

**Uchwała Zarządu
Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
Nr 3/06/III/2025
z dnia 11 czerwca 2025 roku**

w sprawie: przyjęcia zmienionej Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów PKM-01

Na podstawie § 27 ust. 2 Statutu Spółki oraz art. 5 Ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 roku, w związku z § 4 lit. e) Regulaminu Organizacyjnego, Zarząd Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Spółki Akcyjnej podejmuje następującą uchwałę:

§ 1

1. Zarząd Pomorskiej Kolei Metropolitalnej Spółki Akcyjnej przyjmuje niniejszym do stosowania zmienioną Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów PKM-01 w brzmieniu przedstawionym w załączniku do niniejszej uchwały.
2. Jednocześnie traci moc Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów PKM-01 zatwierdzona uchwałą Zarządu nr 10/12/III/2024 z dnia 19 grudnia 2024 roku.

§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem 20 czerwca 2025 r.

Prezes Zarządu



Grzegorz Mocarski

PKM – 01

Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów

Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r.
o transporcie kolejowym w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Spis treści

ROZDZIAŁ I POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	9
§ 1. Zakres i obowiązywanie instrukcji	9
§2. Opis linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. pod względem technicznym	9
§3. Posterunki ruchu	10
§4. Posterunki techniczne	12
§5. Budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego.....	13
§6. Ogólne obowiązki pracowników związanych z prowadzeniem ruchu.....	14
§7. Pracownicy posterunków technicznych i ich zadania oraz prowadzona dokumentacja.....	15
§8. Pojazdy kolejowe. Określenie i podział pociągów.....	16
§9. Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów i zarządzanie w nim zmian	18
ROZDZIAŁ II MANEWRY	19
§10. Ogólne zasady	19
ROZDZIAŁ III PRZYGOTOWANIE POCIĄGÓW DO JAZDY	22
§11. Przygotowanie i zgłoszenie pociągu do jazdy	22
§12. Obsada pociągu.....	24
§13. Znajomość linii kolejowych przez drużynę pociągową	26
§14. Hamowanie pociągów	27
§15. Próba hamulców. Masa ogólna i długość pociągu. Rzeczywista i wymagana masa hamująca	27
ROZDZIAŁ IV PROWADZENIE RUCHU POCIĄGÓW NA SZLAKU	33
§16. Ogólne zasady prowadzenia ruchu pociągów na szlaku	33
§17. Zasady zapowiadania pociągów	36
§18. Telefoniczne żądanie i danie pozwolenia na wyprawienie pociągu. Wstrzymanie wyprawiania pociągów	38
§19. Telefoniczne oznajmienie odjazdu pociągu	42
§20. Telefoniczne potwierdzenie przyjazdu pociągu	43
§21. Prowadzenie ruchu pociągów z wykorzystaniem urządzeń radioł łączności.....	45
§22. Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową.....	47

§22a. Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z jednoodstępową (półsamoczynną)blokadą liniową	51
§23. Zdalne prowadzenie ruchu	56
§23a. Prowadzenie ruchu na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchu wyposażonych w urządzenia zdalnego sterowania ruchem	58
§24. Jazda na widoczność	59
§25. Prowadzenie ruchu pociągów na szlaku bez zapowiadania	60
§26. Prowadzenie ruchu pociągów do obsługi bocznic	61
§27. Prowadzenie ruchu pociągów utrzymaniowo-naprawczych i roboczych	62
§28. Prowadzenie ruchu pociągów ratunkowych	64
§29. Prowadzenie dziennika ruchu	65
ROZDZIAŁ V PRZYJMOWANIE, WYPRAWIANIE I PRZEPUSZCZANIE POCIĄGÓW NA POSTERUNKACH RUCHU	69
§30. Wyznaczanie torów na stacji dla wjazdu, wyjazdu lub przejazdu pociągów	69
§31. Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu	71
§32. Przygotowanie drogi przebiegu pociągu	73
§33. Sprawdzanie i zgłaszanie gotowości drogi przebiegu pociągu	74
§34. Podawanie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu	75
§35. Zależność semaforów, zwrotnic i wykolejnic	77
§36. Zezwolenie na wjazd, wyjazd lub przejazd pociągu bez podania sygnału zezwalającego	77
§37. Obserwacja przejeżdżającego pociągu	79
§38. Nastawienie sygnału „Stój” na semaforze i rozwiązanie drogi przebiegu	80
§39. Nieprawidłowości przy podawaniu sygnałów na semaforze i przejeździe pociągu obok semafora	81
§40. Zatrzymanie lub przepuszczanie pociągu nie przewidziane w rozkładzie jazdy	85
§41. Prowadzenie książki przebiegów	86
§42. Stosowanie środków pomocniczych (zabezpieczających lub ostrzegających)	86
§43. Zasady regulowania ruchu pociągów. Skomunikowania pociągów pasażerskich	89
ROZDZIAŁ VI ZAMKNIĘCIA TORÓW. PROWADZENIE RUCHU JEDNOTOROWEGO DWUKIERUNKOWEGO	92

§44. Zamknięcie i otwarcie toru szlakowego	92
§45. Prowadzenie ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym w czasie zamknięcia jednego toru szlaku dwutorowego	94
§46. Prowadzenie ruchu po torze zamkniętym.....	101
§47. Zamknięcie i otwarcie toru stacyjnego.....	104
§48. Prowadzenie ruchu dwukierunkowego po torze na szlaku dwutorowym przy czynnych obu torach.....	105
ROZDZIAŁ VII ZAMYKANIE I OTWIERANIE POSTERUNKÓW RUCHU	108
§49. Postępowanie w razie otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu	108
ROZDZIAŁ VIII POWIADAMIANIE DRUŻYN POCIĄGOWYCH I MANEWROWYCH	118
§50. Rozkazy pisemne.....	118
§51. Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego „O”	130
§52. Ostrzeżenia.....	132
ROZDZIAŁ IX JAZDA POCIĄGÓW	140
§53. Zezwolenie na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu.....	140
§54. Podawanie sygnałów przez drużynę pociągową przed odjazdem pociągu	141
§55. Prędkość jazdy pociągów.....	142
§56. Postępowanie drużyny pociągowej w czasie jazdy pociągu	145
§57.	152
Postępowanie przy pociągu z podwójną trakcją	152
§57a Postępowanie przy pociągu popychanym	152
§58. Postępowanie przy pociągu pchanym	154
§59. Jazda w kabinie maszynisty	155
ROZDZIAŁ X POSTĘPOWANIE W RAZIE SZCZEGÓLNYCH WYDARZEŃ, ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU I WYPADKÓW KOLEJOWYCH	157
§60. Ogólne zasady	157
§61. Cofanie, dzielenie i zabieranie częściami składu pociągu ze szlaku	159
§62. Rozerwanie pociągu na szlaku i zbiegnięcie wagonów	161
§63. Pożar w pociągu	163
§64. Zaspy śnieżne.....	164
§65. Gwałtowna ulewa lub przybór wód	165

§66. Pęknięcie szyny lub deformacja toru	165
§67. Uszkodzenie wagonów w pociągu.....	166
§68. Brak sygnałów na pociągu lub niewłaściwe jego osygnalizowanie	168
§69. Uszkodzenie sieci trakcyjnej	170
§70. Zastąpienie, zranienie i śmierć osób.....	171
ROZDZIAŁ XI RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH	173
§71. Ogólne zasady	173
§72. Wyposażenie pojazdów pomocniczych i obowiązki kierującego pojazdem.....	175
§73. Prowadzenie ruchu pojazdów pomocniczych	175
§74. Postępowanie z pojazdami pomocniczymi z przyczepami.....	179
ROZDZIAŁ XII ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO Z ZASTOSOWANIEM SYSTEMU ERTMS/ETCS POZIOM 2	182
§75. Znaczenie pojęć oraz funkcji systemu ERTMS/ETCS poziom 2	182
§ 76. Przygotowanie i zgłoszenie do jazdy pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziom 2	187
§ 77. Jazda pociągowa z czynnymi urządzeniami pokładowymi systemu ERTMS/ETCS poziom 2 w warunkach normalnych	191
§ 78. Jazda pociągowa z czynnymi urządzeniami pokładowymi systemu ERTMS/ETCS innego poziomu niż poziom 2 po linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. wyposażonej w system ERTMS/ETCS poziom 2	194
§ 79. Ogólne zasady ruchu pociągów (pojazdów trakcyjnych) niewyposażonych w system ERTMS/ETCS po linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. wyposażonej w system ERTMS/ETCS poziom 2	195
§ 80. Jazda manewrowa z czynnymi urządzeniami pokładowymi systemu ERTMS/ETCS poziom 2	195
§ 81. Jazda manewrowa z czynnymi urządzeniami pokładowymi systemu ERTMS/ETCS innego poziomu niż poziom 2 po linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. wyposażonej w system ETCS poziom 2	196
§ 82. Jazda manewrowa pojazdów trakcyjnych bez urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS po liniach wyposażonych w system ERTMS/ETCS poziomu 2	197
§ 83. Ostrzeżenia dotyczące ograniczenia prędkości jazdy w obszarze objętym systemem ERTMS/ETCS poziom 2	197

§ 84. Prowadzenie ruchu pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziom 2 przy zakłóceniach w pracy RBC.....	199
§ 85. Zakłócenia w pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziom 2 i inne sytuacje nietypowe	201
§ 86. Prowadzenie ruchu pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziom 2 przy zakłóceniach w pracy systemu ERTMS /GSM-R.....	205
§ 87. Zakłócenia przy wjeździe do obszaru objętego systemem ERTMS/ETCS poziom 2	206
§ 88. Zatrzymanie pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziom 2 w razie niebezpieczeństwa	207
§ 89. Zmiana „Zezwolenia Na Jazdę”, dla pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziom 2, nie wynikająca z sytuacji niebezpiecznej.....	209
§ 90. Prowadzenie ruchu pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziom 2 przy zakłóceniach w pracy stacyjnych urządzeń srk.....	210
§ 91. Prowadzenie ruchu pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziom 2 przy zakłóceniach w pracy urządzeń blokady liniowej	211
§ 92. Wykorzystanie wiadomości tekstowych w systemie ERTMS/ETCS poziom 2	213
§ 93. System ERTMS/ETCS poziom 2 – postanowienia końcowe	213
DODATEK 1 Tablice hamowania pociągów.....	214
Tablica B.....	214
Tablica C	216
DODATEK 2 Wykaz wzorów telefonogramów zapowiadawczych stosowanych na PKM S.A.	232
ZAŁĄCZNIKI	233
Załącznik nr 1: Dziennik ruchu posterunku zapowiadawczego.....	233
Załącznik nr 2: Dziennik telefoniczny	235
Załącznik nr 3: Kontrolka zajętości torów wjazdowych	237
Załącznik nr 4:Książka ostrzeżeń doraźnych	239
Załącznik nr 5: Rozkaz pisemny „O”	242
Załącznik nr 5a: Rozkaz pisemny „O” (wydruk komputerowy)	243
Załącznik nr 6: Rozkaz pisemny „S”	244
Załącznik nr 7: Rozkaz pisemny „N”.....	245

Załącznik nr 8: Rozkaz pisemny „Nrob”	246
---	-----

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 według zasad zawartych w Instrukcji sporządzania regulaminów technicznych PKM-06.
4. Postanowienia wynikające z warunków miejscowych ujęte są w regulaminie technicznym oraz dodatkach do wewnętrznych rozkładów jazdy (ukazujących się nakładem PKP PLK S.A.).
5. Postanowienia niniejszej instrukcji obowiązują pracowników Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. i pracowników innych podmiotów gospodarczych korzystających z infrastruktury zarządzanej przez PKM 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. Sieć kolejowa PKM S.A. jest to układ połączonych ze sobą linii kolejowych zarządzanych przez PKM S.A.
2. Linia kolejowa jest to droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajęтыми pod nie gruntami. Punkty początkowe i końcowe ustala Zarząd Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
3. Linie kolejowe dzielą się na odcinki, szlaki i odstępy.
4. Odcinek jest to część linii kolejowej zawarta między sąsiednimi stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową.
5. Szlak jest to część linii kolejowej między:

- 1) dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi,
 - 2) ostatnim posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii.
6. Odstęp jest to część toru szlakowego między:
- 1) posterunkiem zapowiadawczym, a najbliższym posterunkiem odstępowym, bocznikowym lub semaforem odstępowym blokady samoczynnej,
 - 2) dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi lub bocznikowymi,
 - 3) posterunkiem odstępowym i bocznikowym,
 - 4) dwoma kolejnymi semaforami blokady samoczynnej dla tego samego kierunku jazdy przy danym torze.

§3.

Posterunki ruchu

1. Posterunek ruchu służy do bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego. Posterunki ruchu dzielą się na posterunki następne.
2. Posterunek następny służy do regulacji następstwa jazdy pociągów w ten sposób, że pozwala na przejazd lub odjazd pociągu tylko wówczas, gdy tor przyległego odstępu lub szlaku do tego posterunku jest wolny. Posterunki następne dzielą się na posterunki: zapowiadawcze, bocznikowe i odstępowe.
3. Posterunek zapowiadawczy jest to posterunek mający możliwość zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy przyległy do tego posterunku.
4. Do posterunków zapowiadawczych należą stacje i posterunki odgałęźne.
5. Stacja jest to posterunek zapowiadawczy, w obrębie, którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się co najmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać skład lub kierunek jazdy.
6. Stacje, na których łączą się szlaki z trzech lub więcej kierunków, nazywamy stacjami węzłowymi.
7. Posterunek odgałęźny urządzony jest poza stacją:
 - 1) w miejscu odgałęzienia linii kolejowej,
 - 2) przy przejściu ze szlaku jednotorowego w dwutorowy i odwrotnie,
 - 3) w miejscu połączenia torów na szlaku.Posterunek odgałęźny bierze udział w prowadzeniu ruchu wszystkich pociągów kursujących na przyległych szlakach (odstępach).
8. Granicę pomiędzy szlakiem a posterunkiem zapowiadawczym stanowi:
 - 1) na liniach jednotorowych – semafor wjazdowy tego posterunku;

- 2) na liniach dwutorowych – miejsce znajdowania się semafora wjazdowego i linia prostopadła do osi torów, w miejscu ustawienia tego semafora, z wyjątkiem przypadków, w których granica między poszczególnymi torami szlakowymi a posterunkiem zapowiadawczym jest różna, to jest, gdy:
- a) tory szlakowe oddalone są od siebie tak, że nie można określić linii prostopadłej do osi torów, w miejscu ustawienia semafora wjazdowego, wówczas granicą między tym torem szlakowym, przy którym nie ma semafora wjazdowego, a posterunkiem zapowiadawczym jest miejsce znajdujące się przy tym torze od strony szlaku w odległości 100 m przed najbliższym rozjazdem lub skrzyżowaniem,
 - b) w torze najbliższy rozjazd lub skrzyżowanie znajduje się bliżej szlaku niż rozjazd lub skrzyżowanie w sąsiednim torze osłaniany semaforem wjazdowym, wówczas granicą między tym torem szlakowym, przy którym nie ma semafora wjazdowego, a posterunkiem zapowiadawczym jest miejsce znajdujące się przy tym torze od strony szlaku w odległości 100 m przed najbliższym rozjazdem lub skrzyżowaniem,
 - c) przy torze znajduje się odnoszące się do tego toru urządzenie sygnałowe, za pomocą którego podaje się zezwolenie na wjazd pociągu, wówczas granicą między tym torem szlakowym a torem posterunku zapowiadawczego jest miejsce usytuowania tego urządzenia.
9. Posterunek bocznicowy jest to posterunek ruchu urządzony na szlaku przy odgałęzieniu bocznic, który bierze udział w prowadzeniu ruchu wszystkich pociągów kursujących na przyległych odcinkach i pociągów obsługujących bocznice. Przyjmowanie pociągów na bocznice i wyprawianie ich z bocznic odbywa się na zasadach ustalonych dla posterunków zapowiadawczych, a przepuszczanie innych pociągów – na zasadach ustalonych dla posterunków odstępowych.
10. 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 odstępy jest wolny. Na liniach z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową funkcje posterunków odstępowych spełniają samoczynne semafony odstępowe.
11. Odcinek zdalnego prowadzenia ruchu jest to odcinek linii kolejowej przystosowany do prowadzenia ruchu z nastawni odcinkowej, w skład, którego wchodzi posterunki ruchu zdalnie sterowane oraz znajdujące się między nimi szlaki.
12. Na linii PKM S.A. oprócz posterunków ruchu występują przystanki osobowe i bocznic kolejowa jako punkty ekspedycyjne.

Przystanek osobowy to miejsce na szlaku, urządzone do wsiadania i wysiadania podróżnych, w którym rozkładowo zatrzymują się pociągi pasażerskie.

Bocznicą kolejową to wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.

§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. Posterunek nastawczy przeznaczony jest do wykonywania czynności związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu.
Posterunek nastawczy wyposażony w urządzenia nastawcze z funkcją zależności sygnałów na sygnalizatorach od położenia zwrotnic oraz urządzenia łączności jest nastawnią.
3. 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.
4. Jeżeli nastawnia wyposażona jest w urządzenia zdalnego sterowania ruchem, a jej urządzenia umożliwiają obsługę urządzeń nastawczych i podawanie sygnałów na semaforach posterunków jej podporządkowanych, nazywana jest nastawnią zdalnego sterowania. Posterunki jej podległe nazywamy posterunkami zdalnie sterowanymi. Wzajemne usytuowanie w terenie tych posterunków może tworzyć układ liniowy (odcinek), obszarowy lub mieszany.
Nastawnia położona na odcinku zdalnie sterowanym posiadająca możliwość miejscowej obsługi urządzeń nazywa się nastawnią miejscową.
5. Każdy posterunek techniczny powinien być oznaczony symbolem literowym według następujących zasad:
 - 1) nastawnie w tym nastawnie zdalnego sterowania i nastawnie miejscowe oznaczają się skrótem literowym np. LCS PKM (Lokalne Centrum Sterowania Pomorskiej Kolei Metropolitalnej).

§5.

Budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego

1. Posterunki ruchu wyposażone są w budowle i urządzenia niezbędne do prowadzenia ruchu pociągów i wykonywania pracy manewrowej w sposób bezpieczny, zapewniający regularność i sprawność ruchu kolejowego. Do tych budowli i urządzeń zalicza się: tory i rozjazdy, urządzenia sterowania ruchem kolejowym i łączności, urządzenia ułatwiające wsiadanie i wysiadanie podróżnych, urządzenia informacji świetlnej i dźwiękowej, oświetlenie itp. Urządzenia na posterunkach ruchu są obsługiwane przez uprawnionych i wyznaczonych pracowników lub działają samoczynnie.
2. Na stacjach tory kolejowe dzielą się na tory: główne, specjalnego przeznaczenia i boczne.

Tory przystosowane do jazd 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.
3. Do torów specjalnego przeznaczenia należą: żeberka ochronne, tory dojazdowe do bocznic, komunikacyjne, wyciągowe, bocznice.

Inne tory na stacjach są torami bocznymi.
4. 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),
 - 3) torem nr 1 (pierwszym) na stacji jest tor główny zasadniczy będący przedłużeniem:
 - a) na liniach jednotorowych - toru szlakowego, położonego bliżej początku linii zgodnie z jej kilometrażem,
 - b) na liniach dwutorowych i wielotorowych - toru szlakowego nr 1 (jeden).
 - 4) tory stacyjne znajdujące się po prawej stronie toru głównego zasadniczego nr 1 (pierwszego) patrząc od początku linii ku jej końcowi, oznacza się kolejnymi liczbami nieparzystymi, a tory stacyjne znajdujące się po lewej stronie toru głównego zasadniczego nr 1 (pierwszego) kolejnymi liczbami parzystymi.

5. Rozjazdy powinny być ponumerowane kolejnymi liczbami arabskimi (wspólna numeracja dla linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. na kolejnych posterunkach ruchu), zgodnie z kierunkiem wzrostu kilometrowania linii.
6. 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.
7. Dla sprawdzenia stanu rozjazdów dokonuje się ich oględzin w sposób i w zakresie ustalonym w Instrukcji o utrzymaniu i badaniach technicznych rozjazdów i przyrządów wyrównawczych PKM-09. W regulaminie technicznym podaje się, kto i w jakim czasie ma obowiązek dokonywania oględzin rozjazdów.
8. W razie zauważenia nieprawidłowości w działaniu zwrotnicy lub uszkodzenia rozjazdu, należy o tym powiadomić dyżurnego ruchu, który wpisuje stwierdzoną nieprawidłowość lub uszkodzenie do dziennika oględzin rozjazdów. W przypadku, gdy uszkodzenie rozjazdu zagraża bezpieczeństwu ruchu, dyżurny ruchu 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.).
9. Tory i inne urządzenia kolejowe powinny być utrzymywane w stanie zapewniającym sprawność, ciągłość i bezpieczeństwo ruchu według zasad podanych w oddzielnych przepisach i instrukcjach.

§6.

Ogólne obowiązki pracowników związanych z prowadzeniem ruchu

1. Pracownicy mający związek z ruchem pociągów obowiązani są znać i przestrzegać postanowienia niniejszej instrukcji w zakresie potrzebnym do wykonywania pracy na zajmowanym stanowisku.
2. Pracowników, o których mowa w ust. 1 obowiązuje ponadto znajomość i przestrzeganie postanowień przepisów, instrukcji wewnętrznych, zarządzeń i regulaminów technicznych, związanych z wykonywaniem powierzonych im obowiązków.
3. Pracownicy posterunków technicznych biorących udział w prowadzeniu ruchu kolejowego - dyżurni ruchu na zarządzanym terenie są koordynatorami współpracy

wszystkich komórek organizacyjnych i innych podmiotów uczestniczących w realizacji procesu przewozowego i mogą wydawać tym pracownikom polecenia dotyczące wykonywania postanowień zawartych w tej instrukcji.

4. Wszystkie obowiązki należy wykonywać sumiennie i sprawnie w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu. W pierwszej kolejności należy zapewnić bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a następnie punktualność. Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu i punktualności ruchu jest nadrzędne w stosunku do innych powierzonych czynności.
5. W razie otrzymania polecenia, którego wykonanie może stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, pracownik otrzymujący to polecenie obowiązany jest odmówić jego wykonania podając przyczynę.
6. Pracownicy, których praca związana jest z ruchem pociągów, powinni w czasie pracy korzystać z zegara wskazującego aktualny czas.
7. Pracownik posterunku technicznego wywołany środkami łączności zgłaszając się po raz pierwszy po przyjęciu dyżuru powinien podać nazwę posterunku oraz nazwisko. Kolejne zgłoszenia pracownika wywołanego środkami łączności mogą zawierać tylko nazwę posterunku. W tej samej kolejności informacje powinien podać pracownik wywołujący. Dający i otrzymujący środkami łączności polecenie, zawiadomienie, zgłoszenie lub pozwolenie powinni upewnić się, czy rozmawiają z właściwą osobą. Rozmowy powinny być możliwie krótkie, a ich treść nie może nasuwać żadnych wątpliwości.
8. Nadawanie telefonogramów wymienionych w Dodatku 2 Wykaz wzorów telefonogramów zapowiadawczych stosowanych na PKM S.A. odbywa się ściśle wg zasad § 17 ust.9.

§7.

Pracownicy posterunków technicznych i ich zadania oraz prowadzona dokumentacja

1. Pracę posterunku technicznego (Lokalnego Centrum Sterowania Ruchem) oraz szczegółowy zakres zadań i obowiązków określa regulamin techniczny.
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, natomiast zasady pracy

oraz postępowanie pracowników zatrudnionych na posterunkach technicznych przy prowadzeniu ruchu kolejowego w tym: przyjmowanie, przekazywanie i pełnienie dyżuru oraz zachowanie się w czasie dyżuru określa Instrukcja obsługi ruchowych posterunków technicznych PKM-05.

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 telefonicznym.
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. Wskazane w niniejszej instrukcji dzienniki, książki itp. powinny być przesnurowane i opieczutowane, a ilość stron po sprawdzeniu powinien poświadczyć podpisem upoważniony pracownik przed wydaniem druku na posterunek.
9. Całkowicie wykorzystane druki należy przechowywać zgodnie z obowiązującymi przepisami. Druki rozpoczęte w starym roku kalendarzowym, a zakończone w nowym roku kalendarzowym należy przechowywać z drukami wypełnionymi w całości w nowym roku kalendarzowym.

§8.

Pojazdy kolejowe. Określenie i podział pociągów

1. Pojazdy kolejowe są to pojazdy dostosowane do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, napędzane w inny sposób niż siłą ludzkich mięśni lub bez napędu. Pojazdy trakcyjne są to pojazdy kolejowe z napędem własnym.
2. Pojazdy kolejowe dzielą się na tabor kolejowy i pojazdy pomocnicze.
3. Tabor kolejowy dzieli się na tabor zwykły i tabor specjalny.
4. Tabor zwykły stanowią pojazdy kolejowe przystosowane do kursowania w składzie pociągu na ogólnych zasadach, przeznaczone do przewozu osób i rzeczy.

W szczególności są to:

- 1) wszystkie typy lokomotyw, zespoły trakcyjne i inne pojazdy silnikowe, zwane pojazdami trakcyjnymi;
 - 2) wagony osobowe i towarowe, w tym także naczepy siodłowe na wózkach kolejowych, z których każdy traktowany jest jak odrębny wagon.
5. Tabor specjalny są to pojazdy kolejowe przeznaczone w szczególności do prac remontowo-budowlanych lub ratunkowych, których budowa pozwala na kursowanie samodzielne lub w składzie pociągu, przy zachowaniu określonych warunków dotyczących w szczególności miejsca ustawienia w składzie pociągu i prędkości jazdy. Do taboru specjalnego zalicza się w szczególności: maszyny do kolejowych robót budowlanych, pojazdy do utrzymania i naprawy sieci trakcyjnej, żurawie kolejowe, wózki motorowe.
6. Na ścianach bocznych taboru specjalnego powinna być wskazana maksymalna prędkość jazdy, miejsce ustawienia w składzie pociągu i inne ograniczenia techniczne.
7. Pojazdy pomocnicze są to pojazdy kolejowe, których budowa nie pozwala na ich włączenie do składu pociągu, a w szczególności: maszyny budowlane na kołach, ciągniki szynowe, drezyny i wózki robocze oraz niektóre typy pojazdów ratunkowych.
8. Pojazdy szynowo-drogowe (dwudrogowe) są pojazdami pomocniczymi, które poruszają się po drodze kołowej i torze kolejowym. Maksymalna prędkość jazdy tych pojazdów wynika z ich konstrukcji, o ile nie jest ograniczona postanowieniami niniejszej instrukcji. Zasady prowadzenia ruchu pojazdów pomocniczych określa § 73.
9. 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.
10. Pociągi, którymi wykonywana jest praca przewozowa przez przewoźników dzielimy na pociągi: pasażerskie, towarowe.
11. Dla potrzeb wewnętrznych mogą być uruchamiane:
- 1) pociągi utrzymaniowo-naprawcze (ratunkowe, diagnostyczne, inspekcyjne) przeznaczone do usuwania skutków wypadków kolejowych, diagnostyki, inspekcji linii;
 - 2) pociągi robocze – wykonujące pracę na szlaku lub szlakach na zamkniętym torze.
12. Na zasadach ustalonych dla pociągów kursujących:
- 1) tabor specjalny;
 - 2) pojazdy pomocnicze oddziałujące na urządzenia sterowania ruchem kolejowym.
13. Szczegółowego podziału pociągów, o których mowa w ust.10 dokonuje przewoźnik kolejowy.

§9.

Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów i zarządzanie w nim zmian

1. Wewnętrzny rozkład jazdy pociągów jest planem, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na sieci kolejowej PKM S.A. lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje.
2. Do wewnętrznego rozkładu jazdy wydawane są dodatki:
 - 1) Dodatek 1 - warunki techniczno-ruchowe linii;
 - 2) Dodatek 2 - wykaz ostrzeń stałych.
3. Pracownicy, których czynności związane są z prowadzeniem ruchu kolejowego, powinni posiadać w czasie wykonywania pracy aktualny wewnętrzny rozkład jazdy pociągów, w postaci Elektronicznego Dziennika Ruchu (EDR).
4. Na posterunku technicznym Lokalnego Centrum Sterowania Ruchem powinien znajdować się rozkład jazdy lub wyciąg z tego rozkładu.
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.

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 LCS.
4. Manewry powinny być wykonywane pod kierownictwem uprawnionego pracownika (kierownika manewrów).
5. Manewry odbywają się zgodnie z planem pracy manewrowej tj. przyjętym do realizacji porządkiem wykonania pracy manewrowej, w określonym przedziale czasu.
6. Przed przystąpieniem do pracy, kierownik manewrów ustala plan pracy manewrowej i zapoznaje z nim drużynę trakcyjną oraz dyżurnego ruchu LCS.
7. Maszynista powinien odmówić wykonania polecenia jazdy manewrowej, jeżeli nie był omówiony plan pracy manewrowej albo podany sygnał lub polecenia zostały wydane w sposób niezgodny z przepisami, w sposób budzący wątpliwości lub są nie zgodne z wcześniej przedstawionym planem pracy manewrowej.
8. 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 dyżurnego ruchu. Przerwanie manewrów przed jazdą pociągu powinno nastąpić z odpowiednim wyprzedzeniem, wskazanym w regulaminie technicznym.
9. 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.
10. 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

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

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

W przypadku wyjazdu na tor (w kierunku toru):

- szlaku jednotorowego,
- lewy szlaku dwutorowego (w kierunku przeciwnym do zasadniczego),
- prawy szlaku dwutorowego (w kierunku zasadniczym), po którym prowadzony jest ruch dwukierunkowy,
- w kierunku przeciwnym do zasadniczego szlaku wielotorowego,
- w kierunku zasadniczym, po którym prowadzony jest ruch dwukierunkowy szlaku wielotorowego,

dyżurny ruchu przed wydaniem zezwolenia powinien uzgodnić taki wyjazd z sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym, zezwoleniem w tym przypadku jest rozkaz pisemny „S”. Rozkaz ten może być wykorzystywany do wielokrotnych jazd, w czasie ustalonym przez dyżurnego ruchu.

W przypadku konieczności wykonania manewrów na szlakach stycznych z PKP PLK dyżurny ruchu powinien zażądać pozwolenia na ich wykonanie telefonogramem według wzoru nr 18:

"Czy droga dla manewrów z [rodzaj i nazwa posterunku] na tor szlakowy numer..... na minut.....jest wolna".

Dyżurny ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego może dać to pozwolenie telefonogramem według wzoru nr 19:

"Dla manewrów z [rodzaj i nazwa posterunku] na tor szlakowy numer.....na minut.....droga jest wolna".

jeżeli po dotyczącym torze szlakowym nie wyprawił do sąsiedniej stacji żadnego pociągu lub pojazdu pomocniczego, ani nie wyprawi go do czasu otrzymania zawiadomienia o ukończeniu manewrów telefonogramem według wzoru nr 20:

"Manewry z [rodzaj i nazwa posterunku].... na tor szlakowy numer.....są ukończone i tor ten jest wolny".

12. Na tor prawy (w kierunku zasadniczym) szlaku dwutorowego, gdy po tym torze prowadzi się ruch jednokierunkowy, jazda manewrującego taboru poza wskaźnik oznaczający granicę przetaczania lub poza ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów) gdy

takiego wskaźnika nie ma, może odbyć się po otrzymaniu ustnego zezwolenia dyżurnego ruchu.

Zezwolenie to dyżurny ruchu może dać, jeżeli po tym torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego dla tego toru nie pojedzie żaden pociąg.

Przed daniem zezwolenia dyżurny ruchu informuje kierownika manewrów, ustnie lub za pomocą urządzeń łączności, o sposobie realizacji planu pracy manewrowej przewoźnika kolejowego z podaniem: kilometra na szlaku, do którego może dojechać skład manewrowy, czasu powrotu i rodzaju sygnału będącego zezwoleniem na wjazd (powrót ze szlaku).

13. Jazda manewrowa za wyprawionym pociągiem może odbywać się tylko na ściśle określonej drodze niezbędnej do wykonania manewru, przy dobrej widoczności w odległości nie mniejszej niż 500 m od pociągu, jeżeli pochylenie na szlaku jest mniejsze niż 10‰. Prędkość jazdy manewrowej za wyprawionym pociągiem nie może przekraczać 20 km/h i należy ją tak regulować, aby nie nastąpiło najechanie na tył pociągu, gdyby pociąg się zatrzymał.
14. Dozwolony przez dyżurnego ruchu czas prowadzenia manewrów na torze szlakowym, jak również czas pobytu składu manewrowego na torze głównym, musi być ściśle przestrzegany, o ile pracy nie zakończono wcześniej lub dyżurny ruchu nie zarządził wcześniejszego przerwania i zwolnienia toru.
15. Jazda manewrowa na tor szlakowy powinna się odbywać tylko na odległość niezbędną dla wykonania manewru, nie dalej jednak niż do granicy najbliższego posterunku następczego lub najbliższego semafora odstępowego blokady samoczynnej.
16. Polecenie przerwania manewrów i zwolnienia torów wydane przez dyżurnego ruchu powinno być niezwłocznie wykonane.
17. W przypadku dłuższego manewrowania przez przejazd kolejowo-drogowy lub przejście należy cyklicznie umożliwiać przejazd pojazdom drogowym lub ruch pieszcy, przerywając manewry w odstępach nie dłuższych niż 10 minut.
18. Szczegółowe zasady i sposób wykonywania manewrów na torach linii zarządzanych przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A. określa instrukcja PKM-02 „Instrukcja pracy manewrowej”, jak również regulamin techniczny.
19. Prowadzenie manewrów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 określa rozdział XII niniejszej instrukcji.

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 zachodzi taka potrzeba (ust.3) lub przypadku zmiany drużyny trakcyjnej.

Pomorska Kolei 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 zgodne z parametrami określonymi w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,
 - 2) wykonanie oględzin technicznych, o ile są wymagane,
 - 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,
 - 7) posiadanie dokumentów określonych odrębnymi przepisami, które powinny znajdować się na pojeździe kolejowym.
4. Oględzin technicznych dokonują uprawnieni pracownicy, sprawdzając stan taboru kolejowego, prawidłowość zestawienia i sprzęgnięcia, prawidłowość załadowania wagonów i umocowania ładunków; oględziny techniczne obejmują także wagony włączone do pociągów na stacjach pośrednich.

Szczegółowe warunki dokonywania oględzin określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.

5. Pociąg, w którym nie stwierdzono nieprawidłowości i w którym próba hamulców potwierdziła prawidłowość ich działania, należy osygnalizować zgodnie z Instrukcją o sygnalizacji kolejowej PKM-03.
6. 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, numer i serie pojazdu trakcyjnego, długość pociągu w metrach, masę ogólną pociągu, informacje o znajdowaniu się w składzie pociągu wagonów z towarem niebezpiecznym lub/i towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka podając ich liczbę i numery UN przewożonego towaru lub/i przesyłki nadzwyczajnej, podając numer uzyskanej zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej będącej jednocześnie zarządzeniem przewoźnika przewożenia przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej lub krajowej, bądź zarządzenia przewoźnika przewożenia przesyłki nadzwyczajnej, 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.
7. O wszelkich odchyleniach od parametrów określonych w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów uprawniony pracownik przewoźnika powinien poinformować dyżurnego ruchu o rodzaju i przyczynie powstałych przeszkód do jazdy i określić przewidywane z tego tytułu opóźnienie pociągu.
8. Przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu powinien przekazać maszyniście pociągu niezbędne, bieżące informacje, polecenia i zezwolenia.
9. Zestawienie pociągu powinno odpowiadać warunkom określonym odrębnymi przepisami i instrukcjami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego.
10. Ogólne zasady zestawiania pociągów przy przewożeniu towarów niebezpiecznych określa Instrukcja organizacji i postępowania przy przewożeniu towarów niebezpiecznych PKM-10, a szczegółowe zasady regulują instrukcje wewnętrzne przewoźnika kolejowego.
11. Warunki przewożenia rzeczy, które ze względu na kształt, rozmiary lub masę albo drogę przewożenia mogą spowodować trudności transportowe, określa Instrukcja organizacji i postępowania przy przesyłkach nadzwyczajnych PKM-11.

12. W pojeździe kolejowym powinny znajdować się dokumenty określone w przepisach dotyczących wykazu dokumentów, które powinny znajdować się w pojeździe kolejowym będącym w ruchu.
13. Przygotowanie pociągów do jazdy z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 ujęto w § 77 niniejszej instrukcji oraz w instrukcjach wewnętrznych przewoźnika kolejowego.

§12.

Obsada pociągu

1. Obsadę pociągu stanowi drużyna pociągowa w skład której, wchodzi drużyna trakcyjna oraz drużyna konduktorska lub tylko drużyna trakcyjna.
2. Drużyna trakcyjna może być jedno- lub dwuosobowa; w razie potrzeby drużyna trakcyjna może składać się z większej liczby osób.
 - a) W skład dwuosobowej drużyny trakcyjnej wchodzi dwóch maszynistów albo maszynista i pracownik posiadający licencję maszynisty będący w trakcie szkolenia w celu uzyskania świadectwa maszynisty po odbyciu stażu stanowiskowego przy naprawie i utrzymaniu taboru, czynnościach rewidenta i maszynisty oraz odbyciu szkolenia praktycznego, posiadający udokumentowaną znajomość linii kolejowych na trasie danego pociągu oraz umiejętność zatrzymania pociągu, w tym wykonania hamowania nagłego, z zastrzeżeniem ust. b) i c).
 - b) Dwuosobowa drużyna trakcyjna pociągów prowadzonych pojazdami trakcyjnymi jednokabinowymi charakteryzującymi się ograniczoną widocznością szlaku z kabiny maszynisty i nieposiadającymi urządzeń technicznych umożliwiających obserwację szlaku może być ustalona zgodnie z ust. a) albo składać się z maszynisty i pracownika zatrudnionego na stanowisku, o którym mowa w art. 22d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Pracownik ten powinien posiadać udokumentowaną znajomość przepisów prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji oraz umiejętność zatrzymania pociągu, w tym wykonania hamowania nagłego.
 - c) Do zadań pracownika, o którym mowa w ust. b), należy wspomaganie maszynisty obsługującego pojazd kolejowy w zakresie obserwacji szlaku oraz informowanie maszynisty o zauważonych zagrożeniach.
3. Jednoosobową obsługę trakcyjną stosuje się:
 - 1) w pociągach kursujących na liniach kolejowych z prędkością nieprzekraczającą 160 km/h i z pojazdami trakcyjnymi wyposażonymi przynajmniej w jeden rodzaj

czynnych i sprawnych urządzeń kontrolujących czujność maszynisty oraz urządzenia radiołączności pociągowej

- 2) pociągach kursujących na liniach kolejowych z prędkością nieprzekraczającą 160 km/h z wykorzystaniem systemu ERTMS/ ETCS w poziomie 0, w poziomie STM lub NTC lub w poziomie 1 LS,
- 3) w pociągach wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 oraz urządzenia radiołączności pociągowej, kursujących na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, z zastrzeżeniami określonymi w rozdziale XII;
- 4) w pojazdach pomocniczych, które są eksploatowane i były dopuszczone do eksploatacji w kraju przed dniem 14 listopada 1997 r. oraz spełniają wymogi oddziaływania na urządzenia sterowania ruchem kolejowym, pod warunkami, że prędkość pojazdu nie przekracza 60 km/h oraz:
 - a) pojazd jedzie do usuwania awarii, uszkodzeń lub napraw infrastruktury kolejowej na odcinku linii kolejowej zarządzanym przez daną jednostkę organizacyjną zarządcy infrastruktury; wówczas pojazd może być prowadzony jednoosobowo tylko przez kierowcę posiadającego znajomość tego odcinka linii kolejowej, po którym odbywa się przejazd, albo
 - b) gdy w kabinie kierowcy znajduje się drugi kierowca lub kierownik pociągu.Przepis ust. 3 pkt 1 nie dotyczy pociągów prowadzonych pojazdami trakcyjnymi jednokabinowymi charakteryzującymi się ograniczoną widocznością szlaku z kabiny maszynisty i nieposiadającymi urządzeń technicznych umożliwiającymi obserwację szlaku.
4. Pociągi pasażerskie przewożące pasażerów 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 sygnalizowane kierującemu pojazdem kolejowym z napędem za pomocą urządzeń technicznych.
5. W przypadkach szczególnych, takich jak uszkodzenie urządzeń kontrolujących czujność maszynisty albo urządzeń radiołączności, przy jednoosobowej obsłudze trakcyjnej, kierownik pociągu na wezwanie maszynisty powinien zająć miejsce w kabinie sterowniczej. W przypadku braku kierownika pociągu maszynista ma obowiązek doprowadzić pociąg do najbliższej stacji. Dalszy sposób postępowania określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.

