),
 - 2) dla jazdy do sąsiedniej stacji lub do określonego miejsca na szlaku albo ze szlaku - poczynając od 1 względnie 2, kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym, zależnie od kierunku, w którym dany pojazd pomocniczy rozpocznie jazdę pierwszy raz na danym szlaku; w razie późniejszej jazdy w kierunku przeciwnym nadanego numeru nie zmienia się, gdy pojazd wraca ze szlaku na stację wyprawienia po tym samym torze,
 - 3) dla jazdy z przyczepą(ami) - po numerze dodaje się wyrazy: "z przyczepą" lub "z [ilość] przyczepami".O numerze nadanym pojazdowi pomocniczemu należy zawiadomić kierowcę tego pojazdu.
6. Jazda pojazdów pomocniczych na szlakach dwutorowych z ruchem jednokierunkowym po każdym torze powinna odbywać się po torze prawym (w kierunku zasadniczym) dla danego kierunku jazdy, z wyjątkiem powrotu pojazdu pomocniczego, który wyprawiony był do określonego miejsca na szlaku i z powrotem.

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

- 1) do określonego kilometra na szlaku po zamknięciu tego toru dla ruchu pociągów,
 - 2) do sąsiedniej stacji tylko po wprowadzeniu po tym torze ruchu jednotorowego dwukierunkowego.
7. Podczas prowadzenia na szlaku ruchu pojazdów pomocniczych nie przystosowanych do oddziaływania na urządzenia sterowania ruchem kolejowym należy stosować następujące postanowienia:
- 1) jazda w okręgu każdego posterunku nastawczego odbywa się na podstawie ręcznego sygnału Rm 1 "Do mnie" lub Rm 2 "Ode mnie",
 - 2) na szlakach z blokadą liniową obowiązuje stosowanie telefonicznego zapowiadania pojazdów pomocniczych,
 - 3) zezwolenie na wyjazd pojazdu pomocniczego może być udzielone przez dyżurnego ruchu również ustnie lub za pomocą urządzeń łączności,
 - 4) przejazd pojazdu pomocniczego obok semafora wskazującego sygnał "Stój" - z wyjątkiem samoczynnego semafora odstępowego - odbywa się na sygnał zastępczy lub na ręczny sygnał Rm 1 "Do mnie", podany przez dyżurnego ruchu lub z jego polecenia przez pracownika obsługującego ten semafor,
 - 5) kierowca pojazdu pomocniczego, zatrzymanego przed semaforem wjazdowym wskazującym sygnał "Stój", powinien podać sygnał Rp 1 "Bacność", a jeżeli nie otrzyma ani zezwolenia na wjazd, ani ręcznego sygnału "Stój", powinien porozumieć się z dyżurnym ruchu za pomocą urządzeń łączności lub przez posłańca z najbliższym posterunkiem nastawczym i ustalić warunki dalszej jazdy,
 - 6) za pociągiem lub pojazdem pomocniczym, którego przyjazdu przedni posterunek ruchu nie potwierdził, pojazd pomocniczy bez przyczep może być wyprawiony w odstępie czasu 5 minut i w odległości nie mniejszej niż 1000 m tylko wówczas, gdy:
 - a) jest pora dzienna i dobra widoczność,
 - b) szlak jest dłuższy niż 5 km i nie jest podzielony na odstępy,
 - c) pochylenie szlaku jest mniejsze niż 10 ‰,
 - d) na szlaku nie ma urządzeń sygnalizacji samoczynnej na przejazdach,
 - e) poprzedzający pociąg lub pojazd pomocniczy nie ma przewidzianego postoju na szlaku.

W telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie oraz oznajmienie odjazdu pojazdu pomocniczego, po numerze tego pojazdu dodaje się słowa: "za pociągiem [nr]" lub "za [określenie pojazdu pomocniczego]". Kierowcę pojazdu pomocniczego należy zawiadomić rozkazem pisemnym "S" zezwalającym na wyjazd i zawierającym informacją o jeździe za pociągiem lub pojazdem pomocniczym oraz o prędkości jazdy tego pociągu (pojazdu),

7) w czasie znajdowania się pojazdu pomocniczego na torze głównym na stacji lub na torze szlakowym należy stosować środki pomocnicze,

8) o jeździe pojazdu pomocniczego dyżurny ruchu powinien zawiadomić, oprócz posterunków następnych i zainteresowane posterunki techniczne,

9) w czasie jazdy pojazdu pomocniczego rogatki przejazdu powinny być zamknięte,

10) o konieczności zachowania szczególnej ostrożności przez kierowcę pojazdu pomocniczego, z powodu jazdy za pociągiem lub pojazdem pomocniczym, nie zawiadomienia dróżnika przejazdowego o jeździe pojazdu pomocniczego, robót na torze szlakowym i o wszelkich innych okolicznościach, wymagających zachowania ostrożności, należy zawiadomić kierowcę pojazdu pomocniczego rozkazem pisemnym,

11) jeżeli nastąpi uszkodzenie pojazdu pomocniczego lub przekroczony zostanie ustalony czas jazdy na szlaku o więcej niż 10 min albo nieprzewidziany postój na szlaku wyniesie więcej niż 10 min, należy niezwłocznie zawiadomić o tym dyżurnego ruchu i zastosować się do jego polecenia,

12) w czasie postoju na torze stacyjnym lub szlakowym, pojazd pomocniczy należy dozorować obserwując tor, a w razie zbliżania się pociągu lub pojazdu kolejowego, należy biec naprzeciw i podawać sygnały "Stój". Dozorowanie należy do pracownika jednostki organizacyjnej będącej użytkownikiem tego pojazdu. W razie konieczności oddalenia się kierowcy pojazdu pomocniczego, pojazd ten powinien być zabezpieczony przed uruchomieniem i zbiegnięciem,

Pozwolenie na jazdę dyżurny ruchu może dać, jeżeli:

1) tor szlakowy został zamknięty,

2) w kierunku tego pojazdu nie jedzie żaden inny pojazd kolejowy, nie zawiadomiony o miejscu wstawienia i kierunku jazdy tego pojazdu,

3) otrzymał od dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawcze pozwolenie na wstawienie i jazdę tego pojazdu,

4) kierowcę pojazdu zawiadomił o sytuacji na torze, po którym ma jechać,

5) o jeździe tej zawiadomił dróżników przejazdowych.

§75.

Postępowanie z pojazdami pomocniczymi z przyczepami

Postępowanie z pojazdami pomocniczymi z przyczepami jest szczegółowo określone w instrukcjach obsługi oraz dokumentacji techniczno - ruchowej producentów tych pojazdów oraz przepisach wewnętrznych przewoźnika kolejowego lub właściciela.

ROZDZIAŁ XII

ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO Z ZASTOSOWANIEM SYSTEMU ERMTS/ ETCS POZIOM 2

§ 76.

Jazda pociągowa z czynnymi urządzeniami pokładowymi systemu ETCS poziom 2 – zasady ogólne

1. Początek i koniec obszaru linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., wyposażonego w urządzenia systemu ETCS poziom 2, zwanego dalej obszarem ETCS poziom 2, należy oznakować stosownymi wskaźnikami, zgodnie z instrukcją PKM-03 tzn. „Instrukcją o sygnalizacji kolejowej”.
2. Ruch pociągów (pojazdów trakcyjnych) wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2, poruszających się po linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. powinien odbywać się:
 - 1) z wykorzystaniem urządzeń pokładowych systemu ETCS poziom 2,
 - 2) według wskazań pokładowego pulpitu ETCS, przy czym urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 powinny pracować w poziomie 2, tryb pracy „Pełny Nadzór” (FS).
3. Czynne i sprawnie działające urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 umożliwiają stosowanie na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., jednoosobowej drużyny trakcyjnej bez konieczności ograniczeń prędkości pociągu, o których mowa w § 12 ust. 3, o ile jazda odbywa się pod nadzorem RBC a urządzenia pokładowe systemu ETCS pracują w trybie „Pełny Nadzór” (FS).
4. W przypadku, gdy prowadzący pojazd trakcyjny wyposażony w czynne i sprawnie działające urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 nie posiada znajomości odcinka linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. wyposażonego w system ETCS poziom 2, a jazda odbywa się pod nadzorem RBC i urządzenia pokładowe systemu ETCS pracują w trybie „Pełny Nadzór” (FS), to nie ma konieczności ograniczania prędkości jazdy do 40 km/h, o czym mowa w § 13 ust. 3. W tym przypadku dyżurny ruchu powinien wydać maszyniście rozkaz pisemny „ETCS 05” lub rozkaz pisemny „O” informujący o okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo jazdy pociągu, których znajomość jest konieczna do prowadzenia pociągu na tym odcinku (ostrzeżenia stałe i doraźne, odcinki z blokadą samoczynną, miejsca prowadzenia robót, lokalizacja przystanków osobowych itp.).

5. Rozkazy pisemne wydawane przez dyżurnego ruchu mają pierwszeństwo przed wskazaniami pokładowego pulpitu ETCS, niezależnie od trybu pracy urządzeń pokładowych, z wyjątkiem sytuacji, gdy wyświetlana na tym pulpicie dopuszczalna prędkość jest mniejsza od wskazanej w rozkazie pisemnym.
6. Sygnały zatrzymania „D1”, „D2”, „D3”, „Z1” i „Rm4” oraz sygnały alarmowe „A1” i „A 1r” mają zawsze pierwszeństwo przed wskazaniami pokładowego pulpitu ETCS, niezależnie od trybu pracy urządzeń pokładowych. Dotyczy to również sygnału „S1” i sygnału wątpliwego, z wyjątkiem sytuacji dopuszczonych zapisami § 91.
7. Przyjmowanie, wyprawianie i przepuszczanie pociągów na posterunkach ruchu leżących w obszarze objętym systemem ETCS poziom 2, odbywa się według zasad określonych w Rozdziale V.
8. W obszarze objętym systemem ETCS poziom 2 powiadomienie dróźników przejazdowych o odjeździe pociągu i innych okolicznościach, odbywa się zgodnie z zapisami § 76.
9. Sposób obsługi urządzeń pokładowych systemu ETCS poziom 2 jest określony instrukcjami wewnętrznymi Przewoźnika.

§ 77.

Przygotowanie i zgłoszenie do jazdy pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2

1. Przygotowanie do jazdy pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2, z zachowaniem zasad określonych w § 11, należy do obowiązków Przewoźnika.
2. W przypadku kiedy przygotowanie do jazdy pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 ma miejsce na obszarze linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.:
3. Maszynista jest zobowiązany do:
 - a) poinformowania dyżurnego ruchu, przed rozpoczęciem procedury „Start Misji”, o wyposażeniu pociągu (pojazdu trakcyjnego) w czynne urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2,
 - b) wprowadzenia do urządzeń pokładowych systemu ETCS poziom 2 numeru pociągu zgodnego z rozkładem jazdy i uzgodnionego z dyżurnym ruchu,
 - c) wyboru i zatwierdzenia (lub tylko zatwierdzenia) odpowiedniej kategorii pociągu oraz odpowiedniego dla aktualnej lokalizacji uruchamianego pociągu poziomu pracy urządzeń pokładowych systemu ETCS. W razie wątpliwości co do wyboru właściwego poziomu pracy urządzeń

- pokładowych systemu ETCS, maszynista zobowiązany jest do kontaktu z dyżurnym ruchu celem uzyskania niezbędnych informacji.
- d) wprowadzenia do urządzeń pokładowych systemu ETCS poziom 2 i zatwierdzenia (lub tylko zatwierdzenia), zbioru danych wymaganych dla jazdy pociągu,
 - e) poinformowania kierownika pociągu o wyposażeniu pociągu (pojazdu trakcyjnego) w czynne urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2.
- 3) dyżurny ruchu jest zobowiązany do udzielenia maszyniście, na jego żądanie, informacji o:
- f) identyfikatorze sieci GSM-R,
 - g) identyfikatorze i numerze telefonu RBC.
4. Maszynista dokonuje czynności opisanych w ust. 2 przy użyciu pokładowego pulpitu ETCS a szczegółowe postanowienia w tym zakresie określają przepisy wewnętrzne Przewoźnika,
5. Maszynista nie może rozpocząć jazdy bez otrzymania przez urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 „Zezwolenia na Jazdę” od RBC, z wyjątkiem sytuacji w której dyżurny ruchu nakaze mu przejechanie w trybie Odpowiedzialność Personelu (SR) w inne miejsce niż aktualna pozycja uruchamianego pociągu, w celu umożliwienia otrzymania przez urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 „Zezwolenia na Jazdę” od RBC. Po dojechaniu do miejsca nakazanego przez dyżurnego ruchu i zatrzymaniu pociągu, maszynista zobowiązany jest nacisnąć przycisk „Start” na pokładowym pulpicie ETCS.
6. Zgłoszenie gotowości pociągu do jazdy należy do obowiązków uprawnionego pracownika Przewoźnika i odbywa się to zgodnie z § 11.
7. Przed udzieleniem zezwolenia na wyjazd ze stacji dyżurny ruchu przekazuje drużynie pociągowej informacje, polecenia i zezwolenia o których mowa w §§ 51, 52 i 53.

§ 78.

Jazda manewrowa z czynnymi urządzeniami pokładowymi systemu ETCS poziom 2

1. W trakcie wykonywania jazd manewrowych w obszarze objętym systemem ETCS poziom 2, urządzenia pokładowe powinny pracować w poziomie 2, tryb pracy „Jazda Manewrowa” (SH).
2. Jazda manewrowa wykonywana przez pojazdy wyposażone w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 i poruszające się w obszarze objętym systemem ETCS

poziom 2, powinna odbywać się na zasadach określonych w § 10 oraz w instrukcji PKM-02 „Instrukcji pracy manewrowej”, z prędkością do 25 km/h.

3. Maszynista może wykonać przełączenie urządzeń pokładowych systemu ETCS poziom 2 do trybu pracy „Jazda Manewrowa” (SH) tylko na postoju.
4. W trakcie jazdy w trybie pracy „Jazda Manewrowa” (SH) maszynista jest zobowiązany do respektowania wskazań sygnalizatorów przytorowych, które w trybie SH mają pierwszeństwo przed wskazaniami pokładowego pulpitu ETCS.
5. Maszynista pojazdu trakcyjnego, wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2, który w trakcie jazdy manewrowej napotka wskaźnik oznaczający początek obszaru objętego systemem ETCS poziom 2, zobowiązany jest do upewnienia się, że urządzenia pokładowe systemu ETCS pracują w poziomie 2, tryb pracy „Jazda Manewrowa” (SH). Jeśli tak nie jest, maszynista zobowiązany jest do zatrzymania pojazdu trakcyjnego i do przełączenia urządzeń pokładowych systemu ETCS na poziom 2, tryb pracy „Jazda Manewrowa” (SH) przed rozpoczęciem dalszej jazdy.

§ 79.

Jazda pociągowa z czynnymi urządzeniami pokładowymi systemu ETCS innego poziomu niż poziom 2 po linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. wyposażonej w system ETCS poziom 2

Jazda pociągowa pociągu (pojazdu trakcyjnego) wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS innego poziomu niż poziom 2, poruszającego się po linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. wyposażonej w system ETCS poziom 2, powinna odbywać się zawsze z wykorzystaniem urządzeń pokładowych. Zależnie od konfiguracji, takie urządzenia pokładowe systemu ETCS powinny pracować:

- a) W poziomie STM, tryb pracy „STM Krajowy” (SN) – jeśli posiadają moduł STM obowiązujący na liniach PKP PLK S.A., stycznych do linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.. W tej sytuacji maszynista prowadzi pociąg w oparciu o wskazania istniejących sygnalizatorów przytorowych, tzn. zgodnie z ogólnymi zasadami obowiązującymi na sieci Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., w tym zgodnie z zapisami rozdziałów I ÷ XII niniejszej instrukcji i zapisami instrukcji PKM-03 „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej”, z prędkością nie przekraczającą maksymalnej prędkości dopuszczalnej na danym odcinku linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., o ile nie ma dodatkowych obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów lub innych ograniczeń prędkości na danym odcinku przedmiotowej linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu).

- b) W poziomie 0, tryb „Linia Niewyposażona” (UN) – jeśli nie posiadają modułu STM obowiązującego na liniach PKP PLK S.A., stycznych do linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. W tej sytuacji maszynista prowadzi pociąg w oparciu o wskazania istniejących sygnalizatorów przytorowych, tzn. zgodnie z ogólnymi zasadami obowiązującymi na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., w tym zgodnie z zapisami rozdziałów I + XII niniejszej instrukcji i zapisami instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej”, z prędkością nie przekraczającą maksymalnej prędkości dopuszczalnej na danym odcinku linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., o ile nie ma dodatkowych obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów lub innych ograniczeń prędkości na danym odcinku przedmiotowej linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu).