6. Szczegółowe warunki dotyczące obsady pociągu określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.

§13.

Znajomość linii kolejowych przez drużynę pociągową

1. Maszynista i kierownik pociągu powinni znać obsługiwane odcinki linii kolejowych, na których prowadzą pociąg.
2. W przypadku:
 - 1) jednorazowych przewozów kolejowych, za zgodą PKM S.A.,
 - 2) wykonywania przewozów technologicznych,
 - 3) prezentacji nowego pociągu lub pojazdu kolejowego,
 - 4) szkolenia lub egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, - jeżeli maszynista albo kandydat na maszynistę ubiegający się o świadectwo maszynisty nie posiadają znajomości odcinków linii kolejowych, na których mają prowadzić pojazd kolejowy lub pociąg, mogą go prowadzić, pod warunkiem, że podczas jazdy obok nich znajduje się inny pracownik przewoźnika lub przedstawiciel zarządcy infrastruktury posiadający udokumentowaną znajomość tych odcinków.
3. W przypadku, gdy nie ma możliwości przydzielenia pracownika znającego obsługiwane odcinki, o których mowa w ust.2, maszynista pociągu 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.

W sytuacji nadzwyczajnej, tj. zakłóceń w ruchu kolejowym, powstałej w wyniku nagłego wydarzenia (z przyczyn naturalnych lub innych nieprzewidzianych okoliczności), powodującej konieczność zmiany trasy jazdy pociągu pasażerskiego, dyspozytor ruchu informuje o tym dyżurnego ruchu. Prędkość jazdy takiego pociągu nie może być większa niż 60 km/h, chyba że maszyniście zostanie przydzielony pracownik znający odcinki zmienionej trasy.
4. Jeżeli kierownik pociągu otrzyma polecenie jazdy na odcinku, którego warunków obsługi nie zna, powinien o tym powiadomić pracownika, który wydał mu takie polecenie, a następnie zastosować się do jego dalszych poleceń.
5. Kierownik pociągu nie znający obsługiwanych odcinków linii kolejowych w wyjątkowych przypadkach może obsługiwać pociąg kursujący na tych odcinkach, o ile zapozna się dokładnie z dotyczącymi danymi, zawartymi w wewnętrznym rozkładzie jazdy

pociągów i dodatkach do niego. O nieznanomości obsługiwanych odcinków linii kolejowych przez kierownika pociągu należy ustnie powiadomić maszynistę tego pociągu.

§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, warunki co do możliwości dalszego kontynuowania jazdy, sposobu doprowadzenia pociągu do najbliższej stacji lub sprowadzenia składu pociągu w częściach, określa maszynista. Jeżeli maszynista stwierdzi uszkodzenie hamulca zespolonego powinien zatrzymać pociąg, a następnie drużyna pociągowa powinna zabezpieczyć zatrzymany pociąg przed zbiegnięciem, poprzez zahamowanie wymaganej liczby wagonów hamulcem ręcznym lub postojowym.

Informacje o uszkodzeniu urządzeń hamulcowych pociągu, jego rodzaju, sposobie postępowania i ewentualne żądanie pomocy, maszynista (kierownik pociągu) powinien niezwłocznie przekazać dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku zapowiadawczego. Sposób postępowania drużyny pociągowej mający na celu zwolnienie szlaku musi być uzgodniony z właściwym dyżurnym ruchu.

§15.

Próba hamulców. Masa ogólna i długość pociągu. Rzeczywista i wymagana masa hamująca

1. Opis rodzaju hamulców, obsługę hamulców, przystosowanie ich do pracy w poszczególnych rodzajach pociągów oraz sposób wykonywania prób hamulców określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.
2. Działanie hamulca zespolonego oraz hamulca ręcznego pociągu powinno być sprawdzane przez rewidentów taboru kolejowego, a gdy ich nie ma – przez kierownika

pociągu lub przez innych pracowników przewoźnika kolejowego, przy współdziałaniu drużyny trakcyjnej, z zastrzeżeniem ust. 2a–2c:

2a. W przypadku pociągu zestawionego z jednego pojazdu kolejowego z napędem, składającego się z jednego lub wielu członów, wyposażonego w hamulce tarczowe, posiadającego nierozłączalny w normalnej eksploatacji główny przewód hamulcowy oraz manometry lub wskaźniki wskazujące ciśnienie powietrza w cylindrach hamulcowych na wszystkich wózkach jezdnych i sygnalizację stanu zahamowania i odhamowania pojazdu kolejowego w kabinie sterowniczej, dopuszcza się jednoosobowe wykonywanie uproszczonej próby hamulca przez maszynistę na podstawie tych wskazań.

2b. W przypadku pociągu składającego się z pojazdów kolejowych, o których mowa w ust.2a, wyposażonych w sygnalizację stanu zahamowania i odhamowania w kabinie sterowniczej wszystkich hamulców na wszystkich pojazdach kolejowych w składzie pociągu oraz wskazującą stan właściwego napełnienia sprężonym powietrzem głównego przewodu hamulcowego we wszystkich pojazdach kolejowych w składzie pociągu, dopuszcza się wykonywanie uproszczonej próby hamulca przez maszynistę na podstawie tych wskazań.

2c. Przepis ust.2b stosuje się wyłącznie w przypadku, gdy wszystkie pojazdy kolejowe w składzie pociągu przystosowane są do współdziałania z urządzeniami sygnalizacyjnymi w kabinie sterowniczej w zakresie, o którym mowa w ust.2b.

3. Sprawdzenie działania hamulców polega na wykonaniu szczegółowej lub uproszczonej próby hamulca zespolonego.
4. Szczegółową próbę hamulca należy wykonać:
 - 1) przed wyprawieniem pociągu ze stacji początkowej, odstępstwo od tej zasady może być stosowane dla pociągu, który po przybyciu na stację jest wyprawiony w dalszą drogę bez przeformowania lub bez naprawy urządzeń hamulcowych pod warunkiem, że przy tym składzie co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca, wtedy należy przeprowadzić uproszczoną próbę hamulca;
 - 2) na stacjach wyznaczonych w rozkładzie jazdy pociągów;
 - 3) gdy urządzenia hamulcowe w składzie pociągu lub w pociągu nie były zasilane sprężonym powietrzem dłużej niż 24 godziny;
 - 4) po zmianie składu pociągu, jeżeli doczepione pojazdy kolejowe stanowią więcej niż 50% składu pociągu; nie jest wymagana szczegółowa próba hamulca pod warunkiem, że włączane pojazdy kolejowe znajdowały się w pociągach, w których

- co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca;
- 5) jeżeli uproszczona próba hamulców dała wynik negatywny,
 - 6) jeżeli maszynista stwierdzi niedziałanie lub nie jest pewny prawidłowego działania hamulców;
 - 7) po przeładowaniu głównego przewodu hamulcowego pociągu i opróżnieniu komór i zbiorników sterujących za pomocą odluźniaczy.
5. Uproszczoną próbę hamulców należy wykonać w pociągu, w którym po dokonaniu próby szczegółowej:
- 1) nastąpiło zamknięcie lub otwarcie, nawet częściowe lub chwilowe, przewodu głównego hamulca, w którymkolwiek miejscu pociągu, z wyjątkiem zaworu maszynisty w czynnej kabinie sterującej i innych urządzeń na pojeździe trakcyjnym powodujących samoczynne hamowanie; w przypadku dołączenia pojazdów kolejowych do pociągu wykonuje się próbę uproszczoną hamulców pociągu, a pojazdy kolejowe dołączone poddaje się takim badaniom, jak podczas próby szczegółowej hamulca; badania te nie są wymagane w przypadku dołączenia pojazdów kolejowych na początku lub końcu pociągu i gdy włączane pojazdy kolejowe były używane w pociągach, w których co najmniej jeden raz w ciągu poprzedzających 24 godzin była wykonywana szczegółowa próba hamulca, a czas braku zasilania sprężonym powietrzem hamulców tych wagonów lub innych pojazdów kolejowych nie przekracza 24 godzin;
 - 2) nastąpiła zmiana kabiny sterowniczej;
 - 3) wyłączenie zasilania sprężonym powietrzem urządzeń hamulcowych w pociągu trwało do 24 godzin;
 - 4) szczegółowa próba hamulców była wykonana przy użyciu sieci stałej sprężonego powietrza lub innego pojazdu trakcyjnego, nieprzeznaczonego do prowadzenia tego pociągu;
 - 5) nastąpiło zamknięcie lub otwarcie, nawet częściowe lub chwilowe, przewodu zasilającego, w którymkolwiek miejscu pociągu, którego hamulce są nastawione na przebieg hamowania „R + Mg”;
 - 6) wyłączono co najmniej jeden pojazd kolejowy ze składu pociągu.
6. Po dokonaniu napraw urządzeń hamulcowych pojazdów w składzie pociągu i włączeniu hamulca w pojazdach poddanych naprawie hamulec tych pojazdów poddaje się takim badaniom, jak podczas próby szczegółowej hamulca.
7. Uproszczoną próbę hamulców należy również przeprowadzić na stacji, od której czas jazdy, wraz z postojami, do szlaku z większym spadkiem wynosi więcej niż 2 godziny.

Za większy spadek uważa się spadek miarodajnie miarodajny większy od 15 ‰ na długości co najmniej 1000 m lub spadek większy od 10 ‰ na długości większej niż 5 km.

8. Szczegółowe postanowienia w sprawie wykonywania prób hamulców określa przewoźnik kolejowy w przepisach wewnętrznych.
9. **Masa ogólna pociągu (M_o)** jest to suma mas pojazdów kolejowych wraz z ładunkiem, przy czym:
 - 1) dla pociągu kursującego z prędkością do 120 km/h jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych bez czynnego pojazdu z napędem;
 - 2) dla pociągu kursującego z prędkością większą niż 120 km/h, pociągu o masie składu pociągu mniejszej od 200 ton oraz dla pociągu wykonującego międzynarodowe przewozy kolejowe - jest to suma mas wszystkich pojazdów kolejowych wraz z czynnym pojazdem z napędem.
10. W przypadku zespołów trakcyjnych lub wagonów silnikowych masa ogólna składu pociągu równa się masie ogólnej pociągu.
11. Masa ogólna składu pociągu nie powinna być większa od dopuszczalnego obciążenia pojazdu trakcyjnego wyznaczonego do prowadzenia danego pociągu.
12. Długość pociągu to suma długości wszystkich pojazdów kolejowych znajdujących się w pociągu, określana w metrach.
13. Długość pociągów nie powinna być większa od długości użytecznej torów głównych na stacjach.
14. Długość pociągów pasażerskich nie powinna być większa od długości peronów, przy których pociąg ma postój handlowy, wskazany w rozkładzie pociągu.

Oznacza to, że pociągi pasażerskie powinny mieć taką długość, aby zapewniony był dostęp do krawędzi peronowej wszystkimi drzwiami.
15. Dopuszczalne długości pociągów podaje się w dodatkach do rozkładu jazdy.
16. Odstępstwo od postanowień ujętych w ust. 13 - 15 może zostać udzielone odrębnymi zezwoleniami.
17. **Rzeczywista masa hamująca** jest sumą mas hamujących wszystkich pojazdów kolejowych pociągu z czynnymi hamulcami.

Przez pojazd kolejowy z czynnym hamulcem należy rozumieć pojazd kolejowy z hamulcem sprawnym i włączonym do przewodu głównego hamulca pociągu. W przypadku prowadzenia pociągu na hamulcach ręcznych, jako pojazd kolejowy z hamulcem czynnym należy rozumieć pojazd kolejowy z obsługiwanym hamulcem ręcznym.

18. Masa hamująca pojazdu kolejowego wskazana jest na pojeździe kolejowym lub na tablicy przestawczej dla odpowiedniego położenia uchwytu.
19. Dla każdego pociągu należy obliczyć wymaganą masę hamującą w celu upewnienia się, że rzeczywista masa hamująca pociągu nie jest mniejsza od wymaganej.
20. Wymaganą masę hamującą (M_{hw}) pociągu oblicza się według wzoru:

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

gdzie:

M_o – masa ogólna,

P_w – procent wymaganej masy hamującej.

Wynik zaokrągla się wzwyż do całej tony.

21. Procent wymaganej masy hamującej (P_w) pociągu, który w rozkładzie jazdy pociągów jest podany dla określonej linii kolejowej, ustala się w zależności od:
- 1) drogi hamowania na odcinkach, po których kursuje ten pociąg;
 - 2) sposobu hamowania pociągu:
 - a) I – hamulcami zespolonymi szybko działającymi (P , R , $R + Mg$),
 - b) II – hamulcami zespolonymi wolno działającymi (G);
 - 3) prędkości jazdy pociągu;
 - 4) pochyłeń miarodajnych na drodze jazdy pociągu.
22. Procenty wymaganej masy hamującej pociągu, w zależności od sposobu hamowania, prędkości jazdy i miarodajnych pochyłeń, określają Tablice hamowania pociągu zamieszczone w Dodatku I niniejszej instrukcji:
- 1) Tablica B – dla drogi hamowania 700 m;
 - 2) Tablica C – dla drogi hamowania 1000 m.
23. Do obliczenia procentu wymaganej masy hamującej pociągu jako miarodajne pochylenie przyjmuje się pochylenie na odcinku o długości drogi hamowania, którego punkt początkowy i końcowy dają największą różnicę poziomów.
- Jeżeli droga hamowania jest dłuższa niż 1000 m, to jako miarodajne pochylenie przyjmuje się pochylenie na odcinku o długości 1000 m.
24. Dla jazdy pociągów na poziomie lub na spadku procenty wymaganej masy hamującej pociągu, wskazane w tablicach hamowania pociągu, podaje się w wewnętrznych rozkładach jazdy pociągów.
25. Dla jazdy pociągów na wzniesieniach należy ustalić procent odpowiadający jeździe z największą dopuszczalną prędkością na poziomie oraz procent odpowiadający jeździe z prędkością 20 km/h na miarodajnym pochyleniu i wartość większą podać w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.

26. Jeżeli rzeczywista masa hamująca pociągu jest mniejsza od wymaganej masy hamującej i nie można włączyć odpowiedniej liczby czynnych hamulców, należy zmniejszyć ogólną masę pociągu odpowiednio do posiadanej rzeczywistej masy hamującej. Masę ogólną (M_o), jaką może zabrać pociąg przy posiadanej rzeczywistej masie hamującej (M_{hr}) i wymaganym procencie masy hamującej (P_w), oblicza się według wzoru:

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

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

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

a następnie w odpowiedniej tablicy hamowania pociągów B lub C w wierszu dotyczącym danego pochylenia miarodajnego i sposobu hamowania, poszukać w odpowiedniej rubryce liczby równej, a jeśli takiej nie ma – najbliższej mniejszej od posiadanego procentu rzeczywistej masy hamującej. Liczba znajdująca się w tej rubryce wskazuje w nagłówku prędkość pociągu odpowiadającą istniejącym warunkom.

28. Dyżurny ruchu wyprawiający pociąg, którego prędkość jazdy wskazana w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów została zmniejszona, wydaje drużynie pociągowej rozkaz pisemny „O” ze wskazaniem największej dozwolonej prędkości określonej przez uprawnionego pracownika przewoźnika kolejowego. Rozkaz ten może być wydany na całą trasę pociągu lub jej część według wskazania drużyny pociągowej. O zmianie prędkości jazdy pociągu dyspozytor ruchu powinien zawiadomić wszystkie posterunki zapowiadawcze na jego odcinku oraz sąsiedniego dyspozytora.

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 sterowania ruchem kolejowym przystosowane są do prowadzenia ruchu w obu kierunkach po każdym torze,
 - 3) w razie wprowadzenia ruchu dwukierunkowego po jednym torze szlaku dwutorowego przy obu torach czynnych,
 - 4) w razie konieczności cofnięcia pociągu,
 - 5) w przypadku powrotu pociągu lub pojazdu pomocniczego, wyprawionego do określonego kilometra na szlaku,
 - 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 następnych, 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 razie jazdy na widoczność lub jazdy po torze zamkniętym.

Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego może wyprawić lub przepuścić pociąg na tor szlakowy:

 - 1) z ruchem jednokierunkowym – jeżeli ustali, że ten tor lub najbliższy odstęp tego toru jest wolny i nie ma przeszkód do jazdy;

- 2) z ruchem dwukierunkowym – jeżeli spełniony jest warunek określony w pkt 1 oraz nastąpiło wymagane porozumienie wykluczające jazdę po tym torze pociągu przeciwnego kierunku.

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

Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego może wyprawić lub przepuścić pociąg wyposażony w system ERTMS/ETCS na tor szlakowy:

- 1) z ruchem jednokierunkowym - jeżeli ustali, że ten tor lub najbliższy odstęp jest wolny i nie ma przeszkód do jazdy;
 - 2) z ruchem dwukierunkowym - jeżeli spełniony jest warunek określony w pkt 1 oraz nastąpiło wymagane porozumienie wykluczające jazdę po tym torze pociągu przeciwnego kierunku.
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 lub
 - 2) porozumienia między dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych za pomocą urządzeń łączności, zwanego zapowiadaniem pociągów,
 - 3) stanu urządzeń kontroli nie zajętości.
 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, lub:
 - a) przy prawidłowo działającej blokadzie wieloodstępowej (samoczynnej) - właściwe urządzenie powtarzające nie wskazuje zajętości pierwszego odcinka oddalania,
 - b) gdy prawidłowo działająca jednodostępowa (półsamoczynna) blokada liniowa bez obsługi bloków liniowych przejdzie do stanu neutralnego,
 - c) przy zapowiadaniu za pomocą urządzeń łączności - w dzienniku ruchu jest odpowiedni zapis,
 - d) przy prowadzeniu ruchu na szlaku wyposażonym w system ERTMS/ETCS poziomu 2, który wydaje zezwolenia na jazdę w oparciu o informację o stanie niezajętości - właściwe urządzenie powtarzające nie wskazuje zajętości pierwszego odstepu,
 - e) spełnione są dodatkowe warunki przewidziane i określone w regulaminie technicznym.

- 2) od przedniego posterunku zapowiadawczego otrzymał pozwolenie na wyprawienie pociągu na tor szlakowy z ruchem dwukierunkowym po tym torze,
 - 3) ostatni pociąg przeciwnego kierunku przyjechał w całości z sygnałem końca pociągu po torze, po którym prowadzi się ruch jednotorowy dwukierunkowy,
 - 4) 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 bocznicę są nastawione i zamknięte dla jazdy pociągu po torze szlakowym, a klucze do nich znajdują się na miejscu przewidzianym regulaminem technicznym,
 - 9) nie ma zgłoszenia o przeszkodzie do jazdy na szlaku,
 - 10) nie opóźni się pociąg mający pierwszeństwo.
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. pkt 1 lit. c oraz pkt 2–10.
- Upewnienie się przed zezwoleniem na wyjazd lub przejazd pociągu na tor szlakowy, w sposób określony regulaminem technicznym, obowiązuje również dyżurnego ruchu odcinkowego w przypadkach zdalnego prowadzenia ruchu.
- W razie potrzeby wjazdu, przejazdu lub wyjazdu pociągu na sygnał zastępczy dyżurny ruchu informuje o tym maszynistę za pomocą urządzeń łączności oraz podaje przyczynę takiej jazdy i numer toru, którego dotyczy udzielone zezwolenie.
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 dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawiający pociągi żąda pozwolenia na wyprawienie każdego pociągu, a dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego przyjmujący pociągi daje pozwolenie na wyprawienie każdego pociągu.
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:
 - 1) na liniach z blokadą liniową:
 - a) jednoodstępową (półsamoczną) – w przypadkach wymienionych w § 22a ust.10,
 - b) wieloodstępową (samoczną) – w przypadkach wymienionych w § 22 ust.10.
6. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy stosować w przypadkach i w sposób określony w § 21.
7. 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.
8. Przy zapowiadaniu pociągów podaje się ich numer, a w przypadku pociągów roboczych i utrzymaniowo-naprawczych 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 lokomotyw luzem, przy zapowiadaniu należy podać oprócz numeru pociągu, liczbę jadących pojazdów sprzęgniętych ze sobą oraz określić rodzaj ich trakcji. Przy zapowiadaniu pociągów jadących pod nadzorem systemu ERTMS/ETCS podaje się ich numer oraz informację, że pociąg jedzie pod nadzorem urządzeń systemu ETCS.

9. Dyżurny ruchu wywołany na łączu zapowiadawczym zgłasza się podając nazwę swego posterunku. Następnie dyżurny ruchu wywołujący wymienia nazwę swojego posterunku 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.

Jeżeli dyżurny ruchu powtarzający telefonogram bezpośrednio po tym nie podaje żadnego telefonogramu, kończy rozmowę.

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

Jeżeli bezpośrednio po otrzymaniu telefonogramu, zawierającego żądanie pozwolenia na wyprawienie pociągu, nie można podać telefonogramu zawierającego danie pozwolenia, należy poinformować, że podanie tego telefonogramu nastąpi później, po wywołaniu dyżurnego ruchu żądającego pozwolenia.

Postępowanie to i jego kolejność przedstawiają następujące przykłady :

Przykład I

Stacja Gdańsk Osowa - dyżurny ruchu	LCS PKM - dyżurny ruchu
Wydzwania	
	Zgłasza się - "LCS PKM "
„Gdańsk Osowa, . Pociąg 96551 przyjechał o 20 ¹⁰ ”	
	" Pociąg 96551 przyjechał o 20 ¹⁰ . Czy droga dla pociągu 96553 jest wolna?"
"Dla pociągu 96553 droga jest wolna"	
	" Dla pociągu 96553 droga jest wolna"

Przykład II

Stacja Gdańsk Osowa - dyżurny ruchu	LCS PKM - dyżurny ruchu
Wydzwania	
	Zgłasza się - "LCS PKM"
"Gdańsk Osowa. Czy droga dla pociągu 96502 jest wolna?"	
	Informuje
	Wydzwania
Zgłasza się - "Gdańsk Osowa "	
	"LCS PKM, Dla pociągu 96502 droga jest wolna"
" Dla pociągu 96502 droga jest wolna."	

§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 dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawiający pociąg żąda pozwolenia na wyprawienie pociągu, a dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego przyjmujący pociąg daje pozwolenie na wyprawienie pociągu. Telefonogramy zapowiadawcze z żądaniem i daniem pozwolenia na wyprawienie pociągu na szlak jednotorowy należy podawać do wiadomości wszystkim dyżurnym ruchu czynnych posterunków odstępowych (bocznicowych). Jeżeli łączność nie jest przystosowana do tego celu, telefonogramy te należy podawać do wiadomości tylko dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków odstępowych (bocznicowych).
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 następnych, w żądaniu pozwolenia podaje ilość pociągów i ich numery w kolejności zamierzonego wyprawiania, telefonogramem według wzoru nr 1b:

„Czy droga dla ilość pociągów numer nr i numer nr 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 nr i numer nr 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 nr i numer nr 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 następczych, 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 nr i numer nr 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 pociąg(ów) numer nr i numer nr”.

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 nr i numer nr 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 km minut min.”.
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 *km* z postojem minut *min.* i z powrotem”.

12. Jeżeli w pociągu znajdują się przesyłki: z towarami niebezpiecznymi, z towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka, z przesyłką nadzwyczajną „itd., 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 przesyłką nadzwyczajną ”.

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 nr”

lub telefonogramem według wzoru nr 7b:

„Zatrzymać ilość pociąg(ów) numer nr i numer nr”.

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(ów) numer nr i numer nr 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), 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 dyżurny ruchu posterunku następczego podaje dyżurnemu ruchu najbliższego przedniego posterunku następczego. W razie potrzeby może być zarządzane regulaminem technicznym, aby oznajmienie odjazdu pociągów podawane było również dyżurnemu ruchu drugiego z kolei posterunku następczego w kierunku jazdy tych pociągów.
2. Oznajmienie odjazdu (przejazdu) pociągu podaje się telefonogramem 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 (bocznicowy) 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 (bocznicowy) powinien nadać telefonogramem według wzoru nr 13.
5. Telefonogram zawierający oznajmienie odjazdu pociągu „do kilometra km z postojem minut min. i z powrotem” i pociągu „z popychaczem do kilometra km” dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, wyprawiający ten pociąg, powinien nadać do dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do dyżurnych ruchu pośrednich posterunków następnych.
6. Uzupełnienia telefonogramów zapowiadawczych przewidziane w §18 ust.10,11 i 12 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 dyżurny ruchu posterunku następczego potwierdza dyżurnemu ruchu najbliższego tylnego posterunku następczego, a na szlaku z ruchem jednotorowym dwukierunkowym, podzielonym na odstępy, dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego potwierdza również przyjazd pociągu dyżurnemu ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego 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 stanowi potwierdzenie przyjazdu powracającej ze szlaku lokomotywy popychającej pociąg do kilometra, które oznacza tylko przyjazd lokomotywy, nie oznacza 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 (bocznicowy) 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, 3a, 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,
 - 4) wygasło światło sygnału zastępczego, gdy pociąg przyjęto z toru z kierunku przeciwnego do zasadniczego na ten sygnał, podany uprzednio na sygnalizatorze sygnału zastępczego (umieszczonego na osobnej podstawie) odnoszącego się do tego toru.
7. Jeżeli wskutek nieprawidłowego działania urządzeń nie można nastawić na semaforze sygnału „Stój” lub wygasić światło sygnału zastępczego, potwierdzenie przyjazdu pociągu wolno dać dopiero po zastosowaniu się do postanowień § 39 ust.6 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.
9. Przyjazd pociągu z popychaczem dojeżdżającym wraz z popychanym pociągiem lub za nim do sąsiedniej stacji wolno potwierdzić dopiero po wjeździe pociągu i popychacza.
10. Przyjazd pociągu wyprawionego z popychaczem popychającym pociąg tylko na części szlaku (do kilometra), a następnie powracającym do stacji wyprawienia, wolno potwierdzić po przyjeździe tego pociągu, dopiero wtedy, gdy otrzymano od dyżurnego

ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego potwierdzenie przyjazdu popychacza po jego powrocie ze szlaku.

11. Telefonogram zawierający potwierdzenie przyjazdu popychacza po jego powrocie na posterunek zapowiadawczy, dyżurny ruchu tego posterunku powinien nadać do dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do dyżurnych ruchu pośrednich posterunków następnych.
12. Jeżeli na szlak z posterunkiem odstępowym (bocznikowym) wyprawiono pociąg do określonego kilometra na szlaku z postojem i z powrotem, a jazda pociągu sięga poza posterunek odstępowy (bocznikowy), dyżurny ruchu tego posterunku po przejeździe pociągu nie powinien potwierdzić przyjazdu pociągu. Po powrocie pociągu ze szlaku na posterunek zapowiadawczy, dyżurny ruchu, który go wyprawił, powinien nadać do dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do dyżurnych ruchu pośrednich posterunków następnych telefonogram zawierający potwierdzenie przyjazdu tego pociągu.

§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 następne pracujące na wydzielonych częstotliwościach różnych dla każdego szlaku. W przypadku uszkodzenia powyższych urządzeń, do doraźnego radiotelefonicznego zapowiadania pociągów można wykorzystać urządzenia łączności ogólnieeksploatacyjnej lub telefonii komórkowej.
3. 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.
4. Celem zapobieżenia ewentualnemu włączeniu się w radiową sieć zapowiadawczą lub łączność komórkową 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 następne przylegające do tego samego szlaku muszą posiadać tablice tożsamości o identycznym układzie cyfrowym.

5. Tablice tożsamości należy opracować według zasad określonych w „Instrukcji sporządzania regulaminów technicznych PKM-06” oddzielnie dla każdego szlaku lub odstępu.
6. 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:

SzlakA								-	 B.....						
nazwa posterunku zapowiadawczego								nazwa 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”

7. Radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy wprowadzić telefonogramem według wzoru nr 16, zastępując słowo „telefoniczne” słowem „radiotelefoniczne”.
8. Po ustaniu przyczyn powodujących radiotelefoniczne zapowiadanie pociągów należy je odwołać telefonogramem według wzoru nr 17, zastępując słowo „telefoniczne” słowem „radiotelefoniczne”.
9. W przypadku pogorszenia się słyszalności lub innych zakłóceń, gdy odbierający nie rozumie poszczególnych wyrazów należy je przeliterować używając znanych imion, nazw itp.
10. 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”.

11. Dyżurny ruchu przekazujący dyżur w czasie trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów, odnotowuje to w dzienniku ruchu zaznając jednocześnie przyjmującego dyżur ze stanem radiołączności i wszystkimi uwagami, jakie nasunęły mu się w czasie dotychczasowego trwania radiotelefonicznego zapowiadania pociągów.

§22.

Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową

1. Na szlakach z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową semafony odstępowe są nieobsługiwane, a sygnały ukazują się na nich samoczynnie.

Pod względem liczby wskazań sygnałowych (stawności) blokady na linii PKM są trzystawne. Sygnały te są zależne od stanu zajętości odstępu, znajdującego się za tym semaforem.

W wieloodstępowej (samoczynnej) blokadzie liniowej trzystawnej – odstęp nie może być krótszy od przyjętej dla danej linii drogi hamowania, a światło zielone ciągłe oznacza, że co najmniej dwa odstępy blokowe za semaforem (patrzac w kierunku jazdy pociągu) nie są zajęte.

Odstęp pomiędzy ostatnim semaforem odstepowym i semaforem wjazdowym nie może być krótszy od przyjętej dla danej linii drogi hamowania, a sygnał zezwalający na ostatnim semaforze wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej trzystawnej spełniającym funkcje tarczy ostrzegawczej, może ukazać się wówczas, gdy wjeżdżający pociąg wjedzie poza miejsce niebezpieczne za semaforem wjazdowym, na semaforze wjazdowym wyświetli się sygnał „Stój” i odstęp chroniony tym semaforem samoczynnym nie będzie zajęty.

W razie grożącego niebezpieczeństwa, sygnał zezwalający na semaforze należy natychmiast zmienić na sygnał „Stój”.

2. W czasie, gdy nie jest włączona funkcja samoczynności semaforów lub automatycznego nastawiania przebiegów, pociągi należy wyprawiać ze stacji wówczas, gdy zasadniczo co najmniej dwa odcinki-oddalania na planie świetlnym nie wykazują zajętości i nie ma przeszkód do jazdy.

Jeżeli jednak prędkość jazdy ostatniego wyprawionego pociągu jest równa lub większa niż prędkość następnego pociągu, który ma być wyprawiony, to pociąg ten można wyprawić ze stacji, gdy co najmniej pierwszy odcinek oddalenia na planie świetlnym(ekranie monitora) nie wykazuje zajętości, i nie ma przeszkód do jazdy. Jeżeli

jednak prędkość jazdy ostatniego wyprawionego pociągu jest równa lub większa niż prędkość następnego pociągu, który ma być wyprawiony, to pociąg ten można wyprawić ze stacji, gdy co najmniej pierwszy odcinek oddalania na planie świetlnym (ekranie monitora) nie wykazuje zajętości, urządzenia zezwalają na podanie odpowiedniego sygnału i nie ma przeszkód do jazdy.

Odcinka toru, znajdującego się pomiędzy semaforem wyjazdowym a pierwszym semaforem blokady wieloodstępowej (samoczynnej), nie uważa się za odstęp, jeżeli długość tego odcinka jest mniejsza od obowiązującej drogi hamowania.

3. Na szlakach wyposażonych w wieloodstępową (samoczną) blokadę liniową będących jednym odstępem, ruch pociągów prowadzony jest w sposób analogiczny do prowadzenia ruchu pociągów na szlakach wyposażonych w jednoodstępową (półsamoczną) blokadę liniową.
4. Po wyprawieniu każdego pociągu obowiązuje podawanie do sąsiedniego obsługiwanego posterunku zapowiadawczego telefonicznej informacji o numerze wyprawianego pociągu i dodatkowych informacji według postanowień § 22a ust. 2.
Liczbę przekazywanych numerów pociągów można zwiększyć do maksymalnie trzech, przy czym musi to zostać zapisane w regulaminie technicznym. Zamiast telefonicznego powiadamiania o numerach pociągów może być zastosowana samoczynna awizacja numerów pociągów za pomocą przeznaczonych do tego urządzeń.
5. W razie nie działania lub nieprawidłowego działania urządzeń sterowania 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 (ekranie monitora) działa należycie - pociąg należy wyprawić, gdy odcinek ten nie wykazuje zajętości,
 - b) jeżeli pierwszy odcinek oddalania na planie świetlnym (ekranie monitora) 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 wyprawić 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 (ekranie monitora) 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 „S”:
 - a) o jeździe pociągu w odstępie posterunków następnych,
 - b) o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych,
 - c) o potrzebie ostrożnej jazdy od ostatniego samoczynnego semafora odstępowego (ze wskaźnikiem W 18),
 - 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 wieloodstępowej (samoczynnej) bez udziału uprawnionego pracownika do odwołania telefonicznego zapowiadania pociągów zapis tego pracownika nie jest wymagany. Usunięcie nieprawidłowego działania wieloodstępowej (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) sbł, a dyżurny ruchu podyktowaną treść wpisuje do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem znajdującej się na nastawni.
- 7. Na szlaku z blokadą wieloodstępową (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.

9. Jeżeli pociąg ma być wyprawiony na część szlaku (do kilometra) lub na bocznice, przy której nie ma urządnego 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.
10. W razie przerwy w łączności telefonicznej przy prawidłowym działaniu wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej, blokada ta jest nadal podstawą prowadzenia ruchu, a informację o numerze pociągu do sąsiedniego posterunku ruchu należy przekazać radiotelefonem.

W czasie przerwy w łączności telefonicznej i radiotelefonicznej przy prawidłowo działającej wieloodstępowej (samoczynnej) blokadzie liniowej, podstawą prowadzenia ruchu jest blokada liniowa. W takich warunkach, dla ustalenia numerów kursujących pociągów, należy posługiwać się wewnętrznym rozkładem jazdy, obserwacją pociągów, a w przypadkach, gdy to jest niezbędne – zatrzymywać je w celu wymiany informacji z drużyną pociągową.

11. Na szlaku z wieloodstępową (samoczną) 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 pociągu do określonego kilometra na szlaku i z powrotem do stacji wyprawienia,
 - e) w razie wyprawienia pociągu z postojem na szlaku w celu obsługi bocznic albo wyprawienia pociągu na bocznice, przy której jest posterunek pomocniczy lub bocznicowy,
 - f) w razie wyprawienia pojazdu pomocniczego nie oddziałującego na urządzenia sterowanie ruchem kolejowym - zapowiadać należy tylko pojazd pomocniczy,
 - g) w razie wyprawienia pociągu roboczego z postojem na szlaku i z jazdą do następnej stacji,

- h) w razie wyprawienia po torze lewym pociągu do określonego kilometra na szlaku lub bocznicy, przy której nie ma posterunku ruchu i z powrotem na stację wyprawienia.
- 2) wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów telefonogramem według wzoru nr 16:
- a) w razie wykonywania robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym, gdy pracownik prowadzący roboty wpisze do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem potrzebę wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów,
 - b) gdy dwa pierwsze odcinki oddalania stale wykazują zajętość, a także gdy trzy lub więcej samoczynnych semaforów odstępowych samoczynnej blokady liniowej dla jednego kierunku jazdy stale wskazuje czerwone światło, są nieoświetlone lub wskazują sygnał wątpliwy,
 - c) w razie nienastawienia się sygnału „Stój” na semaforze posterunku następczego,
 - d) w razie niedziałania lub nieprawidłowego działania wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej.

Jeżeli telefoniczne zapowiadanie wprowadza się dla jednego z kierunków jazdy po danym torze, to telefonogram o wprowadzeniu i odwołaniu telefonicznego zapowiadania według wzoru nr 16 i nr 17, po wyrazach „po torze numer nr” należy uzupełnić wyrazami „dla kierunku ...”.

12. Telefoniczne zapowiadanie ruchu pociągów należy odwołać po ustaniu przyczyny, dla której zostało ono wprowadzone telefonogramem według wzoru nr 17.

§22a.

Prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową

1. Na szlakach dwutorowych z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową ruch pociągów prowadzi się na podstawie obsługi urządzeń blokady liniowej.
2. Na szlaku dwutorowym obowiązuje ponadto podawanie telefonicznej informacji o numerze pociągu. Informację tę podaje dyżurny ruchu w następującej formie:
„*pociąg [nr] odjechał*” przy czym, w razie potrzeby, po numerze pociągu dodaje się słowa:
„*z postojem na km minut, „z popychaczem”, „z przekroczoną skrajnią”, „z przesyłką wyjątkowo ciężką”, „z towarem niebezpiecznym”, „z TNWR” itp.*
Telefoniczną informację podaje się odpowiednio wcześniej, do 5 minut przed

spodziewanym odjazdem pociągu, co powinno być określone w regulaminie technicznym.

Informacja o numerze pociągu może być podawana za pomocą urządzenia zgodnie z instrukcją obsługi tego urządzenia.

3. Na szlakach jednotorowych z półsamoczynną blokadą liniową ruch pociągów prowadzi się na podstawie obsługi blokady liniowej a ponadto telefonicznego żądania i dania pozwolenia na wyprawienie pociągu. Dla każdego pociągu należy telefonicznie żądać pozwolenia na wyprawienie pociągu (wzór telefonogramu nr 1a) i jeżeli istnieją wymagane warunki i nie ma przeszkód, należy telefonicznie dać pozwolenie na wyprawienie pociągu (wzór nr 4a).
4. Postanowienia dotyczące warunków telefonicznego żądania i dania pozwolenia na wyprawienie pociągu wymienione § 16 ust. 5, pkt 1 i 3-10 oraz telefonicznego potwierdzenia przyjazdu pociągu zawarte w § 20 ust. 6 mają zastosowanie również przy prowadzeniu ruchu za pomocą jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokady liniowej.
5. Gdy po nastawieniu na semaforze wyjazdowym sygnału zezwalającego na jazdę na szlak jednotorowy zajdzie potrzeba odwołania wyjazdu pociągu i wyprawienia na ten szlak pociągu przeciwnego kierunku przez sąsiedni posterunek zapowiadawczy, należy na semaforze wyjazdowym nastawić sygnał „Stój” i wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów.
6. Jeżeli po nastawieniu na semaforze wyjazdowym sygnału zezwalającego na jazdę nastąpi zmiana tego sygnału na sygnał „Stój” lub pociąg nie zostanie wyprawiony - należy na semaforze tym nastawić sygnał „Stój”, a pierwszy pociąg tego samego kierunku jazdy na ten szlak (odstęp) należy wyprawić na sygnał zezwalający (o ile urządzenia na to pozwalają), bądź sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny.
Po wyjeździe pociągu urządzenia blokady liniowej należy obsłużyć bez wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów.
7. Dla jazdy pociągu do określonego kilometra na szlaku z postojem i z powrotem, nie obsługuje się urządzeń blokady liniowej, lecz stosuje się telefoniczne zapowiadanie pociągów.