§ 80.

Jazda manewrowa z czynnymi urządzeniami pokładowymi systemu ETCS innego poziomu niż poziom 2 po linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. wyposażonej w system ETCS poziom 2

1. Jazda manewrowa pojazdu trakcyjnego wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS innego poziomu niż poziom 2, poruszającego się po linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. wyposażonej w system ETCS poziom 2, powinna odbywać się zawsze z wykorzystaniem urządzeń pokładowych, które powinny pracować w poziomie 1, tryb pracy „Jazda Manewrowa” (SH), z prędkością do 25 km/h.
2. Maszynista pojazdu trakcyjnego wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 1, w trakcie jazdy manewrowej po linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. wyposażonej w system ETCS poziom 2, zobowiązany jest do przestrzegania zapisów zawartych w § 10 oraz w instrukcji PKM-02 tzn. „Instrukcji pracy manewrowej”.

§ 81.

Ogólne zasady ruchu pociągów (pojazdów trakcyjnych) niewyposażonych w system ETCS po linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. wyposażonej w system ETCS poziom 2

1. Maszynista pociągu (pojazdu trakcyjnego) niewyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS w trakcie jazdy po linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., wyposażonej w system ETCS poziom 2, zobowiązany jest do:

- a) jazdy w oparciu o wskazania sygnalizatorów przytorowych i przestrzegania obowiązujących w tym względzie na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. przepisów i instrukcji w tym zapisów rozdziałów I ÷ XII niniejszej instrukcji, zapisów instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej” oraz zapisów instrukcji PKM-02 tzn. „Instrukcji pracy manewrowej”,
 - b) bezwzględnego zatrzymania pociągu przed semaforem odstępowym samoczynnej blokady liniowej:
 - wskazującym sygnał zabraniający na jazdę, tj. sygnał „S1” lub sygnał wątpliwy,
 - ciemnym.
2. W przypadku zaistnienia sytuacji opisanej w ust. 1 pkt. 2) maszynista po zatrzymaniu pociągu postępuje zgodnie z zapisami zamieszczonymi w rozdziale II § 3 ust. 1 pkt. 4) instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej”. Dodatkowo, jest zobowiązany do poinformowania, za pomocą dostępnych środków łączności, dyżurnego ruchu o fakcie, że dany semafor odstępowy samoczynnej blokady liniowej wskazuje sygnał „Stój” lub jest ciemny (nie wskazuje sygnału zezwalającego na jazdę).
3. Maszynista pociągu (pojazdu trakcyjnego) niewyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS w trakcie jazdy po linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., wyposażonej w system ETCS poziom 2, może przejeżdżać obok wskaźnika „Koniec Zezwolenia na Jazdę” z prędkością wynikającą ze wskazań ostatnio mijanego sygnalizatora przytorowego.

§ 82.

Ostrzeżenia dotyczące ograniczenia prędkości jazdy w obszarze objętym systemem ETCS poziom 2

1. W razie konieczności stosowania ostrzeżeń dotyczących ograniczeń prędkości jazdy w odniesieniu do pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS i pracujących w poziomie 2 pod nadzorem RBC, dyżurny ruchu postępuje zgodnie z zapisami § 53 oraz wprowadza do systemu ETCS, za pomocą panelu operatorskiego służącego do obsługi komputera RBC, czasowe ograniczenie prędkości (TSR).
- a) Parametry TSR definiowanego i aktywowanego przez dyżurnego ruchu w RBC muszą być zgodne z zapisami § 53 ust. 8.

- b) Sposób definiowania, aktywowania, dezaktywowania i usuwania TSR przez dyżurnego ruchu w RBC, określa instrukcja obsługi panelu operatorskiego służącego do obsługi komputera RBC.
 - c) Dla pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 obowiązuje również wydawanie rozkazów pisemnych „ETCS 05” lub rozkazów pisemnych „O”.
2. Jeśli dyżurny ruchu nie ma możliwości wprowadzenia do systemu ETCS ograniczenia prędkości w postaci TSR, o którym mowa w ust. 1, to postępuje zgodnie z zapisami § 53 oraz poleca odpowiedzialnym pracownikom Zarządcy Infrastruktury zabezpieczyć miejsce ograniczenia prędkości jazdy grupami balis tymczasowych zawierającymi odpowiednie dane dla TSR. Sposób przygotowania i rozmieszczenia balis tymczasowych z TSR określają odrębne instrukcje obsługi.
 3. Niezależnie od sposobu wprowadzenia do systemu ETCS, ograniczenia prędkości w postaci TSR, (ust. 1 tj. poprzez RBC – panel operatorski służący do obsługi komputera RBC lub ust. 2 tj. poprzez grupy balis tymczasowych zawierających odpowiedni TSR) miejsce obowiązywania ograniczenia prędkości jazdy należy osygnalizować zgodnie z zapisami instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej”.
 4. Ograniczenia prędkości jazdy wprowadzone do systemu ETCS za pośrednictwem RBC, czyli w sposób opisany w ust. 1, powinny być dezaktywowane przez dyżurnego ruchu, przy wykorzystaniu panelu operatorskiego służącego do obsługi komputera RBC, z chwilą ustania przyczyny ich aktywacji, przy zachowaniu zapisów § 53 ust. 19 i 20.
 5. Z chwilą ustania przyczyny powodującej ograniczenie prędkości jazdy wprowadzone do systemu ETCS za pośrednictwem grup balis tymczasowych z TSR, czyli w sposób opisany w ust. 2, dyżurny ruchu poleca odpowiedzialnym pracownikom Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. usunięcie osygnalizowania miejsca obowiązywania ograniczenia prędkości oraz odpowiednich grup balis tymczasowych z TSR, przy zachowaniu zapisów § 53 ust. 19 i 20.
 6. Dyżurny ruchu, każdorazowo w trakcie przejmowania obowiązków służbowych, powinien sprawdzić, za pomocą panelu operatorskiego służącego do obsługi komputera RBC, zgodność ograniczeń prędkości wprowadzonych do systemu ETCS z ograniczeniami prędkości aktualnie obowiązującymi na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. i w razie konieczności dokonać niezbędnych zmian.

§ 83.

Prowadzenie ruchu pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 przy zakłóceniach w pracy RBC

1. Dyżurny ruchu, w przypadku stwierdzenia wystąpienia usterki jednego z komputerów Centrum Sterowania Radiowego (RBC), zobowiązany jest do:
 - a) Prowadzenia ruchu pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 za pomocą sprawnego komputera RBC,
 - b) Powiadomienia odpowiedzialnego personelu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. o wystąpieniu usterki i dokonania odpowiedniego zapisu w stosownej dokumentacji.
2. W przypadku awarii skutkującej niemożliwością funkcjonowania RBC:

Dyżurny ruchu zobowiązany jest do:

 - a) Powiadomienia maszynistów pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 znajdujących się wewnątrz obszaru nadzorowanego przez dane RBC o zaistnieniu usterki urządzeń RBC.
 - b) Powiadomienia dyżurnych ruchu zarządzających przyległymi obszarami RBC o zaistnieniu usterki urządzeń RBC w obszarze ETCS poziom 2 zarządzanym przez niego.
 - c) Prowadzenia ruchu pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 bez kontroli RBC, w oparciu o urządzenia i systemy SRK warstwy podstawowej czyli w oparciu o wskazania sygnalizatorów przytorowych i obowiązujące w tym względzie na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. przepisy i instrukcje w tym zapisy rozdziałów I ÷ XII niniejszej instrukcji, zapisy instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej” oraz zapisy instrukcji PKM-02 tzn. „Instrukcji pracy manewrowej”.

Powiadomienia odpowiedzialnego personelu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. o wystąpieniu usterki urządzeń RBC i dokonania odpowiedniego zapisu w stosownej dokumentacji.
- 4) Maszynista pociągu (pojazdu trakcyjnego) wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2, po zatrzymaniu się pociągu, zobowiązany jest skontaktować się za pomocą dostępnych środków łączności z dyżurnym ruchu, celem ustalenia dalszego postępowania.