Przed wyprawieniem pociągu do kilometra na szlak z postojem i z powrotem, stacja wyprawiająca taki pociąg powinna mieć blok pozwolenia w stanie odblokowanym, o ile blok taki istnieje. Po wyprawieniu pociągu do kilometra na szlaku i z powrotem należy zastosować środki pomocnicze zgodnie z postanowieniami §42.

8. Na szlaku z jednoodstępową (pólsamoczynną) blokadą liniową, po jednym lub po obu torach szlakowych, albo dla jednego z kierunków jazdy po danym torze przy blokadzie dwukierunkowej należy:

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

- a) w razie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego i wprowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym - gdy blokada liniowa nie jest przystosowana do prowadzenia takiego ruchu,
- b) w razie wyprawienia pociągu po torze zamkniętym,
- c) w razie wyprawienia pociągu po torze lewym szlaku dwutorowego (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), gdy oba tory są czynne, a blokada liniowa nie jest przystosowana do prowadzenia dwukierunkowego ruchu po każdym torze,
- d) w razie wyprawienia pociągu do określonego kilometra na szlaku i z powrotem,
- e) w razie wyprawienia pociągu z postojem na kilometrze celem obsługi bocznic, jak również w razie wyprawienia pociągu na bocznicę lub z bocznic, przy której jest posterunek pomocniczy lub bocznicowy,
- f) w razie wyprawienia pociągu z lokomotywą popychającą pociąg do kilometra na szlaku i z powrotem na stację wyprawienia, albo z lokomotywą popychającą pociąg do sąsiedniej stacji, gdy lokomotywa ta nie jest sprzęgnięta z pociągiem,
- g) w razie wyprawienia pojazdu pomocniczego nie oddziaływującego na urządzenia srk -zapowiadać należy tylko pojazd pomocniczy.

2) wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów telefonogramem wzoru nr 16:

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

w następujących przypadkach:

- a) gdy na semaforze wyjazdowym, odstępowym lub wjazdowym na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego, nie można nastawić sygnału zezwalającego, za wyjątkiem postanowień ust. 6,
- b) gdy blokada liniowa działa nieprawidłowo,
- c) gdy urządzenia blokady liniowej nie mogą być obsługiwane lub nie wolno ich obsługiwać,
- d) w razie użycia do jazdy pociągu wyjątkowo drogi przebiegu, dla której nie jest przewidziane nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym, albo dla której nie ma semafora,

- e) gdy wskutek prowadzonych robót uprawniony pracownik wpisze do książki kontroli urządzeń sterowania ruchem potrzebę wprowadzenia telefonicznego zapowiadania,
 - f) gdy brak jest plomb lub zamknięć na odpowiednich urządzeniach lub pomieszczeniach wskazanych w Instrukcji obsługi, eksploatacji i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym PKM-07 i instrukcjach obsługi urządzeń będących załącznikami do regulaminu technicznego,
 - g) gdy nie można nastawić sygnału „Stój” na semaforze,
 - h) w razie niewyświetlenia się sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym, po obsłużeniu odnośnego przycisku tego semafora,
 - i) w razie czasowego wyłączenia posterunku ruchu, nastawni wykonawczej z udziału w prowadzeniu ruchu,
 - j) w przypadku, gdy urządzenia kontroli nie zajętości wskazują na zajętość toru szlakowego pomimo przybycia wcześniej wyprawionego pociągu do jednego z posterunków zapowiadawczych przyległych do szlaku.
9. Jeżeli telefoniczne zapowiadanie wprowadza się dla jednego z kierunków jazdy po danym torze (ust. 8), telefonogram ten i telefonogram według wzoru nr 17 (ust. 15), po wyrazach „po torze numer.....” należy uzupełnić wyrazami „dla kierunku.....”.
10. W czasie, w którym obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów, podstawą do prowadzenia ruchu pociągów jest telefoniczne zapowiadanie pociągów, a urządzenia blokady liniowej należy obsługiwać pomocniczo, jeżeli jest to możliwe. Telefonogramy zapowiadawcze należy nadawać przed obsłużeniem blokady liniowej. Urządzeń blokady liniowej nie należy obsługiwać, gdy istnieje zakaz obsługi.
11. Zapowiadanie telefoniczne wprowadza dyżurny ruchu tego posterunku zapowiadawczego, na którym zaistniała przyczyna wymagająca wprowadzenia takiego zapowiadania. Jeżeli przyczyna ta zaistniała na posterunku odstępowym (bocznikowym), zapowiadanie to na całym torze szlakowym wprowadza na szlaku dwutorowym dyżurny ruchu tylnego posterunku zapowiadawczego, a na szlaku jednotorowym dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, z którego został wyprawiony pociąg i podczas jego przejazdu zaistniała przyczyna wymagająca wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów.
12. Jeżeli powstała potrzeba wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów (ust. 8 pkt. 2), należy telefonicznie potwierdzić przyjazd ostatniego pociągu, który był wyprawiony przed rozpoczęciem telefonicznego zapowiadania pociągów.
13. W czasie obowiązywania telefonicznego zapowiadania pociągów należy stosować środki pomocnicze według postanowień §42.

14. Jeżeli ustała potrzeba telefonicznego zapowiadania pociągów, należy zaprzestać telefonicznego zapowiadania pociągów dopiero wtedy, gdy:

- 1) na szlaku jednotorowym z ruchem dwukierunkowym - przejedzie po jednym pociągu w każdym kierunku przy prawidłowo działającej blokadzie,
- 2) na szlaku dwutorowym:
 - a) przy ruchu dwutorowym jednokierunkowym po każdym torze - po torze, na którym obowiązywało czasowe telefoniczne zapowiadanie, przejedzie pociąg w kierunku ustalonym dla tego toru, przy prawidłowo działającej blokadzie,
 - b) przy czasowym ruchu jednotorowym dwukierunkowym bez urządzeń srk przystosowanych do prowadzenia takiego ruchu - po przywróceniu ruchu dwutorowego jednokierunkowego po każdym torze, przejedzie przy prawidłowo działającej blokadzie jeden pociąg w kierunku ustalonym dla toru, po którym był prowadzony ruch jednotorowy dwukierunkowy,
 - c) przy czasowym ruchu dwukierunkowym po torze szlaku dwutorowego, przy czynnych obu torach, bez urządzeń srk przystosowanych do prowadzenia takiego ruchu – po przejeździe wszystkich pociągów po torze lewym, przejedzie po tym torze, przy prawidłowym działaniu blokady, pociąg w kierunku ustalonym dla tego toru.

15. Po ustaniu przyczyny wprowadzenia telefonicznego zapowiadania pociągów (ust. 8 pkt. 2) dyżurny ruchu, który je wprowadził, odwołuje je telefonogramem według wzoru nr 17:

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

Telefonogram ten nadaje się, gdy spełnione zostały warunki wymienione w ust. 14.

16. W razie prowadzenia robót, nieprawidłowego działania lub wyłączenia z działania urządzeń blokady liniowej, odnoszących się tylko do jednego toru szlakowego lub kierunku przy blokadzie dwukierunkowej - ruch pociągów na innych torach lub kierunkach tego szlaku należy prowadzić za pomocą urządzeń blokady liniowej, jako podstawy prowadzenia ruchu.

17. W razie przerwy w łączności telefonicznej przy prawidłowym działaniu jednodostępowej (półsamoczynnej) blokady liniowej, blokada ta jest nadal podstawą prowadzenia ruchu, a informację o numerze pociągu do dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku ruchu należy przekazać radiotelefonem.

W czasie przerwy w łączności przewodowej i radiotelefonicznej przy prawidłowo działającej blokadzie liniowej, podstawą prowadzenia ruchu jest blokada liniowa.

W takich warunkach, dla ustalenia numerów kursujących pociągów, należy posługiwać się rozkładem jazdy, obserwacją pociągów, a w przypadkach, gdy to jest niezbędne - zatrzymywać je w celu zasięgnięcia informacji od drużyny pociągowej.

18. O uszkodzeniu, nieprawidłowym działaniu lub nieprzepisowym stanie urządzeń blokady liniowej należy zawiadomić uprawnionego pracownika.

Szczegółowe postanowienia o obsłudze urządzeń srk, o sposobie postępowania w razie przeszkód w działaniu tych urządzeń oraz podczas prowadzenia w nich robót, zawierają instrukcje obsługi poszczególnych rodzajów urządzeń oraz Instrukcja obsługi, eksploatacji i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym PKM-07.

§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 wchodzą 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 zwoznic, 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 zwozniczowskie dla wykonywania następujących zadań:
 - 1) sprawdzenia położenia, zajętości lub przełożenia w wymagane położenie i zamknięcia zwoznic 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 sporządzania 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 pociągów.
9. Na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchu i szlakach stycznych:
 - 1) każdy pojazd kolejowy z napędem musi być wyposażony w sprawne urządzenia radiołączności w przeciwnym wypadku zabrania się wjazdu pojazdu na odcinek zdalnego prowadzenia ruchu,
 - 2) zabrania się stosowania lokomotyw popychających nie sprzęgniętych z pociągiem,
 - 3) stanowisko pracy dyżurnego ruchu odcinkowego musi być wyposażone w urządzenia samoczynnie rejestrujące wszystkie rozmowy prowadzone przez niego za pomocą łączności przewodowej i radiowej, a w miarę potrzeby powinno być wyposażone w urządzenia obrazujące i rejestrujące przemieszczanie się poszczególnych pociągów,
 - 4) na odcinkach 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 w tym zakresie.
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 ERTMS/ 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.

§23a.

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

1. Podstawą prowadzenia ruchu na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchu wyposażonych w urządzenia zdalnego sterowania oraz na szlakach stycznych jest:
 - 1) wieloodstępowa (samoczynna) dwukierunkowa blokada liniowa z możliwością włączania na samoczynność semaforów obsługiwanych na posterunkach ruchu, albo
 - 2) jednoodstępowa (półsamoczynna) blokada liniowa z kontrolą niezajętości toru szlakowego.
2. W razie niedziałania lub nieprawidłowego działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym - do czasu usunięcia usterki urządzeń lub wprowadzenia miejscowej obsługi sterowanych posterunków ruchu - należy postępować jak na szlakach z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową w sposób określony w § 22 ust.5, a na szlakach z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową w sposób określony w § 22a ust.8 pkt. 2 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.
3. Ruch jednotorowy dwukierunkowy na szlaku:
 - 1) stycznym należy prowadzić według ogólnych zasad określonych w § 45 i § 48, obsługując urządzenia sterowania 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.
4. Zamknięcie toru szlakowego i prowadzenie ruchu po torze zamkniętym na szlaku:
 - 1) stycznym należy prowadzić według ogólnych zasad określonych w § 44 i § 46, obsługując urządzenia sterowania ruchem kolejowym zgodnie z instrukcją obsługi,
 - 2) wewnętrznym należy prowadzić według zasad ogólnych określonych w § 44 i § 46, obsługując urządzenia sterowania ruchem kolejowym zgodnie z instrukcją obsługi.Dyżurny ruchu LCS rejestruje w elektronicznym dzienniku ruchu telefonogramy o zamknięciu i otwarciu toru szlaku stycznego i wewnętrznego odcinka zpr.
5. Szczegółowe postanowienia dotyczące prowadzenia ruchu pociągów na odcinku zdalnego prowadzenia ruchem w zależności od warunków miejscowych i zastosowanych urządzeń sterowania 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) maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby w przypadku zauważenia przeszkody do kontynuowania jazdy mógł zatrzymać pociąg przed przeszkodą lub sygnałem „Stój”,

- 3) prędkość jazdy nie może przekraczać 40 km/h.
2. Jazdę na widoczność stosuje się w następujących przypadkach:
 - 1) jeżeli samoczynny semafor odstępowy nie wskazuje sygnału zezwalającego na jazdę, wówczas pociąg po zatrzymaniu może minąć ten semafor i wjechać na odstępowy, który należy uważać za zajęty przez poprzedni pociąg z prędkością do 40 km/h, z wyłączeniem ciężkiego pociągu towarowego, który może przejechać bez zatrzymania ze zmniejszoną prędkością do 20 km/h obok semafora odstępowego, na którym umieszczono wskaźnik W22,
 - 2) gdy maszynista po usłyszeniu sygnału „ALARM” otrzymanego środkami radiolączności nie otrzymał wyjaśnienia przyczyny jego nadania – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, pociąg może jechać dalej do najbliższego posterunku ruchu z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h,
 - 3) przy wyjeździe pociągu na szlak z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową na podstawie sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego; prędkość jazdy na widoczność nie może przekraczać 40 km/h i obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, o ile prowadzący pojazd kolejowy nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacją, że sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne.
3. 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.
4. 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 Zarząd PKM S.A. 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 radiołączność 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 przez wyznaczone stacje obsługujące.
2. Postanowienia niniejszej instrukcji dotyczą bocznic, a postanowienia dotyczące pociągów bocznicowych odnoszą się również do innych pociągów obsługujących bocznicę bądź jadących na bocznicę lub z bocznicy.
3. Sposób obsługi bocznicy zależy od tego, czy przy odgałęzieniu bocznicy jest posterunek bocznicowy lub pomocniczy czy nie ma żadnego posterunku ruchu, przeznaczonego do jej obsługi.
4. 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.
5. 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.
6. Szczegółowe postanowienia w sprawie obsługi bocznicy należy umieścić w regulaminie obsługi bocznicy, który oprócz dyżurnych ruchu powinny znać drużyny pociągowe obsługujące bocznicę.
7. W czasie zajęcia toru szlakowego przez pociąg bocznicowy lub manewrujący tabor, należy zastosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze na tylnym posterunku zapowiadawczym.

§27.

Prowadzenie ruchu pociągów utrzymaniowo-naprawczych i roboczych

1. Pociągi utrzymaniowo-naprawcze powinny kursować na podstawie wewnętrznych rozkładów jazdy. Wyjątek stanowią pociągi utrzymaniowo-naprawcze uruchamiane dla potrzeb usuwania skutków wypadków kolejowych i kursujących na warunkach określonych przez dyspozytora ruchu.
2. Numer pociągu utrzymaniowo-naprawczego zostaje zmieniony na numer pociągu roboczego na posterunku zapowiadawczym przed wyjazdem tego pociągu na zamknięty tor szlakowy. Natomiast zmiana numeru pociągu roboczego na numer pociągu utrzymaniowo-naprawczego następuje na posterunku zapowiadawczym przed wyjazdem na tor czynny. Obsadę pociągu utrzymaniowo-naprawczego należy powiadomić rozkazem pisemnym o obowiązujących prędkościach jazdy na poszczególnych odcinkach linii kolejowych oraz obowiązujących ograniczeniach prędkości (stałych i doraźnych). Jeżeli pociąg utrzymaniowo-naprawczy jedzie do usunięcia przerwy w ruchu pociągów, lub zdarzenie spowodowało ofiary w ludziach, należy wyznaczyć mu stopień pierwszeństwa, przewidziany dla pociągu ratunkowego. Pociągi robocze określa się wyrazem „roboczy” 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 lub postojowym, płozami hamulcowymi) i dozorowana przez kierownika pociągu lub wyznaczonego przez niego pracownika posiadającego odpowiednie kwalifikacje. Płozy hamulcowe powinny stanowić element stałego wyposażenia pociągu.

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.).

Odlączenie 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. uzgadnia z właściwym dyspozytorem PKP PLK SA jego jazdę i pracę w niezbędnym zakresie.
2. Pociągi ratunkowe jadące do miejsca wypadku mają pierwszeństwo przed innymi pociągami. O kursowaniu pociągu ratunkowego dyspozytor PKM zawiadamia dyżurnego ruchu, podając największą prędkość jazdy i – w razie potrzeby – stopień pierwszeństwa tego pociągu. O kursowaniu pociągu ratunkowego dyspozytor powinien zawiadomić również dyspozytora sąsiedniego odcinka (PKP PLK), jeżeli pociąg ratunkowy ma jechać na ten odcinek.
3. Pociągi ratunkowe, jadące po torze zamkniętym, kursują według zasad ruchu jak dla pociągów roboczych. Określa się je kolejnym numerem pociągu roboczego zaczynającym się od 1 lub 2 w ciągu doby, w zależności od kierunku jazdy (parzysty, nieparzysty).
4. Wyprawiony po torze zamkniętym pociąg ratunkowy, o którym mowa w ust. 3 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.
5. Jazda pociągu ratunkowego do posterunku zapowiadawczego lub do posterunku ruchu przyległego do szlaku, na którym zdarzył się wypadek, odbywa się na podstawie wewnętrznego rozkładu jazdy.

Pociąg ratunkowy, w tym pociąg do usuwania skutków awarii, uszkodzeń lub do naprawy infrastruktury kolejowej, może być wyprawiony bez wewnętrznego rozkładu jazdy pociągu. Kursowanie tego pociągu zarządza właściwy dyspozytor liniowy nadając mu numer i określając relację i stopień pierwszeństwa. Powiadamia telefonicznie lub za pomocą systemów informatycznych wszystkich dyżurnych ruchu posterunków zapowiadawczych znajdujących się na drodze jazdy takiego pociągu w granicach swojego odcinka, a także dyspozytora liniowego sąsiedniego odcinka, na który pociąg ten ma wjechać.

Przed odjazdem ze stacji uruchomienia pociągu ratunkowego wprowadza do systemu dane o tym pociągu, które to drogą elektroniczną eksportowane są do systemu EDR. W takim przypadku obsadę pociągu ratunkowego należy powiadomić rozkazem pisemnym o obowiązujących w rozkładzie jazdy prędkościach na poszczególnych odcinkach linii kolejowych oraz obowiązujących ograniczeniach prędkości.

6. Jazda pociągu ratunkowego od posterunku zapowiadawczego przyległego do szlaku, na którym zdarzył się wypadek, do miejsca wypadku oraz powrót tego pociągu odbywa się po torze zamkniętym.
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, lokomotywy luzem do usunięcia skutków awarii (defektów) lokomotyw na pociągach.Stopień pierwszeństwa pociągów ustala dyspozytor w zależności od potrzeb.

§29.

Prowadzenie dziennika ruchu

1. W dzienniku ruchu dla posterunku zapowiadawczego każda strona przeznaczona jest dla jednego szlaku względnie odstępu. Jeżeli dziennik ten przeznaczony jest tylko dla jednego szlaku (odstępu), należy zapisać najpierw stronę lewą, a następnie prawą. W razie prowadzenia ruchu dwukierunkowego po obu lub po jednym torze szlaku dwutorowego, przy czynnych obu torach szlakowych, należy dziennik ruchu prowadzić jak przy ruchu jednokierunkowym, z adnotacją w rubryce „Uwagi” o jeździe pociągu po torze lewym w przypadku jego wyprawienia po torze, którym dyżurny ruchu nie zarządza.

Ilość dzienników ruchu i przeznaczenie każdego z nich dla poszczególnych szlaków należy dla każdego posterunku zapowiadawczego, a w razie potrzeby i dla posterunku odstępowego, (bocznikowego) ustalić w regulaminie technicznym.
2. 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.
3. Dzienniki ruchu prowadzi dyżurny ruchu.
4. Dziennik ruchu należy prowadzić na bieżąco. Telefonogramy należy zapisywać niezwłocznie po ich odebraniu i bezpośrednio przed ich nadaniem.
5. Czasu żądania pozwolenia na wyprawienie pociągu nie notuje się w dzienniku ruchu.
6. Telefonogramy zapowiadawcze, dla których przewidziane są osobne rubryki, należy w dziennikach ruchu dla posterunków zapowiadawczych zapisywać w następujący sposób:

- 1) w 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 żądanie pozwolenia stało się nieaktualne, a pozostałe rubryki tego wiersza należy zakreskować, natomiast numer pociągu zanotować w rubr. 1 względnie 2 w następnym wolnym wierszu 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 ruchu, niż przyjęcie tego pociągu, odpowiedni poziomy wiersz w przeciwległej stronicy należy zakreskować;
- 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, wykonanie manewrów, wjazd (wstawienie) na tor szlakowy PSD;
- 5) w rubryce 5 – notuje się czas podany w telefonogramie zawierającym oznajmienie odjazdu pociągu, wjazdu (wstawienia) na tor szlakowy PSD, a w rubryce 6 – czas podany w telefonogramie zawierającym potwierdzenie przyjazdu pociągu, czas zakończenia manewrów lub czas zjazdu PSD ze szlaku na drogę kołową, względnie jeden z przyległych do szlaku posterunków zapowiadawczych, gdy pojazd ten wjechał (został wstawiony) na tym szlaku; jeżeli czasy te różnią się co najmniej o dwie minuty od czasu nadania względnie odebrania telefonogramu, to czasy te należy zanotować w formie ułamka, podając w liczniku czas wskazany w telefonogramie, a w mianowniku rzeczywisty czas nadania względnie odebrania

telefonogramu, jeżeli podstawą prowadzenia ruchu jest jednoodstępowa (półsamoczynna) blokada liniowa lub wieloodstępowa (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 7 notuje się:

- a) uzupełnienie informacji o numerze pociągu oraz treści telefonogramów zapowiadawczych zanotowanych w rubrykach 4- 6 („z postoj. na km ... min. ...”, „do km ... z postoj. min. ... i z 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 przesył. nadzwycz.”, „z towar. niebezp.”, „TNWR”, „bez zderzaka” itp.); odnośnie pojazdów pomocniczych (w tym PSD), jak również pociągów wyprawianych po zamkniętym torze („do stacji ...”, „do podg ...”, „wjazd w km ...”, „zjazd w km ...”, „z postoj. na km ...”, „do km ... i z powrotem”, „do km ...”, „z km ... do ...”); odnośnie manewrów („po torze nr ... na min. ...”, „manewry na torze ... zakończone, tor ... wolny”),
- b) wyraz „Stój” i czas nadania względnie odebrania telefonogramu zapowiadawczego według wzoru nr 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 nazwa posterunku zapowiadawczego O godz. min.” odnośnie telefonicznego potwierdzenia przyjazdu ostatniego pociągu, wyprawionego przed rozpoczęciem telefonicznego zapowiadania pociągów,
- g) użycie sygnału zastępczego (zapis Sz i nazwą sygnalizatora np. Sz A),
- h) inne okoliczności, mające znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu (np.: symbol i numer wydanego rozkazu pisemnego),

7) w rubryce 8 notuje się zawiadomienie dróżników przejazdowych o jeździe pociągu.

7. Jeżeli dyżurny ruchu żąda pozwolenia na wyprawienie kilku pociągów bezpośrednio po sobie następujących lub połączonych pociągów roboczych, to przed nadaniem tego telefonogramu wpisuje on w 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. 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.

8. Telefonogramy zapowiadawcze według wzorów 9-12, 16, 17 i 21-32 należy zapisywać przez całą szerokość stronicy.

Pod tym zapisem notuje się:

„Nadał nazwisko nadającego i nazwa posterunku następczego.

Odebrał nazwisko odbierającego i nazwa posterunku następczego **o** godz. min.”,

9. Również przez całą szerokość odpowiedniej stronicy zapisuje się inne telefonogramy i okoliczności mające wpływ na sposób prowadzenia ruchu.
10. Przyjęcie i przekazanie dyżuru przez dyżurnego ruchu oraz początek doby należy notować:
 - 1) przez obie stronicy dziennika ruchu przeznaczonego dla dwóch szlaków (odstępów),
 - 2) przez szerokość stronicy dziennika ruchu przeznaczonego dla jednego szlaku (odstępu).
11. Otrzymane zawiadomienia pisemne będące podstawą zamknięcia lub otwarcia toru szlakowego, wyłączenia i załączenia napięcia w sieci trakcyjnej dyżurny ruchu wkleja na odpowiedniej stronicy dziennika ruchu.
12. Dziennik ruchu przed wydaniem do użytku powinien być sprawdzony, przesnurowany, opieczętowany oraz podpisany przez upoważnionego pracownika.
13. W PKM S.A. dziennik ruchu prowadzony jest w wersji elektronicznej (poprzez samoczynną rejestrację przejazdu pociągu w elektronicznym dzienniku ruchu oraz dokonywanie w nim odpowiednich wpisów przez dyżurnego ruchu) oraz w wersji papierowej. Szczegółowe postanowienia odnośnie zakresu prowadzenia dzienników ruchu w wersji papierowej określa regulamin techniczny.

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 pociągowych drogach przebiegu.

W razie zakłóceń w ruchu, dyżurny ruchu może prowadzić ruch pociągów po torach głównych, nieposiadających zorganizowanych przebiegów dla danego kierunku jazdy, przy czym powinien stosować się do postanowień § 36 i regulaminu technicznego.

Przyjęcie pociągu na tor boczny lub wyprowadzenie go z tego toru może nastąpić tylko w razie wypadku lub uszkodzenia torów głównych. W szczególnych przypadkach podczas zakłóceń w prowadzeniu ruchu wynikających z czasowego ograniczenia przepustowości stacji (roboty nawierzchniowe, przebudowa urządzeń srk, modernizacja układu torowego itp.) można wyprowadzić z toru bocznego pociąg towarowy lub lokomotywę, jeżeli zasady takich jazd zostały określone w regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu pociągów podczas robót.

Pociąg przyjmowany na tor boczny należy zatrzymać przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) i wprowadzić go do stacji z prędkością do 20 km/h, z zachowaniem niezbędnych środków ostrożności określonych w rozkazie pisemnym „O”.

Przy wyprowadzeniu pociągu z toru bocznego należy stosować się do wskazówek podanych w regulaminie technicznym.

2. Ruch pociągów należy prowadzić zasadniczo po torach wyznaczonych w wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.

Dla pociągów, dla których nie wyznaczono toru na stacji ani w wyciągu z wewnętrznego rozkładu 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 zasadniczy niebędący przedłużeniem toru szlakowego, po którym dany pociąg jedzie, lub na główny dodatkowy i związanej z tym konieczności zmniejszenia prędkości wjazdu pociągu pasażerskiego poniżej dozwolonej prędkości jego jazdy lub pociągu towarowego, którego prędkość wynosi powyżej 50 km/h, dyżurny ruchu powinien zatrzymać pociąg przed semaforem odpowiednio wjazdowym lub drogowskazowym

i po zatrzymaniu podać na tym semaforze sygnał zezwalający na jazdę ze zmniejszoną prędkością.

Zatrzymanie pociągu przez dyżurnego ruchu przed semaforem wjazdowym (drogowskazowym) 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 odnośnym semaforem wjazdowym (drogowskazowym),
 - 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 odnośnym semaforem wjazdowym (drogowskazowym),
 - 3) ze względów miejscowych w obrębie wjazdowej drogi przebiegu obowiązujące 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 3/4 obciążenia ustalonego dla obsługujących je lokomotyw.
4. Pociągi, które w wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy nie mają ustalonego toru wjazdowego i mają być przyjęte na tor główny dodatkowy uważa się za pociągi, dla których zachodzi konieczność zmiany toru wjazdowego (ust. 3).
 5. Ruch pociągów pasażerskich, mających postój, należy prowadzić po torach z peronem. W razie trudności ruchowych (w sytuacjach awaryjnych) dopuszcza się przyjęcie lub wyprawienie pociągu pasażerskiego na tor lub z toru nie posiadającego peronu, pod warunkiem zapewnienia podróżnym bezpieczeństwa przy wsiadaniu, wysiadaniu i przechodzeniu przez tory.
 6. Ruch pociągów towarowych należy prowadzić – o ile jest to możliwe – po torach nie krótszych niż długość pociągów.
 7. 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.

8. Ruch pociągów z towarami niebezpiecznymi, TNWR lub przesyłkami nadzwyczajnymi powinien odbywać się po torach wskazanych w regulaminie technicznym albo w doraźnym zarządzeniu.
9. 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 (drogowskazowym), 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 (drogowskazowym), o ile urządzenia srk na to pozwalają.
Jeżeli urządzenia srk lub inne przyczyny nie pozwalają na podanie na semaforze wjazdowym (drogowskazowym) 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, albo jest zakończony kozłem oporowym nie wolno przyjmować pociągów towarowych przewożących towary niebezpieczne lub TNWR.
10. Jeżeli w odstępstwie od wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów zajdzie konieczność wyjątkowego przyjęcia pociągu na tor główny zakończony kozłem oporowym, należy postąpić tak samo, jak przy przyjęciu pociągu na tor częściowo zajęty (ust. 9).
11. O zmianie toru wyznaczonego w wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów należy wcześniej zawiadomić zainteresowanych pracowników a także maszynistę, gdy długość peronu przy zmienionym torze jest krótsza od długości pociągu pasażerskiego z wyznaczonym postojem.
12. 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 dla jazd innych pociągów i manewrów oraz aby podróżni mogli bezpiecznie i możliwie dogodnie wsiadać i wysiadać.

§31

Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu

1. Ruch pociągów powinien odbywać się tylko po przygotowanych drogach przebiegu.
2. Drogą przebiegu nazywa się tor kolejowy, po którym pociąg przejeżdża w obrębie posterunku ruchu, wraz ze zwrotnicami znajdującymi się w tym torze oraz zwrotnice

i inne urządzenia srk, znajdujące się, poza tym torem, które służąc do jego ochrony są nastawiane tak, aby bezpieczeństwo jazdy pociągu po tej drodze było zapewnione.

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

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

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

Polecenie przygotowania drogi przebiegu pociągu dla pracowników biorących udział w przygotowaniu danej drogi przebiegu jest jednocześnie poleceniem sprawdzenia czy tor jest wolny i czy nie ma przeszkód do jazdy, przerywania zagrażających pociągowi manewrów, nastawienia i zamknięcia zwrotnic, wykolejnic i innych urządzeń srk oraz sprawdzenia ich położenia.

Sprawdzenie niezajętości torów i rozjazdów może być dokonane:

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

4. Jeżeli na posterunku ruchu 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.

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 (ekranie monitora) nie wykazują zajętości.

W razie grożącego niebezpieczeństwa, sygnał zezwalający na semaforze należy natychmiast zmienić na sygnał „Stój” lub natychmiast odwołać Zezwolenie Na Jazdę (MA) w systemie ERTMS/ETCS.

5. Jednoczesna jazda pociągów dozwolona jest wówczas, gdy ich drogi przebiegu nie są sprzeczne. Jeżeli zbliżający się pociąg musiałby być zatrzymany przed semaforem wjazdowym wskutek sprzeczności jego drogi przebiegu z drogą przebiegu pociągu wyjeżdżającego, należy dać pierwszeństwo wjazdowi pociągu, o ile nie stoi temu na przeszkodzie pilna potrzeba ruchowa.

§32.

Przygotowanie drogi przebiegu pociągu

1. Przygotowanie drogi przebiegu należy do obowiązków pracowników wyznaczonych do tych czynności.

Jeżeli na posterunku nastawczym pełni dyżur równocześnie dwóch lub więcej pracowników, należy w regulaminie technicznym dokonać ścisłego podziału ich czynności.

2. W celu przygotowania drogi przebiegu należy:

- 1) usunąć tabor z drogi przebiegu pociągu i przerwać manewry oraz upewnić się, że manewry zostały przerwane na drodze przebiegu i na sąsiednich torach, jeżeli nie ma zwrotnic ochronnych, wykolejnic lub sygnałów stałych dla ochrony przygotowywanej drogi przebiegu,

- 2) upewnić się w sposób wskazany w regulaminie technicznym czy droga przebiegu jest wolna od przeszkód do jazdy, tj. czy tor jest wolny, czy tabor nie znajduje się poza ukresami rozjazdów znajdujących się w tym torze, czy nie pozostawiono na szynach płoza hamulcowego lub klina zabezpieczającego, czy skrajnia taboru nie jest przekroczona i czy nie ma innych przeszkód,

- 3) upewnić się, czy na sąsiednich torach tabor został zabezpieczony przed przetoczeniem się w drogę przebiegu,

- 4) nastawić zwrotnice, wykolejnice, tarcze zaporowe i manewrowe oraz inne urządzenia w położenie wymagane dla jazdy pociągu oraz zamknąć i zabezpieczyć je przed przestawieniem do czasu przejazdu pociągu z sygnałem końca pociągu poza przebiegowe miejsce końca pociągu, które wskazane jest w regulaminie technicznym; czynności te należy wykonać zgodnie z tablicą zależności albo z regulaminem tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.

3. Obsługa urządzeń sterowania ruchem powinna odbywać się według postanowień Instrukcji obsługi, eksploatacji i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym PKM- 07, DTR opracowanej przez producenta urządzeń i regulaminu technicznego.

W razie zauważenia uszkodzenia lub nieprawidłowego działania zwrotnicy należy zastosować się do postanowień Instrukcji o utrzymaniu i badaniach technicznych rozjazdów i przyrządów wyrównawczych PKM-09. Ponadto należy zastosować zamknięcia pomocnicze zgodnie z postanowieniami DTR i regulaminu technicznego.

4. Jeśli zajdzie potrzeba przygotowania drogi przebiegu dla pociągu w czasie wyłączenia ze scentralizowanego nastawiania zwrotnicy nieryglowanej i przejeżdżanej na ostrze lub ochronnej, wówczas należy:
 - 1) przy przewidzianym wyłączeniu tej zwrotnicy na okres przejściowy, zamknąć ją na zamek zwrotnicowy, a klucz uzależnić lub przechowywać w sposób wskazany w regulaminie technicznym,
 - 2) przy nieprzewidzianym wyłączeniu tej zwrotnicy można zwrotnicę taką zamknąć sponą iglicową, o ile założenie zamka zwrotnicowego spowodowałoby opóźnienie pociągu.
5. Nie wolno nastawiać przebiegów sprzecznych, nawet gdyby pomyłkowo takie polecenie zostało wydane.

§33.

Sprawdzanie i zgłaszanie gotowości drogi przebiegu pociągu

1. Zanim zostanie podany na semaforze sygnał zezwalający lub pozwoli się w inny sposób na jazdę pociągu, należy sprawdzić, czy droga przebiegu jest przygotowana, tj. czy jest prawidłowo nastawiona i zabezpieczona i czy nie ma przeszkód do jazdy.
2. Drogę przebiegu pociągu (lub jej części), posiadającą kontrolę niezajętości odcinków torowych i rozjazdów, sprawdza się przez obserwację świateł kontrolnych na planie świetlnym (ekranie monitora), gdy urządzenia te działają prawidłowo.

W regulaminie technicznym należy podać granice odcinków z kontrolą niezajętości oraz sposób sprawdzania drogi przebiegu w razie uszkodzenia lub nieprawidłowego działania tych odcinków lub w razie prowadzenia robót, które mogą mieć wpływ na funkcjonowanie odcinków izolowanych.

3. Sprawdzenie prawidłowego nastawienia zwrotnic i wykolejnic odbywa się w sposób ustalony w instrukcjach obsługi dla poszczególnych rodzajów urządzeń srk.

§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. Semafony obsługiwane przełączone na działanie samoczynne w położeniu zasadniczym wskazują sygnał zezwalający.
2. Sygnał zezwalający na semaforze obsługiwanym podaje dyżurny ruchu dysponujący.
3. Po sprawdzeniu drogi przebiegu dyżurny ruchu podaje na semaforze sygnał zezwalający na jazdę lub zezwala w inny sposób na jazdę pociągu, jeżeli spełnione są wszystkie wymagane warunki i zbliża się pociąg lub czas jego odjazdu.
4. Jeżeli na nastawni dysponującej obsługuje się pulpit nastawczy, sygnały zastępcze, to czynności te może wykonać tylko dyżurny ruchu dysponujący.
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 wyjazdowym należy podawać dopiero po zatrzymaniu się pociągu. W razie potrzeby wcześniejsze podanie polecenia na nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym lub na nastawienie tego sygnału przed zatrzymaniem się pociągu może być dopuszczone regulaminem technicznym.
7. Dla pociągów przejeżdżających przez stację bez postoju wolno podać sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym i drogowskazowym, gdy wyjazd ze stacji jest wolny. Jeżeli posterunek zapowiadawczy jest wyposażony w semafor wyjazdowy, to sygnał zezwalający na nim powinien być podany przed podaniem sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym i drogowskazowym. Kolejność ta nie obowiązuje, gdy przed semaforem wyjazdowym, w odległości drogi hamowania, znajduje się tarcza ostrzegawcza, odnosząca się do tego semafora albo gdy semafor wjazdowy lub drogowskazowy wskazuje jaki sygnał jest na semaforze wyjazdowym.
8. O podaniu sygnału zezwalającego na semaforze dyżurny ruchu powinien upewnić się w sposób ustalony w regulaminie technicznym.
9. Gdy na semaforze podany został sygnał zezwalający na jazdę, to przy jednoosobowej obsadzie nastawni, z której obsługuje się ten semafor, pracownik obsługujący semafor

nie powinien opuścić nastawni, z wyjątkiem konieczności zapobieżenia grożącemu niebezpieczeństwu ruchu. Wówczas drzwi pomieszczenia nastawni należy zamknąć. W razie nagłej przeszkody do przyjęcia lub wyprawienia pociągu, wynikłej po daniu sygnału zezwalającego na semaforze, należy sygnał ten zmienić natychmiast na sygnał „Stój” lub natychmiast odwołać Zezwolenie Na Jazdę (MA) w systemie ERTMS/ETCS. 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 wyjazdowym 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, 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, zwrotnic i wykolejnic

1. Między semaforem a zwrotnicami, wykolejnicami 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.
W razie potrzeby należy wprowadzać kolejność nastawiania sygnałów zezwalających dla jazd, które nie mogą się odbywać jednocześnie.
3. Zależności wymienione w ust. 1 i 2 należy uważać za wyłączone, gdy uprawniony pracownik oświadczy pisemnie, że zależności te należy uważać za zniesione lub gdy pracownik obsługi zauważył, że zaistniała nieprawidłowość w działaniu urządzeń i że istnieje możliwość podania sygnału zezwalającego na jazdę przed nastawieniem zwrotnic w położenie wskazane w tablicy zależności.
4. Po wyłączeniu zależności wskazanych w ust. 1, zezwolenie na jazdę pociągu może być dane przez podanie sygnału zezwalającego na semaforze – o ile to jest możliwe lub za pomocą sygnału zastępczego albo rozkazu pisemnego. Powiadomienie rozkazem pisemnym o potrzebie zmniejszenia prędkości obowiązuje w przypadku, gdy prędkość ta ma być mniejsza od prędkości nakazanej sygnałem zezwalającym, podanym na semaforze lub od prędkości obowiązującej w razie dania zezwolenia na jazdę za pomocą sygnału zastępczego albo rozkazu pisemnego.

§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.

Jeżeli na posterunku odgałęźnym bez semaforów wyjazdowych i na posterunku bocznikowym nie może być podany sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym, to zezwoleniem na przejazd pociągu jest wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego lub podanie sygnału zastępczego, po spełnieniu określonych warunków.

Na posterunkach odstępowych, bocznikowych 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.

W razie potrzeby wjazdu, przejazdu lub wyjazdu pociągu na sygnał zastępczy dyżurny ruchu informuje o tym maszynistę za pomocą urządzeń łączności oraz podaje przyczynę takiej jazdy i numer toru, którego dotyczy udzielone zezwolenie.

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.
3. Nastawioną drogę przebiegu pociągu należy zabezpieczyć i sprawdzić oraz zgłosić jej przygotowanie, po czym dyżurny ruchu daje pozwolenie na jazdę pociągu.
4. 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.
5. 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.
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 po spełnieniu warunków niezbędnych do wyprawienia pociągu, użyć sygnału zastępczego lub udzielić zezwolenia na jazdę za pomocą rozkazu pisemnego według zasad określonych w § 23 ust.14.

§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 i okręgu nastawczego z miejsca i w sposób określony regulaminem technicznym należy do obowiązków dyżurnych ruchu, jeżeli nie są oni zwolnieni z tego obowiązku postanowieniami regulaminu technicznego.
Pracownik posterunku obserwuje przejeżdżające pociągi z odpowiednimi przyborami sygnałowymi; przybory sygnałowe powinny znajdować się w ręku lub miejscu zapewniającym ich natychmiastowe użycie.
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 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.
4. Zakres obserwacji określony w ust. 3 nie obowiązuje na odcinkach wyposażonych w urządzenia zpr oraz w przypadkach, gdy ze względów technicznych i terenowych nie

można zapewnić odpowiedniej lokalizacji nastawni – sposób postępowania w tych przypadkach należy określić w regulaminie technicznym.

§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 (granicą 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 wewnętrznym 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 sygnał zezwalający na semaforze natychmiast zmienić na sygnał „Stój” lub natychmiast odwołać Zezwolenie Na Jazdę (MA) w systemie ERTMS/ETCS dla pociągu jadącego pod nadzorem tego systemu.
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 wykolejnic 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. Gdy czoło pociągu minęło obsługiwany semafor i pociąg zatrzymał się tak, że koniec pociągu nie minął sygnałowego miejsca końca pociągu, wówczas:
 - 1) jeżeli semafor wskazywał sygnał zezwalający – nie wolno zmieniać go na sygnał „Stój”,

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

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

W przypadkach wymienionych w punktach: 1, 2 i 3 nie wolno potwierdzić przyjazdu (przejazdu) pociągu, lecz należy zawiadomić dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego o zatrzymaniu pociągu i o niemożności potwierdzenia jego przyjazdu (przejazdu). Dopiero po minięciu przez pociąg sygnałowego miejsca końca pociągu, należy na semaforze nastawić sygnał „Stój” i potwierdzić przyjazd (przejazd) pociągu.

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) bezpośrednio przed tym semaforem należy ustawić sygnał D1 „Stój” oraz obok tarczy ostrzegawczej sygnał DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania”,
 - 3) po ujawnieniu nienastawienia się sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym, odstępowym lub wyjazdowym należy wprowadzić telefoniczne zapowiadanie pociągów,
 - 4) zezwoleniem na minięcie przez pociąg sygnału D1 „Stój”, unieważniającego sygnał zezwalający na semaforze, jest otrzymanie przez kierownika pociągu (maszynistę) rozkazu pisemnego,

- 5) usunięcie tarcz przenośnych (D1 i DO) może nastąpić na polecenie dyżurnego ruchu dopiero po usunięciu uszkodzenia semafora.
7. Oprócz wytycznych zawartych w ust. 6 należy przestrzegać również następujących postanowień:
- 1) jeżeli nie można nastawić sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym lub odstępowym (obsługiwanym):
- a) dyżurny ruchu powinien natychmiast zawiadomić o tym tylny (styczny do odcinka zdalnego prowadzenia ruchem) posterunek następczy i polecić mu zatrzymywanie pociągów z powiadomieniem ich rozkazem pisemnym o uszkodzeniu semafora,
 - b) do czasu ustawienia sygnału D1 „Stój” i zawiadomienia dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego o uszkodzeniu semafora, nie wolno potwierdzać przyjazdu pociągu,
 - c) jeżeli nienastawienie się sygnału „Stój” na semaforze wjazdowym lub odstępowym (obsługiwanym) spostrzeżono po daniu potwierdzenia przyjazdu pociągu, należy zbliżającemu się pociągowi podawać sygnały „Stój” D2 i D3 lub zatrzymać go radiotelefonicznym systemem alarmowym,
 - d) 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) ... nazwa posterunku ruchu semafor wjazdowy (odstępowy) ... oznaczenie semafora 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 nastawić sygnału „Stój” na semaforze wyjazdowym lub drogowskazowym:
- a) dyżurny ruchu powinien zatrzymywać pociągi przed semaforem wjazdowym i zawiadamiać je rozkazem pisemnym podobnie jak w pkt.1 d,
 - 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 w sposób określony w ust.6 pkt.4.
8. Jeżeli w przypadkach wymienionych w ust. 6 i 7 nie może być przywrócona do położenia zasadniczego również odnośna tarcza ostrzegawcza lub jeżeli nie może być przywrócona do tego położenia tylko tarcza ostrzegawcza, należy przed nią ustawić przenośną tarczę ostrzegawczą i powiadamiać o tym drużyny pociągowe rozkazem pisemnym.
9. W razie zatrzymania się pociągu wskutek przedwczesnego nastawienia się sygnału „Stój”, pozwolenie na dalszą jazdę pociągu należy po spełnieniu warunków niezbędnych do wyprawienia pociągu, dać za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego, jeżeli urządzenia nie zezwalają na ponowne podanie sygnału zezwalającego na semaforze.
10. Jeżeli wyświetlony sygnał zastępczy nie wyłączy się samoczynnie we właściwym czasie, należy wyłączyć go za pomocą właściwego elementu sterującego. W przypadku niemożności wyłączenia sygnału zastępczego należy postępować według postanowienia ust. 6 i 7.
11. W razie potrzeby usunięcia usterek w urządzeniach sterowania 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.
12. W przypadkach wskazanych w ust.: 4, 6 pkt 3 oraz ust.10, należy stosować zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze stosownie do postanowień § 42.

§40.

Zatrzymanie lub przepuszczanie pociągu nie przewidziane w rozkładzie jazdy

1. Pociąg, który w wewnętrznym rozkładzie jazdy ma przewidziany przejazd bez zatrzymania, należy zatrzymać na posterunku ruchu, jeżeli wymagają tego względy techniczno-ruchowe. W takich przypadkach dyżurny ruchu niezależnie od postanowień ujętych w ust. 4 podaje sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym dopiero po nawiązaniu łączności przez maszynistę lub sam powiadamia go o zmienionej organizacji ruchu.
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 dyspozytor Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.
O zarządzonym zatrzymaniu pociągu należy powiadomić drużynę pociągową rozkazem pisemnym z podaniem przyczyny postoju.
4. W razie potrzeby zatrzymania na stacji pociągu nie mającego 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 wjazdowym znajduje się tarcza ostrzegawcza odnosząca się do tego semafora lub sygnał na poprzednim semaforze wskazuje, jaki sygnał znajduje się na semaforze wjazdowym,
 - 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 wewnętrznym 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. Semafor wjazdowy, odnoszący się do toru, na który wjeżdża ten pociąg, powinien wskazywać sygnał „Stój”.Jeżeli przy tym torze nie ma semafora wjazdowego, wówczas w przypadkach wskazanych w pkt 3 i 4 należy ustawić tarczę zatrzymania D1 „Stój” w miejscu,

w którym pociąg powinien się zatrzymać. W razie nieustawienia tej tarczy, zatrzymanie pociągu przed semaforem wjazdowym jest niezbędne.

5. 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.

Jeżeli jazda pociągu ma odbyć się przed czasem rozkładowym, należy stosować się do postanowień § 43.

§41.

Prowadzenie książki przebiegów

1. 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, tabliczki ostrzegawcze 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 nastawczych.
3. Zamknięcia pomocnicze stosuje się celem:
 - 1) uniemożliwienia potwierdzenia przyjazdu pociągu,
 - 2) uniemożliwienia wyprawienia pociągu ze stacji,
 - 3) uniemożliwienia przepuszczenia pociągu przez posterunek odgałęźny lub odstępowy,
 - 4) uniemożliwienia przyjęcia pociągu na dany tor stacyjny,
 - 5) uniemożliwienia przestawienia zwrotnic ustawionych w nieutwierdzonej,
 - 6) drodze przebiegu,
 - 7) uniemożliwienia przestawienia poszczególnych urządzeń nastawczych.

4. W urządzeniach srk z zobrazowaniem na ekranie monitora ich stanu, stosowanie zamknięć pomocniczych podanych w ust. 3, dokonuje się poprzez wybranie z klawiatury lub myszą właściwego polecenia z katalogu zamknięć pomocniczych odpowiadającego danej sytuacji ruchowej i określonej w instrukcji obsługi urządzeń srk. Jeżeli konstrukcja urządzeń srk wymaga stosowania innego rodzaju zamknięć pomocniczych, wówczas podane w ust. 3 sposoby stosowania zamknięć pomocniczych należy stosować odpowiednio do konstrukcji tych urządzeń.
5. Na stacjach posiadających kontrolę niezajętości torów i rozjazdów, plan świetlny (ekran monitora) wskazujący zajętość torów, środki pomocnicze, przewidziane w razie zajęcia toru wjazdowego, należy stosować tylko wówczas, gdy zachodzą przeszkody w należytych działaniach tych urządzeń lub wykonuje się w urządzeniach lub w torze roboty, które mogą mieć wpływ na działanie urządzeń wskazujących zajęcie toru o czym wykonujący roboty czyni odnośny zapis w książce kontroli urządzeń srk lub w dzienniku oględzin rozjazdów.
6. Stosowanie środków pomocniczych nie zwalnia w żadnym przypadku od obowiązku każdorazowego sprawdzenia drogi przebiegu pociągu w sposób wskazany w regulaminie technicznym.
7. Dyżurny ruchu dysponujący prowadzi kontrolkę zajętości torów wjazdowych oraz stosuje zamknięcia pomocnicze w przypadkach określonych w regulaminie technicznym.
8. Tabliczki ostrzegawcze służą do zwrócenia uwagi pracownikowi posterunku nastawczego na zakaz lub nakaz wykonywania pewnych czynności.
9. Tabliczki ostrzegawcze powinny mieć jeden z następujących napisów:
 - 1) „Tor zajęty”,
 - 2) „Tor zamknięty”,
 - 3) „Ruch jednotorowy dwukierunkowy”,
 - 4) „Trakcja elektryczna zabroniona”,
 - 5) „Pojazd pomocniczy”,
 - 6) „Telefoniczne zapowiadanie”,
 - 7) „O odjazdach zawiadomić kierownika robót”,
 - 8) „Uwaga! Konserwator na rozjazdach”.

Tabliczki wymienione w punktach 2 do 8 stosuje się w przypadkach wskazanych w treści napisu na tabliczce, we wszystkich innych przypadkach, w których wymagane jest zawieszenie tabliczki ostrzegawczej, należy używać tabliczki wymienione w pkt 1. W przypadkach wskazanych w ust. 10 tabliczki wymienione w punktach: 2 do 6 stosuje się niezależnie od zamknięć pomocniczych.

10. Odpowiednie tabliczki ostrzegawcze należy stosować:

- 1) w przypadkach, w których wymagane jest stosowanie zamknięć pomocniczych, a nie ma urządzenia srk, na którym wymagane jest założenie zamknięcia pomocniczego, tabliczkę ostrzegawczą należy zawiesić na aparacie odpowiedniego łącza telefonicznego, a mianowicie:
- 2) gdy napis na tabliczce ma dotyczyć toru szlakowego – na aparacie łącza zapowiadawczego,
- 3) w przypadkach, w których ruch pociągów prowadzi się wyjątkowo na podstawie telefonicznego zapowiadania, a mianowicie:
- 4) gdy stosownie do postanowień § 22a ust. 8 pkt 2 obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów – tabliczkę należy zawiesić na aparacie łącza zapowiadawczego na obu sąsiednich posterunkach zapowiadawczych.
- 5) w razie zamknięcia toru szlakowego – należy odpowiednią tabliczkę zawiesić na aparacie łącza zapowiadawczego na obu sąsiednich posterunkach zapowiadawczych,
- 6) w razie wyprawienia pojazdu pomocniczego – na obu posterunkach zapowiadawczych zawieszać należy tyle tabliczek, ile znajduje się pojazdów pomocniczych,
- 7) w razie wyprawienia na zamknięty tor szlakowy pociągu lub pojazdu pomocniczego – na obu posterunkach zapowiadawczych na łączu zapowiadawczym należy zawiesić tyle odpowiednich tabliczek (dla pociągu – z napisem o zajęciu toru, dla pojazdu pomocniczego – z napisem o pojeździe pomocniczym), ile pociągów względnie pojazdów pomocniczych znajduje się na zamkniętym torze szlakowym,
- 8) w razie, gdy po zelektryfikowanym torze zabroniony jest ruch pojazdów elektrycznych, należy zawiesić odpowiednią tabliczkę:
- 9) na łączu zapowiadawczym, gdy zakaz dotyczy toru szlakowego,
- 10) w przypadkach, w których o odjeździe pociągu należy zawiadamiać kierownika robót na szlaku – dyżurni ruchu, którzy mają obowiązek wykonać to zawiadomienie, powinni zawiesić odpowiednią tabliczkę na łączu zapowiadawczym.

11. Jeżeli nie ma możliwości zawieszenia tabliczki na aparacie odpowiedniego łącza telefonicznego (centralka), należy zawiesić ją w innym widocznym miejscu, o ile jest to możliwe, w pobliżu urządzenia łączności, w sposób umożliwiający orientację co do miejsca, którego tabliczka dotyczy.

W urządzeniach komputerowych srk tabliczki ostrzegawcze w formie komunikatów wyświetlane są na ekranie monitora komputerowego po wybraniu z właściwej aplikacji według instrukcji obsługi urządzeń srk danego typu i rodzaju.

12. Zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze należy natychmiast usunąć, gdy ustała przyczyna, która wymagała ich zastosowania.
13. Wzór kontrolki zajętości torów wjazdowych znajduje się w załączniku do niniejszej instrukcji.

§43.

Zasady regulowania ruchu pociągów. Skomunikowania pociągów pasażerskich

1. Przy regulowaniu ruchu pociągów obowiązują następujące zasady:
 - 1) pociągi należy przyjmować i wyprawiać zgodnie z wewnętrznym rozkładem jazdy,
 - 2) pociąg pasażerski nie może odjechać ze stacji lub z przystanku osobowego wcześniej niż to jest wskazane w wewnętrznym rozkładzie jazdy,
 - 3) pociąg pasażerski niemający postoju na stacji może zostać przepuszczony przed czasem rozkładowym, jeżeli nie opóźni to ruchu innych pociągów przewidzianych w wewnętrznym 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,
 - 5) opóźnienia pociągów należy zmniejszać przez skrócenie postojów na stacjach, wykorzystując rezerwy czasu przewidziane w wewnętrznym 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, w celu usuwania skutków zdarzeń na liniach zarządzanych przez PKM S.A. powodujących przerwę w ruchu lub ofiary w ludziach jeżeli zdarzenie spowodowało przerwę w ruchu lub ofiary w ludziach - w innych przypadkach pierwszeństwo dla pociągów ratunkowych określa dyspozytor.
2. W regulowaniu ruchu pociągów uczestniczą:
 - 1) dyżurny ruchu - na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchem,
 - 2) dyspozytor – na przydzielonym obszarze,
 - 3) maszynista - w zakresie stosowania skróconego czasu jazdy.
3. O odchyleniach od wewnętrznego rozkładu jazdy dyżurni ruchu zobowiązani są informować się wzajemnie, zasięgając w razie potrzeby informacji od dyspozytora.
Na tych samych zasadach następuje wymiana informacji pomiędzy dyspozytorem i dyspozytorami przewoźników kolejowych.

Dyspozytor powinien z odpowiednim wyprzedzeniem zawiadomić dyżurnego ruchu o zmianach w kolejności przyjmowania i wyprawiania pociągów w przypadku zakłóceń w ich kursowaniu. W przypadku zaistnienia dodatkowych okoliczności uniemożliwiających realizację planu dyżurny ruchu powinien powiadomić dyspozytora. 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.

4. Ruch pociągów opóźnionych reguluje dyspozytor w taki sposób, aby zminimalizować wielkość opóźnienia pociągów, maksymalnie wykorzystując przepustowość danego odcinka linii. W tym celu należy uwzględnić prędkość rozkładową i stopnie pierwszeństwa pociągów. Odstępstwo dopuszczalne jest jedynie w przypadku, gdy nieznaczne opóźnienie pociągu wyższego stopnia przyczyni się do wydatnego zmniejszenia opóźnienia pociągu niższego stopnia tego samego rodzaju przewozów. Dyżurny ruchu wyprawiając pociągi uwzględnia również czasy odbiegów podane w regulaminie technicznym.
5. Szczegółowe zasady regulowania i prowadzenia ruchu pociągów na szlakach z posterunkami odgałęzycznymi należy określić w regulaminie technicznym.
6. Skomunikowanie pociągów pasażerskich ma na celu umożliwienie podróżnym kontynuowanie przejazdu następnym pociągiem po przesiadaniu na stacji skomunikowania. W związku z tym pociąg, z którego podróżni zamierzają się przesiąść jest pociągiem zdążającym na skomunikowanie a pociąg, do którego podróżni będą się przesiadali, jest pociągiem skomunikowanym lub gwarantującym skomunikowanie.
7. Za pociągi skomunikowane należy uważać wszystkie pociągi pasażerskie, dla których przewoźnik wprowadził skomunikowanie do systemu SKRJ (PKP PLK).
8. Pociągi skomunikowane i czasy oczekiwania na opóźnione pociągi zdążające na skomunikowanie widoczne są w systemie EDR w zakładce „Skomunikowania/Przejścia składów”.
9. W przypadku opóźnienia pociągu zdążającego na skomunikowanie należy:
 - 1) gdy skomunikowanie jest gwarantowane dyżurny ruchu oczekuje pociągiem skomunikowanym w ramach czasu określonego w zakładce „ Skomunikowania/Przejścia składów ” w systemie EDR;
 - 2) gdy skomunikowanie wymaga wydłużenia czasu postoju pociągu skomunikowanego powyżej czasu określonego w systemie EDR, dyżurny ruchu zgłasza ten fakt dyspozytorowi.

Dyspozytor przekazuje otrzymane informacje dyspozytorom przewoźników, tych pociągów, które mają oczekiwać na opóźniony pociąg, a o podjętych decyzjach powiadamia dyżurnego ruchu, który zgłosił potrzebę skomunikowania.

Treść ustaleń, dyspozytor i dyżurny ruchu, na bieżąco odnotowują w prowadzonej dokumentacji (dziennik dyspozytora, dziennik telefoniczny), a o podjętych decyzjach, dyżurny ruchu powiadamia zainteresowane drużyny pociągowe przy użyciu dostępnych środków łączności.

10. Nie należy oczekiwać ponad czas wskazany w systemie na opóźniony pociąg zdążający na skomunikowanie, gdy w ciągu 60 minut od przyjazdu pociągu opóźnionego odjeżdża następny pociąg również zapewniający dojazd do wszystkich stacji, do których można było dotrzeć pociągiem gwarantującym skomunikowanie.
11. W przypadku gwarantowanego w EDR skomunikowania pociągów, dyżurny ruchu nie może wyprawić pociągu oczekującego na skomunikowanie przed przybyciem pociągu na nie zdążającego.

Pociągi skomunikowane należy w miarę możliwości techniczno-ruchowych przyjmować na tory przy wspólnym peronie, w przeciwnym razie należy zapewnić dostateczny czas na przesiadanie.

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, sieci trakcyjnej, 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 przesyłką nadzwyczajną,
 - 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 (np. na zarządzenie zamknięcia toru),
 - 10) zachodzi potrzeba wstawienia pojazdu szynowo-drogowego.
2. Pracownik, który zauważył lub dowiedział się o przeszkodzie do ruchu, zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub o wypadku kolejowym, powinien zgłosić to dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku 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; w pkt 9 – dyżurny ruchu posterunku wyznaczonego w zarządzeniu,

- 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 szlakach wewnętrznych odcinka zpr Lokalnego Centrum Sterowania dyżurny ruchu 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 sąsiednim posterunkiem zapowiadawczym.

W innych przypadkach zamknięcie toru szlakowego następuje po uprzednim uzgodnieniu z dyżurnym ruchu sąsiedniej stacji.

Zamknięcie toru zarządza się nadając do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego i do pośrednich posterunków ruchu telefonogram według wzoru nr 21:

„Tor numer nr ... od nazwa posterunku do nazwa posterunku zamknięty od godz. min. z powodu (lub celem) ...”

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 tabliczki ostrzegawcze 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 nr.....szlaku.....zostały ukończone o godz....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. 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.

Gdy urządzenia blokady liniowej nie są przystosowane do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze czynnym, dyżurny ruchu nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogram według wzoru nr 23:

*„**Od nazwa posterunku do nazwa posterunku wprowadzam ruch jednotorowy dwukierunkowy po torze numer nr ..., po którym ostatni pociąg nr..... odjechał o godz. min.**”.*

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 pociągi zapowiada się telefonicznie według zasad ustalonych dla szlaków jednotorowych z ruchem dwukierunkowym. Kolejne pociągi tego samego kierunku jazdy wyprawia się w odstępach posterunków następnych, natomiast pociągi przeciwnych kierunków – w odstępach posterunków zapowiadawczych.

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

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 ust.15.

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. Dla pociągów jadących po torze prawym, patrząc w kierunku jazdy, obsługuje się semaforów oraz dodatkowo urządzenia blokady liniowej, a dla pociągów jadących po torze lewym w kierunku przeciwnym do zasadniczego oraz po torze prawym w kierunku zasadniczym, przy którym otwarto prowizoryczne posterunki następne, urządzeń tych nie obsługuje się, chyba że zostały do tego przystosowane.
7. Wyjazd pociągu na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego, ze stacji lub z posterunku odgałęźnego, mającego semaforów wyjazdowych 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 dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, 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,
- 4) w przypadkach wymienionych w pkt 1, 2 i 3 – gdy ponadto dyżurny ruchu wyprawiający pociąg poinformował maszynistę o jeździe na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego,
 - 5) w przypadkach wymienionych w pkt. 1, 2 i 3 - gdy ponadto dano sygnał Rd1 „Nakaz jazdy” lub polecenie dyżurnego ruchu,
 - 6) gdy na pulpicie pokładowym systemu ERTMS/ETCS podano Zezwolenie Na Jazdę (MA).
 - 7) w przypadkach wymienionych w pkt 1 i 2 – odnośnie szlaków z blokadą liniową jednokierunkową – gdy drużyna pociągowa została uprzedzona rozkazem pisemnym „N” o zamknięciu toru i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym.
8. 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 w obu kierunkach) 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) na pulpicie pokładowym systemu ERTMS/ETCS podano Zezwolenie Na Jazdę (MA).
 - 5) jeżeli nie są spełnione warunki wymienione w pkt. 1 I, 2 lub 3, pociąg należy zatrzymać i przekazać drużynie pociągowej rozkaz pisemny „N” zezwalający na przejazd przez posterunek i na jazdę po torze lewym,
 - 6) w przypadkach wymienionych w pkt 1, 2, 3 i 4 – gdy ponadto dyżurny ruchu wyprawiający pociąg poinformował maszynistę o jeździe na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego.
9. Na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy przejazd pociągu przyjmowanego:
- 1) z toru lewego i wyprawianego na tor prawy, może się odbyć:
 - a) gdy na semaforze wjazdowym znajdującym się przy torze lewym wyświetli się sygnał zezwalający lub zastępczy,
 - b) w przypadku braku semafora wjazdowego – 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,
 - 2) z toru lewego i wyprawianego na tor lewy może się odbyć:
 - a) gdy spełnione są warunki wymienione w ust. 8 pkt 1, 2 i 3,
 - b) dla przypadków, w których warunki wymienione pod lit. a) nie są spełnione – gdy drużynie pociągowej zatrzymanego pociągu przed granicą szlaku i tego posterunku przekazano rozkaz pisemny „N” zezwalający na przejazd przez posterunek i jazdę po torze lewym,
 - c) w przypadkach wymienionych pod lit. a) i b) – gdy ponadto dyżurny ruchu wyprawiający pociąg poinformował maszynistę o jeździe na tor lewy, w kierunku przeciwnym do zasadniczego.
- Pociąg przyjmowany z toru lewego i wyprawiany na tor prawy lub przyjmowany z toru prawego i wyprawiany na tor lewy nie może być przepuszczony bez zatrzymania go na posterunku zapowiadawczym, jeżeli sygnał na czole pociągu nie został odpowiednio zmieniony.
10. 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.

11. 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) na pulpicie pokładowym systemu ERTMS/ETCS podano Zezwolenie Na Jazdę (MA)
 - 4) 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.
12. Drużyny pociągowe należy informować rozkazem pisemnym „N” lub „O” o zamknięciu toru szlakowego i wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego oraz o innych okolicznościach.
13. 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.
14. 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.
15. 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.
16. Po przejeździe pociągu po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) ze szlaku z jednokierunkową wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową należy pierwszemu pociągowi, wyprawionemu po torze prawym (w kierunku zasadniczym), przekazać rozkaz pisemny informujący o nieważności sygnałów na samoczynnych

semaforach odstępowych i o potrzebie ostrożnej jazdy od ostatniego semafora odstępowego (ze wskaźnikiem W 18).

17. 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 telefonogram według wzoru nr 25:

„Przywracam ruch dwutorowy od nazwa posterunku do nazwa posterunku o godz. min.”.

18. 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 - odwołuje prowadzenie po nim ruchu jednotorowego dwukierunkowego i 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, a odwołania ruchu jednotorowego dwukierunkowego po tym torze dokonuje, gdy przybędzie ostatni pociąg jadący torem z kierunku przeciwnego do zasadniczego,
- 3) na szlaku z blokadą dwukierunkową przywraca ruch dwutorowy, bez względu na kierunek jazdy pociągów po torze dotychczas czynnym,
- 4) drużyny pociągów znajdujących się na torze dotychczas czynnym należy uprzedzić radiotelefonem o otwarciu sąsiedniego toru.

19. Na szlaku z jednokierunkową wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową, po zamknięciu jednego z torów szlaku dwutorowego i po wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego, ruch pociągów po torze czynnym należy prowadzić w następujący sposób:

- 1) obowiązuje telefoniczne zapowiadanie pociągów pomiędzy obsługiwanymi posterunkami, jak na szlaku jednotorowym bez urządzeń blokady liniowej,
- 2) ruch pociągów prowadzi się jak na szlaku jednotorowym – przy czym pociągi tego samego kierunku jazdy:
 - a) o torze prawym w kierunku zasadniczym – jadą w odstępach samoczynnych semaforów odstępowych,

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

Jeżeli po przyjeździe pociągu z kierunku przeciwnego do zasadniczego ma być wyprawiony pociąg po torze w kierunku zasadniczym, należy postąpić według postanowień ust. 16.

20. Jeżeli na szlaku dwutorowym z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową dla ruchu jednokierunkowego po każdym torze zainstalowana została jednoodstępowa (półsamoczynna) blokada liniowa dla jazdy w kierunku przeciwnym do zasadniczego, wówczas dla ruchu pociągów po torze czynnym w kierunku przeciwnym do zasadniczego w czasie zamknięcia jednego z torów szlakowych 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) następstwo pociągów jadących w kierunku zasadniczym reguluje wieloodstępowa (samoczynna) blokada liniowa, a jadących w kierunku przeciwnym do zasadniczego jednoodstępowa (półsamoczynna) blokada liniowa,
- 3) pociągom obu kierunków jazdy po torze czynnym nie przekazuje się rozkazów pisemnych,

21. Gdy blokada liniowa 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 wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.

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

23. Na czas wykonywania robót należy opracować regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu zgodnie z postanowieniami Instrukcji sporządzania regulaminów technicznych PKM-06. 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 wyprawiane po torze zamkniętym, należy zapowiadać telefonicznie w sposób ustalony dla szlaków jednotorowych.
2. Jazda pociągu roboczego po torze zamkniętym może:
 - 1) odbywać się pomiędzy posterunkami zapowiadawczymi danego szlaku na całej lub części jego długości,
 - 2) rozpoczynać się lub kończyć na posterunku zapowiadawczym lub na szlaku.
3. We wszystkich telefonogramach zapowiadawczych po numerze pociągu dodaje się słowa: „**po zamkniętym torze numer.....**”.
4. 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 (nr)” dodaje się słowa: „z postojem na kilometrze (nr)”, albo „do kilometra km i z powrotem”, albo gdy kierunek dalszej jazdy jest nieokreślony „do kilometra (km)”. Dla jazdy ze szlaku w wymienionych telefonogramach zapowiadawczych dodaje się słowa: „Z kilometra (km) do nazwa posterunku”, „Z wjazdem w kilometr km do kilometra (posterunku) km lub nazwa posterunku”.
5. Pociągi 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 razem, które bądź oddzielnie wyjechały na szlak, bądź oddzielnie przyjadą do jednego z sąsiednich posterunków zapowiadawczych – należy każdemu pociągowi nadać oddzielny numer, wystawić oddzielny rozkaz pisemny „S”, a w telefonogramach zapowiadawczych, dotyczących połączonych pociągów, podawać wszystkie numery połączonych pociągów, np. „Połączone pociągi robocze numer 1, 3” itd.
6. Dla pociągu, który dojeżdża do następnego posterunku zapowiadawczego:
 - 1) po szlaku jednotorowym lub po torze prawym na szlaku dwutorowym - obsługuje się semafony oraz dodatkowo blokadę liniową, jeżeli urządzenia sterowania ruchem kolejowym na to pozwalają,
 - 2) po torze lewym szlaku dwutorowego - semaforów nie obsługuje się, chyba że posterunek posiada semafor wyjazdowy przystosowany do wyjazdu w kierunku

przeciwnym do zasadniczego albo że przy torze lewym, patrząc w kierunku jazdy, znajduje się semafor wjazdowy,

- 3) po szlaku z dwukierunkową jednooddzielną (półsamoczną) blokadą liniową dla każdego toru i dla każdego kierunku obowiązują postanowienia pkt 1.
7. Dla pociągu, który nie dojeżdża do następnego posterunku zapowiadawczego, w przypadku jazdy na szlaku jednotorowym lub po torze prawym w kierunku zasadniczym szlaku dwutorowego, semafor obsługuje się wówczas, gdy nie ma blokady liniowej. Gdy jest blokada liniowa, lecz urządzenia srk przystosowane są do tego, aby pociąg powracający ze szlaku nie oddziaływał na urządzenia blokady liniowej, 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. 6.

8. 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”.
9. 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.
10. Prędkość jazdy pociągu na zamkniętym i zajęтым torze szlakowym, lub na którym znajduje się przeszkoda do jazdy, nie może przekraczać 30 km/h.

Prędkość jazdy należy regulować tak, aby pociąg mógł zatrzymać się przed innymi pociągami roboczymi znajdującymi się na tym torze.

Zbliżenie się tych pociągów roboczych może nastąpić po porozumieniu się wzajemnym kierowników pociągów roboczych.

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.

11. W przypadku zamknięcia toru szlakowego ze względu na awarię pojazdu trakcyjnego prowadzącego pociąg i konieczność jego ściągnięcia ze szlaku oraz braku innych przeszkód do jazdy dyżurny ruchu wyprawia zastępczy pojazd trakcyjny, który może stosować dozwoloną na danym fragmencie szlaku prędkość drogową, jednak nie większą niż 60 km/h. W zależności od kierunku dojazdu miejsce, w którym znajduje się czoło albo koniec uszkodzonego pociągu, dyżurny ruchu wskazuje w rozkazie pisemnym. Zatrzymanie zastępczego pojazdu trakcyjnego następuje w odległości nie

mniej niż 1000 metrów od czoła albo od końca uszkodzonego pociągu, w zależności od kierunku dojazdu do uszkodzonego pociągu. Dalsza jazda zastępczego pojazdu trakcyjnego do uszkodzonego pociągu następuje z prędkością do 30 km/h.

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

12. Drużynę pociągową należy zawiadomić rozkazem pisemnym „S” o jeździe po zamkniętym torze z podaniem numeru zamkniętego toru, nazwy posterunku zapowiadawczego w kierunku, którego ma odbyć się jazda, określonego miejsca zatrzymania na szlaku i pozwolenia na dalszą jazdę lub powrót do posterunku wyprawienia albo na jazdę tylko do określonego kilometra na szlaku.

Ponadto drużyny pociągowe 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 kierunku ich jazdy lub miejscu postoju,
- 3) o jeździe w odstępie czasu co najmniej 2 minut innego pociągu roboczego,
- 4) o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd pociągu, jeżeli nie będzie podany sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym,
- 5) o unieważnieniu sygnałów na semaforach i tarczach ostrzegawczych posterunków następnych wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu,
- 6) o przewidywanym czasie zjazdu pociągu roboczego z toru zamkniętego,
- 7) o wszelkich innych okolicznościach, wymagających zachowanie szczególnej ostrożności.

13. Jeżeli wyprawiono pociąg, który ma dojechać do następnego posterunku zapowiadawczego, nie wolno wyprawiać pociągu przeciwnego kierunku, dopóki pociąg ten nie przyjedzie do tego posterunku.

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 ma jechać, za pomocą rozkazu pisemnego „S” - przekazanego za pomocą urządzeń łączności albo pod osłoną przez odpowiedniego pracownika poprzedzającego pociąg na odległość 500 m.

14. O wszelkich jazdach po zamkniętym torze i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu należy zawiadomić posterunki ruchu, dróżników przejazdowych i zainteresowanych pracowników.
15. Na aparacie łącza zapowiadawczego dla danego szlaku lub w urządzeniach komputerowych srk tabliczki ostrzegawcze w formie komunikatów na ekranie monitora komputerowego należy wywieszać lub umieszczać tyle tabliczek ostrzegawczych, ile pociągów znajduje się na zamkniętym torze szlakowym.
16. 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.
17. 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 niezdalny do ruchu, powinien niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu.
2. Tor stacyjny nienadający się 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 Instrukcji o sygnalizacji kolejowej PKM-03,

- 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 D1 „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 toru wjazdowego dyżurny ruchu powinien zaznaczyć 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 wieloodstępowa (samoczynna) i jednodostępowa (półsamoczynna) 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 żądanego 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 sąsiednich posterunków zapowiadawczych bez konieczności zapisu telefonogramu wprowadzającego i odwołującego taki ruch.

Czas dania i otrzymania pozwolenia dotyczy każdego pociągu wyprawionego po torze lewym i pierwszego pociągu wyprawionego w kierunku zasadniczym.

- 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 odpowiednio oznaczyć w wewnętrznym rozkładzie jazdy.
5. Na szlakach z blokadą liniową przystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze, jak również na szlakach z blokadą liniową nieprzystosowaną do prowadzenia ruchu dwukierunkowego, sposób prowadzenia ruchu pociągów po torze w kierunku zasadniczym nie ulega zmianie, natomiast prowadzenie ruchu pociągów po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego odbywa się tak, jak w czasie zamknięcia jednego z torów szlaku dwutorowego.
6. Dla zwrócenia uwagi na prowadzenie ruchu dwukierunkowego, personel obsługi posterunku zapowiadawczego 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 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 telefonogram według wzoru nr 27:

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

9. wprowadzeniu i odwołaniu ruchu dwukierunkowego po jednym torze przy obu torach czynnych należy zawiadomić zainteresowanych pracowników.
10. W sprawie ograniczenia prędkości jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego obowiązują postanowienia § 45 ust.14.

ROZDZIAŁ VII

ZAMYKANIE I OTWIERANIE POSTERUNKÓW RUCHU

§49.

Postępowanie w razie otwarcia i zamknięcia posterunków ruchu

1. Rozróżnia się następujące przypadki zamknięcia i otwarcia posterunków ruchu:
 - A. Stałe zamknięcie i otwarcie posterunku następczego.
 - B. Okresowe zamknięcie i otwarcie posterunku następczego.
 - C. Czasowe zamknięcie i otwarcie posterunku następczego.
 - D. Okresowe zamknięcie wszystkich posterunków następczych na wyznaczonym odcinku.
 - E. Otwarcie i zamknięcie prowizorycznego posterunku odstępowego lub odgałęźnego.
 - F. Zamknięcie posterunku nastawczego z przyczyn losowych.

Przypadek A

2. Stałe zamknięcie posterunku ruchu następuje wówczas, gdy ustała przyczyna, dla której posterunek ten został otwarty, a także, gdy jego zamknięcie będzie trwało dłużej niż 30 dni.
3. Stałe zamknięcie posterunku zarządza Zarząd PKM S.A.
4. Jeżeli zamknięciu podlega posterunek zapowiadawczy, a pomiędzy tym posterunkiem i sąsiednim czynnym posterunkiem zapowiadawczym znajduje się posterunek odstępowy (bocznicowy), to posterunek ten należy również wyłączyć z udziału w prowadzeniu ruchu.
5. Zwrotnice rozjazdów leżących w torach głównych zasadniczych należy ustawić w położeniu umożliwiającym przejazd pociągów po tych torach i w tym położeniu zabezpieczyć w sposób określony odrębnymi przepisami. Zwrotnice rozjazdów leżących w torach głównych dodatkowych sąsiadujących z torami głównymi zasadniczymi – jeżeli jest to możliwe ustawić w położeniu ochronnym, uniemożliwiającym wyjazd pociągów z tych torów w tory główne zasadnicze i w tym położeniu odpowiednio zabezpieczyć.
6. Semafony i tarcze ostrzegawcze posterunku stale zamkniętego unieważnia się w sposób przewidziany postanowieniami Instrukcji o sygnalizacji kolejowej PKM-03.

7. Urządzenia zewnętrzne i wewnętrzne na posterunku ruchu należy zabezpieczyć przed niedozwolonym ich obsługiwaniem i wykorzystaniem w czasie trwania zamknięcia i wyłączenia posterunku następczego.
8. Zamknięcie posterunku może nastąpić, gdy szlaki przyległe do tego posterunku są wolne.
9. Zamknięcia dokonuje właściwy dyżurny ruchu, nadając do sąsiednich czynnych posterunków zapowiadawczych telefonogram według wzoru nr 29, stosując się do postanowień ust. 5, 7 i 61, fakt zamknięcia odnotowuje w dokumentacji techniczno-ruchowej.
10. Do czasu wprowadzenia zmian w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów drużyny pociągowe należy zawiadamiać rozkazem pisemnym „S” o zamknięciu posterunku ruchu.
11. Po zamknięciu posterunku ruchu, ruch pociągów należy prowadzić na podstawie przystosowanej blokady liniowej między czynnymi posterunkami ruchu - o ile blokada istniała przed zamknięciem.
12. Otwarcie dla czynności technicznych nowego posterunku ruchu lub już istniejącego, lecz stale zamkniętego dla czynności technicznych, jak również stale zamknięcie czynnego posterunku ruchu, zarządza Zarząd PKM S.A. Odpowiednią zmianę należy wprowadzić do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.
13. O otwarciu dla czynności technicznych posterunku ruchu nowego lub istniejącego, lecz stale zamkniętego, dla czynności technicznych należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym „S” do czasu wprowadzenia zmian do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.