3. Po wykonaniu czynności opisanych powyżej w ust. 2:

Dyżurny ruchu wydaje maszyniście polecenie kontynuacji jazdy bez nadzoru RBC do miejsca określonego za pomocą rozkazu pisemnego ETCS, przy czym zależnie od sytuacji dokonuje tego za pomocą:

- a) rozkazu pisemnego „ETCS 01” jeśli pociąg zatrzymał się przed Koncem Zezwolenia Na Jazdę (EoA) – pociąg nie przejechał poza EoA,
- b) lub rozkazu pisemnego „ETCS 02” jeśli zatrzymanie pociągu nastąpiło za Koncem Zezwolenia Na Jazdę (EoA) – pociąg przejechał poza EoA,
- c) ewentualnie rozkazu pisemnego „S”, zależnie od sytuacji wypełniając pozycję 1 lub 2, jeśli zatrzymanie pociągu nastąpiło przed przejechaniem poza Koniec Zezwolenia Na Jazdę (EoA) lub wypełniając pozycję 4 zapisem: „Zezwalam rozpocząć jazdę od km”, jeśli zatrzymanie pociągu nastąpiło po przejechaniu poza Koniec Zezwolenia Na Jazdę (EoA). Dodatkowo w nagłówku rozkazu pisemnego „S” przy numerze pociągu należy wpisać numer toru, km linii lub nazwę semafora stosownie do miejsca zatrzymania pociągu.

4. Maszynista może kontynuować jazdę w oparciu o wskazania sygnalizatorów przytorowych i obowiązujące w tym względzie na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. przepisy i instrukcje w tym zapisy rozdziałów I + XII niniejszej instrukcji, zapisy instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej” oraz zapisy instrukcji PKM-02 tzn. „Instrukcji pracy manewrowej”, z prędkością nie przekraczającą maksymalnej prędkości dopuszczalnej na danym odcinku linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., o ile nie ma dodatkowych obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów lub innych ograniczeń prędkości na danym odcinku przedmiotowej linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu), pod warunkiem otrzymania od dyżurnego ruchu rozkazów pisemnych, o których mowa powyżej w pkt. 1). Przy czym przed wznowieniem jazdy maszynista przełącza urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2, w zależności od ich konfiguracji, do:

- poziomu STM, tryb pracy „STM Krajowy” (SN),
- poziomu 0, tryb pracy „Linia Niewyposażona” (UN).

5. Po usunięciu usterki skutkującej niemożliwością funkcjonowania RBC, dyżurny ruchu kontaktuje się z maszynistami pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2, znajdujących się wewnątrz obszaru ETCS poziom 2 nadzorowanego przez dane RBC, w celu poinformowania ich o usunięciu usterki i określenia sposobu dalszej jazdy, odpowiednio do aktualnej sytuacji ruchowej, według jednego z możliwych wariantów dalszego postępowania, polegającego na:

- a) Kontynuowaniu jazdy pociągu (pojazdu trakcyjnego) bez nadzoru RBC i bez zmiany trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ETCS poziom 2 (jazda w poziomie STM, tryb „STM Krajowy” (SN) lub jazda w poziomie 0, tryb „Linia Niewyposażona” (UN) aż do momentu opuszczenia przez pociąg (pojazd trakcyjny) obszaru ETCS poziom 2 kontrolowanego przez dane RBC, w oparciu o wskazania sygnalizatorów przytorowych i obowiązujące w tym względzie na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. przepisy i instrukcje w tym zapisy rozdziałów I + XII niniejszej instrukcji, zapisy instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej” oraz zapisy instrukcji PKM-02 tzn. „Instrukcji pracy manewrowej”, z prędkością nie przekraczającą maksymalnej prędkości dopuszczalnej na danym odcinku linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., o ile nie ma dodatkowych obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów lub innych ograniczeń prędkości na danym odcinku przedmiotowej linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu),
- b) Kontynuowaniu dalszej jazdy pociągu (pojazdu trakcyjnego) bez nadzoru RBC i bez zmiany trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ETCS poziom 2 (jazda w poziomie STM, tryb „STM Krajowy” (SN) lub jazda w poziomie 0, tryb „Linia Niewyposażona” (UN)) do najbliższego posterunku ruchu, w oparciu o wskazania istniejących sygnalizatorów przytorowych i obowiązujące w tym względzie na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. przepisy i instrukcje w tym zapisy rozdziałów I + XII niniejszej instrukcji, zapisy instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej” oraz zapisy instrukcji PKM-02 tzn. „Instrukcji pracy manewrowej”, z prędkością nie przekraczającą maksymalnej prędkości dopuszczalnej na danym odcinku linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., o ile nie ma dodatkowych obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów lub innych ograniczeń prędkości na danym odcinku przedmiotowej linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu),
- c) Zatrzymaniu pociągu i ponownym wykonaniu procedury „Startu Misji” celem wznowienia jazdy pod nadzorem RBC po otrzymaniu rozkazu pisemnego „ETCS 05” lub po otrzymaniu rozkazu pisemnego „S” z następującym zapisem w pozycji 4: „Zezwalam na rozpoczęcie jazdy w trybie SR od km/semafora do km/semafora z prędkością do km/h.”. W przypadku użycia rozkazu pisemnego „S”, dodatkowo w jego nagłówku, przy numerze pociągu należy wpisać numer toru, km linii lub nazwę semafora stosownie do miejsca zatrzymania pociągu.

§ 84.

Zakłócenia w pracy urządzeń pokładowych systemu ETCS poziom 2 i inne sytuacje nietypowe

1. Maszynista, w przypadku stwierdzenia usterki lub awarii urządzeń pokładowych systemu ETCS poziom 2, zobowiązany jest do kontaktu, za pomocą dostępnych środków łączności, z dyżurnym ruchu, celem:
 - a) poinformowania go o zaistniałej sytuacji, podając przy tym szczegółowe informacje o zdarzeniu, w tym informacje dotyczące miejsca zatrzymania się pociągu i informacje dotyczące przewidywanego czasu niezbędnego na wykonanie ewentualnego restartu urządzeń pokładowych systemu ETCS poziom 2,
 - b) ustalenia z nim dalszego postępowania.
2. Jeśli sytuacja ruchowa na to nie pozwala lub z informacji maszynisty wynika, że usterka uniemożliwia dalszą jazdę pociągu z wykorzystaniem urządzeń pokładowych systemu ETCS, dyżurny ruchu zezwala maszyniście, za pomocą dostępnych środków łączności, na kontynuowanie jazdy pociągu bez korzystania z tychże urządzeń, w oparciu o wskazania istniejących sygnalizatorów przytorowych i obowiązujące w tym względzie na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. przepisy i instrukcje w tym zapisy rozdziałów I ÷ XII niniejszej instrukcji, zapisy instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej” oraz zapisy instrukcji PKM-02 tzn. „Instrukcji pracy manewrowej”, z prędkością nie przekraczającą maksymalnej prędkości dopuszczalnej na danym odcinku linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., o ile nie ma dodatkowych obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów lub innych ograniczeń prędkości na danym odcinku przedmiotowej linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu).
3. Maszynista pociągu (pojazdu trakcyjnego) wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2, po każdorazowym zatrzymaniu pociągu przez system ETCS poziom 2, czyli po zmianie trybu pracy urządzeń pokładowych do trybu „Zatrzymanie Przez System” (TR), jest zobowiązany do poinformowania dyżurnego ruchu o zaistniałej sytuacji i ustalenia z nim dalszego toku postępowania. Kontynuowanie jazdy przez maszynistę, w takiej sytuacji, możliwe jest po otrzymaniu od dyżurnego ruchu rozkazu pisemnego „ETCS 02” lub po otrzymaniu rozkazu pisemnego „S” z następującym zapisem w pozycji 4: „Zezwalam na rozpoczęcie jazdy w trybie SR od km/semafora do km/semafora z prędkością do km/h.”. W przypadku użycia rozkazu pisemnego „S”, dodatkowo w jego nagłówku, przy numerze pociągu należy wpisać numer toru, km linii lub nazwę semafora stosownie do miejsca zatrzymania pociągu.