Przypadek B

14. Okresowe zamykanie posterunku następczego w ciągu doby lub w określone dni tygodnia dokonuje się na zarządzenie Zarządu PKM S.A.
15. Posterunek następczy zamykany okresowo należy oznaczyć w wewnętrznych rozkładach jazdy z podaniem terminu, w którym jest on czynny. Czas ten należy tak ustalić, aby w chwili zamykania, a następnie otwierania posterunku następczego na przyległych do niego szlakach lub na szlaku, na którym jest on położony nie znajdował się żaden pociąg.
16. Drużyny pociągowe należy zawiadamiać rozkazem pisemnym „S”. Jeżeli posterunek ruchu czynny okresowo, otwierany i zamykany jest codziennie w określonych godzinach wskazanych w wewnętrznym rozkładzie jazdy, to nie jest konieczne

wydawanie drużynom pociągowym informacji rozkazami pisemnymi o otwarciu następczego posterunku ruchu dla czynności technicznych.

17. Przed okresowym zamknięciem posterunku zapowiadawczego zwrotnice należy nastawić na przejazd po torach głównych zasadniczych na linii dwutorowej, a na linii jednotorowej po torze głównym zasadniczym lub po jednym z nich, jeżeli są dwa tory główne zasadnicze. W tym położeniu należy zwrotnice zamknąć na zamki zwrotnicowe lub spony iglicowe lub uniwersalne zamki zwrotnicowe. W czasie okresowego zamknięcia posterunku ruchu nie należy unieważniać semaforów i tarcz ostrzegawczych ani oświetlać ich sygnałów.
18. Sygnały na semaforach i tarczach ostrzegawczych ważne są tylko w tym czasie, w którym posterunek ruchu jest czynny; w pozostałym czasie są one nieważne.
19. Klucze od zwrotnic, wykolejnic i od pomieszczeń posterunku ruchu należy przechowywać w sposób podany w regulaminie technicznym.
20. Przez posterunek okresowo zamknięty wstrzymany jest ruch pociągów, z wyjątkiem pociągów ratunkowych, roboczych i pługów odśnieżnych. Prędkość jazdy pociągu ratunkowego, roboczego lub pługa odśnieżnego w granicach tego posterunku nie powinna przekraczać 30 km/h, a przez przejazdy kolejowo-drogowe oraz obsługiwane przejścia 20 km/h.
21. Zamknięcie okresowe posterunku następczego i otwarcie go następuje w czasie wyznaczonym w regulaminie technicznym i wskazanym w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.
22. Posterunek ruchu może być otwarty po stwierdzeniu prawidłowego działania wewnętrznych urządzeń srk oraz łączności. Przed otwarciem posterunku należy sprawdzić, czy w rozjazdach na drodze przebiegu pociągu:
 - 1) nie nastąpiło uszkodzenie miejscowego zabezpieczenia zwrotnic,
 - 2) na tokach szynowych rozjazdów nie leżą przedmioty obce,
 - 3) nie nastąpiła kradzież części składowych rozjazdów,
 - 4) nie nastąpiło odłączenie prętów nastawczych lub kontrolnych oraz czy nie ma widocznych uszkodzeń napędu.Jeżeli wyjątkowo nie można dokonać powyższych sprawdzeń, pierwszemu pociągowi na szlaku dwutorowym dla jazdy w każdym kierunku lub pierwszemu pociągowi na szlaku jednotorowym, należy ograniczyć prędkość czoła pociągu do 50 km/h w granicach okręgu zwrotnicowego, w którym nie dokonano sprawdzenia.
23. Szczegółowe postanowienia o okresowym zamknięciu i otwarciu posterunku powinien zawierać regulamin techniczny.

Przypadek C

24. Czasowe zamknięcie posterunku następczego następuje wówczas, gdy ustala przyczyna, dla której posterunek ten został otwarty oraz gdy zamknięcie będzie trwało nie dłużej niż 30 dni. Czasowe zamknięcie posterunku następczego zarządza Zarząd PKM S.A.

W razie potrzeby mogą być zamknięte i wyłączone z udziału w prowadzeniu ruchu również dwa lub więcej kolejne posterunki następcze.

Jeżeli zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu podlega posterunek zapowiadawczy, a pomiędzy tym posterunkiem i sąsiednim czynnym posterunkiem zapowiadawczym znajduje się posterunek odstępowy (bocznikowy), to posterunek ten należy również wyłączyć z udziału w prowadzeniu ruchu.

25. Zamknięcie i wyłączenie posterunku ruchu z udziału w prowadzeniu ruchu powinno być poprzedzone wykonaniem odpowiednich prac przygotowawczych, umożliwiających bezpieczne prowadzenie ruchu pociągów bez udziału tego posterunku. Zakres i sposób wykonania tych prac powinny być określone w zarządzeniu o zamknięciu posterunku ruchu.

26. Przed zamknięciem i wyłączeniem posterunku ruchu, zwrotnice rozjazdów leżących w torach głównych zasadniczych należy ustawić w położeniu umożliwiającym przejazd pociągów po tych torach i w tym położeniu zabezpieczyć przy pomocy zamków zwrotnicowych, spon iglicowych lub uniwersalnych zamków zwrotnicowych.

Zwrotnice rozjazdów leżących w torach głównych dodatkowych sąsiadujących z torami głównymi zasadniczymi – jeżeli jest to możliwe ustawić w położeniu ochronnym, uniemożliwiającym wyjazd pociągów z tych torów w tory główne zasadnicze i w tym położeniu odpowiednio zabezpieczyć.

27. Semafor zamykanego posterunku ruchu, w zależności od możliwości technicznych, mogą:

- 1) być zaciemnione (w przypadku sygnalizacji świetlnej),
- 2) nadawać sygnał „Stój”,
- 3) być unieważnione w sposób przewidziany Instrukcją o sygnalizacji kolejowej PKM-03.

Sygnały na semaforach w czasie zamknięcia posterunku następczego i wyłączenia go z udziału w prowadzeniu ruchu są nieważne.

28. Urządzenia zewnętrzne i wewnętrzne na posterunkach nastawczych należy zabezpieczyć przed niedozwolonym ich obsługiwaniem i wykorzystaniem w czasie trwania zamknięcia i wyłączenia posterunku następczego.

29. Po wykonaniu prac przygotowawczych i zabezpieczających należy dokonać sprawdzenia prawidłowości ich przeprowadzenia, a gotowość do wyłączenia posterunku z udziału w prowadzeniu ruchu i jego zamknięcia odnotować w dokumentacji techniczno-ruchowej lub w oddzielnym protokole.
30. Zamknięcie posterunku ruchu może nastąpić, gdy szlaki przyległe do tego posterunku są wolne.
31. Zamknięcia i wyłączenia posterunku ruchu z udziału w prowadzeniu ruchu dokonuje właściwy dyżurny ruchu, nadając do sąsiednich czynnych posterunków zapowiadawczych telefonogram według wzoru nr 29, stosując się do postanowień ust. 26, 28 i 61.
- W telefonogramie należy podać kilometry przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, które nie będą zawiadamiane o jeździe pociągu.
32. Po zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku ruchu, ruch pociągów należy prowadzić na podstawie telefonicznego zapowiadania pomiędzy sąsiednimi czynnymi posterunkami zapowiadawczymi. Do zapowiadania pociągów należy wcześniej odpowiednio przystosować łączność telefoniczną.
33. Prędkość jazdy pociągów w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych należy ograniczyć do 40 km/h (nie dotyczy posterunków odstępowych), a przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, których nie można zawiadomić o jeździe pociągu do 20 km/h.
34. Drużyny pociągów wyprawianych na szlak z zamkniętym i wyłączonym z udziału w prowadzeniu ruchu posterunkiem należy zawiadomić rozkazem pisemnym „S” o:
- 1) zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku następczego,
 - 2) unieważnieniu sygnałów na semaforach i tarczach ostrzegawczych zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych,
 - 3) unieważnieniu sygnałów na semaforach wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej,
 - 4) ograniczeniach prędkości wskazanych w ust.33.
35. Po ustaniu przyczyny, która powodowała, że posterunek ruchu nie mógł brać udziału w prowadzeniu ruchu, przywróceniu urządzeń łączności zapowiadawczej i strażnicowej do pierwotnego stanu i sprawdzeniu jej działania – otwarcia czasowo zamkniętego posterunku następczego dokonuje dyżurny ruchu, nadając do sąsiednich czynnych posterunków zapowiadawczych telefonogram według wzoru nr 28.
36. Po otwarciu posterunku następczego należy usunąć zastosowane dodatkowe zamknięcia zwrotnic, ewentualne unieważnienie sygnalizatorów oraz sprawdzić

działanie urządzeń srk przez personel utrzymania, odnotowując ten fakt w dokumentacji techniczno-ruchowej.

37. Na posterunkach ruchu czasowo zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu obowiązuje w czasie zamknięcia dokonywanie oględzin rozjazdów przez wyznaczonych na ten okres pracowników.

Przypadek D

38. Zamykanie okresowo wszystkich posterunków następnych na wyznaczonym odcinku i równoczesne wstrzymanie ruchu pociągów w tym czasie na tym odcinku następuje na zarządzenie Zarządu PKM S.A. Posterunki ruchu, na których wstrzymano ruch pociągów należy wskazać w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.

39. Posterunki następne, położone na tym odcinku powinny być czynne w czasie wyznaczonym zarządzeniem, o którym mowa w ust. 38.

Zamknięcie posterunku powinno nastąpić nie wcześniej niż po otrzymaniu potwierdzenia przyjazdu do następnego posterunku zapowiadawczego ostatniego pociągu kursującego przed przerwą w ruchu.

Otwarcie posterunku powinno nastąpić nie później niż 10 minut przed czasem odjazdu z sąsiedniego posterunku zapowiadawczego pierwszego pociągu po przerwie w ruchu.

40. W czasie zamknięcia posterunku ruchu, zwrotnice i semafony powinny znajdować się w stanie, jak wskazano w ust.17.

41. Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, do którego przyjechał ostatni pociąg przed zamknięciem posterunku ruchu, poleca dróżnikom przejazdowym znajdującym się na szlaku, z którego przyjechał ten pociąg, zamknąć ich posterunki. W czasie zamknięcia posterunku ruchu i wstrzymania ruchu pociągów rogatki przejazdowe powinny pozostać otwarte i w tym położeniu powinny być zabezpieczone.

42. Przed przywróceniem ruchu dróżnicy przejazdowi dokonują sprawdzenia działania urządzeń zabezpieczenia ruchu i łączności na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu oraz zgłaszają otwarcie swojego posterunku dyżurnym ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych.

43. Sposób sprawdzenia urządzeń srk i łączności przed otwarciem posterunków ruchu oraz postępowanie dyżurnych ruchu po ich otwarciu określa ust. 22.

44. W czasie zamknięcia posterunków i wstrzymania ruchu pociągów na danym odcinku linii kolejowej, wolno uruchomić na tym odcinku za zgodą dyspozytora liniowego tylko pociąg ratunkowy, roboczy lub pług odśnieżny po porozumieniu się dyżurnych ruchu obu czynnych stacji krańcowych tego odcinka i innych posterunków następnych,

gdyby zgodnie z regulaminem technicznym niektóre z nich były jeszcze czynne w tym czasie.

Prędkość jazdy pociągu ratunkowego, roboczego lub pług odśnieżnego na takim odcinku nie powinna przekraczać 30 km/h, a przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia obsługiwane do 20 km/h.

45. Szczegółowe postanowienia o zamknięciu i otwarciu okresowo wszystkich posterunków następnych na wyznaczonym odcinku powinien zawierać regulamin techniczny każdego z posterunków następnych.

Przypadek E

46. 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 wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej na szlaku jednotorowym lub na torach szlaku dwu- i wielotorowego,
- 4) dłuższej przeszkody w zasilaniu sieci trakcyjnej na jednym torze szlaku dwutorowego i prowadzenia ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze z czynną siecią trakcyjną,
- 5) innych okoliczności wymagających zwiększenia przepustowości szlaku.

47. W przypadkach planowanych robót otwarcie prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznikowego) (ust. 46 pkt 1) lub prowizorycznego posterunku odgałęźnego (ust. 46 pkt 2) zarządza Zarząd PKM S.A.

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

W przypadkach wskazanych w ust. 46 pkt 3 i 4 otwarcie prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznikowego) zarządza Zarząd PKM S.A.

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

W przypadku konieczności zwiększenia przepustowości szlaku, otwarcie prowizorycznego posterunku odstępowego (bocznikowego) lub posterunku odgałęźnego następuje na zarządzenie Zarządu PKM S.A.

48. Prowizoryczne posterunki odstępowe (bocznikowe) i odgałęźne mogą mieścić się w pomieszczeniach stałych lub przewoźnych.
- Pomieszczenia te należy wyposażyć w urządzenia łączności telefonicznej lub radiotelefonicznej, formularze i druki, przybory sygnałowe, niezbędny inwentarz i oświetlenie, a w razie potrzeby w odpowiednie urządzenia srk.
49. Na prowizorycznych posterunkach odstępowych (bocznikowych) i odgałęźnych powinny być stosowane semafony i tarcze ostrzegawcze świetlne.
- Na prowizorycznych posterunkach odgałęźnych, a w czasie wykonywania planowanych robót również na prowizorycznych posterunkach odstępowych mogą być stosowane tarcze zatrzymania D1 „Stój” i przenośne tarcze ostrzegawcze DO „Za tarczą ostrzegawczą znajduje się tarcza zatrzymania” według zasad określonych w Instrukcji o sygnalizacji kolejowej PKM-03.
50. Prowizoryczne semafony lub tarczę zatrzymania D1 „Stój” ustawia się:
- 1) na prowizorycznym posterunku odstępowym (bocznikowym) 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.
51. Na prowizorycznym posterunku odgałęźnym zwrotnice powinny być zamykane zamkami zwrotnicowymi lub sponami iglicowymi lub uniwersalnymi zamkami zwrotnicowymi.
52. Prowizoryczny posterunek odstępowy (bocznikowy) bierze udział w regulowaniu następstwa pociągów po torach i w tych kierunkach, które przewidziano w regulaminie technicznym lub w regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, zależnie od potrzeb.
- Prowizoryczny posterunek odgałęźny bierze udział w regulowaniu ruchu wszystkich pociągów na wszystkich przyległych szlakach.
53. Przejazd pociągu przez prowizoryczny posterunek ruchu odbywa się na sygnał zezwalający podany na semaforze odstępowym względnie wjazdowym lub na sygnał Rm1 „Do mnie” podany przez dyżurnego ruchu po usunięciu lub obróceniu tarczy zatrzymania D1 „Stój” o 90° przed nadjeżdżającym pociągiem.
54. Po przejeździe każdego pociągu należy bezzwłocznie z powrotem ustawić sygnał „Stój”.
55. Pociągi przejeżdżające przez rozjazd po kierunku zwrotnym powinny zmniejszyć prędkość jazdy pociągu do 40 km/h.

56. Drużyny wszystkich pociągów wyprawianych na szlak, na którym czynny jest prowizoryczny posterunek odstępowy (bocznicowy) lub odgałęźny, należy powiadomić rozkazem pisemnym „S”.

Przypadek F

57. W przypadku zamknięcia posterunku nastawczego z przyczyn losowych, w zależności od warunków miejscowych, właściwa komórka organizacyjna określa postępowanie w zakresie:
- 1) zabezpieczenia urządzeń zewnętrznych (zwrotnic, wykolejnic, semaforów),
 - 2) prowadzenia ruchu pociągów między sąsiednimi posterunkami nastawczymi, z określeniem prędkości jazdy pociągów,
 - 3) innych przedsięwzięć dotyczących obszaru infrastruktury kolejowej objętego tym zamknięciem.

W przypadkach A, B, C, D, E, F

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

Zamknięcia posterunku ruchu dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 29:

„rodzaj i nazwa posterunku **zamknięty(a) o godz. min.**”

Otwarcia posterunku ruchu dokonuje się telefonogramem według wzoru nr 28:

„rodzaj i nazwa posterunku **otwarty(a) o godz. min.**”

59. Telefonogramy o otwarciu i zamknięciu posterunku ruchu nadają:

- 1) dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego – do obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych oraz do pośrednich posterunków następczych, a na odcinku zamkniętym okresowo w ciągu doby również do dyżurnych ruchu stacji czynnych ograniczających odcinek z zamkniętymi posterunkami następczymi,
- 2) dyżurny ruchu posterunku odstępowego (bocznicowego) – do dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i odstępowych (bocznicowych).

60. Przed nadaniem telefonogramu o otwarciu posterunku ruchu dyżurny ruchu posterunku, który ma być otwarty, powinien uzyskać informację od adresatów tego telefonogramu i dyspozytora o sytuacji ruchowej na sąsiednich szlakach i odstępach oraz o wszelkich okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego (odchyleniach od wewnętrznego rozkładu jazdy i od normalnego ruchu, o ostrzeżeniach itp.).

61. Przed nadaniem telefonogramu o zamknięciu posterunku ruchu 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.

2. Zawiadomienie to jest zbędne, jeżeli:

- 1) wymienione okoliczności wykazano w wewnętrznym 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.

O okolicznościach wymienionych w ust. 1 drużyny pociągowe zawiadamia się za pomocą rozkazów pisemnych: „O”, „S”, „N”, „Nrob”.

Na liniach, gdzie ruch pociągów prowadzi się z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 rozkazy pisemne należy wydać również w przypadkach określonych w rozdziale XII niniejszej Instrukcji.

3. **Za pomocą rozkazu pisemnego „O”** (wzór załącznik nr 5 i 5a) wydaje się drużynie pociągowej 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) prowadzenia wszelkich robót; informacja dotyczy pociągów kursujących po torach, w obszarze prowadzenia robót; polecać drużynom pociągowym podawanie sygnału "Bacność",
 - d) jazdy po sąsiednim torze szlakowym lub stacyjnym pociągu, w którym znajdują się przesyłka nadzwyczajna, jeżeli w danym przypadku jest wymagane takie ostrzeżenie,
 - e) 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,
- f) braku znajomości obsługiwanego odcinka przez drużynę trakcyjną, którego znajomość jest konieczna do prowadzenia pociągu na tym odcinku (ostrzeżenia stałe i doraźne) - o ile dopuszczalna prędkość jazdy pociągów na tym odcinku (szlaku) nie przekracza 40 km/h lub 60 km/h w przypadku sytuacji nadzwyczajnej (§ 13 ust.3),
 - g) informacji dla drużyn pociągowych o wjeździe na tor zakończony kozłem oporowym (z wyłączeniem stacji czołowych) przez okres 14 dni, jeżeli zaszły zmiany w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,
 - h) j 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,
 - g) stanu urządzeń sieci trakcyjnej,
 - 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) niedziałania urządzeń zabezpieczenia ruchu na obsługiwanych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach, jeżeli nie ma możliwości zapewnienia pracownika uprawnionego do kierowania ruchem drogowym oraz niedziałania lub wyłączenia urządzeń zabezpieczenia ruchu w strefie oddziaływania na pociąg na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach wyposażonych w samoczynne systemy przejazdowe oraz konieczności wielokrotnego podawania sygnału Rp 1 „Baczność” do czasu ustawienia wskaźnika W 6b na odcinku od wskaźnika W 6a do przejazdu kolejowo-drogowego, a w przypadku nieustawienia wskaźnika W 6a od km ustalonego w regulaminie technicznym indywidualnie dla każdego przejazdu,

- j) braku znajomości obsługiwanego odcinka 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),
 - 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”** (wzór załącznik nr 6) 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 zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału Rd1 „Nakaz jazdy”, 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 semafora wyjazdowe z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego oraz informację czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału Rd1 "Nakaz jazdy", czy też bez otrzymania tego sygnału wraz z podaniem nr toru szlakowego, na który pociąg wyjeżdża,
 - 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) informację dla pierwszego pociągu jadącego torem prawym (w kierunku zasadniczym) z jednokierunkową wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową w okolicznościach podanych w § 45 ust. 16,
 - 5) zezwolenie na jazdę manewrową taboru w kierunku szlaku, poza ustaloną granicę przetaczania lub poza ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów) 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 dalszą jazdę zatrzymanego pociągu skierowanego na tor prawy, gdy jego czoło minęło semafor z wyświetlonym wskaźnikiem W 24,

- 9) zezwolenie na przejechanie obok tarczy zatrzymania D 1 „Stój”,
- 10) zezwolenie na dalszą jazdę pociągu zatrzymanego za obsługiwanym semaforem, na którym nastąpiła już zmiana sygnału zezwalającego na sygnał S1 „Stój” lub stało się to, zanim czoło pociągu minęło ten semafor,
- 11) zezwolenie na wstawienie i jazdę pojazdu szynowo-drogowego (PSD) przystosowanego do jazdy po szynach i drogach,
- 12) polecenie jazdy pociągu do określonego kilometra na szlaku jednotorowym, zatrzymania się i powrotu najpóźniej w nakazanym czasie - o ile jazda tego pociągu nie jest przewidziana wewnętrznym rozkładem jazdy,
- 13) polecenie 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 wewnętrznym rozkładzie jazdy,
- 14) polecenie jazdy po zamkniętym torze szlakowym i o okolicznościach wskazanych w § 46,
- 15) polecenie zatrzymania pociągu, niemającego rozkładowego postoju, na stacji w okolicznościach wskazanych w § 40,
- 16) polecenie nieprzewidzianego wewnętrznym rozkładem jazdy zatrzymania na szlaku pociągu, z określeniem celu i czasu postoju,
- 17) 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 wewnętrzny rozkład jazdy,
- 18) polecenie zatrzymania pociągu przed uszkodzonym obsługiwanym semaforem,
- 19) 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 wewnętrznym rozkładem jazdy, oraz drużynie pociągu bocznikowego, jeżeli jest to uregulowane regulaminem obsługi bocznic i drużyna ta jest z nim zapoznana,
- 20) informację o zmianach w wewnętrznym rozkładzie jazdy polegającą na: wprowadzeniu lub zniesieniu postoju, stałym otwarciu lub stałym zamknięciu posterunku ruchu, okresowym zamykaniu posterunku ruchu, zarządzanej zmianie

- sposobu prowadzenia ruchu, lokalizacji przystanku osobowego; o takich zmianach należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym do czasu wprowadzenia zmian w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,
- 21) informację o ustawieniu nowych lub zmianie miejsca ustawienia sygnalizatorów, o zmianie obrazu sygnałów na sygnalizatorach, ważnych dla danego pociągu; o takich zmianach należy zawiadamiać drużyny pociągowe rozkazem pisemnym przez 14 dni od chwili zaistnienia tych zmian,
- 22) informację o czasowym otwarciu posterunku ruchu stale zamkniętego; drużyny pociągowe należy zawiadamiać w ciągu całego okresu otwarcia posterunku lub przez 14 dni, jeżeli wprowadzono zmianę w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,
- 23) 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,
- 24) informację o tym, że w czasie prowadzenia ruchu pociągów w odstępach posterunków następczych sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne,
- 25) informację o uszkodzeniu przytorowych urządzeń kontroli prowadzenia pociągów (SHP, systemu ERTMS/ETCS itp.),
- 26) informację o jeździe pociągu w innym kierunku, niż przewidziany w wewnętrznym rozkładzie jazdy; jeżeli rozkazu tego nie wydał dyżurny ruchu jednej z poprzednich stacji, to rozkaz ten wydaje drużynie pociągowej dyżurny ruchu wyprawiający pociąg w innym kierunku,
- 27) 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),
- 28) informacje i polecenia dla pociągów roboczych wyprawianych i znajdujących się na szlakowym torze zamkniętym,
- 29) informację o zamknięciu i wyłączeniu z udziału w prowadzeniu ruchu posterunku(ów) następczego(ych), unieważnieniu sygnałów na semaforach posterunków następczych wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu, unieważnieniu sygnałów na semaforach wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej, ograniczeniach prędkości w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych,

- 30) informację o unieważnieniu wskazań tarcz ostrzegawczych przejazdowych odnoszących się do obsługiwanych przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, na którym zapewniono kierowanie ruchem drogowym,
- 31) informację o nieważności na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę pociągu,
- 32) informacje o przejeździe wskazanej osoby w kabinie prowadzącego pojazd kolejowy.

5. **Za pomocą rozkazu pisemnego „N”** (wzór załącznik nr 7) 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” oraz informację czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału Rd1 „Nakaz jazdy”, czy też bez otrzymania tego sygnału,
- 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) zezwolenie na wyjazd pociągu ze stacji posiadającej semaforów wyjazdowych z toru, przy którym nie ma semafora wyjazdowego, na tor szlakowy lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) oraz informację czy zezwolenie to jest ważne dopiero po otrzymaniu sygnału Rd1 „Nakaz jazdy”, czy też bez otrzymania tego sygnału,
- 4) informację o zamknięciu toru szlakowego i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze szlakowym czynnym (patrz jednak ust. 20),
- 5) informację o tym, co będzie zezwoleniem na wjazd z toru szlakowego lewego (z kierunku przeciwnego do zasadniczego) pociągu względnie powracającego popychacza, jeżeli wjazd ten nie odbędzie się na sygnał zezwalający na ustawionym przy tym torze semaforze wjazdowym lub na sygnał „Sz” umieszczony na nim; zbędne jest podanie tej informacji drużynie popychacza, jeżeli popychanie to jest przewidziane w wewnętrznym rozkładzie jazdy oraz drużynie pociągu bocznikowego, jeżeli jest to uregulowane regulaminem obsługi bocznicy,
- 6) informację o tym, że przejazd pociągu po torze lewym (w kierunku przeciwnym do zasadniczego) obok posterunków odstępowych (bocznikowych) może nastąpić po otrzymaniu ręcznego sygnału Rm1 „Do mnie” od dyżurnego ruchu każdego z tych posterunków,

- 7) informację o prowadzeniu ruchu dwukierunkowego po torze szlaku dwutorowego przy czynnych obu torach szlakowych, jeżeli blokada liniowa nie jest do tego przystosowana; informację tę otrzymuje drużyna pociągu wyprawianego na tor szlakowy lewy (w kierunku przeciwnym do zasadniczego), po którym odbywa się ruch dwukierunkowy,
 - 8) 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 wewnętrznym rozkładzie jazdy; drużynie pociągowej należy wówczas podać również najpóźniejszy czas powrotu na stację wyprawienia,
 - 9) zezwolenie na dalszą jazdę na tor lewy, pociągu zatrzymanego za semaforem wyjazdowym, na którym nastąpiła zmiana sygnału zezwalającego na sygnał S1 „Stój” zanim minęło go czoło tego pociągu,
 - 10) zezwolenie na dalszą jazdę z toru lewego, pociągu zatrzymanego za semaforem wjazdowym, na którym nastąpiła zmiana sygnału zezwalającego na sygnał S1 „Stój”, zanim minęło go czoło tego pociągu.
6. W czasie planowych zamknięć torów w celu wykonania robót, drużynie pociągowej potrzebne zezwolenia, polecenia i informacje można wydać za pomocą rozkazu pisemnego „Nrob” (wzór załącznik nr 8) 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.
- Jeden rozkaz pisemny może dotyczyć zezwolenia na przejechanie obok tylko jednego semafora wskazującego sygnał „Stój”.
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. Szczegółowe postanowienia o wydawaniu rozkazów pisemnych powinien zawierać regulamin techniczny.

Dla pociągów, w których kierownik pociągu nie znajduje się w kabinie prowadzącego pojazd kolejowy, 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 pierwopis za pokwitowaniem na wtórniku.

Dla pociągów, w których kierownik pociągu znajduje się w kabinie maszynisty kolejowy 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 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 wskaźnik oznaczający granicę przetaczania, a gdzie wskaźnika tego nie ma - poza ostatni rozjazd (skrzyżowanie torów), 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 maszynista pierwszej lokomotywy.
13. Drugiego maszynistę lub kierownika pociągu znajdującego się w kabinie maszynisty lub w przyległym przedziale połączonym przejściem z kabiną, o treści rozkazu pisemnego powiadamia ustnie maszynista. W przypadku przekazywania maszyniście treści rozkazu pisemnego za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej, maszynista zobowiązany jest przekazać tę informację kierownikowi pociągu, nie będącemu w kabinie maszynisty lub w przyległym przedziale.

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 do czasu zakończenia jazdy danego pojazdu trakcyjnego z tym pociągiem.
- W przypadku wymiany pojazdu trakcyjnego na trasie jazdy pociągu, wydane rozkazy pisemne należy przekazać drużynie trakcyjnej zmienionego pojazdu trakcyjnego.
16. Sposób postępowania z wykorzystanymi rozkazami pisemnymi określa 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 napisać 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 1 do wewnętrznego rozkładu jazdy zawierającym warunki techniczno-ruchowe, zwane stacjami wyznaczonymi.
19. Jeżeli drużyna pociągowa nie otrzymała wymaganego zawiadomienia na stacji wyznaczonej, należy wezwać dyżurnego ruchu stacji 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, 8, 10 i 31; 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, 9, 11, 12, 13, 14, 19, 24 i 28; 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,

3) ust. 4 pkt 18 – które mogą wydać sąsiednie czynne posterunki zapowiadawcze.

21. Posterunek zapowiadawczy wyprawiający w czasie zamknięcia toru na szlaku dwutorowym pociąg 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 drużyny pociągowej pociągu jadącego po torze szlakowym czynnym prawym (w kierunku zasadniczym), może być wydane przez stację ostatniego postoju tego pociągu, lub przez stację wyznaczoną.

Dla drużyny pociągowej 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 wyjazdowy na posterunku odgałęźnym (bez semafora wyjazdowego dla danego kierunku jazdy), jest przystosowany do takich jazd i posiada wskaźnik W 24, 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 W 24, 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 maszyniście 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.

Maszynista 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 maszynisty 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 maszyniście.

Przekazaną treść polecenia, zezwolenia, informacji maszynista 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 drugi maszynista lub kierownik pociągu, jeżeli znajduje się w kabinie maszynisty.

Maszynista lub w czasie jazdy na jego polecenie –drugi maszynista powtarza przekazaną treść rozkazu pisemnego, a dyżurny ruchu sprawdza zgodność powtórzenia, podając godzinę przekazanej treści.

W miejscu przewidzianym na pokwitowanie, dyżurny ruchu wpisuje nazwisko pracownika, któremu treść rozkazu pisemnego przekazał, a odbierający treść, wpisuje nazwisko dyżurnego ruchu.

23. 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.

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” oraz aby przy wręczeniu rozkazu pisemnego zwrócić uwagę otrzymującemu, że zezwolenie zawarte w rozkazie będzie ważne po otrzymaniu sygnału „Nakaz jazdy”.

Zezwolenie za pomocą sygnału „Sz” lub urządzeń łączności wolno przekazać dopiero wówczas, gdy spełnione zostały wszystkie wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy pociągu.

24. W każdym bločku rozkazów pisemnych, niezależnie od wydrukowanej numeracji poszczególnych kart, należy oznaczać kolejnym numerem każdorazowe wydanie rozkazu pisemnego. W razie potrzeby anulowania rozkazu pisemnego, należy dokonać przekreślenia jego treści i wpisania na oryginale lub pierwopisie wyrazu „anulowano”,

a nowemu rozkazowi nadać kolejny numer. Numeracja ta jest miesięczna lub roczna, co ustala regulamin techniczny.

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

Pracownik przyjmujący treść rozkazu, w liczniku ułamka umieszcza kolejny numer wypisanego rozkazu pisemnego w bloczku, a w mianowniku - numer rozkazu pisemnego podany przez dyżurnego ruchu. Dyżurny ruchu przekazujący treść rozkazu pisemnego, w liczniku zapisuje kolejny numer wypisanego rozkazu w bloczku, a w mianowniku - numer rozkazu pisemnego podany przez pracownika, któremu treść rozkazu pisemnego podyktował np.: 3/15,15/3.

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. Treść odrębną 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 Księżce 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, opieczetować, a liczbę kart w bloczku powinien poświadczyć 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 posterunkach ruchu wyposażonych w urządzenia systemu elektronicznej rejestracji i wydawania ostrzeżeń doraźnych (SERWO) na podstawie zapisów wprowadzanych do pamięci komputera, tworzona jest automatycznie elektroniczna książka ostrzeżeń, a rozkazy pisemne „O” wydawane są w formie wydruku komputerowego (załącznik 5a). Na posterunkach tych nie prowadzi się książki ostrzeżeń doraźnych (załącznik 4) i nie stosuje się postanowień zawartych w § 52 ust. 23, 25, 26, 27.

Pozostałe postanowienia § 52 mają zastosowanie analogiczne jak dla prowadzenia jednej książki ostrzeżeń.

2. Na stacjach rejestrujących te same ostrzeżenia, komputery mogą zostać podłączone do jednego z nich jako terminale umożliwiające dostęp do tworzonej wspólnej elektronicznej książki ostrzeżeń. Wspólną elektroniczną książkę ostrzeżeń może prowadzić dyżurny ruchu stacji wydającej ostrzeżenia na odcinki w całości pokrywające się z odcinkami, na które wydają ostrzeżenia dyżurni ruchu stacji podłączonych jako terminale.

Dyżurny ruchu stacji podłączonej jako terminal, po otrzymaniu zawiadomienia o konieczności ostrzegania pociągów, powinien niezwłocznie przekazać je pisemnie, telefonogramem, dyżurnemu ruchu stacji prowadzącej wspólną elektroniczną książkę ostrzeżeń i zgodnie z jego treścią wydawać pociągom ostrzeżenia drużynom pociągowym. Ostrzeżenia te należy wydawać do czasu uzyskania od dyżurnego ruchu stacji prowadzącej wspólną książkę ostrzeżeń potwierdzenia otrzymania ostrzeżenia przez dyżurnych ruchu stacji sąsiednich i wyznaczonych wraz z informacją, które pociągi jako pierwsze zostaną zawiadomione o ostrzeżeniu oraz przejazdu wszystkich pociągów, które tego ostrzeżenia nie otrzymały.

Dla stacji podłączanych jako terminale czynności wynikające z postanowień § 52 ust. 11, 12 i 22 wykonuje dyżurny ruchu prowadzący wspólną elektroniczną książkę ostrzeżeń.

3. Stacje wyznaczone do wydawania ostrzeżeń prowadzące elektroniczne książki ostrzeżeń lub podłączone jako terminale, powinny być odpowiednio oznaczone w Dodatku 1 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów.
4. W elektronicznej książce ostrzeżeń należy stosować roczną rejestrację ostrzeżeń doraźnych obowiązujących dla jazdy po wszystkich torach szlakowych w kierunku zasadniczym i przeciwnym do zasadniczego, a także po torach głównych na stacjach.

5. Komputer, na którym tworzona jest elektroniczna książka ostrzeżeń obsługuje dyżurny ruchu.
6. Po pierwszym uruchomieniu elektronicznej książki ostrzeżeń należy sporządzić jej wydruk. Wydruk ten należy przechowywać, a po każdej wprowadzonej zmianie w ostrzeżeniach uaktualniać (nowy wydruk). Wydruki takie powinny sporządzać i uaktualniać także dyżurni ruchu stacji podłączonych jako terminale.
7. W przypadku usterki urządzeń systemu elektronicznej rejestracji i wydawania ostrzeżeń doraźnych, rejestrację ostrzeżeń należy kontynuować w książce ostrzeżeń doraźnych z wykorzystaniem posiadanego wydruku, o którym mowa w ust. 6, a rozkazy pisemne wydawać tylko do najbliższej stacji wyznaczonej, rejestrującej ostrzeżenia w kierunku zgodnym z dalszą jazdą pociągu.
O powyższym należy poinformować kierującego pojazdem kolejowym oraz dyżurnego ruchu stacji, do której wydano ostrzeżenia.
8. Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego „O” sporządza się na stanowisku obsługującym elektroniczną książkę ostrzeżeń lub na połączonych z nim terminalach komputerowych. Terminale obsługują uprawnieni pracownicy związani z prowadzeniem ruchu pociągów.
9. Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego sporządza się w niezbędnej ilości egzemplarzy i doręcza kierującemu pojazdem kolejowym lub kierownikowi pociągu za pokwitowaniem w Dzienniku telefonicznym (R-138), ze wskazaniem w zapisie: numeru rozkazu, numeru pociągu, godziny doręczenia, stanowiska i nazwiska odbierającego. Nie sporządza się kopii rozkazu dla potrzeb własnych. Treść komputerowego wydruku rozkazu pisemnego dyżurny ruchu może przekazać kierującemu pojazdem kolejowym, za pomocą urządzeń łączności, bezpośrednio z widoku tego rozkazu na ekranie monitora komputerowego z zarejestrowaniem nazwiska odbiorcy oraz numeru rozkazu wypisanego przez tego odbiorcę.
10. W komputerowym wydruku rozkazu pisemnego „O” mogą być zamieszczane informacje wydawane za pomocą rozkazu pisemnego „S” o których mowa w § 50 ust. 4 pkt 20, 21, 22, 23, 25, 26 i 27, za pomocą rozkazu pisemnego „N”, o których mowa w § 50 ust. 5 pkt 4, 5, 6 i 7 oraz „Nrob” zawarte w działkach nr 1, 2, 3, 4 i 6. Informacje te ujęte są w wyodrębnionych rubrykach, osobno dla każdego przypadku wymagającego wydania takiego rozkazu.
11. Stanowiska obsługujące elektroniczną książkę ostrzeżeń raz w miesiącu powinny być skontrolowane przez upoważnionych pracowników PKM S.A. w zakresie zgodności zarejestrowanych ostrzeżeń ze stanem faktycznym i prawidłowej eksploatacji urządzeń.

12. Jeżeli ze względów eksploatacyjnych, na danym posterunku ruchu zostanie ustalona konieczność wydawania komputerowego wydruku rozkazu pisemnego „O” bez względu na stan ostrzeżeń (również wtedy, gdy na wydruku podana jest informacja o braku ostrzeżeń na wskazanym odcinku), to posterunek ten powinien być odpowiednio oznaczony na kartach rozkładu jazdy pociągów. Kierujący pojazdem kolejowym z napędem nie może wyjechać z danego posterunku bez otrzymania wydruku rozkazu pisemnego „O” chyba, że otrzymał już rozkaz odnoszący się do odcinka lub szlaku stycznego (przyległego) do tego posterunku ruchu.
13. Szczegółowe zasady obsługi i eksploatacji urządzeń do komputerowego wydruku rozkazu pisemnego „O” zawiera Instrukcja użytkownika systemu elektronicznej rejestracji i wydawania ostrzeżeń doraźnych (SERWO).

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

5. Zainteresowani pracownicy Lokalnego Centrum Sterowania oraz maszyniści powinni posiadać właściwe i aktualne Wykazy Ostrzeżeń Stałych.

W razie nieotrzymania w porę WOS pracownik, który wykazu tego nie otrzymał, obowiązany jest odpowiednio wcześniej żądać go od upoważnionego do tego pracownika lub swojego przełożonego.

Przed podjęciem pracy przez maszynistę, który ma prowadzić pociąg pierwszy raz w okresie obowiązywania WOS, jego przełożony powinien sprawdzić, czy maszynista otrzymał potrzebne mu Wykazy Ostrzeżeń Stałych.

6. 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,
- 5) przedłużać okresu obowiązywania Wykazu Ostrzeżeń Stałych umieszczonego na stronie wierzchniej okładki.

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.

7. Jeżeli stan elementów infrastruktury kolejowej lub stan organizacji prowadzenia robót, wymagają wydawania drużynom pociągowym ostrzeżeń nieujętych w Wykazie Ostrzeżeń Stałych, właściwe jednostki organizacyjne lub uprawnieni pracownicy powinni niezwłocznie zawiadomić o tym dyżurnego ruchu pisemnie, lub telefonogramem jednej 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,
- 5) rodzaje pociągów, których ostrzeżenie dotyczy.

Telefoniczne żądanie wydawania ostrzeżeń należy potwierdzić pisemnie.

8. Jeżeli regulaminem tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót wymagane jest ograniczenie prędkości, to należy postępować zgodnie z ust. 10 po otrzymaniu zarządzenia w sprawie rozpoczęcia robót.
9. 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., które po zbadaniu zagrożonego miejsca powinny niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu o wyniku badania. 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.
10. 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.
11. Dyżurny ruchu stacji, na której zaistniały okoliczności wymagające wydania ostrzeżeń lub który otrzymał zawiadomienie o takich okolicznościach, powinien o potrzebie wydawania ostrzeżeń zawiadomić pisemnie telegramem lub telefonogramem:
 - 1) jeżeli ostrzeżenie dotyczy miejsca znajdującego się na szlaku – sąsiednią stację czynną, stale otwartą dla ruchu pociągów, położoną z drugiej strony miejsca, gdzie zachodzą okoliczności wymagające wydawania ostrzeżeń; jeżeli miejsce to znajduje się na szlaku pomiędzy stacją a posterunkiem odgałęźnym lub między dwoma posterunkami odgałęźnymi, to zawiadomić należy stacje sąsiednie ze wszystkich kierunków, z których pociągi przejeżdżają przez to miejsce,
 - 2) jeżeli ostrzeżenie dotyczy miejsca znajdującego się na stacji na drodze wjazdu pociągów – te sąsiednie stacje, które wyprawiają pociągi przejeżdżające przez to miejsce,
 - 3) jeżeli ostrzeżenie dotyczy miejsca znajdującego się na stacji na drodze wyjazdu pociągów – stacje wyznaczone, wyprawiające pociągi, które na drodze wyjazdu przejeżdżają przez to miejsce,
 - 4) w przypadkach wymienionych w pkt 1 i 2 – również stacje wyznaczone do wydawania ostrzeżeń.
12. Dyżurni ruchu stacji sąsiednich i wyznaczonych, wymienionych w ust. 11, otrzymanie zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia powinni niezwłocznie potwierdzić

dyżurnemu ruchu stacji, od którego zawiadomienie to otrzymali, a dyżurni ruchu stacji wyznaczonych również dyżurnemu ruchu stacji położonej bezpośrednio przed miejscem, którego dotyczy dane ostrzeżenie. W potwierdzeniu tym należy powtórzyć treść ostrzeżenia oraz podać liczbę porządkową, pod którą ostrzeżenie wpisano do książki ostrzeżeń, a dyżurni ruchu stacji wyznaczonych ponadto powinni podać, od którego numeru pociągu rozpoczną wydawanie ostrzeżeń; wyjątkowo, przy braku możliwości określenia numeru pociągu, należy potwierdzić otrzymane ostrzeżenie z adnotacją o braku pociągu, a po powzięciu stosownej informacji, podać niezwłocznie ten numer, nadając powtórnie potwierdzenie otrzymanego ostrzeżenia. Treść potwierdzenia należy sprawdzić z treścią otrzymanego zawiadomienia o wprowadzeniu ostrzeżenia.

13. Wszystkim drużynom pociągowym, którym dyżurni ruchu stacji wyznaczonych ostrzeżenia nie wydali, ostrzeżenie to powinni wydać dyżurni ruchu ostatniej stacji przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie. Drużyny pociągowe pociągów niemających na stacji przewidzianego postoju, należy zawiadomić o ostrzeżeniu za pośrednictwem dyżurnego ruchu ostatniej stacji postoju, a jeżeli jest to niemożliwe, należy ostrzeżenie wydać na ostatniej stacji przed miejscem, którego ostrzeżenie to dotyczy.
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 obowiązuje od określonego terminu, dyżurni ruchu stacji wyznaczonych powinni wydawanie ostrzeżeń rozpocząć wcześniej, z takim wyliczeniem, aby pociągi przejeżdżające po tym terminie na ostatnią stację przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, były już zawiadomione o ostrzeżeniu.
17. Dyżurny ruchu stacji, na której zaistniały okoliczności wymagające wydania jednorazowego ostrzeżenia, powinien:
 - 1) zawiadomić o ostrzeżeniu dyżurnego ruchu stacji wyznaczonej lub stacji ostatniego postoju pociągu albo dyżurnego ruchu stacji sąsiedniej, z odnotowaniem w dzienniku telefonicznym,

2) wydać ostrzeżenie, jeżeli ostrzeżenie dotyczy wyjazdu pociągu.

Jeżeli jednorazowe ostrzeżenie dotyczy szlaku, a dyżurny ruchu stacji wyznaczonej ani stacji ostatniego postoju pociągu nie może już zawiadomić drużyny pociągowej o ostrzeżeniu, zawiadomienie to powinien wydać dyżurny ruchu ostatniej stacji znajdującej się przed tym szlakiem.

Dyżurny ruchu stacji żądającej wydania jednorazowego ostrzeżenia może uważać, że drużyna pociągowa została zawiadomiona o ostrzeżeniu, gdy otrzymał zgłoszenie potwierdzające dokonanie tego zawiadomienia, z odnotowaniem w dzienniku telefonicznym.

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 wewnętrznym 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. Dyżurni ruchu, którzy otrzymali żądanie, zarządzenie lub zawiadomienie o ostrzeżeniu powinni niezwłocznie wpisać je do właściwej książki ostrzeżeń doraźnych. Jednorazowych ostrzeżeń nie wpisuje się do książki ostrzeżeń.
23. Dyżurny ruchu 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 w liczniku oznacza numer porządkowy ostrzeżenia w danym kierunku i w danym miesiącu. Liczba w mianowniku oznacza miesiąc, w którym zapisano ostrzeżenie po raz pierwszy do książki ostrzeżeń doraźnych np. 1/5.

24. Ostrzeżenia dotyczące szlaków:

1) jednotorowych:

- a) dyżurni ruchu stacji wyznaczonych do wydawania ostrzeżeń wpisują do książek ostrzeżeń wszystkie doraźne ostrzeżenia obowiązujące na wyznaczonych odcinkach,
- b) dyżurni ruchu stacji innych stacji 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) dyżurni ruchu stacji wyznaczonych 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) dyżurni ruchu ostatnich stacji, znajdujących się przed miejscem, którego dotyczy ostrzeżenie, wpisują do książek ostrzeżeń ostrzeżenia dotyczące każdego przyległego toru szlakowego w obu kierunkach jazdy.

25. Książki ostrzeżeń prowadzą na bieżąco dyżurni ruchu. Jeżeli na stacji prowadzonych jest kilka książek ostrzeżeń to należy wyznaczyć regulaminem technicznym stanowisko dyżurnego ruchu, na którym będzie prowadzony stacyjny komplet książek ostrzeżeń.

26. Każde ostrzeżenie należy oddzielić od następnego poziomą kreską. Po odwołaniu ostrzeżenia we wszystkich książkach ostrzeżeń, w których wpisane było to ostrzeżenie, należy wypełnić rubryki dotyczące odwołania, a rubryki dotyczące wprowadzenia przekreślić.

Pierwszego dnia każdego miesiąca należy wszystkie obowiązujące ostrzeżenia przenieść (przepisać) z poprzedniego miesiąca. Należy przy tym poprzednie zapisy

w rubrykach dotyczących wprowadzenia przekreślić, a w rubrykach dotyczących odwołania zanotować: „**przeniesiono pod Lp. ...**”.

Prawidłowość ich przeniesienia powinna być sprawdzona przez upoważnionych pracowników i poświadczona podpisem.

27. 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.

28. Dla każdej książki ostrzeżeń ze stacyjnego kompletu – a gdy jest jedna książka ostrzeżeń dla każdego kierunku jazdy – należy założyć oddzielną teczkę zawierającą żądania i zawiadomienia dotyczące wprowadzenia i odwołania ostrzeżenia. Przeniesienie ostrzeżenia do WOS nie wymaga zawiadomienia o jego odwołaniu. Ujęcie w WOS zestawienia ostrzeżeń doraźnych stanowi podstawę do wykreślenia ich z książek ostrzeżeń doraźnych w pierwszym dniu obowiązywania WOS, z adnotacją „**przeniesiono do WOS**”.

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

Dopuszcza się przechowywanie w pamięci komputera wszystkich załączników związanych z prowadzeniem książki ostrzeżeń doraźnych drogą elektroniczną.

29. 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.

30. Jeżeli ostrzeżenie ma trwać powyżej 30 dni, kierownik właściwej komórki powinien odpowiednio wcześniej zwrócić się do właściwej jednostki PKP PLK o umieszczenie tego ostrzeżenia w wykazie ostrzeżeń stałych.

31. Sposób wprowadzania oraz odwoływania stałych i doraźnych ograniczeń prędkości dla pociągów prowadzonych z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 ujęto w rozdziale XII.

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 - 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,
 - 2) jeżeli pociąg był zatrzymany przed semaforem wjazdowym - doręczenie lub przekazanie za pomocą urządzeń łączności rozkazu pisemnego, zezwalającego na przejechanie obok semafora wjazdowego wskazującego sygnał „Stój”.
7. Jeżeli na posterunku odgałęźnym bez semaforów wjazdowych i na posterunku bocznikowym nie może być podany sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym, to zezwoleniem na przejazd pociągu jest wydanie drużynie pociągowej rozkazu pisemnego lub podanie sygnału zastępczego po spełnieniu określonych warunków.
 8. W przypadku jazdy pociągu po torze lewym, obowiązują postanowienia § 45.
 9. Dyżurny ruchu może zezwolić na wyjazd, wjazd lub przejazd pociągu, gdy zostały spełnione wymagane warunki i nie ma przeszkód do jazdy.
 10. Zezwolenie na przejazd pociągu obok sygnału „Stój” na obsługiwanym semaforze może wydać tylko dyżurny ruchu zarządzający tym semaforem.

§54.

Podawanie sygnałów przez drużynę pociągową przed odjazdem pociągu

1. Przed odjazdem pociągu drużyna konduktorka podaje sygnały przewidziane w Instrukcji o sygnalizacji kolejowej PKM-03.
2. Na posterunkach ruchu drużyna konduktorska podaje sygnały po udzieleniu zezwolenia na wyjazd przez dyżurnego ruchu, a na przystankach osobowych przed przewidywanym czasem odjazdu.
3. Odjazd pociągów bez obsady konduktorskiej następuje po otrzymaniu zezwolenia na wyjazd pociągu.
4. Jeżeli z miejsca odjazdu pociągu nie widać wskazań semafora wjazdowego (drogowskazowego) i dyżurny ruchu nie poinformował drużyny pociągowej o wyświetleniu się sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym, albo widoczny jest sygnał „Stój” na semaforze wjazdowym (drogowskazowym), kierownik pociągu informuje ustnie maszynistę, że jazda pociągu dozwolona jest do miejsca ustawienia semafora z zachowaniem szczególnej ostrożności. Maszynista po otrzymaniu od kierownika pociągu takiej informacji, uruchamia pociąg i tak reguluje jego prędkość jazdy, aby w każdej chwili mógł go zatrzymać, przy czym prędkość ta nie może przekraczać 40 km/h.

Po ustaleniu, jaki sygnał wskazuje odnośny semafor, dalsze postępowanie powinno odbywać się według wskazań tego semafora.

5. Przed uruchomieniem pociągu, który ma odjechać przy sygnale zezwalającym na semaforze, maszynista powinien sprawdzić wzrokiem, czy dotyczący semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę lub sygnał zastępczy oraz czy w zasięgu jego wzroku nie ma przeszkód do jazdy.

Gdy pojazd trakcyjny znajduje się wyjątkowo poza semaforem i maszynista nie może rozpoznać sygnału, informację o tym sygnale przekazuje kierownik pociągu lub drugi maszynista maszynisty.

W przypadku jednoosobowej obsady pojazdu trakcyjnego pociągu bez obsady drużyny konduktorskiej, maszynista powinien otrzymać rozkaz pisemny „S” (doręczony lub przekazany za pomocą urządzeń łączności).

6. Szczegółowe postępowanie drużyny pociągowej przed odjazdem pociągu określają przepisy wewnętrzne przewoźnika kolejowego.

§55.

Prędkość jazdy pociągów

1. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągów zależy od:
 - 1) konstrukcji i stanu technicznego nawierzchni i podtorza oraz obiektów inżynierskich i urządzeń srk,
 - 2) konstrukcji pojazdów kolejowych, ich stanu technicznego, rodzaju hamulców i masy hamującej pociągu,
 - 3) rodzaju pociągu i warunków ruchowych.
2. Największa dozwolona prędkość jazdy pociągu, której nie wolno przekroczyć, jest wskazana dla każdego pociągu w wewnętrznym rozkładzie jazdy. Prędkość ta powinna być zmniejszona w przypadkach lub miejscach wskazanych w niniejszej instrukcji, w wykazie ostrzeżeń stałych lub w rozkazie pisemnym oraz gdy maszynista uzna to za potrzebne.
3. W czasie jazdy pociągu po innym torze niż ten, dla którego opracowano wewnętrzny rozkład jazdy, nie wolno przekraczać podanej w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów maksymalnej prędkości dla danego pociągu oraz prędkości drogowej dla odcinka danego toru.
4. Ograniczenia prędkości jazdy pociągu określone są w postanowieniach niniejszej instrukcji i Instrukcji o sygnalizacji kolejowej PKM-03.

Najczęściej stosowane ograniczenia prędkości jazdy pociągu oraz inne ograniczenia nie ujęte w treści instrukcji, zawiera poniższa tabela.

Prędkość w km/h nie może być większa niż	W miejscach lub przypadkach
5	cofanie pociągu ze szlaku bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu.
5 – 10	wjazd na stację pociągu z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego; jazdę wagonu z zagrzanym czopem osi powinien obserwować pracownik drużyny pociągowej.
10	wymagających ustawienia sygnału D1 „Stój”.
20	ciężki pociąg towarowy może przejechać bez zatrzymania obok semafora odstępowego wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej nie wskazującego sygnału zezwalającego na jazdę, gdy na tym semaforze jest usytuowany wskaźnik W 22;
	przyjęcie pociągu na tor boczny lub wyprawienie pociągu towarowego z toru bocznego;
	w odstępie od wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy – przyjęcie pociągu na tor częściowo zajęty albo na tor, który może być wykorzystany tylko na części jego długości lub zakończony kozłem oporowym;
	po zauważeniu nadawanego w kierunku maszynisty sygnału Pc 6, należy zmniejszyć prędkość jazdy obok stojącego pociągu tak, aby zatrzymać ten pojazd w miejscu znajdowania się maszynisty unieruchomionego pociągu;
	jazda do najbliższej stacji z płaskimi miejscami lub nalepami na obręczach zestawów kołowych;
	jazda pociągu do najbliższej stacji w stanie odhamowanym, a wagon hamuje tak silnie, że jego koła ślizgają się po szynie;
	polecenie ograniczenia prędkości w razie zauważenia braku zderzaka przy wagonie w pociągu poprzedzającym;
	wyjazd na tor sąsiadujący z torem, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu.
30	gdy pociąg jedzie po torze zamkniętym zajęтым przez inne pojazdy kolejowe lub na którym znajduje się przeszkoda do jazdy;
	w czasie zamknięcia posterunków i wstrzymania ruchu pociągów na danym odcinku linii kolejowej, prędkość jazdy pociągu ratunkowego, roboczego lub pługą odśnieżnego;
	jazda do najbliższej stacji po wstawieniu wagonów po wykolejeniu, dostosowując prędkość do wskazówek rewidenta.
40	jazda bez znajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowej;
	gdy powtarzacz kontroli niezajętości toru szlakowego jednoodstępowej (półsamoczynnej) blokady liniowej wyposażonego w urządzenia kontroli niezajętości wskazuje zajętość, pomimo przybycia wcześniej wyprawionego pociągu do jednego z posterunków zapowiadawczych przyległych do szlaku, dla pierwszego wyprawianego pociągu;
	jazda na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny do następnego semafora, tarczy zaporowej, miejsca ustawienia tarczy zatrzymania D1; przy wyjeździe na szlak bez wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej jazda z prędkością do 40 km/h

40	obowiązuje do końca ostatniego rozjazdu w okręgu zwrotnicowym osłanianych semaforem;
	z miejsca odjazdu pociągu nie widać wskazań semafora wyjazdowego (drogowskazowego) albo widoczny jest na nim sygnał „Stój”, a maszynista dostał od kierownika pociągu informację, że jazda pociągu dozwolona jest do miejsca ustawienia tego semafora;
	jazda pociągów w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych;
	przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, dla którego nie ma semafora;
	przez rozjazdy w okręgu zwrotnicowym, osłanianym semaforem, który nie jest uzależniony od zwrotnic lub nie ma zamknięcia przebiegu;
	z miejsca odjazdu pociągu nie widać wskazań semafora wyjazdowego (drogowskazowego) albo widoczny jest na nim sygnał „Stój”, a maszynista dostał od kierownika pociągu informację, że jazda pociągu dozwolona jest do miejsca ustawienia tego semafora;
	wyjazd pociągu na szlak z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową na podstawie sygnału zastępczego „Sz” lub rozkazu pisemnego do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora odstępowego wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, o ile maszynista nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacją, że sygnały na samoczynnych semaforach odstępowych są nieważne;
50	gdy samoczynny semafor odstępowy wskazuje sygnał „Stój”, bądź białe światło lub sygnał wątpliwy, albo gdy semafor ten jest nieoświetlony, a z kabiny pojazdu kolejowego z napędem nie widać przeszkody, na przednim odstępie, po zatrzymaniu można kontynuować jazdę tak, aby w każdej chwili można było zatrzymać pociąg w razie zauważenia przeszkody; jazda z taką prędkością obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora odstępowego wskazującego sygnał zezwalający na jazdę;
	gdy maszynista po usłyszeniu sygnału „Alarm” otrzymanego środkami radiołączności nie otrzymał wyjaśnienia przyczyny jego nadania – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, pociąg jedzie dalej do najbliższego posterunku ruchu.]
60	po otwarciu posterunku ruchu (obowiązuje czoło pociągu).
60	gdy pociąg z czynną lokomotywą ciągnącą jest popychany; jednoosobowej obsady pojazdów pomocniczych.

5. 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.
6. Prędkość jazdy należy zmniejszyć również wtedy, gdy drużyna pociągowa zauważy przeszkodę uniemożliwiającą stosowanie nakazanej prędkości.

7. 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 gdy z powodu gwałtownych zaburzeń atmosferycznych istnieje możliwość powstania przeszkody do jazdy.

§56.

Postępowanie drużyny pociągowej w czasie jazdy pociągu

1. Maszynista obowiązany jest:
 - 1) przed wyjazdem pociągu ze stacji – stwierdzić czy dano prawidłowe zezwolenie na wyjazd i czy podano wymagane przepisami sygnały,
 - 2) podczas wyjazdu pociągu ze stacji – zwracać uwagę, czy drużyna konduktorska lub pracownicy stacyjni nie podają sygnału „Stój”,
 - 3) podczas jazdy pociągu – obserwować:
 - a) sygnały i wskaźniki, informować się z drugim maszynistą (kierownikiem pociągu) wzajemnie o ich wskazaniach, powtórzyć każdą otrzymaną informację oraz zastosować się do tych wskazań,
 - b) czy na torze, po którym pociąg ma przejechać, nie ma przeszkód do jazdy,
 - c) czy na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach obsługiwanych roгатki są zamknięte,
 - d) czy sieć trakcyjna nie ma uszkodzenia zagrażającego bezpieczeństwu ruchu,
 - e) czy na pociągu własnym i mijanych nie ma niebezpiecznych usterek, jak
 - f) przesunięcie się ładunku, grzania się czopa osi itp.,
 - g) o ile jest to możliwe, czy pociąg jedzie cały i czy posiada sygnał końca pociągu – zwłaszcza po ruszeniu pociągu towarowego i w czasie jazdy po łukach,
 - h) drogę przebiegu podczas przejazdu w granicach posterunku ruchu.
2. Maszynista powinien zatrzymać pociąg, jeżeli:
 - 1) pociąg został skierowany na tor lewy, a drużyna trakcyjna nie otrzymała wymaganego zezwolenia, tj.:
 - a) gdy na przystosowanym do tego semaforze wyjazdowym względnie wjazdowym na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego podano sygnał zezwalający, z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24 lub sygnał zastępczy „Sz”, z równoczesnym wyświetleniem się wskaźnika W 24 i poinformowano o zamiarze wyprawienia na tor lewy,

- b) gdy na semaforze wyjazdowym względnie wjazdowym na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego nie przystosowanym do sygnalizowania wyjazdu na tor lewy podano w porze dziennej sygnał zastępczy „Sz” uzupełniony przenośną nieoświetloną tablicą ze wskaźnikiem W 24 i poinformowano o zamiarze wyprawienia na tor lewy,
 - c) jeśli nie można podać sygnału i wskaźnika, o których mowa w lit. a i b – gdy dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego wyprawiający pociąg na tor lewy przekazał drużynie pociągowej rozkaz pisemny „N”, zezwalający przejechać obok semafora wyjazdowego względnie wjazdowego na posterunku odgałęźnym bez semafora wyjazdowego, wskazującego sygnał „Stój” (względnie wyjechać z toru stacyjnego nie posiadającego semafora wyjazdowego) i wyjechać na tor lewy,
 - d) w przypadkach wymienionych w lit. a, b i c – gdy ponadto na stacji dano sygnał Rd 1 „Nakaz jazdy” lub polecenie dyżurnego ruchu,
 - e) w przypadkach wymienionych w lit. a i b – odnośnie szlaków z blokadą liniową jednokierunkową – gdy drużyna pociągowa została uprzedzona rozkazem pisemnym „N” o zamknięciu toru i o wprowadzeniu ruchu jednotorowego dwukierunkowego po torze czynnym,
- 2) pociąg został skierowany w innym kierunku niż przewiduje wewnętrzny rozkład jazdy, a drużyna trakcyjna nie została o tym powiadomiona rozkazem pisemnym,
- 3) podczas jazdy na szlaku jednotorowym lub po torze lewym semafor dla przeciwnego kierunku jazdy wskazuje sygnał zezwalający na jazdę po tym torze,
- 4) pociąg został skierowany na tor prawy, przy wyświetlonym wskaźniku W 24.
- Po zatrzymaniu pociągu należy porozumieć się z dyżurnym ruchu co do sposobu dalszego postępowania.
3. Drugi maszynista pojazdu trakcyjnego obowiązany jest brać udział w obserwacjach, o których mowa w ust. 1 i 2 i informowaniu się wzajemnym z maszynistą o sygnałach w czasie zbliżania się wjazdu pociągu do stacji, wyjazdu ze stacji, względnie przejazdu przez stację, a poza tym także w innych przypadkach o ile obowiązki obsługi pojazdu trakcyjnego pozwalają mu na to.
- O spostrzeżeniach mających znaczenie dla bezpieczeństwa i sprawności ruchu drugi maszynista powinien zgłosić maszyniście prowadzącemu pociąg.
- W czasie, gdy kierownik pociągu znajduje się w kabinie sterowniczej, powinien on brać udział w obserwacji sygnałów i informować się wzajemnie z maszynistą o wskazaniach sygnalizatorów.

4. Maszynista powinien dotrzymywać rozkładowe czasy jazdy, ustalone dla danego pociągu.

Maszyniście nie wolno przekraczać największej dozwolonej prędkości wskazanej w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, maksymalnej prędkości eksploatacyjnej pojazdów kolejowych (nie większej niż prędkość konstrukcyjna) wchodzących w skład pociągu, prędkości wskazanej w wykazie ostrzeżeń stałych lub w rozkazie pisemnym oraz prędkości wynikającej ze wskazań sygnalizatorów i wskaźników.

Przez miejsce uszkodzenia toru, wymagające zmniejszenia prędkości jazdy należy przejechać z nakazaną prędkością, możliwie w stanie odhamowanym.

5. Jeżeli maszynista zauważy zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, powinien podać sygnał „Alarm” i zastosować najwłaściwsze w tej sytuacji środki zaradcze.

Jeżeli maszynista usłyszy lub dostrzeże sygnał „Alarm”, powinien zależnie od okoliczności – albo zatrzymać obsługiwany pociąg, albo zmniejszyć jego prędkość jazdy tak, aby mógł go zatrzymać przed przeszkodą.

Jeżeli drużyna pociągowa zauważy, że po tym samym torze na szlaku zbliża się inny pociąg przeciwnego kierunku jazdy, powinna obsługiwany pociąg natychmiast zatrzymać, a maszynista powinien podawać sygnał „Alarm” i zastosować wszelkie dostępne środki w celu niedopuszczenia do wypadku, a gdy jest to niemożliwe – zmniejszenia skutków wypadku.

6. Stosowanie radiotelefonicznego systemu alarmowego regulują postanowienia Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności PKM-04 i Instrukcji o sygnalizacji kolejowej PKM-03.

7. Jeżeli drużynie pociągowej nasunie się podejrzenie, że brak jest sygnału końca pociągu, należy zażądać sprawdzenia tego sygnału na najbliższym posterunku ruchu.

8. Gdy sygnał tarczy ostrzegawczej lub semafora wskazuje, że na najbliższym semaforze należy spodziewać się sygnału „Stój”, maszynista powinien tak regulować prędkość jazdy, aby pociąg zatrzymał z całą pewnością przed sygnałem „Stój”.

To samo dotyczy przenośnej tarczy ostrzegawczej i tarczy zatrzymania.

W razie otrzymania pisemnego zawiadomienia o nieważności sygnałów na samoczynnych semaforach odstępowych, należy od miejsca znajdowania się ostatniego semafora odstępowego (ze wskaźnikiem W18) spodziewać się, że semafor wjazdowy może wskazywać sygnał „Stój” i należy zachować ostrożność jazdy.

Przód pociągu powinien zatrzymać się możliwie blisko sygnału „Stój”, a przy semaforach świetlnych – nie bliżej, niż to jest potrzebne do niewątpliwego rozpoznania sygnału.

Maszynista, podczas zbliżania się pociągu do tarczy ostrzegawczej lub do

ostatniego semafora wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej informujących, że semafor wjazdowy wskazuje sygnał „Stój”, a także w przypadku, gdy pociąg w wewnętrznym rozkładzie jazdy ma przewidziany przejazd przez posterunek ruchu bez zatrzymania, a semafor wjazdowy informuje, że następny semafor wskazuje sygnał „Stój”, obowiązany jest nawiązać łączność z dyżurnym ruchu, celem wyjaśnienia przyczyny niepodania sygnału zezwalającego.

9. Obok semafora obsługiwanego, wskazującego sygnał „Stój” lub nieoświetlonego albo wskazującego sygnał wątpliwy bądź białe światło, pociąg może przejechać po otrzymaniu osobnego zezwolenia według postanowień Instrukcji o sygnalizacji kolejowej PKM-03.

Przejazd pociągu obok sygnału D1 „Stój” może odbyć się po usunięciu tego sygnału lub po obróceniu go o 90° albo po otrzymaniu rozkazu pisemnego (doręczonego lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności).

Pociąg zatrzymany sygnałem „Stój”, podanym ręcznie lub dźwiękiem, może jechać dalej, gdy ustała przeszkoda do jazdy.

10. Maszynista pociągu zatrzymanego na szlaku przed samoczynnym semaforem odstępowym, wskazującym sygnał „Stój” bądź białe światło lub sygnał wątpliwy, albo gdy semafor ten jest nieoświetlony, powinien uruchomić pociąg, jeżeli z pojazdu trakcyjnego nie widać pociągu lub innej przeszkody do jazdy na przednim odstępie i powinien jechać na widoczność z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h i tak ją regulować, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody. W tym przypadku jazda pociągu na widoczność obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę.

W przypadku, gdy ostatni semafor wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej wskazuje sygnał „Stój” i jeżeli nie ukaże się sygnał zezwalający na jazdę, pociąg po zatrzymaniu się, powinien jechać dalej z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h do semafora wjazdowego, o ile nie ma widocznej przeszkody do jazdy. Prędkość ta obowiązuje do czasu minięcia semafora wjazdowego wskazującego sygnał zezwalający na jazdę.

Wyjazd pociągu na szlak z wieloodstępową (samoczynną) trzy- lub czterostawną blokadą liniową na podstawie sygnału zastępczego, rozkazu pisemnego doręczonego drużynie pociągowej lub przekazanego za pomocą urządzeń łączności powinien odbywać się według zasady jazdy na widoczność, przy czym prędkość jazdy nie może przekraczać 40 km/h; jazda pociągu na widoczność obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę o ile

maszynista nie otrzymał rozkazu pisemnego z informacją, że wskazania samoczynnych semaforów odstępowych są nieważne.

11. Jeżeli pociąg przejechał bez zezwolenia obok sygnalizatora wskazującego sygnał „Stój” lub poza miejsce wymaganego zatrzymania, wówczas drużyna pociągowa powinna bezzwłocznie pociąg zatrzymać i porozumieć się z dyżurnym ruchu, co do dalszego postępowania.
12. Jeżeli pociąg przejechał poza ukres w sposób zagrażający jazdom pociągowym lub manewrowym, maszynista tego pociągu powinien podawać sygnał „Alarm”.
Kierownik pociągu, a gdy go nie ma lub znajduje się w końcu pociągu – maszynista (drugi maszynista) powiadamia o tym niezwłocznie dyżurnego ruchu.
Bez zezwolenia dyżurnego ruchu cofanie pociągu jest niedozwolone, z wyjątkiem nagle grożącego niebezpieczeństwa
13. O każdym nieprzewidzianym zatrzymaniu pociągu na szlaku z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową, wskazywaniu przez samoczynny semafor odstępowy sygnału „Stój”, sygnału wątpliwego lub braku świateł na semaforze odstępowym, niedziałaniu SHP oraz innych spostrzeżeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu – maszynista powinien zawiadomić dyżurnego ruchu tylnego posterunku, a jeżeli to jest niemożliwe – dyżurnego ruchu przedniego posterunku za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej. Następnie, o ile spełnione są warunki do wyprawienia pociągów, otrzymane zawiadomienie dyżurny ruchu powinien przekazać maszynistom pociągów jadących na danym szlaku za pociągiem, jak również pociągom jadących sąsiednim torem, udzielając niezbędnych wskazówek dotyczących koniecznego postępowania. Informacje te należy przekazać za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej, a w przypadkach określonych postanowieniami § 50 niniejszej instrukcji – rozkazem pisemnym.
14. Drużyna trakcyjna pociągu wyprawionego na szlak z blokadą liniową za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego, powinna zachować szczególną ostrożność i pilnie obserwować szlak.
15. Jeżeli pociąg ma przewidziany postój, należy go zatrzymać w przewidzianym miejscu.
16. W przypadku nieplanowego zatrzymania pociągu maszynista powinien niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu postój pociągu na szlaku, informując go o miejscu postoju i przyczynie zatrzymania. Dyżurny ruchu stosownie do otrzymanych informacji powinien podjąć niezwłoczne działania zapewniające bezpieczeństwo ruchu na torze zajęтым przez pociąg oraz na torach sąsiednich.

W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiolączności GSM-R, należy obsłużyć radiotelefoniczny system alarmowy REC oraz podawać właściwy dla określonej sytuacji sygnał alarmowy.

17. Po otrzymaniu informacji o przyczynie nieplanowego zatrzymania pociągu na szlaku należy wstrzymać wyprawianie pociągów do czasu zwolnienia toru, względnie usunięcia przeszkody do jazdy.

18. Jeżeli pociąg zatrzymał się z powodu zauważenia w pociągu lub na torze przeszkody do dalszej jazdy lub jeżeli zatrzymanie pociągu jest konieczne dla udzielenia pomocy innemu pociągowi lub dla usunięcia przeszkody do ruchu na torze, po którym pociąg jedzie, albo na torze sąsiednim, to drużyna trakcyjna powinna natychmiast podawać sygnał „Alarm”.

W przypadku zauważenia przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu ruchu, należy ją usunąć, a jeśli nie jest to możliwe, zagrożone miejsce osłonić sygnałami, a w razie potrzeby podawać sygnały „Stój” oraz wezwać pomoc.

Zakres i sposób osłony sygnałami miejsca zagrożonego drużyna pociągowa ustala z dyżurnym ruchu.

19. W przypadku zauważenia przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu ruchu na torze izolowanym, należy ją usunąć, a jeśli usunięcie tej przeszkody nie jest możliwe, zewrzeć toki szyn.

20. Kierownik pociągu powinien:

1) zatrzymać pociąg, jeżeli zauważy, że:

- a) maszynista nie zatrzymuje pociągu przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, gdzie pociąg miał się zatrzymać,
- b) pociąg skierowano w innym kierunku niż przewiduje wewnętrzny rozkład jazdy, a kierownika pociągu o tym nie powiadomiono,
- c) maszynista przekracza dozwoloną prędkość jazdy lub nie przestrzega obowiązujących ostrzeżeń,
- d) pociąg jest cofany bez wcześniejszego powiadomienia kierownika pociągu,

2) zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższej stacji, jeżeli zauważy na obsługiwanym przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu otwarte roгатki i brak dróznika przejazdowego,

3) w razie potrzeby, a także w razie zatrzymania pociągu na torze szlakowym, obserwować tor szlakowy znajdujący się przed pociągiem i gdyby po tym torze zbliżał się inny pociąg, biec naprzeciw niego i podawać sygnały „Stój”,

4) zawiadomić dyżurnego ruchu dostępnymi środkami łączności o nieplanowym zatrzymaniu pociągu na szlaku oraz przyczynie jego zatrzymania.

21. Każdy pracownik wchodzący w skład drużyny pociągowej powinien zatrzymać pociąg, jeżeli zauważy, że:
- 1) z pociągu, z posterunku ruchu lub ze szlaku podawane są sygnały „Stój”,
 - 2) w pociągu lub na torze jest przeszkoda do dalszej jazdy,
 - 3) na sąsiednim torze jest nieosygnalizowana przeszkoda do jazdy.
- Szczegółowe zasady postępowania drużyny konduktorskiej w czasie odjazdu pociągu z toru przy peronowego określi przewoźnik kolejowy w instrukcjach wewnętrznych.
22. W przypadku, gdy drużyna pociągowa jest niezdolna do pracy, należy to zgłosić dyżurnemu ruchu.
- Jeżeli maszynista stanie się niezdolny do pracy, należy pociąg zatrzymać i dalsze postępowanie uzgodnić z dyżurnym ruchu.
23. Zauważone nieprawidłowości, które mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu, drużyna pociągowa powinna zgłosić niezwłocznie dyżurnemu ruchu.
24. Maszynista, który zauważył podany w jego kierunku sygnał ostrzegawczy Pc 6– jedno górne światło białe i dwa dolne światła czerwone, na czole innego pociągu, powinien zatrzymać pociąg i uzyskać informację o przyczynie zatrzymania pociągu oraz upewnić się, że o zatrzymaniu został powiadomiony dyżurny ruchu. Jeśli uzyskał informację, że dyżurny nie został powiadomiony, jest obowiązany powiadomić dyżurnego ruchu. Dalsza jazda obok tego pociągu powinna odbywać się z prędkością nie większą niż 20 km/h, aż do miejsca znajdowania się maszynisty unieruchomionego pociągu lub przeszkody uniemożliwiającej jazdę.
25. Jeżeli pociąg nie przybył do posterunku ruchu po upływie 10 minut od rozkładowego czasu jazdy i niemożliwe jest nawiązanie łączności z maszynistą tego pociągu lub jeżeli po upływie 30 minut od chwili zgłoszenia maszyniście o zatrzymaniu pociągu brak jest informacji o przyczynie zatrzymania, dyżurny ruchu powinien wstrzymać wyprawianie pociągów na ten szlak, powiadomić o tym maszynistów pociągów znajdujących się na tym szlaku, polecić im zachowanie szczególnej ostrożności i ustalenie miejsca znajdowania się tego pociągu oraz przyczyny wydłużonego czasu jego znajdowania się na szlaku oraz w inny dostępny sposób ustalić powód nieprzybycia.
- Wznowienie wyprawiania pociągów na ten szlak może nastąpić po ustaleniu przyczyny zatrzymania pociągu i upewnieniu się, że nie ma przeszkód do prowadzenia ruchu.
26. Po zakończeniu jazdy pociągu sposób zabezpieczenia składu tego pociągu w zależności od warunków miejscowych określa regulamin techniczny. Do czasu zabezpieczenia składu pociągu nie wolno odciągnąć pojazdu trakcyjnego nawet na torach położonych w poziomie.

§57.

Postępowanie przy pociągu z podwójną trakcją

1. Dwie czynne lokomotywy mogą znajdować się na przodzie pociągu tylko na tych szlakach, na których podwójna trakcja nie jest zabroniona.
2. W pociągach z podwójną trakcją na pierwszym miejscu należy ustawić lokomotywę, której prędkość konstrukcyjna jest większa. Gdy prędkość konstrukcyjna obu lokomotyw jest jednakowa, na pierwszym miejscu należy ustawić lokomotywę posiadającą na przodzie wózek lub oś toczną.

Jeżeli podwójną trakcję stanowią lokomotywy różnych trakcji, to o kolejności ustawiania decydują potrzeby i warunki ruchowe, przy czym podczas jazdy nie wolno przekroczyć prędkości konstrukcyjnej żadnej z tych lokomotyw.

3. Pierwsza lokomotywa jest lokomotywą prowadzącą pociąg. Maszynista drugiej lokomotywy powinien stosować się do sygnałów podawanych przez maszynistę pierwszej lokomotywy. Gdy jednak maszynista drugiej lokomotywy spostrzeże grożące niebezpieczeństwo, powinien zastosować środki zmierzające do zapobiegnięcia wypadkowi, nie oczekując na hamowanie i podanie sygnału przez maszynistę pierwszej lokomotywy.

Odpowiedzialność za dotrzymanie rozkładowego czasu jazdy ponoszą maszyniści obu lokomotyw. Gdy połączone pojazdy trakcyjne sterowane są z pierwszego pojazdu, regulowanie jazdy należy wyłącznie do maszynisty tego pojazdu.

Gdy obie lokomotywy wyposażone są w sprawne radiotelefony to zamiast podawania sygnałów dźwiękowych, maszyniści tych lokomotyw mogą porozumiewać się za pomocą radiotelefonu GSM-R, zgodnie z postanowieniami Instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności PKM-04.

4. W razie konieczności wyłączenia z pociągu lub włączenia do pociągu wagonu lub grupy wagonów, można to wykonać obu lokomotywami, lecz bez stosowania odrzutu.

§57a

Postępowanie przy pociągu popychanym

1. Użycie lokomotywy popychającej (popychacza) stosuje się w ruchu towarowym w przypadkach określonych wewnętrznym rozkładem jazdy.
2. W razie uszkodzenia pojazdu trakcyjnego w pociągu lub w innych szczególnych przypadkach nieprzewidzianych wewnętrznym 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 1 do wewnętrznego rozkładu jazdy określający warunki techniczno-ruchowe linii.

Prędkość pociągu popychanego nie może przekraczać 60 km/h.

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 baczną uwagę 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:
 - 1) oznaczonych odpowiednimi wskaźnikami – na szlakach, na których popychanie pociągów jest przewidziane wewnętrznym rozkładem jazdy,
 - 2) wskazanych w rozkazie pisemnym „S” na szlakach, na których popychanie pociągu nie jest przewidziane w wewnętrznym 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.