4. Jeżeli po zatrzymaniu pociągu przez system ETCS po wjeździe na stację nie jest wymagana dalsza jazda pociągowa, dyżurny ruchu wydaje maszyniście rozkaz pisemny „ETCS 02” z zapisem w dodatkowych instrukcjach polecającym kontynuowanie dalszej jazdy w trybie pracy Jazda Manewrowa (SH) lub rozkaz pisemny „S” z zapisem w pozycji 4 polecającym kontynuowanie jazdy w trybie Jazda Manewrowa (SH) od km/semafora do km/semafora W przypadku użycia rozkazu pisemnego „S”, dodatkowo w jego nagłówku, przy numerze pociągu należy wpisać numer toru, km linii lub nazwę semafora stosownie do miejsca zatrzymania pociągu.
5. Maszynista pociągu (pojazdu trakcyjnego) wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2, po uzyskaniu od dyżurnego ruchu informacji o konieczności jazdy bez nadzoru RBC, w oparciu o wskazania istniejących sygnalizatorów, kontynuuje jazdę pociągu (pojazdu trakcyjnego) respektując obowiązujące w tym względzie na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. przepisy i instrukcje w tym zapisy rozdziałów I ÷ XII niniejszej instrukcji, zapisy instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej” oraz zapisy instrukcji PKM-02 tzn. „Instrukcji pracy manewrowej”. Maszynista może prowadzić pociąg (pojazd trakcyjny) z prędkością nie przekraczającą maksymalnej prędkości dopuszczalnej na danym odcinku linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., o ile nie ma dodatkowych obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów lub innych ograniczeń prędkości na danym odcinku przedmiotowej linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu). Przy czym, przed wznowieniem jazdy, maszynista przełącza urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2, w zależności od ich konfiguracji, do:
 - poziomu STM, tryb pracy „STM Krajowy” (SN),
 - poziomu 0, tryb pracy „Linia Niewyposażona” (UN).

§ 85.

Prowadzenie ruchu pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 przy zakłóceniach w pracy systemu GSM-R

1. W przypadku braku połączenia radiowego pomiędzy RBC a zainstalowanymi na pociągach (pojazdach trakcyjnych) urządzeniami pokładowymi systemu ETCS poziom 2, spowodowanego zakłóceniami w pracy systemu GSM-R lub uszkodzeniem interfejsu pomiędzy RBC a systemem GSM-R, należy postępować w sposób analogiczny jak w przypadku usterki lub awarii skutkującej niemożliwością funkcjonowania RBC tzn. zgodnie z zapisami § 84 ust. 2 i ust. 3 oraz ust. 4.

2. Po przywróceniu połączenia radiowego pomiędzy RBC a zainstalowanymi na pociągach (pojazdach trakcyjnych) urządzeniami pokładowymi systemu ETCS poziom 2, należy postępować w sposób analogiczny jak zapisano w § 84 ust. 5.

§ 86.

Zakłócenia przy wjeździe do obszaru objętego systemem ETCS poziom 2

1. W przypadku, gdy podczas wjazdu pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 do obszaru objętego systemem ETCS poziom 2 wystąpiły zakłócenia, na skutek których urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 po minięciu granicy obszaru, nie zmieniły poziomu i trybu pracy (pozostały w poziomie 0, tryb pracy „Linia Niewyposażona” (UN) bądź w poziomie STM, tryb pracy „STM Krajowy” (SN)), maszynista kontynuuje jazdę pociągu w oparciu o wskazania istniejących sygnalizatorów przytorowych i obowiązujące w tym względzie na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. przepisy i instrukcje w tym zapisy rozdziałów I ÷ XII niniejszej instrukcji, zapisy instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej” oraz zapisy instrukcji PKM-02 tzn. „Instrukcji pracy manewrowej”.
2. Maszynista ma obowiązek poinformowania, za pomocą dostępnych środków łączności, dyżurnego ruchu o zaistnieniu sytuacji opisanej w ust. 1.
3. Dyżurny ruchu, po otrzymaniu od maszynisty informacji o zakłóceniach w trakcie wjazdu do obszaru ETCS poziom 2 czyli o sytuacji opisanej w ust. 1, w zależności od aktualnej sytuacji ruchowej, może nakazać maszyniście:
 - a) Zatrzymanie pociągu i wykonanie procedury „Startu Misji” celem kontynuowania jazdy pociągu pod nadzorem RBC. W tym przypadku:
 - b) Dyżurny ruchu powinien wybrać najbardziej korzystną w danej sytuacji ruchowej lokalizację miejsca zatrzymania pociągu,
 - c) Maszynista po zatrzymaniu pociągu w lokalizacji wskazanej przez dyżurnego ruchu, może rozpocząć dalszą jazdę pod warunkiem otrzymania rozkazu pisemnego „ETCS 05” lub rozkazu pisemnego „S” z następującym zapisem w pozycji 4: „Zezwalam na rozpoczęcie jazdy w trybie SR od km/semafora do km/semafora z prędkością do km/h.”. W przypadku użycia rozkazu pisemnego „S”, w jego nagłówku, przy numerze pociągu dyżurny ruchu powinien dodatkowo wpisać numer toru, km linii lub nazwę semafora stosownie do miejsca zatrzymania pociągu.
4. Kontynuowanie dalszej jazdy bez nadzoru RBC tzn. bez zmiany trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ETCS poziom 2 (jazda w poziomie STM, tryb „STM

Krajowy" (SN) lub jazda w poziomie 0, tryb „Linia Niewyposażona" (UN)) aż do momentu opuszczenia obszaru objętego systemem ETCS poziom 2, w oparciu o wskazania istniejących sygnalizatorów przytorowych i obowiązujące w tym względzie na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. przepisy i instrukcje w tym zapisy rozdziałów I ÷ XII niniejszej instrukcji, zapisy instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej" oraz zapisy instrukcji PKM-02 tzn. „Instrukcji pracy manewrowej", z prędkością nie przekraczającą maksymalnej prędkości dopuszczalnej na danym odcinku linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., o ile nie ma dodatkowych obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów lub innych ograniczeń prędkości na danym odcinku przedmiotowej linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu),

5. Kontynuowanie dalszej jazdy pociągu (pojazdu trakcyjnego) bez nadzoru RBC i bez zmiany trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ETCS poziom 2 (jazda w poziomie STM, tryb „STM Krajowy" (SN) lub jazda w poziomie 0, tryb „Linia Niewyposażona" (UN)) do najbliższego posterunku ruchu, w oparciu o wskazania istniejących sygnalizatorów przytorowych i obowiązujące w tym względzie na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. przepisy i instrukcje w tym zapisy rozdziałów I ÷ XII niniejszej instrukcji, zapisy instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej" oraz zapisy instrukcji PKM-02 tzn. „Instrukcji pracy manewrowej", z prędkością nie przekraczającą maksymalnej prędkości dopuszczalnej na danym odcinku linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., o ile nie ma dodatkowych obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów lub innych ograniczeń prędkości na danym odcinku przedmiotowej linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu).

§ 87.

Zatrzymanie pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 w razie niebezpieczeństwa

1. W przypadku gdy dalszej jeździe pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2, poruszającego się pod nadzorem RBC, grozi niebezpieczeństwo i istnieje potrzeba jego natychmiastowego zatrzymania, dyżurny ruchu zobowiązany jest do użycia, za pomocą panelu operatorskiego służącego do obsługi komputera RBC, „Polecenia Awaryjnego Zatrzymania Pociągu".
2. W przypadku gdy jeździe pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2, poruszającego się pod nadzorem RBC, grozi niebezpieczeństwo zlokalizowane w którejś z kolejnych dróg przebiegu znajdujących się przed czołem

pociągu, dyżurny ruchu zobowiązany jest do zmiany sygnału zezwalającego na semaforze stojącym na początku drogi przebiegu, na której wystąpiło niebezpieczeństwo, na sygnał „Stój”.