10. Jeżeli popychanie pociągów w razie potrzeby jest na danym odcinku (szlaku) przewidziane w wewnętrznym 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. Powrót lokomotywy popychającej pociąg do określonego miejsca na szlaku z blokadą liniową jest dozwolony, jeżeli urządzenia uniemożliwiają wyprawienie pociągu przed powrotem lokomotywy popychającej.
14. Na szlaku z wieloodstepową (samoczynną) blokadą liniową powrót z szlaku lokomotywy popychającej jest zabroniony.
15. 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.
16. Szczegółowy sposób postępowania przy pociągu popychanym w zależności od warunków miejscowych należy określić w regulaminie technicznym.

§58.

Postępowanie przy pociągu pchanym

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

3. Pchane mogą być pociągi:
 - 1) robocze, ratunkowe, inspekcyjne i diagnostyczne;
 - 2) próżne pociągi pasażerskie.
4. Zabrania się pchania pociągów przewożących podróżnych.
5. Pojazd trakcyjny pchający pociąg powinien być sprzęgnięty ze składem pociągu.
6. Pociąg kolejowy znajdujący się na czole pociągu pchanego powinien być:
 - 1) przepisowo osygnalizowany,
 - 2) wyposażony w czynny hamulec zespolony,
 - 3) obsadzony przez pracownika drużyny pociągowej.
7. Pracownik znajdujący się na czole pociągu pchanego powinien:
 - 1) obserwować szlak,
 - 2) podawać odpowiednie sygnały wraz z sygnałem Rp1 „Baczność” w miejscach, w których wymagane jest podanie tego sygnału przez maszynistę,
 - 3) przekazywać przez radiotelefon maszyniście informacje dotyczące jazdy pociągu pchanego,
 - 4) zatrzymać pociąg w przypadku grożącego niebezpieczeństwa.
8. Maszynista pociągu pchanego powinien:
 - 1) obserwować sygnały podawane przez pracownika znajdującego się na czole pociągu,
 - 2) pchać pociąg z prędkością nieprzekraczającą 30 km/h, a przez niezabezpieczone przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia do 20 km/h, które nie są obsługiwane lub nie są zabezpieczone w inny sposób.

§59.

Jazda w kabinie maszynisty

1. Prawo wstępu i przejazdu w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego poza uprawnionymi pracownikami przewoźnika kolejowego 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.
2. Osobom jadącym w kabinie maszynisty nie wolno utrudniać pracy obsłudze pojazdu trakcyjnego.

3. Przebywanie w nieczynnej kabinie maszynisty jest niedozwolone; wyjątek stanowią przypadki uzasadnione względami technicznymi lub eksploatacyjnymi (jazda próbna, jazda doświadczalna, obserwacja przesyłki nadzwyczajnej itp.).

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 dyżurnych ruchu sąsiednich stacji pośrednich posterunków ruchu i dróżników przejazdowych oraz innych zainteresowanych pracowników w celu ewentualnego wstrzymania wyprawiania lub zatrzymania pociągu lub wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej, jeżeli zachodzi taka potrzeba.

3. Jeśli usunięcie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub zmniejszenie następstw zagrożenia względnie wypadku zależy również od innych pracowników, należy ich niezwłocznie o tym powiadomić, w celu ewentualnego wstrzymania wyprawiania lub zatrzymania pociągu, względnie wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej.
4. Jeżeli dyżurny ruchu stwierdzi lub otrzyma powiadomienie 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. Jeżeli drużyna pociągowa stwierdzi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, któremu można zapobiec lub zmniejszyć jego skutki poprzez zatrzymanie pociągu, w szczególności, gdy zauważy, że po tym samym torze na szlaku zbliża się inny pociąg jadący w przeciwnym kierunku, powinna:
 - 1) podawać sygnał „Alarm” i stosować radiotelefoniczny system alarmowy REC,
 - 2) wykonać hamowanie nagłe.

W przypadku zauważenia przeszkody, mogącej zagrażać bezpieczeństwu ruchu, należy przedsięwziąć stosowne środki w celu jej usunięcia. W razie potrzeby podawać sygnały „Stój”, wezwać pomoc i o przeszkodzie zgłosić dyżurnemu ruchu. Jeżeli tor jest izolowany, należy najpierw zewrzeć jego toki szyn.

6. W razie wypadku z pociągiem na szlaku należy niezwłocznie osłonić sygnałami „Stój” 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 postępowania w sprawach zdarzeń kolejowych i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych PKM-13 i innymi obowiązującymi w tym zakresie przepisami i regulaminem technicznym.

W razie niezatrzymania się pociągu w miejscu, w którym miał się zatrzymać, należy zbadać stan i działanie urządzeń hamulcowych.
9. Do czasu przybycia na miejsce wypadku wyznaczonego pracownika PKM, członek drużyny pociągowej powinien przedsięwziąć odpowiednie środki zapobiegające następstwom wypadku, w szczególności osłonić dostępnymi sygnałami miejsce wypadku, zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu oraz zapewnić w miarę możliwości pomoc poszkodowanym. Należy również zabezpieczyć ślady, które mogłyby ułatwić ustalenie przyczyn wypadku, oraz zabezpieczyć mienie kolejowe, ładunek i bagaże podróżnych.
10. 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" (REC GSM-R) za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej i podjąć działania zapobiegające wypadkowi lub zmniejszające jego skutki;
 - 2) posterunki następne, wezwane sposobem alarmowym do zatrzymania pociągu, powinny oprócz wskazania temu pociągowi sygnału „Stój” na odpowiednim semaforze, w razie potrzeby podawać również sygnały wzrokowe i dźwiękowe „Stój”, aby zapewnić możliwie najwcześniejsze zatrzymanie pociągu.
11. 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, będzie znajdował się pracownik, celem obserwacji toru szlakowego i zahamowania pociągu w razie potrzeby, a szczególnie po odebraniu sygnału „Stój” oraz w miejscach wskazanych w ust. 5.

Drużyna trakcyjna powinna cofać pociąg ze szczególną ostrożnością, nie przekraczając prędkości 30 km/h, a 20 km/h przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia, które nie są obsługiwane lub nie zabezpieczone w inny sposób.

2a. W przypadku, gdy cofanie pociągu zestawionego z zespołów trakcyjnych, z pojazdów trakcyjnych luzem lub z pojazdów kolejowych zakończonych kabiną sterowniczą odbywa się z kabiny umieszczonej w kierunku cofania, stosuje się dozwoloną na danym fragmencie szlaku prędkość drogową, jednak nie większą niż 60 km/h, przy czym:

- 1) przy przejeżdżaniu przez przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia wyposażone w samoczynny system przejazdowy obowiązuje prędkość do 20 km/h dla czoła pociągu;
 - 2) jeżeli cofany pociąg znajduje się przed przejazdem kolejowo-drogowym lub przed przejściem osłanianym tarczą ostrzegawczą przejazdową, która nadaje sygnał Osp 2, nie stosuje się ograniczenia prędkości, o którym mowa w pkt 1.
3. W razie nieplanowego zatrzymania pociągu na szlaku kierownik pociągu wspólnie z maszynistą lub maszynista, jeżeli nie ma kierownika pociągu, powinien ustalić przyczynę zatrzymania i jeżeli okaże się, że pociąg nie może jechać dalej, powinien zażądać potrzebnej pomocy od dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego.
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) jeżeli pociąg jedzie bez obsady konduktorskiej,
 - 2) na szlaku z wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową, jeżeli na cofanie pociągu nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu,
 - 3) w czasie, gdy widoczność jest mniejsza niż 100 m, a cofanie nie zostało uzgodnione z dyżurnym ruchem,
 - 4) jeżeli pociąg jedzie na jednotorowym odcinku linii kolejowej bez obsady stacji oraz mijanek i bez urządzeń sterowania zdalnego, jeśli nie otrzymano pozwolenia dyżurnego ruchu odcinkowego.
5. Cofany pociąg należy zatrzymać przed:
- 1) posterunkiem zapowiadawczym:
 - a) przed urządzeniem sygnałowym, ważnym dla cofanego pociągu,
 - b) gdy urządzenia takiego nie ma – obok semafora wjazdowego, znajdującego się przy sąsiednim torze z prawej strony w kierunku cofania,
 - c) gdy semafora przy sąsiednim torze nie widać – w odległości 100 m przed pierwszym rozjazdem (skrzyżowaniem) na drodze cofanego pociągu.
6. Jeżeli po zatrzymaniu pociągu pracownik przewoźnika stwierdzi, że część pociągu może jechać dalej, to oprócz wykonania zawiadomienia za pomocą urządzeń łączności dyżurnego ruchu tylnego posterunku następczego należy, o ile jest to możliwe, porozumieć się również z dyżurnym ruchem najbliższego przedniego posterunku zapowiadawczego i postąpić według jego polecenia.
7. Dyżurny ruchu posterunku zapowiadawczego, który otrzymał zawiadomienie o podzieleniu lub rozerwaniu pociągu i pozostawieniu jego części na szlaku, zamyka tor szlakowy. Zainteresowane posterunki ruchu i posterunki nastawcze powinny założyć na odpowiednich urządzeniach pomocnicze zamknięcia i tabliczki ostrzegawcze.
8. Pozostającą na szlaku część pociągu należy zahamować i jeżeli jest to możliwe, strzec.
9. Przed odjazdem części pociągu ze szlaku należy dokonać wymaganej próby hamulców i odhamować wagony w tej części pociągu. Na odjeżdżającej części pociągu nie 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.
10. Jadącą część pociągu – z wyjątkiem ostatniej części – należy zatrzymać przed semaforem najbliższego posterunku ruchu, nawet jeżeli semafor ten wskazuje sygnał zezwalający na jazdę i należy zawiadomić dyżurnego ruchu o pozostawieniu części pociągu na szlaku i o miejscu (według kilometrowania linii) jej znajdowania się. Jeżeli zawiadomienia dokonano za pomocą radiotelefonu podczas jazdy części pociągu ze

szlaku, nie ma potrzeby zatrzymania się przed semaforem nadającym sygnał zezwalający.

11. Wjazd na stację poszczególnych części pociągu następuje na zasadach podanych dla ruchu po torze zamkniętym.
12. Po pozostałej na szlaku części pociągu należy wysłać lokomotywę z tą samą drużyną, która przyprowadziła na stację część pociągu i (o ile jest to możliwe) wysłać również odpowiedniego pracownika do pomocy.
W razie konieczności wysłania innej drużyny trakcyjnej, należy ją powiadomić rozkazem pisemnym o miejscu znajdowania się części pociągu.
13. Po zwolnieniu toru szlakowego należy potwierdzić przyjazd całego pociągu na jedną stację lub przyjazd poszczególnych części pociągu na różne stacje przyległe do tego szlaku, otworzyć zamknięty tor, powiadomić o tym zainteresowane posterunki oraz zarządzić zdjęcie zamknięć pomocniczych i tabliczek ostrzegawczych.

§62.

Rozerwanie pociągu na szlaku i zbiegnięcie wagonów

1. Po zatrzymaniu rozerwanego pociągu należy hamulcem postojowym lub ręcznym zahamować w oderwanej części składu odpowiedni procent masy ogólnej składu pociągu stosownie do postanowień regulacji wewnętrznych przewoźnika kolejowego.
O zatrzymaniu rozerwanego pociągu drużyna pociągowa informuje dyżurnego ruchu najbliższego posterunku.
2. Po wykonaniu czynności wymienionych w ust. 1, jeżeli obsada pociągu na to pozwala, to należy przednią częścią rozerwanego pociągu dojechać do części oderwanej, a następnie obie części połączyć, wykonać próbę hamulca, wagony odhamować i jechać dalej.
Powyższe czynności wykonują pracownicy drużyny pociągowej.
Szczegółowe postępowanie przy pociągu określają przepisy wewnętrzne przewoźnika kolejowego.
3. Gdy połączenia obu części pociągu nie można wykonać, należy niezwłocznie zawiadomić o tym dyżurnego ruchu tylnego posterunku ruchu i porozumieć się z nim co do sposobu zwolnienia toru szlakowego. Dalsze postępowanie odbywa się według postanowień § 61 ust. 5-12.
Wagon z uszkodzonymi urządzeniami sprzęgowymi należy, o ile to jest możliwe, zabrać z pierwszą częścią pociągu, łącząc go z tą częścią nawet w sposób prowizoryczny.

4. Jeżeli okoliczności będą tego wymagały, dyżurny ruchu może zarządzić wysłanie lokomotywy z tylnej stacji i pchanie tylnej części pociągu, jeśli przednia część pociągu wjechała już na przednią stację albo zarządzić ściągnięcie tylnej części pociągu na tylną stację.
5. Na stacjach, na których może zachodzić niebezpieczeństwo zbiegnięcia wagonów ze stacji na szlak lub odwrotnie, należy przewidzieć w regulaminie technicznym środki zapobiegające zbiegnięciu wagonów i skutkom w razie zbiegnięcia.
6. 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, np. za pomocą podkładania podkładów itp.
7. O zbiegnięciu wagonów na szlak należy niezwłocznie zawiadomić dróżników przejazdowych na szlaku do sąsiedniej stacji, w której kierunku toczą się wagony oraz pośrednie posterunki ruchu.
8. Po zauważeniu lub dowiedzeniu się o zbiegnięciu wagonów dróżnicy przejazdowi powinni zamknąć roгатki i zatrzymać pociąg jadący naprzeciw zbiegłych wagonów. Na szlakach wielotorowych pociągi jadące po torach sąsiadujących z torem, po którym toczą się wagony, należy zatrzymać do czasu ustalenia, że zbiegłe wagony nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu tych pociągów.

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 wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową nie należy cofać pociągu jadącego naprzeciw zbiegłych wagonów, lecz pociąg zatrzymać.
9. Na stacji, w kierunku której toczą się wagony, należy przygotować się na ich zatrzymanie względnie przepuszczenie przez stację.

Jeżeli za stacją tor szlakowy aż do sąsiedniej stacji jest wolny i porozumiano się z dyżurnym ruchu tej stacji, należy zbiegłe wagony skierować na tor wolny i starać się je zatrzymać przy użyciu płozów hamulcowych, albo wagony te skierować na tor szlakowy, jeżeli jego profil sprzyja zatrzymaniu się wagonów. Jeżeli tor szlakowy aż do sąsiedniej stacji jest zajęty lub jest wolny, lecz dyżurny ruchu tej stacji nie wyraził zgody na przepuszczenie wagonów, należy zbiegające wagony skierować na odpowiedni tor żeberkowy lub inny, zajęty wagonami, albo wykoleić na wykolejnicy lub w inny sposób. Nie wolno skierować zbiegających 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.

10. 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) pociąg ten natychmiast zatrzymać, o ile jest to możliwe w miejscu umożliwiającym prowadzenie akcji ratowniczo-gaśniczej, i podawać sygnał A2 "Pożar",
 - 2) 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. O powstaniu pożaru w pociągu należy niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu i zażądać pomocy.

Akcję ratowniczą w czasie pożaru organizuje i prowadzi straż pożarna.
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 wagonu i zdecydować, czy wagon jest zdalny 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 najbliższej stacji i Lokalnego Centrum Sterowania.
2. W czasie zamieci lub dużego opadu śniegu dyżurny ruchu powinien u pracowników utrzymania infrastruktury kolejowej 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 z 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, czy nie zostały zamulone żłobki na nieobsługiwanych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach,
 - 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 najbliższej stacji i Lokalnego Centrum Sterowania.
3. Postanowienia dotyczące drużyn pociągów jadących podczas gwałtownej ulewy (ust.2), 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 sygnału „Alarm”(REC GSM-R),
 - 2) miejsce to zabezpieczyć sygnałami „Stój” z obu kierunków, przy czym najpierw z tej strony, z której spodziewany jest pociąg,
 - 3) jeżeli tor jest izolowany, zewrzeć toki szynowe,
 - 4) zawiadomić dyżurnego ruchu, który powinien zamknąć tor i zawiadomić o tym uprawnionego pracownika utrzymania nawierzchni kolejowej,
 - 5) przeszkodę dozorować, a w razie zbliżania się pociągu należy go zatrzymać.

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. 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 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 właściwy pracownik przewoźnika kolejowego, a gdy go nie ma – maszynista.
2. Wagony wykolejone, nawet nie uszkodzone, 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.
3. Pracownik, który zauważy nieprawidłowość zagrażającą bezpiecznej jeździe pociągu, powinien pociąg zatrzymać, a jeżeli tego nie może zrobić, powinien wezwać do zatrzymania pociągu pracownika następnego posterunku ruchu lub dróżnika przejazdowego, powiadamiając go o zauważonej nieprawidłowości.
O przyczynie zatrzymania pociągu należy powiadomić drużynę pociągową.
Po zbadaniu nieprawidłowości maszynista decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może jechać dalej.
4. W razie zauważenia zagrzanego 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 najbliższej stacji wyłączyć z pociągu. Jeżeli wagon z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego ujawniono na szlaku, maszynista decyduje, czy i z jaką prędkością pociąg może dojechać do najbliższej stacji i zawiadomia o tym dyżurnego ruchu przedniej stacji. 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 łuków (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. W razie zaobserwowania złamania osi należy pociąg natychmiast zatrzymać i żądać pomocy. Oznaką złamanej osi jest nierówna i niespokojna jazda wagonu oraz pochylenie się wagonu na jedną stronę. Jeżeli przyczyną złamania się osi było zagrzenie się czopa osi zestawu kołowego, może ponadto wydobywać się z łożyska woń spalenizny lub dym.
6. 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, złamania 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 lub nalepami na obręczach zestawów kołowych i o ile jest możliwość podać rodzaj i numer wagonu.

Jeżeli dyżurny ruchu nie otrzymał tych szczegółowych informacji, powinien pociąg zatrzymać przed semaforem wjazdowym, a następnie w czasie wjazdu pociągu ustalić, który wagon posiada płaskie miejsca lub nalepy na obręczach kół.

Jeżeli starcie obręczy koła lub wysokość nalepów przekracza dopuszczalną granicę, określoną w przepisach wewnętrznych przewoźnika kolejowego, wagon należy wyłączyć z pociągu.

7. 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.
8. 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.
9. Wagony wyłączone z pociągu z powodu grzania się czopów osi zestawów kołowych, złamania osi, płaskich miejsc lub innych uszkodzeń, mogą być ponownie włączone do pociągu po zbadaniu przez pracownika posiadającego uprawnienia rewidenta taboru kolejowego i po stwierdzeniu, że wagon jest zdalny do ruchu.
10. W razie zauważenia braku zderzaka przy wagonie w pociągu należy bezzwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu, 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.
11. Dyżurny ruchu stacji włączającej na koniec pociągu wagon bez zderzaka zobowiązany jest powiadomić o tym pośrednie posterunki następne i dróżników przejazdowych na szlaku, na który pociąg ma być wyprawiony oraz dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego. Dyżurni ruchu następnych posterunków zapowiadawczych zobowiązani są dokonywać analogicznych powiadomień na kolejnych szlakach przebiegu takiego pociągu.

§68.

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.

W przypadku stwierdzenia niekompletnego lub niewłaściwego osygnalizowania czoła lub końca pociągu jadącego na szlakach wyposażonych w wieloodstępową (samoczynną) blokadę liniową w porze ciemnej, prawidłowego jego osygnalizowania należy dokonać na najbliższej stacji.

2. Gdy pracownik obsługujący semafor nie stwierdził z całą pewnością lub nie upewnił się, że pociąg ma sygnał końca pociągu, należy uważać, że mogło nastąpić rozerwanie pociągu i wówczas nie wolno uczynić niczego, co umożliwiłoby wyprawienie innego pociągu na tor, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu. Tory sąsiadujące z torem, po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu należy uważać za zagrożone i przed wyprawieniem na nie pociągu należy drużynę pociągową zawiadomić rozkazem pisemnym „O”, polecając zmniejszanie prędkości jazdy do 20 km/h i zachowanie ostrożności.

3. Po przejechaniu pociągu bez sygnału końcowego obok semafora wyjazdowego, na semaforze tym powinien być nastawiony sygnał „Stój”.

Dyżurny ruchu, który stwierdził lub któremu zgłoszono, że pociąg wyjechał bez sygnału końcowego, powinien zawiadomić o tym dyżurnego ruchu poprzedzającej stacji. Dyżurny ruchu, który otrzymał to zawiadomienie, powinien zatrzymać pociąg i po sprawdzeniu, że wjechał on w całości, powiadomić o tym dyżurnego ruchu tylnej stacji oraz spowodować osygnalizowanie końca pociągu. Do czasu otrzymania zawiadomienia od dyżurnego ruchu przedniej stacji, że pociąg przyjechał w całości, tor szlakowy należy uważać za zajęty, a na odpowiednie urządzenia należy założyć zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze.

4. 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 ruchowi. 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.

5. Jeżeli brak sygnału końcowego zauważył dróżnik przejazdowy, to powinien on natychmiast zawiadomić o tym najbliższy tylny i przedni posterunek następczy.

Po otrzymaniu tego zawiadomienia tylny posterunek następczy 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 wieloodstępową (samoczynną) blokadą liniową należy użyć wszelkich dostępnych środków, aby pociąg ten zatrzymać do czasu otrzymania wyjaśnienia z przedniej stacji, że pociąg przyjechał w całości.

6. Po stwierdzeniu na stacji, że pociąg nie mający sygnału końca pociągu przyjechał w całości, należy wykonać następujące czynności:

- 1) dyżurny ruchu tej stacji powinien zawiadomić o tym:

- a) tylną stację i pośrednie posterunki następcze telefonogramem według wzoru nr 10,
- b) dróżników przejazdowych,

- 2) na wszystkich zainteresowanych posterunkach następczych należy usunąć zamknięcia pomocnicze i tabliczki ostrzegawcze, nastawić sygnał „Stój” na semaforach odstępowych i wjazdowym oraz obsłużyć blok liniowy i inne urządzenia w takiej kolejności, jak po przejeździe pociągu.

§69.

Uszkodzenie sieci trakcyjnej

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

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

2. Jeżeli opuszczenie sieci trakcyjnej nie zagraża w prowadzeniu ruchu pociągów trakcją spalinową, to ruch taki można prowadzić po uprzednim wyłączeniu napięcia w sieci

trakcyjnej i zamknięcia ruchu dla trakcji elektrycznej. Wówczas dyżurny ruchu nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogram według wzoru nr 31:

„Tor nr numer od nazwa posterunku do nazwa posterunku od godz.... min

nie przejezdny dla pociągów z trakcją elektryczną”.

3. Jeżeli ustała przyczyna, dla której wprowadzono zakaz jazdy trakcją elektryczną dyżurny ruchu nadaje do sąsiedniego posterunku zapowiadawczego telefonogram według wzoru nr 32:

„Po torze nr numer od nazwa posterunku do nazwa posterunku od godz. min.

przywracam ruch trakcją elektryczną”.

4. 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.

§70.

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 osobiście lub za pośrednictwem dyspozytora obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o wypadku pogotowie ratunkowe oraz najbliższą jednostkę Policji. 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 zaślubienia, 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 zdarzeń kolejowych i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych PKM-13.

ROZDZIAŁ XI

RUCH POJAZDÓW POMOCNICZYCH

§71.

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.
2. Pod względem ruchowym rozróżnia się pojazdy pomocnicze oddziałujące i nieoddziałujące na urządzenia srk kontroli niezajętości torów i rozjazdów.
Stosownie do warunków techniczno - eksploatacyjnych (oddziaływania na urządzenia srk kontroli niezajętości torów i rozjazdów) pojazdy pomocnicze powinny być właściwie oznaczone.
3. Jazdą każdego pojazdu pomocniczego powinien kierować upoważniony pracownik, zwany kierowcą pojazdu pomocniczego.
W razie konieczności jazdy po torach pojazdów pomocniczych:
 - 1) maszynista informuje przy użyciu środków radiołączności dyżurnego ruchu o oddziaływaniu lub nieoddziaływaniu danego rodzaju pojazdu na urządzenia kontroli niezajętości torów i rozjazdów,
 - 2) w przypadku, gdy dyżurny ruchu nie otrzymał wymaganej w pkt.1 informacji – powiadamia maszynistę, że pod względem prowadzenia ruchu kolejowego, pojazd będzie traktowany jako nie oddziałujący na urządzenia kontroli niezajętości torów i rozjazdów.
4. Jazdą każdego pojazdu pomocniczego powinien kierować upoważniony pracownik, zwany kierowcą pojazdu pomocniczego.
5. 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.
6. Jazda pojazdu pomocniczego po torach szlakowych i stacyjnych może się odbywać tylko za pozwoleniem dyżurnego ruchu.
7. Jazda pojazdu pomocniczego w porze ciemnej lub gdy brak jest odpowiedniej widoczności (np.: mgła, opady atmosferyczne itp.) dozwolona jest tylko za zgodą dyspozytora w razie niezbędnej konieczności (np.: usuwania skutków wypadku,

przeszkód, uszkodzenia urządzeń i nawierzchni kolejowej zagrażających bezpieczeństwu ruchu itp.).

8. 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 kolejowo-drogowego lub przejścia maszynista ma obowiązek reagowania i zastosowania środków gwarantujących bezpieczeństwo w przypadku zauważenia otwartych rogatek, wykonywania robót na torze lub słabej widoczności.

9. Pojazdu pomocniczego nie wolno łączyć z taborom kolejowym.

Wyjątkowo w przypadkach konieczności ściągnięcia ze szlaku do najbliższej stacji uszkodzonego pojazdu pomocniczego można pojazd ten z taborom połączyć pod warunkiem zastosowania potrzebnych środków ostrożności i odpowiedniej prędkości jazdy.

10. Ruch pojazdów pomocniczych na liniach nieczynnych lub na liniach nie oddanych do eksploatacji odbywa się na zasadach podanych w osobnych regulaminach lub instrukcjach prowadzenia ruchu na takich liniach.

11. Postanowienia odnoszące się do pojazdów pomocniczych nie dotyczą pojazdów dwukołowych prowadzonych po jednej szynie, zwanych maderonami i defektoskopami, niezależnie od sposobu ich prowadzenia. Posługiwanie się maderonem dozwolone jest pod warunkiem, że ukształtowanie terenu i rodzaj przewożonych przedmiotów zezwalają na usunięcie maderonu na zewnętrzną stronę toru natychmiast i w każdym miejscu.

Na liniach dwutorowych maderony należy prowadzić tylko po zewnętrznych tokach szyn. Gdy zbliża się pociąg, należy pojazd usunąć z toru. O zbliżaniu się pociągu pracownik kierujący pracą maderonu lub defektoskopu powinien być ostrzegany przez osobnego pracownika, który z odpowiedniej odległości powinien obserwować tor szlakowy.

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

§72.

Wypożażenie pojazdów pomocniczych i obowiązki kierującego pojazdem

1. Pojazdy pomocnicze powinny być wyposażone w urządzenia hamulcowe odpowiednio do dozwolonej prędkości jazdy i przeznaczenia pojazdu, radiotelefon pracujący w sieci ERTMS/GSM-R oraz dwa płozy hamulcowe.
2. Pojazdy pomocnicze motorowe powinny być wyposażone w urządzenia do podawania sygnałów dźwiękowych.
3. Pojazdy pomocnicze, spełniające wymóg oddziaływania na urządzenia sterowania ruchem kolejowym, powinny być oznaczone literą „E”.
4. Kierowca pojazdu pomocniczego, powinien posiadać:
 - 1) przybory sygnałowe (trąbka, chorągiewka, latarka),
 - 2) aktualny wewnętrzny rozkład jazdy i Dodatek 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy,
 - 3) druki rozkazów pisemnych,
 - 4) w razie potrzeby latarnie do osygnalizowania pojazdu pomocniczego w porze ciemnej,
 - 5) w razie potrzeby radiotelefon przenośny.
5. Kierowca pojazdu pomocniczego powinien:
 - 1) stosować się ściśle do poleceń dyżurnego ruchu dotyczących jazdy, postoju i usunięcia pojazdu pomocniczego z toru,
 - 2) obserwować bacznie sygnały i wskaźniki, tor i przejazdy kolejowo-drogowe,
 - 3) kierować pojazdem pomocniczym zgodnie z przepisami i obowiązującymi instrukcjami,
 - 4) dbać o bezpieczeństwo ruchu oraz ludzi znajdujących się na pojeździe pomocniczym, obok niego lub na torze,
 - 5) w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu stosować radiotelefoniczny system alarmowy (REC GSM-R) oraz wszelkie dostępne środki sygnalizacyjne.

§73.

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.
O 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 ich rodzajem np. „drezyna”, „wózek motorowy” itp. i numeruje według zasad ich kursowania:
 - 1) między stacjami – o ile nie opracowano rozkładu jazdy dla tych pojazdów poczynając od 11 względnie 12, kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym, zależnie od kierunku jazdy np. 11, 13 lub 12, 14 itp.,
 - 2) do określonego miejsca na szlaku i z powrotem – wg zasad prowadzenia ruchu pociągów roboczych po torze zamkniętym, poczynając od 1 względnie 2, kolejnym w ciągu doby numerem nieparzystym lub parzystym, zależnie od kierunku, w którym dany pojazd pomocniczy rozpocznie jazdę pierwszy raz na danym szlaku,
 - 3) 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. Pojazd pomocniczy należy wyprawić z takim wyliczeniem, aby nie zatrzymać i nie opóźnić pociągu. W razie konieczności wyprawienia pojazdu pomocniczego, który może spowodować opóźnienie pociągu, wyprawienie to może nastąpić po uzyskaniu zezwolenia dyspozytora.

8. Kierowca pojazdu pomocniczego powinien ściśle przestrzegać uzgodnionych z dyżurnym ruchu czasów jazdy i postoju oraz nie powinien zatrzymywać się na szlaku bez zezwolenia dyżurnego ruchu.
9. W razie pracy na szlaku pojazdu pomocniczego obowiązują również postanowienia dotyczące pociągów roboczych.
10. Ruch pojazdów pomocniczych oddziaływujących na urządzenia srk pomiędzy posterunkami ruchu odbywa się według zasad ustalonych dla pociągów.
11. 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 Rm1 „Do mnie” lub Rm2 „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 Rm1 „Do mnie”, podany przez dyżurnego ruchu,
 - 5) kierowca pojazdu pomocniczego, zatrzymanego przed semaforem wjazdowym wskazującym sygnał „Stój”, powinien podać sygnał Rp1 „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 samoczynnego systemu przejazdowego (ssp) na przejazdach kolejowo-drogowych lub przejściach,
 - 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 kolejowo-drogowego lub przejścia 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.
12. Maszynistę (PSD) podczas jazdy po torach kolejowych obowiązują wszystkie postanowienia dotyczące pojazdów pomocniczych.
13. W przypadku konieczności dojazdu PSD do miejsca wypadku lub miejsca robót można pojazd ten wstawić na tor posterunku zapowiadawczego lub na szlaku. Wstawienie pojazdu na szlaku może odbyć się po otrzymaniu zezwolenia – rozkazu pisemnego „S” doręzonego lub przekazanego środkami łączności od dyżurnego ruchu.

Zezwolenie dyżurny ruchu może dać, jeżeli:

- 1) tor szlakowy został zamknięty,
- 2) w kierunku tego pojazdu nie jedzie żaden inny pojazd kolejowy, nie zawiadomiony o miejscu wstawienia i kierunku jazdy tego pojazdu,
- 3) otrzymał od dyżurnego ruchu sąsiedniego posterunku zapowiadawczego pozwolenie na wstawienie i jazdę tego pojazdu,
- 4) zawiadomił maszynistę PSD o sytuacji na torze, po którym ma jechać,
- 5) o jeździe tej zawiadomił dróżników przejazdowych.

Wjazd PSD na tor stacyjny nie wymaga zamknięcia tego toru.

14. Potrzebę i gotowość wjazdu i zjazdu z toru kolejowego oraz czas wjazdu i zjazdu tego pojazdu na i z toru kolejowego maszynista PSD lub prowadzący pojazd kolejowy zgłasza dyżurnemu ruchu.
15. Wjazd i zjazd PSD na i z toru kolejowego oraz praca tego pojazdu musi odbywać się w taki sposób, aby ruch kolejowy po sąsiednich torach odbywał się w sposób bezpieczny. W przypadku zaplanowanych robót, szczegółowe postanowienia dotyczące pracy PSD określa regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.

§74.

Postępowanie z pojazdami pomocniczymi z przyczepami

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

- d) przy przewożeniu szyn przyczepy mogą być połączone tylko ładunkiem, który powinien być zabezpieczony przed przesunięciem się na przyczepie.
- 2) hamowanie:
- a) pojazd pomocniczy powinien mieć dwa niezależnie działające układy hamulcowe,
 - b) każda przyczepa powinna być wyposażona w hamulce,
 - c) działanie hamulców należy wypróbować przed rozpoczęciem jazdy.
- 3) załadunek i obciążenie:
- a) konstrukcja przyczepy lub ładunek nie może utrudniać obserwacji drogi przejazdu względnie zmniejszać jej widoczności,
 - b) ładunek nie może wystawać poza skrajnię ładunkową i powinien być rozłożony możliwie równomiernie na całej podłodze oraz zabezpieczony przed rozsunięciem lub spadnięciem,
 - c) masa ładunku nie może być większa od dozwolonej ładowności i pojemności przyczep, a masa ogólna przyczep nie powinna być większa od uciągu ustalonego dla danego pojazdu pomocniczego i nie może przekraczać możliwości zatrzymania zespołu na występujących spadkach odcinka linii, po których zespół ten ma jechać.
- 4) przewóz pracowników:
- a) przewóz pracowników na pojeździe pomocniczym z napędem może odbywać się do miejsca robót i z powrotem, jeżeli jazda możliwa jest w pozycji siedzącej i istnieje zabezpieczenie przed wypadnięciem; na przyczepach załadowanych nie wolno przewozić pracowników, z wyjątkiem pracownika obsługującego hamulec,
 - b) wsiadanie i wysiadanie podczas jazdy jest zabronione.
- 5) prędkość jazdy pojazdu pomocniczego nie może być większa niż:
- a) najwyższa prędkość konstrukcyjna ustalona dla tych pojazdów,
 - b) 40 km/h przy pchaniu przyczep.
3. Oprócz postanowień zawartych w § 73 ust. 5 kierowca pojazdu pomocniczego z przyczepami powinien:
- 1) sprawdzić przed rozpoczęciem jazdy właściwe sprzęgnięcie pojazdów i obsadę hamulców oraz prawidłowe osygnalizowanie pojazdu pomocniczego wraz z przyczepami,
 - 2) zwracać uwagę w czasie jazdy na stan załadunku i umocowania ładunku, czy prowadzi cały skład i czy nie ma przeszkód do jazdy, w razie potrzeby wyznaczyć pracownika do dodatkowej obserwacji zachowania się ładunku,

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

ROZDZIAŁ XII
ZASADY PROWADZENIA RUCHU KOLEJOWEGO Z ZASTOSOWANIEM SYSTEMU
ERTMS/ETCS POZIOM 2

§75.

Znaczenie pojęć oraz funkcji systemu ERTMS/ETCS poziom 2

1. Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) obejmuje Europejski System Sterowania Pociągami (ERTMS/ETCS) i Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej (ERTMS/GSM-R).
2. Europejski System Sterowania Pociągami (ERTMS/ETCS), zwany dalej „systemem ERTMS/ETCS”, jest systemem umożliwiającym kontrolę prowadzenia pociągu przez maszynistę.
3. Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej (ERTMS/GSM-R), zwany dalej „systemem ERTMS/GSM-R”, jest przeznaczonym dla kolei, cyfrowym, naziemnym systemem łączności radiowej zapewniającym łączność głosową pomiędzy pracownikami zatrudnionymi na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego a pracownikami zatrudnionymi przy obsłudze pociągów oraz umożliwiającym przesyłanie danych związanych z zarządzaniem ruchem kolejowym.
4. Centrum Sterowania Radiowego (RBC) – główny element urządzeń przytorowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, współpracujący z urządzeniami i systemami srk warstwy podstawowej, wykorzystujący system ERTMS/GSM-R do określenia i przekazania parametrów jazdy dla pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 tzw. „Zezwoleń Na Jazdę” (MA).
5. Identyfikator sieci GSM-R – numer identyfikacyjny sieci radiowej systemu ERTMS/GSM-R, w której musi się zarejestrować pociąg wyposażony w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2.
6. Identyfikator i numer telefonu RBC – dane identyfikujące jednoznacznie Centrum Sterowania Radiowego (RBC), pod nadzorem, którego porusza się pociąg z czynnymi urządzeniami pokładowymi systemu ERTMS/ETCS poziomu 2.
7. Jazda bez nadzoru RBC – jazda pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, po linii wyposażonej w system ERTMS/ETCS poziomu 2 w przypadku braku połączenia z Centrum Sterowania Radiowego (RBC) lub w czasie stosowania lub wprowadzenia telefonicznego (radiotelefonicznego) zapowiadania pociągów na skutek niewłaściwego funkcjonowania urządzeń blokady liniowej.

8. Jazda bez nadzoru urządzeń pokładowych ERTMS/ETCS – jazda pociągu w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS w trybie pracy „Odłączenie Systemu” (IS), w przypadku konieczności wyłączenia urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2.
9. Linie niewyposażone – linie kolejowe (posterunki ruchu i szlaki), zarządzane przez PKM S.A., wyposażone w urządzenia i systemy srk warstwy podstawowej, ale niewyposażone w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS.
10. Linie wyposażone – linie kolejowe (posterunki ruchu i szlaki), zarządzane przez PKM S.A., wyposażone zarówno w urządzenia i systemy srk warstwy podstawowej, jak i w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS.
11. Urządzenia pokładowe – urządzenia systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 zainstalowane na pojeździe kolejowym.
12. Pokładowy pulpit ERTMS/ETCS (DMI) – interaktywny wyświetlacz do obsługi urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS, umożliwiający między innymi:
 - 1) wprowadzanie danych o pojeździe trakcyjnym i składzie pociągu;
 - 2) wybieranie dostępnych opcji pracy urządzeń pokładowych;
 - 3) obserwowanie aktualnych „Zezwoleń Na Jazdę” (w tym parametrów drogi jazdy) oraz komunikatów, otrzymanych od urządzeń przytorowych systemu ERTMS/ETCS.
13. Start Misji - procedura prowadząca do rozpoczęcia jazdy pociągu pod nadzorem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2.
14. Obszar objęty systemem ETCS poziomu 2 (ETCS L2) – linia kolejowa (stacje/posterunki ruchu i szlaki) wyposażona w urządzenia przytorowe system ERTMS/ETCS poziomu 2.
15. Tryb pracy – jedna z możliwych opcji pracy urządzeń pokładowych system ERTMS/ETCS poziomu 2.
16. Tryb pracy „Pełny Nadzór” (FS) – tryb pracy urządzeń pokładowych system ERTMS/ETCS poziomu 2 używany dla wykonywania jazd pociągowych w obszarze objętym systemem ERTMS/ETCS poziomu 2, pod nadzorem Centrum Sterowania Radiowego (RBC). W trakcie pracy w trybie „FS” urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 kontrolują nieprzekraczanie przez maszynistę parametrów jazdy przesyłanych na bieżąco przez Centrum Sterowania Radiowego (RBC), w tym dopuszczalnej prędkości jazdy i miejsca zatrzymania pociągu tzn. „Końca Zezwolenia na Jazdę” (EoA).
17. Tryb pracy „Jazda Manewrowa” (SH) – tryb pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 używany dla wykonywania jazd manewrowych. Jazda w tym

trybie odbywa się bez nadzoru ze strony Centrum Sterowania Radiowego (RBC), z prędkością do 25 km/h. Odpowiedzialność za prowadzenie pojazdu trakcyjnego w trybie „SH” spoczywa na maszyniście. Jazda w trybie „SH” odbywa się na zasadach określonych w § 10 niniejszej instrukcji, w Instrukcji pracy manewrowej PKM-02 oraz w Regulaminie Technicznym.