3. W następnej kolejności, dla sytuacji występujących w ust. 1 i w ust. 2, dyżurny ruchu powinien skontaktować się z maszynistą celem poinformowania go o przyczynie zatrzymania pociągu i ustalenia z nim dalszego postępowania. Do czasu wydania dyspozycji odnośnie dalszego kontynuowania jazdy maszynista ma obowiązek pozostania w miejscu zatrzymania pociągu. W tej sytuacji dyżurny ruchu może dodatkowo doręczyć maszyniście rozkaz pisemny „ETCS 03” o pozostaniu pociągu w miejscu zatrzymania, przy czym po ustaniu przyczyny zatrzymania pociągu dyżurny ruchu powinien doręczyć maszyniście rozkaz pisemny „ETCS 04”. Kontynuowanie dalszej jazdy przez maszynistę możliwe jest po otrzymaniu od dyżurnego ruchu rozkazu pisemnego „ETCS 02” lub rozkazu pisemnego „S” z zapisem w pozycji 4 polecającym kontynuowanie jazdy w trybie SR (lub SH) od km/semafora do km/semafora Z prędkością do km/h. W przypadku użycia rozkazu pisemnego „S”, dodatkowo w jego nagłówku, przy numerze pociągu należy wpisać numer toru, km linii lub nazwę semafora stosownie do miejsca zatrzymania pociągu.
4. Cofanie pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 w sytuacji niebezpiecznej jest możliwe na zasadach określonych w § 62, po odpowiednim obsłużeniu przez maszynistę urządzeń pokładowych. Po wycofaniu i zatrzymaniu pociągu maszynista może kontynuować jazdę po otrzymaniu
5. zezwolenia od dyżurnego ruchu przekazanego rozkazem pisemnym „ETCS 02” lub rozkazem pisemnym „S” z zapisem w pozycji 4 polecającym kontynuowanie jazdy w trybie SR (lub SH) od km/semafora do km/semafora z prędkością do km/h. W przypadku użycia rozkazu pisemnego „S”, dodatkowo w jego nagłówku, przy numerze pociągu należy wpisać numer toru, km linii lub nazwę semafora stosownie do miejsca zatrzymania pociągu.
6. Taki sposób postępowania w sytuacji niebezpiecznej obowiązuje również dla jazdy manewrowej, wykonywanej na torach głównych (patrz również § 10).
7. W przypadku zauważenia przez maszynistę (lub dyżurnego ruchu) sytuacji niebezpiecznej, zagrażającej bezpieczeństwu ruchu pociągów (pojazdów trakcyjnych), poruszających się po obszarze linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. objętych nadzorem systemu ERTMS/ETCS poziom 2, lub sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu osób znajdujących się na przedmiotowej linii kolejowej, jest on zobowiązany do użycia wywołania alarmowego REC (ang. Railway Emergency Call)

zaimplementowanego w systemie cyfrowej radiołączności pociągowej klasy A (system GSM-R).

8. Maszynista pociągu (pojazdu trakcyjnego), wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2, po odebraniu wywołania alarmowego REC postępuje adekwatnie do informacji uzyskanej od osoby, która zainicjowała to wywołanie, z zatrzymaniem pociągu włącznie (jeśli maszynista uzna to za konieczne), a w kolejnym kroku zobowiązany jest on do kontaktu, za pomocą dostępnych środków łączności, z dyżurnym ruchu celem ustalenia dalszego postępowania.
9. Zapisy ust. 5 odnoszą się również do:
 - maszynistów pociągów (pojazdów trakcyjnych) nie wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 lub wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS innego poziomu niż poziom 2,
 - wszystkich pozostałych pracowników przewoźników kolejowych lub innych jednostek, którzy znajdują się w danej chwili na terenie linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

§ 88.

Zmiana Zezwolenia Na Jazdę, dla pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2, nie wynikająca z sytuacji niebezpiecznej

W razie nie wynikającej z sytuacji niebezpiecznej nieprzewidzianej potrzeby zmiany na semaforze sygnału zezwalającego na sygnał „Stój”, czego bezpośrednim skutkiem byłoby skrócenie „Zezwolenia Na Jazdę” w odniesieniu do pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2, dyżurny ruchu może spowodować zmianę sygnału zezwalającego na sygnał „Stój” najpóźniej w momencie gdy czoło pociągu znajduje się przed tarczą ostrzegawczą odnoszącą się do semafora, na którym nastąpi zmiana na sygnał „Stój”, a jeśli takiej tarczy ostrzegawczej nie ma – gdy czoło pociągu znajduje się przed semaforem bezpośrednio poprzedzającym semafor, na którym dyżurny ruchu chce spowodować zmianę na sygnał „Stój”.

§ 89.

Prowadzenie ruchu pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 przy zakłóceniach w pracy stacyjnych urządzeń SRK

1. W przypadku, gdy z powodu zakłóceń w pracy stacyjnych urządzeń SRK, nie jest możliwe podanie sygnału zezwalającego na semaforze zlokalizowanym na posterunku ruchu, przejazd pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 obok takiego semafora może odbywać się w trybie pracy

„Odpowiedzialność Personelu” (SR), na zasadach określonych w § 36. W opisanej sytuacji warunkiem zmiany trybu pracy urządzeń pokładowych i rozpoczęcia przez maszynistę jazdy w trybie pracy „SR” jest wyświetlenie przez dyżurnego ruchu sygnału zastępczego na semaforze albo otrzymanie przez maszynistę rozkazu pisemnego „ETCS 07” lub rozkazu pisemnego „S” z wypełnioną pozycją 1 lub 2 oraz z następującym zapisem w pozycji 4: „od semafora do km/semafora jazda z prędkością do km/h.”. W przypadku użycia rozkazu pisemnego „S”, dodatkowo w jego nagłówku, przy numerze pociągu należy wpisać numer toru i nazwę semafora stosownie do miejsca zatrzymania pociągu. W przypadku wyjazdu na tor lewy przeciwny do kierunku zasadniczego dyżurny ruchu wydaje rozkaz pisemny „N” z wypełnioną pozycją 1, 2 i 4 oraz z następującym zapisem w pozycji 6: „od semafora do km/semafora jazda z prędkością do km/h.”. Dodatkowo w nagłówku rozkazu pisemnego „N” przy numerze pociągu należy wpisać numer toru i nazwę semafora stosownie do miejsca zatrzymania pociągu.

2. W przypadku wyjazdu pociągu na sygnał zezwalający lub na sygnał zastępczy „Sz” na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego, maszynista zobowiązany jest do sprawdzenia wyświetlenia na semaforze wyjazdowym wskaźnika W24 (zgodnie z § 46 ust. 7 i ust.8).
3. W trakcie jazdy pociągu w trybie „SR” w sytuacji opisanej powyżej w ust. 1 i w ust. 2 maszynista jest zobowiązany do:
 - a) Respektowania wskazań sygnalizatorów przytorowych,
 - b) Jazdy z prędkością nie większą niż prędkość określona zapisami rozdziału II § 3 ust. 2 pkt. 4) instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej”,
 - c) Obserwacji czy zwrótnice w drodze jazdy są prawidłowo położone,
 - d) Obserwacji czy tor przed nim jest wolny,
 - e) Obserwacji czy w zasięgu jego wzroku nie ma przeszkód do jazdy,
 - f) Zatrzymania pociągu przed ewentualną przeszkodą do jazdy.
4. W przypadku usterki w pracy interfejsu pomiędzy systemem stacyjnych urządzeń srk a komputerem RBC, ruchu pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 należy prowadzić bez kontroli RBC, w oparciu o wskazania istniejących sygnalizatorów przytorowych i obowiązujące w tym względzie na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. przepisy i instrukcje w tym zapisy rozdziałów I + XII niniejszej instrukcji, zapisy instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji sygnalizacji kolejowej” oraz zapisy instrukcji PKM-02 tzn. „Instrukcji pracy manewrowej”.

W tej sytuacji:

- a) Dyżurny ruchu;
Nawiązuje kontakt z maszynistami pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2, znajdujących się w obszarze nadzorowanym przez dane RBC, celem poinformowania ich o konieczności kontynuowania jazdy bez nadzoru RBC, w oparciu o wskazania istniejących sygnalizatorów przytorowych i obowiązujące w tym względzie na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. przepisy i instrukcje w tym zapisy rozdziałów I + XII niniejszej instrukcji, zapisy instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej” oraz zapisy instrukcji PKM-02 tzn. „Instrukcji pracy manewrowej”, z prędkością nie przekraczającą maksymalnej prędkości dopuszczalnej na danym odcinku linii niniejszej instrukcji, zapisy instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej” oraz zapisy instrukcji PKM-02 tzn. „Instrukcji pracy manewrowej”, z prędkością nie przekraczającą maksymalnej prędkości dopuszczalnej na danym odcinku linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., o ile nie ma dodatkowych obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów lub innych ograniczeń prędkości na danym odcinku przedmiotowej linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu), o ile nie ma dodatkowych obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów lub innych ograniczeń prędkości na danym odcinku przedmiotowej linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu),
- b) Maszynista pociągu (pojazdu trakcyjnego) wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 jest zobowiązany do postępowania określonego w § 85 ust. 4.
5. Po usunięciu usterki w pracy interfejsu pomiędzy systemem stacyjnych urządzeń srk a komputerem RBC, dyżurny ruchu kontaktuje się z maszynistami pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2, znajdujących się wewnątrz obszaru nadzorowanego przez dane RBC, w celu poinformowania ich o usunięciu usterki i ustalenia, odpowiednio do aktualnej sytuacji ruchowej, jednego z możliwym wariantów dalszego postępowania, polegającego na:
- a) Kontynuowaniu dalszej jazdy pociągu (pojazdu trakcyjnego) bez nadzoru RBC i bez zmiany trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ETCS poziom 2 (jazda w poziomie STM, tryb „STM Krajowy” (SN) lub jazda w poziomie 0, tryb „Linia Niewyposażona” (UN)) aż do momentu opuszczenia przez pociąg (pojazd trakcyjny) obszaru nadzorowanego przez dane RBC, w oparciu o wskazania istniejących sygnalizatorów przytorowych i obowiązujące w tym względzie na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. przepisy i instrukcje w tym zapisy rozdziałów I + XII niniejszej instrukcji, zapisy instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej” oraz zapisy instrukcji PKM-02 tzn. „Instrukcja pracy manewrowej”,

z prędkością nie przekraczającą maksymalnej prędkości dopuszczalnej na danym odcinku linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., o ile nie ma dodatkowych obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów lub innych ograniczeń prędkości na danym odcinku przedmiotowej linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu),

- b) Kontynuowaniu dalszej jazdy pociągu (pojazdu trakcyjnego) bez nadzoru RBC i bez zmiany trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ETCS poziom 2 (jazda w poziomie STM, tryb „STM Krajowy” (SN) lub jazda w poziomie 0, tryb „Linia Niewyposażona” (UN)) do najbliższego posterunku ruchu, w oparciu o wskazania istniejących sygnalizatorów przytorowych i obowiązujące w tym względzie na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. przepisy i instrukcje w tym zapisy rozdziałów I ÷ XII niniejszej instrukcji, zapisy instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej” oraz zapisy instrukcji PKM-02 tzn. „Instrukcji pracy manewrowej”, z prędkością nie przekraczającą maksymalnej prędkości dopuszczalnej na danym odcinku linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., o ile nie ma dodatkowych obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów lub innych ograniczeń prędkości na danym odcinku przedmiotowej linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu).
- c) Zatrzymaniu pociągu i wykonaniu procedury „Startu Misji” celem kontynuowania jazdy pociągu pod nadzorem RBC, po otrzymaniu rozkazu pisemnego „ETCS 05” lub po otrzymaniu rozkazu pisemnego „S” z następującym zapisem w pozycji 4: „Zezwalam na rozpoczęcie jazdy w trybie SR od km/semafora do km/semafora z prędkością do km/h.”. W przypadku użycia rozkazu pisemnego „S”, dodatkowo w jego nagłówku, przy numerze pociągu należy wpisać numer toru, km linii lub nazwę semafora stosownie do miejsca zatrzymania pociągu.

§ 90.

Prowadzenie ruchu pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 przy zakłóceniach w pracy urządzeń blokady liniowej

1. W przypadku, gdy z powodu zakłóceń w pracy urządzeń blokady liniowej, nie jest możliwe podanie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym lub na semaforze grupowym wyjazdowym zlokalizowanym na posterunku ruchu, przejazd pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 obok takiego semafora może odbywać się w trybie pracy „Odpowiedzialność Personelu” (SR), na zasadach określonych w § 90 ust. 1.

2. W sytuacji wprowadzenia przez dyżurnego ruchu, zgodnie z zapisami § 22, telefonicznego zapowiadania pociągów, na skutek nie działania bądź nieprawidłowego działania urządzeń blokady liniowej na szlaku z samoczynną blokadą liniową, maszynista pociągu (pojazdu trakcyjnego) wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 kontynuuje jazdę pociągu w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR) po otrzymaniu rozkazu pisemnego „ETCS 07” lub rozkazu pisemnego „S” z wypełnioną pozycją 1 lub 2 oraz z następującym zapisem w pozycji 4: „od semafora do km/semafora jazda z prędkością do km/h.”. W przypadku użycia rozkazu pisemnego „S”, dodatkowo w jego nagłówku, przy numerze pociągu należy wpisać numer toru i nazwę semafora stosownie do miejsca zatrzymania pociągu. W przypadku wyjazdu na tor lewy przeciwny do kierunku zasadniczego dyżurny ruchu wydaje rozkaz pisemny „N” z wypełnioną pozycją 1, 2 i 4 oraz z następującym zapisem w pozycji 6: „od semafora do km/semafora jazda z prędkością do km/h.”. Dodatkowo w nagłówku rozkazu pisemnego „N” przy numerze pociągu należy wpisać numer toru i nazwę semafora stosownie do miejsca zatrzymania pociągu. Jazda pociągu w opisanej sytuacji może odbywać się z maksymalną prędkością określoną w rozkazie pisemnym, ale nie przekraczającą maksymalnej prędkości dopuszczalnej na danym odcinku linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., o ile nie ma dodatkowych obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów lub innych ograniczeń prędkości na danym szlaku. Taka jazda w trybie „SR” jest możliwa do semafora wjazdowego zlokalizowanego na kolejnym posterunku ruchu. Po dojechaniu do tego semafora, maszynista powinien nacisnąć na pokładowym pulpicie ETCS przycisk „Start” celem wznowienia jazdy pod nadzorem RBC.
3. Maszynista pociągu (pojazdu trakcyjnego), wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2, w sytuacji gdy semafor odstępowy samoczynnej blokady liniowej nie wskazuje sygnału zezwalającego na jazdę (wskazuje sygnał „Stój” bądź białe światło lub sygnał wątpliwy, albo jest nieoświetlony):
- a) Może kontynuować jazdę bez konieczności zatrzymania pociągu przed semaforem odstępowym nie wskazującym sygnału zezwalającego na jazdę i bez ograniczenia prędkości, pod warunkiem że urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 zezwalają mu na jazdę w trybie „Pełny Nadzór” (FS) w obrębie odstępu blokowego osłanianego przez ten semafor odstępowy,
 - b) Może kontynuować jazdę bez konieczności zatrzymania pociągu przed semaforem odstępowym nie wskazującym sygnału zezwalającego na jazdę, ale z ograniczeniem prędkości do 20 km/h, pod warunkiem że urządzenia pokładowe

systemu ETCS poziom 2 zezwalają mu na jazdę w trybie „Na Widoczność z ETCS” (OS) w obrębie odstępu blokowego osłanianego przez ten semafor odstępowy. W trakcie jazdy w trybie „OS” maszynista jest zobowiązany do:

- Jazdy z prędkością nie przekraczającą 20 km/h tj. maksymalnej prędkości jazdy dozwolonej dla trybu pracy „OS”,
- Obserwacji czy tor przed nim jest wolny,
- Obserwacji czy w zasięgu jego wzroku nie ma przeszkód do jazdy,
- Zatrzymania pociągu przed ewentualną przeszkodą do jazdy.
- Musi zatrzymać pociąg przed semaforem odstępowym nie wskazującym sygnału zezwalającego na jazdę jeżeli urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 nie zezwalają mu na jazdę w obrębie odstępu blokowego osłanianego przez ten semafor odstępowy w jednym z trybów pracy, o którym mowa w ust. 3 pkt. 1) i w ust. 3 pkt. 2). Maszynista po zatrzymaniu pociągu i stwierdzeniu, że nie ma widocznej przeszkody do dalszej jazdy może kontynuować jazdę pociągu w trybie pracy „Odpowiedzialność Personelu” (SR), a po dojechaniu do semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, maszynista powinien nacisnąć na pokładowym pulpicie ETCS przycisk „Start” celem wznowienia jazdy pod nadzorem RBC.

W opisanej sytuacji w trakcie jazdy pociągu w trybie „SR” maszynista jest zobowiązany do respektowania zapisów zawartych w § 24 niniejszej instrukcji oraz w rozdziale II § 3 ust. 1 pkt. 4) instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej”, w tym do:

- Respektowania wskazań sygnalizatorów przytorowych,
 - Jazdy z prędkością nie przekraczającą 20 km/h,
 - Obserwowania czy tor przed nim jest wolny,
 - Obserwowania czy w zasięgu jego wzroku nie ma przeszkód do jazdy,
 - Zatrzymania pociągu przed ewentualną przeszkodą do jazdy.
10. W każdym z przypadków wymienionych w ust. 3 maszynista dodatkowo jest zobowiązany do poinformowania, za pomocą dostępnych środków łączności, dyżurnego ruchu o fakcie, że dany semafor odstępowy samoczynnej blokady liniowej nie wskazuje sygnału zezwalającego na jazdę.

§ 91.

Wykorzystanie wiadomości tekstowych w systemie ETCS poziom 2

1. W przypadku potrzeby przekazania maszyniście, pociągu (pojazdu trakcyjnego) wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 i jadącego pod nadzorem RBC, wiadomości tekstowej, np. z informacją o konieczności ostrożnej jazdy, dyżurny ruchu może dokonać tego za pomocą panelu operatorskiego służącego do obsługi komputera RBC. Sposób definiowania i przesyłania wiadomości tekstowych w systemie ETCS, określają osobne instrukcje, w tym instrukcja obsługi panelu operatorskiego służącego dyżurnemu ruchu do obsługi komputera RBC.
2. Maszynista pociągu (pojazdu trakcyjnego) wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2, po przeczytaniu na pokładowym pulpicie ETCS (DMI) wiadomości tekstowej, otrzymanej za pośrednictwem systemu ETCS, stosuje się do zapisów zawartych w danej wiadomości tekstowej.
3. Wiadomości tekstowe, przesyłane maszyniście przez dyżurnego ruchu za pomocą systemu ETCS poziom 2, mają charakter informacyjny i nie mogą zastępować rozkazów pisemnych.

§ 92.

System ETCS poziom 2 – postanowienia końcowe

Jeśli postanowienia niniejszej instrukcji w zakresie prowadzenia ruchu pociągów (pojazdów trakcyjnych) wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 nie stanowią odmiennie, to należy stosować się do pozostałych postanowień regulacji wewnętrznych Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Załącznik nr 1: Rozkaz pisemny „ETCS 01”

Rozkaz pisemny „ETCS 01”		
POZWOLENIE NA MINIECIE KOŃCA ZEZWOLENIA NA JAZDĘ (EoA)		
Nastawnia:	Data: .../.../.....	Czas:
:	(dd/mm/r)	
(godz. : min.)		

Pociąg Numer:		
Przy: na torze:		
(km / semafor)		
1	☐	jest zgoda na miniecie Końca Zezwolenia na Jazdę (EoA) przy:
		(km / semafor)
2	☐	jazda z maksymalną prędkością:
		 km/h od do
		(km / semafor) (km / semafor)
oraz		 km/h od do
		(km / semafor) (km / semafor)
oraz		 km/h od do
		(km / semafor) (km / semafor)
3	☐	jest zwolniony z jazdy na widoczność
4	☐	dodatkowe instrukcje
.....		
.....		
.....		

Numer autoryzacji:

Zaznaczyć krzyżykiem okienka części, które będą obowiązywać (☒) W obowiązujących częściach wypełnić informacje w wykropkowanych miejscach. Usunąć z nawiasów nieobowiązujący tekst (np. km / semafor)
--

Rozkaz pisemny „ETCS 02”

POZWOLENIE NA KONTYNUOWANIE JAZDY PO ZATRZYMANIU PRZEZ SYSTEM

Nastawnia:

Data:/...../.....

Czas:

[illegible]

(dd/mm/rr)

(godz. : min.)

Pociąg Numer:

Przy: na torze:

(km / semafor)

- 1 ☐ jeśli nie otrzymano MA jest zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR

- 2 ☐ wybrać tryb jazdy manewrowej (tryb SH)

- 3 ☐ jazda z maksymalną prędkością

..... km/h od do
(km / semafor) (km / semafor)

oraz km/h od do
(km / semafor) (km / semafor)

oraz km/h od do
(km / semafor) (km / semafor)

- 4 ☐ jest zwolniony z jazdy na widoczność

- 5 ☐ sprawdzić linię, z następującego powodu

- 6 ☐ zgłosić ustalenia do

- 7 ☐ *dodatkowe instrukcje*

Numer autoryzacji:

Zaznaczyć krzyżykiem okienka części, które będą obowiązywać (☒)

W obowiązujących częściach wypełnić informacje w wykropkowanych miejscach.

Usunąć z nawiasów nieobowiązujący tekst (np. km / ~~semafor~~)

Załącznik nr 3: Rozkaz pisemny „ETCS 03”

Rozkaz pisemny „ETCS 03”		
NAKAZ POZOSTANIA W MIEJSCU ZATRZYMANIA		
Nastawnia:	Data: .../.../.....	Czas:
:	(dd/mm/rr)	
(godz. : min.)		

Pociąg Numer:
Przy: na torze:
(km / semafor)

1 ☐ pozostać w bezruchu w bieżącej pozycji

2 ☐ dodatkowe instrukcje

.....

.....

.....

Numer autoryzacji:

Zaznaczyć krzyżykiem okienka części, które będą obowiązywać (☒)

W obowiązujących częściach wypełnić informacje w wykropkowanych miejscach.

Usunąć z nawiasów nieobowiązujący tekst (np. km / ~~semafor~~)

Załącznik nr 4: Rozkaz pisemny „ETCS 04”

Rozkaz pisemny „ETCS 04”		
ODWOŁANIE ROZKAZU PISEMNEGO „ETCS 03”		
Nastawnia:	Data: .../.../.....	Czas:
:	(dd/mm/r)	
(godz. : min.)		

Pociąg Numer:	
Przy: na torze:	
(km / semafor)	
1 ☐	rozkaz pisemny „ETCS 03” o numerze autoryzacji jest
odwołany	
2 ☐	dodatkowe instrukcje
.....	
.....	
.....	

Numer autoryzacji:

Zaznaczyć krzyżykiem okienka części, które będą obowiązywać (☒) W obowiązujących częściach wypełnić informacje w wykropkowanych miejscach. Usunąć z nawiasów nieobowiązujący tekst (np. km / semafor)
--

Rozkaz pisemny „ETCS 05”		
OBOWIAZEK JAZDY Z UWZGLĘDNIENIEM OGRANICZEŃ		
Nastawnia:	Data: / /	Czas:
:	(dd/mm/r)	
(godz. : min.)		

Pociąg Numer:		
Przy: na torze:		
(km / semafor)		
1	☐	jazda na widoczność od do
		(km / semafor) (km / semafor)
2	☐	jazda z maksymalną prędkością:
		 km/h od do
		(km / semafor) (km / semafor)
		oraz km/h od do
		(km / semafor) (km / semafor)
		oraz km/h od do
		(km / semafor) (km / semafor)
3	☐	sprawdzić linię, z następującego powodu:
4	☐	zgłosić ustalenia do:
5	☐	dodatkowe instrukcje:
		
		
Numer autoryzacji:		

Zaznaczyć krzyżykiem okienka części, które będą obowiązywać (☒) W obowiązujących częściach wypełnić informacje w wykropkowanych miejscach. Usunąć z nawiasów nieobowiązujący tekst (np. km / semafor)
--

Rozkaz pisemny „ETCS 07”		
POZWOLENIE NA ROZPOCZĘCIE JAZDY W TRYBIE SR PO PRZYGOTOWANIU DROGI PRZEBIEGU		
Nastawnia:	Data: / /	Czas:
:	(dd/mm/rr)	(godz. :
min.)		

Pociąg Numer:		
Przy: na torze:		
(km / semafor)		
1	☐	jest pozwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR po przygotowaniu drogi przebiegu
2	☐	jest zgoda na minięcie Końca Zezwolenia na Jazdę (EoA) przy: (km / semafor)
3	☐	jazda z maksymalną prędkością: km/h od (km / semafor) do (km / semafor)
		oraz km/h od (km / semafor) do (km / semafor)
		oraz km/h od (km / semafor) do (km / semafor)
4	☐	jest zwolniony z jazdy na widoczność
5	☐	dodatkowe instrukcje:

Numer autoryzacji:

Zaznaczyć krzyżykiem okienka części, które będą obowiązywać (☒)

W obowiązujących częściach wypełnić informacje w wykropkowanych miejscach.

Usunąć z nawiasów nieobowiązujący tekst (np. km / semafor)