18. Tryb pracy „Odpowiedzialność Personelu” (SR) – tryb pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 używany dla wykonywania jazd pociągowych w obszarze objętym systemem ERTMS/ETCS poziomu 2, w warunkach szczególnych, między innymi w przypadkach niewłaściwego funkcjonowania stacyjnych urządzeń srk. Odpowiedzialność za jazdę w trybie „SR” spoczywa na maszyniście.

Rozpoczęcie przez maszynistę jazdy w trybie „SR” możliwe jest za zgodą dyżurnego ruchu, wyrażoną rozkazem pisemnym „S” lub „N” lub w określonych przypadkach przekazywana ustnie.

W trakcie jazdy w trybie „SR” maszynista zobowiązany jest do:

- 1) respektowania wskazań sygnalizatorów i wskaźników przytorowych;
- 2) obserwowania drogi jazdy;
- 3) obserwowania czy tor przed nim jest wolny i czy w zasięgu wzroku nie ma przeszkód do jazdy;
- 4) zatrzymania pociągu przed ewentualną przeszkodą do jazdy.

Jazda w trybie „SR” powinna odbywać się zasadniczo z prędkością nie większą niż 40 km/h. W konkretnych sytuacjach, prędkość ta może być inna, co zostało wskazane w niniejszej instrukcji lub wynika z postanowień innych przepisów i ograniczeń.

19. Tryb pracy „Na Widoczność z ETCS” (OS) – tryb pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 używany zasadniczo dla wykonywania jazd pociągowych w przypadku zakłóceń w pracy obwodów torowych na szlakach z samoczynną blokadą liniową. Jazda w tym trybie odbywa się pod nadzorem Centrum Sterowania Radiowego (RBC). W trakcie pracy w trybie „OS” urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 kontrolują dopuszczalną dla tego trybu prędkość jazdy i miejsca zatrzymania pociągu (Koniec Zezwolenia Na Jazdę” (EoA)).

W trakcie jazdy w trybie „OS” maszynista zobowiązany jest do:

- 1) jazdy z prędkością nieprzekraczającą 20 km/h, tj. z maksymalną prędkością jazdy dozwoloną dla trybu pracy „OS”;
- 2) obserwacji czy tor przed nim jest wolny i czy w zasięgu wzroku nie ma przeszkód do jazdy;
- 3) zatrzymania pociągu przed ewentualną przeszkodą do jazdy;

- 4) postępowania według zapisów Instrukcji o sygnalizacji kolejowej PKM-03 w przypadku zatrzymania pociągu przed samoczynnym semaforem odstępowym wskazującym sygnał „Stój”.
20. Tryb pracy „STM Krajowy” (SN) – tryb pracy urządzeń pokładowych systemu ETCS poziomu 2 stosowany w celu zapewnienia interoperacyjności w trakcie wykonywania jazd po liniach, na których istnieją narodowe systemy Bezpiecznej Kontroli Jazdy Pociągu (BKJP).
- Urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS pracujące w trybie „SN” realizują funkcje urządzeń systemu SHP. Odpowiedzialność za jazdę w trybie „SN” spoczywa na maszyniście.
21. TSR – tymczasowe ograniczenie prędkości - stałe lub doraźne ograniczenie prędkości wprowadzone do systemu ERTMS/ETCS za pomocą balis TSR lub przy wykorzystaniu pulpitu RBC.
22. Urządzenia i systemy srk warstwy podstawowej – stacyjne urządzenia srk, aparatura blokad liniowych, urządzenia zdalnego sterowania itd., umożliwiające bezpieczne prowadzenie ruchu pociągów na podstawie wskazań sygnalizatorów przytorowych.
23. Zezwolenie Na Jazdę (MA) – pozwolenie dla pociągu, wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, na jazdę do określonego miejsca z uwzględnieniem ograniczeń wynikających z infrastruktury kolejowej. „Zezwolenie Na Jazdę” zawiera maksymalny dystans jazdy i opis drogi jazdy (między innymi dozwolone prędkości w postaci tzw. statycznego profilu prędkości, ograniczenia prędkości oraz inne właściwości toru np. profil pochylenia toru, miejsca unikania zatrzymania pociągu, itp.).
24. Koniec Zezwolenia Na Jazdę (EoA) – miejsce, do którego pociąg wyposażony w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS może dojechać w ramach otrzymanego „Zezwolenia Na Jazdę” (MA).
25. Balista (Eurobalisa) – element urządzeń przytorowych systemu ERTMS/ETCS, instalowany w osi toru w postaci tzw. grupy balis (składających się od jednej do ośmiu balis), przesyłających punktowo do urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS, dane w postaci telegramów zgodnych z wymaganiami odpowiednich specyfikacji systemu ERTMS/ETCS.
26. Balista nieprzełączalna – balisa wysyłająca stałe komunikaty do urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS, dotyczące aktualnej pozycji pociągu, ograniczeń prędkości, początku i końca odcinka (obszaru) objętego systemem ERTMS/ETCS, miejsc charakterystycznych na linii itp.

27. Instrukcja obsługi panelu operatorskiego służącego do obsługi komputera RBC – System Kontroli Centrum Sterowania Radiowego STR-1. Instrukcja obsługi dla linii PKM.
28. Do głównych funkcji realizowanych przez system ERTMS/ETCS poziomu 2 należą:
- 1) określanie precyzyjnych „Zezwoleń Na Jazdę” (MA), uwzględniających między innymi:
 - a) maksymalny dystans jazdy poprzez określenie granicy zezwolenia na jazdę,
 - b) opis drogi jazdy, zawierający statyczny profil prędkości, profil pochylenia toru, miejsca unikania zatrzymania pociągu, itp.,
 - c) ostrzeżenia dotyczące ograniczeń prędkości jazdy,
 - 2) ciągły nadzór nad parametrami jazdy pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, takich jak kontrola:
 - a) dopuszczalnej (maksymalnej) prędkości jazdy wynikającej z parametrów technicznych pociągu i „Zezwolenia Na Jazdę” otrzymanego od urządzeń przytorowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2,
 - b) Końca Zezwolenia Na Jazdę” (EoA),
 - 3) trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2; kontrola działań i reakcji podejmowanych lub zaniechanych przez maszynistę na polecenia i informacje przekazywane przez system ERTMS/ETCS poziomu 2.
29. W systemie ERTMS/ETCS poziomu 2 maszynista jest odpowiedzialny za właściwe prowadzenie pociągu w oparciu o informacje przekazywane przez urządzenia pokładowe systemu i zachowanie obowiązujących regulacji wewnętrznych PKM S.A. i przewoźników kolejowych, według których prowadzony jest ruch kolejowy na sieci zarządzanej przez PKM.
30. Na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 wszystkie sygnały i wskaźniki odnoszące się do jazdy pociągu z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS powinny być objęte tym systemem. Wykaz sygnałów i wskaźników, o których mowa wyżej zawiera Załącznik nr 1 do Instrukcji o sygnalizacji kolejowej PKM-03.
31. Wszelka komunikacja w systemie ERTMS/ETCS poziomu 2 odbywa się w języku polskim.
32. Prędkość dojazdowa - funkcja w systemie umożliwiająca podjazd pojazdu do semafora wskazującego sygnał „Stój” z ograniczoną prędkością pozwalającą uniknąć zatrzymania pojazdu w dużej odległości przed Końcem Zezwolenia Na Jazdę (EoA) i skrócenia Zezwolenia Na Jazdę (MA) w przypadku zatrzymania. Przy aktywnej funkcji prędkości dojazdowej kontrolowana jest tylko prędkość pojazdu. W związku

powyższym za zatrzymanie pojazdu przed sygnalizatorem wskazującym sygnał „Stój” odpowiedzialność ponosi maszynista, ponieważ reakcja systemu skutkująca wdrożeniem hamowania nastąpi po minięciu Końca Zezwolenia Na Jazdę (EoA).

§ 76.

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

1. Przygotowanie do jazdy pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziom 2, z zachowaniem zasad określonych w § 11, należy do obowiązków przewoźnika.
2. Uprawniony pracownik przewoźnika przygotowujący pociąg do odjazdu, powinien wprowadzić do urządzeń pokładowych i zatwierdzić (lub tylko zatwierdzić) dane wymagane przez system dla tego pociągu.
3. Przygotowanie pociągu do jazdy ma na celu prawidłowe jego zestawienie, zgodnie z parametrami technicznymi przydzielonej trasy.
4. Przewoźnik odpowiedzialny jest za zagwarantowanie odpowiedniej charakterystyki hamowania pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, bez względu na to czy pociąg będzie poruszał się po linii wyposażonej w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 czy też po linii niewyposażonej w takie urządzenia.
5. PKM S.A. przekazuje przewoźnikowi informacje niezbędne do obliczania wymaganej charakterystyki hamowania na danej trasie i dopuszczonych systemach hamowania.
6. Dla pociągów kursujących z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 w wewnętrznym rozkładzie jazdy należy podać procent wymaganej masy hamującej dla największej dozwolonej prędkości.
7. Dla pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 kursujących pod pełnym nadzorem czynnego i sprawnie działającego systemu ERTMS/ETCS na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, wymagane charakterystyki hamowania zapewnia system ERTMS/ETCS, w oparciu o wprowadzony do systemu procent rzeczywistej masy hamującej pociągu.
8. Dla pociągów kursujących z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 zapewnienie wymaganej charakterystyki hamowania na odcinkach linii kolejowych niewyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 oraz na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu

ERTMS/ETCS poziomu 2 w przypadku niespełnienia warunków, o których mowa w ust. 7, następuje poprzez:

- 1) ustalenie procentu wymaganej masy hamującej;
 - 2) obliczenie wymaganej masy hamującej zgodnie z zapisami niniejszej instrukcji;
 - 3) zastosowanie odpowiednich zapisów niniejszej instrukcji, w przypadku, gdy rzeczywista masa hamująca pociągu jest mniejsza od wymaganej masy hamującej.
9. W trakcie przygotowania pociągu do jazdy maszynista zobowiązany jest do:
- 1) wprowadzenia do urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 numeru pociągu zgodnego z rozkładem jazdy i uzgodnionego z dyżurnym ruchu;
 - 2) wyboru i zatwierdzenia (lub tylko zatwierdzenia) odpowiedniego poziomu i trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS w zależności od tego czy uruchamiany pociąg znajduje się w obszarze objętym systemem ERTMS/ETCS poziomu 2 czy też nie. W razie wątpliwości co do wyboru właściwego poziomu pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS dla aktualnej lokalizacji uruchamianego pociągu, maszynista zobowiązany jest do kontaktu z dyżurnym ruchu celem uzyskania niezbędnych informacji o wyposażeniu obszaru, w którym aktualnie znajduje się pociąg;
 - 3) wprowadzenia do urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, a następnie zatwierdzenia (lub tylko zatwierdzenia) zbioru danych wymaganych dla jazdy pociągu, ze szczególnym uwzględnieniem kategorii pociągu, procentu rzeczywistej masy hamującej pociągu oraz maksymalnej prędkości rozkładowej dla danego pociągu;
 - 4) poinformowania kierownika pociągu o wyposażeniu pojazdu trakcyjnego w urządzenia systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 i ich stanie.
10. Wprowadzenie danych do urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, o których mowa w ust. 9, ich zatwierdzenie i ewentualna korekta wymagane jest:
- 1) każdorazowo w przypadku wykonywania procedury „Start Misji”;
 - 2) we wszystkich przypadkach, gdy dane o pociągu ulegną zmianie – np. na skutek zmiany drużyny trakcyjnej, zmiany numeru pociągu, prędkości rozkładowej pociągu, zmiany długości pociągu, zmiany procentu rzeczywistej masy hamującej pociągu itp.
- Wprowadzanie lub zmianę danych o pociągu dopuszcza się wyłącznie w czasie postoju pociągu.
11. W przypadku przygotowania pociągu do jazdy na posterunku ruchu zlokalizowanym wewnątrz obszaru objętego systemem ERTMS/ETCS poziomu 2:

- 1) maszynista zobowiązany jest do poinformowania dyżurnego ruchu o wyposażeniu pociągu w czynne urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2;
- 2) dyżurny ruchu na żądanie maszynisty, zobowiązany jest do poinformowania go o identyfikatorze sieci ERTMS/GSM-R oraz identyfikatorze i numerze telefonu Centrum Sterowania Radiowego (RBC);
- 3) maszynista nie może rozpocząć jazdy bez otrzymania przez urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 „Zezwolenia Na Jazdę” od Centrum Sterowania Radiowego (RBC), z wyłączeniem przypadku, o którym mowa w pkt. 4;
- 4) w uzasadnionych przypadkach dyżurny ruchu, może zezwolić maszyniście na przemieszczenie uruchamianego pociągu w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR) w inne miejsce niż aktualna pozycja i wykonanie procedury „Start Misji”, w celu umożliwienia otrzymania przez urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 „Zezwolenia Na Jazdę” od Centrum Sterowania Radiowego (RBC).

Maszynista po dojechaniu do miejsca wskazanego przez dyżurnego ruchu i zatrzymaniu pociągu, powinien wykonać procedurę „Start Misji” poprzez odpowiednie obsłużenie urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2. Zezwolenie, o którym mowa, może dotyczyć przejazdu do najbliższego semafora i wydawane jest przez dyżurnego ruchu ustnie za pomocą dostępnych środków łączności;

- 5) dyżurny ruchu może zezwolić maszyniście na wykonanie procedury „Start Misji” dla pociągu wyposażonego w czynne urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 o nieznanej pozycji dla systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, po wykonaniu czynności związanych z określeniem jego pozycji w odniesieniu do semafora, przed którym znajduje się czoło pociągu i uzyskaniu potwierdzenia od maszynisty, że czoło pociągu znajduje się przed określonym semaforem, na danym torze i na określonym posterunku ruchu.

W przypadku niejednoznacznej informacji o lokalizacji pociągu dyżurny ruchu nie może udzielać zgody na wykonywanie procedury „Start Misji”.

- 6) dyżurny ruchu nie może wydać zgody na wykonywanie procedury „Start Misji”, gdy aktywna kabina nie znajduje się na czole pociągu;
- 7) zasady określone w pkt. 4) ÷ 6) należy również stosować w przypadkach wykonywania procedury „Start Misji” w przypadku:
 - a) konieczności rozdzielenia składu pociągu na dwa pociągi, z których co najmniej jeden będzie kontynuował jazdę pod nadzorem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2;

- b) konieczności połączenia dwóch składów pociągowych w jeden pociąg, który będzie kontynuował jazdę pod nadzorem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2;
 - c) po usunięciu usterki Centrum Sterowania Radiowego (RBC) i przywróceniu jego właściwego funkcjonowania;
 - d) po otrzymaniu od maszynisty informacji o usterce lub awarii urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2;
 - e) po otrzymaniu od maszynisty informacji o wystąpieniu zakłóceń podczas wjazdu do obszaru nadzorowanego przez Centrum Sterowania Radiowego (RBC).
12. Szczegółowy tryb postępowania przy przygotowaniu pociągu do jazdy z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, określają przepisy wewnętrzne przewoźnika kolejowego.
13. Gotowość pociągu do odjazdu z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 uprawniony pracownik przewoźnika (wyznaczony w Regulaminie Technicznym), zgłasza dyżurnemu ruchu wyprawiającemu ten pociąg, przekazując informacje wymagane obowiązującymi przepisami oraz o wyposażeniu w system ERTMS/ETCS, określając jego poziom i stan urządzeń pokładowych.
- O wszelkich odchyleniach od parametrów określonych w rozkładzie jazdy pociągów, w tym o niesprawności urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS oraz o rodzaju powstałych przeszkód do jazdy, uprawniony pracownik przewoźnika kolejowego powinien poinformować dyżurnego ruchu i określić przewidywane z tego tytułu opóźnienie pociągu.
14. Przed odjazdem pociągu dyżurny ruchu zobowiązany jest przekazać drużynie pociągowej informacje, polecenia i zezwolenia, o których mowa w § 50.
- Dla pociągów wyposażonych w system ERTMS/ETCS poziomu 2 obowiązują rozkazy pisemne określone w § 50.
15. Obsadę pociągu, zadania drużyny pociągowej oraz znajomość linii kolejowych przez drużynę pociągową, w pociągu wyposażonym w urządzenia ERTMS/ETCS poziomu 2, regulują postanowienia §12 i §13.

§ 77.

Jazda pociągowa z czynnymi urządzeniami pokładowymi systemu ERTMS/ETCS poziom 2 w warunkach normalnych

1. Na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 urządzenia te przekazują do urządzeń pokładowych tego systemu:
 - 1) zezwolenie na jazdę, w tym informacje o punkcie stanowiącym koniec zezwolenia na jazdę oraz o dopuszczalnych prędkościach jazdy obowiązujących do tego punktu;
 - 2) inne niezbędne informacje odnoszące się do jazdy pociągu, odpowiadające informacjom przekazywanym przez odpowiednie wskaźniki określone w Instrukcji o sygnalizacji kolejowej PKM-03.
2. W przypadku wyposażenia odcinka linii kolejowej w system ERTMS/ETCS poziomu 2 dopuszcza się w wyposażenie takiego odcinka linii kolejowej w sygnalizatory przytorowe w pełnym zakresie; urządzenia te nadają sygnały równoległe z działaniem urządzeń przytorowych systemu ERTMS/ETCS.
3. Linie lub odcinki linii wyposażone w urządzenia systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 wskazano w Dodatku 1 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów „Warunki techniczno – ruchowej linii” (PKP PLK S.A.) i w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, gdzie wskazano granice(początek/koniec) poszczególnych obszarów RBC.
4. Początek i koniec linii lub odcinka linii wyposażonej w urządzenia systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, zwanego obszarem objętym systemem ETCS poziomu 2, należy osygnalizować wskaźnikami stosowanymi do prowadzenia ruchu pociągów z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS, zgodnie z Instrukcją o sygnalizacji kolejowej PKM-03.
5. Przed wjazdem pociągu z czynnymi i sprawnie działającymi urządzeniami pokładowymi systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 w obszar wyposażony w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, maszynista pociągu zbliżającego się do punktu początkowego obszaru ERTMS/ETCS poziomu 2 zobowiązany jest zgłosić dyżurnemu ruchu fakt posiadania czynnych urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2. Powyższe zgłoszenie dyżurny ruchu odnotowuje w rubryce „Uwagi” dziennika ruchu wpisując skrót „**ETCS 2**”.
6. Wyprawiając pociąg w obszar sąsiedniego Centrum Sterowania Radiowego (RBC), telefonogramy zapowiadawcze dotyczące wyprawienia pociągu należy uzupełnić

informacją: „**z ETCS poziomu 2**”, odnotowując powyższe w rubryce „Uwagi” dziennika ruchu.

7. Pociągi wyposażone w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS należy zawsze prowadzić z wykorzystaniem tych urządzeń.
8. Maszynista pociągu wyposażonego w czynne i sprawnie działające urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, poruszającego się po linii PKM wyposażonej w system ERTMS/ETCS poziomu 2, zobowiązany jest prowadzić pociąg w trybie pracy „Pełny Nadzór” (FS) i stosować się do wskazań pulpitu pokładowego ERTMS/ETCS (DMI) oraz sygnałów i wskaźników nieobjętych systemem ERTMS/ETCS.
9. Dla pociągów prowadzonych pod pełnym nadzorem sprawnie działającego systemu ERTMS/ETCS na odcinkach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 wskazania pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS(DMI) mają pierwszeństwo przed wskazaniami sygnałów i wskaźników, o których mowa w Instrukcji o sygnalizacji kolejowej PKM-03, przy czym:
 - 1) rozkazy pisemne mają zawsze pierwszeństwo przed wskazaniami pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS(DMI), niezależnie od trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS, z wyjątkiem sytuacji, gdy wyświetlana na pulpicie dopuszczalna prędkość jest mniejsza od wskazanej w rozkazie pisemnym;
 - 2) sygnały S1, S1a, Sr1, D1, D2, D3, Rm4, A1, A1r, Pc 6 i sygnał wątpliwy mają zawsze pierwszeństwo przed wskazaniami pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS (DMI) niezależnie od trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS.
10. Przyjmowanie, wyprawianie i przepuszczanie pociągów na posterunkach ruchu leżących w obszarze objętym systemem ERTMS/ETCS poziomu 2, odbywa się według zasad określonych w Rozdziale V.
11. Przed nastawieniem drogi przebiegu prowadzącej poza obszar objęty systemem ERTMS/ETCS poziomu 2, dyżurny ruchu zobowiązany jest do powiadomienia maszynisty o przewidywanym wyjeździe do obszaru nie objętego systemem ERTMS/ETCS poziomu 2.
12. Maszynista, po odebraniu od dyżurnego ruchu informacji, o której mowa w ust. 9 lub po odczytaniu na pokładowym pulpicie (DMI) komunikatów dotyczących wyjazdu z obszaru objętego systemem ERTMS/ETCS poziomu 2, zobowiązany jest do jazdy zgodnie z sygnałem wyświetlonym na semaforze usytuowanym na początku drogi przebiegu umożliwiającej wyjazd z obszaru objętego systemem ERTMS/ETCS poziomu 2.

13. W przypadku znajdowania się co najmniej dwóch pociągów na tym samym torze stacyjnym, z których co najmniej jeden będzie kontynuował jazdę pod nadzorem systemu ERTMS/ETCS poziom 2, dyżurny ruchu przed ustawieniem dróg przebiegów musi nakazać dezaktywację kabin pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2. Ponowne wykonanie procedury „Start misji” poleca dyżurny przed wyprawieniem każdego pociągu kontynuującego lub rozpoczynającego jazdę pod nadzorem systemu ERTMS/ETCS poziom 2 bezpośrednio przed ustawieniem przebiegu dla tego pociągu.
14. W przypadku konieczności połączenia dwóch składów pociągowych w jeden pociąg, który będzie kontynuował jazdę pod nadzorem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, dyżurny ruchu przed ustawieniem nowej drogi przebiegu musi uwzględnić lokalizację czoła nowego pociągu względem semafora będącego początkiem nowego przebiegu. W razie konieczności dyżurny ruchu może nakazać maszynistom dezaktywację kabin obu pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 i ponowne wykonanie procedury „Start Misji” przez maszynistę pojazdu trakcyjnego znajdującego się na czole nowego pociągu.
15. Dzielenie i łączenie pociągów z czynnymi urządzeniami pokładowymi systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 można wykonywać jedynie na torach stacyjnych objętych ERTMS/ETCS poziom 2.
16. Dezaktywację kabiny (zakończenie Misji) można wykonać tylko po zatrzymaniu pociągu niezależnie od sytuacji.
17. W celu uniknięcia zatrzymania się pojazdu w zbyt dużej odległości od semafora wskazującego sygnał „Stój” (ciemny, wątpliwy) przy którym kończy się Zezwolenie na jazdę maszynista może dojechać do tego semafora bez konieczności zatrzymania, kontynuując jazdę z prędkością do 20 km/h. Maszynista zobowiązany jest do jazdy w taki sposób, aby zatrzymać pojazd przed tym semaforem, respektując przy tym informacje przekazywane przez sygnały i wskaźniki przytorowe.
18. W trakcie jazdy pociągu pod nadzorem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 w przypadku wystąpienia niekorzystnych warunków atmosferycznych, przejawiających się pogorszeniem przyczepności toru (wystąpienie zjawiska tzw. „śliskiego toru”) maszynista może uruchomić funkcję „Słaba przyczepność” poprzez obsłużenie odpowiedniego przycisku na pokładowym pulpicie ERTMS/ETCS (DMI). W takim przypadku na pulpicie DMI zostanie wyświetlony odpowiedni symbol oznaczający „Słabą przyczepność”. Spowoduje to, że pokładowy system ERTMS/ETCS odpowiednio skoryguje krzywa hamowania, tak aby w sytuacjach awaryjnych załączenie hamowania następowało wcześniej. Zmiana ręczna lub automatyczna trybu

pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 na „STM Krajowy” (SN), „Jazda Manewrowa” (SH), „Podrzędny” (NL) i „Uśpienie”(SL) powoduje ustawienie przyczepności na wartość „Przyczepność Normalna”.

§ 78.

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

1. Jazda pociągowa pociągu (pojazdu trakcyjnego) wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS innego poziomu niż poziom 2, poruszającego się po linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. wyposażonej w system ERTMS/ETCS poziom 2, powinna odbywać się zawsze z wykorzystaniem urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS.
2. Zależnie od konfiguracji, takie urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS powinny pracować:
 - 1) 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 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).
 - 2) 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 nieprzekraczającą 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).

§ 79.

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

1. Maszynista pociągu (pojazdu trakcyjnego) niewyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS /ETCS w trakcie jazdy po linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A., wyposażonej w system ERTMS/ ETCS poziom 2, zobowiązany jest do:
 - 1) 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”, z prędkością nieprzekraczającą 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).
 - 2) bezwzględnego zatrzymania pociągu przed semaforem odstępowym samoczynnej blokady liniowej: wskazującym sygnał S1 „Stój” lub wskazującym białe światło bądź sygnał wątpliwy, nieoświetlonym (ciemnym).
2. W przypadku zaistnienia sytuacji opisanej w ust. 1 pkt. 1) maszynista po zatrzymaniu pociągu postępuje zgodnie z zapisami Rozdział II § 2 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 nieoświetlony.

§ 80.

Jazda manewrowa z czynnymi urządzeniami pokładowymi systemu ERTMS/ETCS poziom 2

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

w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziom 2 i poruszające się w obszarze objętym systemem ETCS poziom 2, powinna odbywać się na zasadach określonych w § 10 niniejszej instrukcji, zgodnie z instrukcją PKM-02 tzn. „Instrukcja pracy manewrowej” i Regulaminem Technicznym, z prędkością nieprzekraczającą 25 km/h.

2. Maszynista może wykonać przełączenie urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziom 2 do trybu pracy „Jazda Manewrowa” (SH) tylko na postoju.
3. 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.
4. Maszynista pojazdu trakcyjnego, wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ ETCS poziom 2, który w trakcie jazdy manewrowej napotka wskaźnik oznaczający początek obszaru objętego systemem ERTMS/ETCS poziom 2, zobowiązany jest do upewnienia się, że urządzenia pokładowe systemu ERTMS/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 ERTMS/ETCS na poziom 2, tryb pracy „Jazda Manewrowa” (SH) przed rozpoczęciem dalszej jazdy.

§ 81.

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

§ 82.

Jazda manewrowa pojazdów trakcyjnych bez urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS po liniach wyposażonych w system ERTMS/ETCS poziomu 2

1. Manewry pojazdami bez urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS, na liniach wyposażonych w system ERTMS/ETCS poziomu 2, należy prowadzić, wg zasad określonych w § 10 niniejszej instrukcji, w instrukcji PKM-02 tzn. „Instrukcji pracy manewrowej” oraz w Regulaminie Technicznym.

§ 83.

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

1. W przypadku konieczności stosowania ostrzeżeń dotyczących ograniczeń prędkości jazdy w odniesieniu do pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, pracujących w poziomie 2 pod nadzorem Centrum Sterowania Radiowego (RBC), dyżurny ruchu zobowiązany jest postępować zgodnie z zapisami § 52 oraz wprowadzić do systemu ERTMS/ETCS, poprzez Centrum Sterowania Radiowego (RBC), za pomocą panelu operatorskiego służącego do obsługi komputera RBC, ograniczenia prędkości stałe i doraźne określone w systemie ERTMS/ETCS jako TSR.
2. Parametry TSR definiowanego i aktywowanego przez dyżurnego ruchu w RBC muszą być zgodne z zapisami § 52 ust. 7.
3. Sposób definiowania, aktywowania, dezaktywowania i usuwania TSR przez dyżurnego ruchu w RBC, określa instrukcja obsługi panelu operatorskiego służącego do obsługi komputera RBC.
4. Dla pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziom 2 obowiązuje również wydawanie rozkazów pisemnych „O” zgodnie z § 50 ust.3.
5. Jeśli dyżurny ruchu nie ma możliwości wprowadzenia do systemu ERTMS/ETCS ograniczenia prędkości w postaci TSR, o którym mowa w ust. 1, to postępuje zgodnie z zapisami § 52.
6. Niezależnie od wprowadzenia do systemu ERTMS/ETCS, ograniczenia prędkości w postaci TSR (ust. 1 tj. poprzez RBC – panel operatorski służący do obsługi komputera RBC) miejsce obowiązywania ograniczenia prędkości jazdy należy osygnalizować zgodnie z zapisami instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej”.

7. Ograniczenia prędkości jazdy wprowadzone do systemu ERTMS/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 § 52 ust.19 i 20.
8. Z chwilą ustania przyczyny powodującej ograniczenie prędkości jazdy wprowadzone do systemu ERTMS/ETCS dyżurny ruchu poleca odpowiedzialnym pracownikom Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. usunięcie osygnalizowania miejsca obowiązywania ograniczenia prędkości, przy zachowaniu zapisów § 52 ust.19 i 20. 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 ERTMS/ETCS z ograniczeniami prędkości aktualnie obowiązującymi na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. i w razie konieczności dokonać niezbędnych zmian.
9. Aktywacja TSR musi nastąpić przed ustawieniem drogi przebiegu dla pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, którego ma dotyczyć.
10. W przypadku, gdy ograniczenie prędkości dotyczy toru szlakowego (dowolnego odstępu blokady na szlaku z sbl), aktywacja TSR musi nastąpić przed ustawieniem przebiegu wyjazdowego na ten szlak.
11. W przypadkach wskazanych w instrukcji obsługi panelu operatorskiego służącego do obsługi komputera RBC, dyżurny ruchu zobowiązany jest sprawdzić kompletność zdefiniowanych i aktywowanych TSR.
12. Dyżurny ruchu, po otrzymaniu nowego wydania Wykazu Ostrzeżeń Stałych (WOS), zobowiązany jest do:
 - 1) sprawdzenia ograniczeń prędkości wprowadzonych do systemu ERTMS/ETCS za pomocą panelu operatorskiego służącego do obsługi komputera RBC, pod kątem zgodności z zapisami WOS;
 - 2) wprowadzenia niezbędnych korekt w zapisach dotyczących ograniczeń prędkości w komputerze RBC;
 - 3) definiowania i aktywacji ograniczeń prędkości zgodnie z zapisami nowego wydania WOS.

Realizując powyższe czynności, w szczególności aktywację i dezaktywację TSR, należy uwzględnić zarówno termin ważności nowego wydania WOS jak i terminy obowiązywania ograniczeń prędkości, zarówno stałych jak i doraźnych.

§ 84.

Prowadzenie ruchu pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/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:
 - 1) Prowadzenia ruchu pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ETCS poziom 2 za pomocą drugiego sprawnego komputera RBC.
 - 2) 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:
 - 1) Dyżurny ruchu zobowiązany jest do:
 - a) Powiadomienia maszynistów pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/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 ERTMS/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 zapisy rozdziałów I ÷ XII niniejszej instrukcji, zapisy instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej” oraz zapisy instrukcji PKM-02 tzn. „Instrukcji pracy manewrowej”.
 - d) Powiadomienia odpowiedzialnego personelu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. o wystąpieniu usterki urządzeń RBC i dokonania odpowiedniego zapisu w stosownej dokumentacji.
 - 2) Maszynista pociągu (pojazdu trakcyjnego) wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziom 2, po zatrzymaniu się pociągu, zobowiązany jest skontaktować się za pomocą dostępnych środków łączności z dyżurnym ruchu i określić miejsce zatrzymania pociągu (nazwę stacji/posterunku ruchu lub szlaku, numer toru, nazwę lub numer semafora, ewentualnie kilometr linii). Dane te dyżurny ruchu zapisuje w rubryce „Uwagi” dziennika ruchu.

3. Po wykonaniu czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 1) dyżurny ruchu wydaje maszyniście, za pomocą rozkazu pisemnego „S” lub rozkazu pisemnego „N” przy wyjeździe na tor lewy - zezwolenie na dalszą jazdę bez nadzoru RBC, wpisując w działce 4 rozkazu pisemnego „S” lub w działce 6 - dla rozkazu pisemnego „N” - treść: **„Jazda bez nadzoru RBC”**.
4. Maszynista pociągu po wykonaniu czynności opisanych w ust. 2 pkt 2) i otrzymaniu od dyżurnego ruchu rozkazu pisemnego, o którym mowa w ust. 3, zobowiązany jest zmienić tryb pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziom 2 na tryb „Odpowiedzialność Personelu” (SR) i rozpocząć jazdę zgodnie z zasadami i przepisami ruchu obowiązującymi na liniach niewyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS, 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) i pojazd trakcyjny wyposażony jest przynajmniej w jeden rodzaj sprawnych urządzeń kontrolujących czujność maszynisty oraz w sprawne urządzenia radiolączności GSM-R.
5. Po usunięciu usterki Centrum Sterowania Radiowego (RBC) i przywróceniu jego właściwego funkcjonowania, dyżurny ruchu zobowiązany jest poinformować maszynistów pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, znajdujących się wewnątrz obszaru nadzorowanego przez dane RBC, o usunięciu usterki i dalszym sposobie postępowania.
Informacje te przekazuje w formie polecenia, w działce 4 rozkazu pisemnego „S”.
Po przekazaniu informacji o usunięciu usterki Centrum Sterowania Radiowego (RBC), dyżurny ruchu, w zależności od sytuacji ruchowej może polecić:
 - 1) zatrzymanie pociągu na najbliższej stacji (posterunku ruchu) nadzorowanej przez RBC, celem wznowienia jazdy pod nadzorem RBC - maszynista po zatrzymaniu pociągu na wskazanej stacji (posterunku ruchu), po skontaktowaniu się z dyżurnym ruchu, zobowiązany jest wykonać procedurę „Start Misji”;
 - 2) kontynuowanie dalszej jazdy bez nadzoru RBC, do czasu wyjazdu z obszaru objętego systemem ERTMS/ETCS poziomu 2;
 - 3) kontynuowanie dalszej jazdy bez nadzoru RBC, do najbliższej stacji objętej kontrolą innego RBC celem rozpoczęcia jazdy pociągu pod nadzorem sąsiedniego RBC - maszynista po zatrzymaniu pociągu na wskazanej stacji po skontaktowaniu się z właściwym dyżurnym ruchu zobowiązany jest wykonać procedurę „Start Misji”.

§ 85.

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

1. W przypadku wystąpienia usterki lub awarii w pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, maszynista zobowiązany jest do niezwłocznego poinformowania o tym fakcie dyżurnego ruchu i ustalenia z nim dalszego postępowania.
2. Dyżurny ruchu po otrzymaniu od maszynisty informacji o usterce lub awarii urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, po analizie aktualnej sytuacji ruchowej, podejmuje decyzję dotyczącą dalszego postępowania:
 - 1) w przypadku, gdy sytuacja ruchowa na to pozwala, a pociąg zatrzymał się przed semaforem wjazdowym na stację lub w obrębie stacji, ale przed semaforem wyjazdowym, zezwala maszyniście na wykonanie restartu urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, celem próby przywrócenia ich poprawnej pracy, przy czym:
 - a) jeśli restart się powiódł, dyżurny ruchu poleca maszyniście wykonanie procedury „Start Misji”, celem ponownego rozpoczęcia jazdy pociągu pod nadzorem systemu ERTMS/ETCS poziomu 2;
 - b) restart się nie powiódł, dyżurny ruchu poleca maszyniście, kontynuowanie dalszej jazdy bez nadzoru urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS – polecenie to przekazuje za pomocą rozkazu pisemnego „S” bądź „N”, wypełniając odpowiednio działkę 4 bądź 6 zapisem: **„Jazda bez nadzoru urządzeń pokładowych ERTMS/ETCS”**. W trakcie jazdy bez nadzoru urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, maszynista zobowiązany jest prowadzić pociąg w oparciu o wskazania sygnalizatorów przytorowych, zgodnie z zasadami i przepisami ruchu obowiązującymi na liniach niewyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS, 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).
 - 2) w przypadku, gdy sytuacja ruchowa na to nie pozwala albo pociąg zatrzymał się w obrębie stacji za semaforem wyjazdowym bądź na szlaku, gdzie w zasięgu wzroku maszynisty nie ma semafora wjazdowego na stację, dyżurny ruchu zezwala

maszyniście na rozpoczęcie jazdy bez nadzoru urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS. Zezwolenie to dyżurny ruchu wydaje za pomocą rozkazu pisemnego „S” bądź „N”, wypełniając odpowiednio działkę 4 bądź 6 zapisem: **„Jazda bez nadzoru urządzeń pokładowych ETCS.”** W trakcie jazdy bez nadzoru urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, maszynista zobowiązany jest prowadzić pociąg w oparciu o wskazania sygnalizatorów przytorowych, zgodnie z zasadami i przepisami ruchu obowiązującymi na liniach niewyposażonych w urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS 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 wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, po każdorazowym zatrzymaniu pociągu przez system ERTMS/ETCS poziomu 2, zobowiązany jest poinformować dyżurnego ruchu o zaistniałej sytuacji, określając miejsce zatrzymania pociągu (podając nazwę stacji/posterunku ruchu lub szlaku, numer toru, oznaczenie semafora, ewentualnie kilometr linii). Informacje te, dyżurny ruchu zapisuje w rubryce „Uwagi” dziennika ruchu i ustala z maszynistą dalszy sposób postępowania w zależności od zaistniałej sytuacji:
 - 1) gdy zatrzymanie pociągu nastąpiło w wyniku skrócenia „Zezwolenia Na Jazdę” (MA) do czoła pociągu lub gdy nastąpiła zmiana trybu pracy urządzeń pokładowych do trybu „Zatrzymanie Przez System” (TR), a następnie do trybu „Po Zatrzymaniu Przez System” (PT), co maszynista potwierdził na pulpicie ERTMS/ETCS (DMI) i urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS ponownie otrzymały „Zezwolenie Na Jazdę” (MA) w trybie „Pełny Nadzór” (FS) lub w trybie „Na Widoczność z ETCS” (OS), kontynuowanie dalszej jazdy pociągu może nastąpić po otrzymaniu ustnej zgody od dyżurnego ruchu.
 - 2) gdy nastąpiła zmiana trybu pracy urządzeń pokładowych do trybu „Zatrzymanie Przez System” (TR), a następnie do trybu „Po Zatrzymaniu Przez System” (PT), co maszynista potwierdził na pulpicie ERTMS/ETCS (DMI), a urządzenia pokładowe systemu ETCS nie uzyskały nowego „Zezwolenia Na Jazdę” (MA), kontynuowanie dalszej jazdy pociągu może nastąpić po otrzymaniu przez maszynistę rozkazu pisemnego wydanego przez dyżurnego ruchu określającego dalszy sposób jazdy w jednym z dwóch trybów pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2:

- a) w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR) – po otrzymaniu rozkazu pisemnego „S” bądź „N”, zawierającego, odpowiednio w działce 4 bądź 6, polecenie: **„Jazda w trybie SR do semafora ”**, Jazda w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR), możliwa jest do semafora określonego przez dyżurnego ruchu w rozkazie pisemnym „S” bądź „N”, przed którym w odległości około 150 m, maszynista zobowiązany jest obsłużyć przycisk „Start” na pulpicie ERTMS/ETCS (DMI) w celu wznowienia jazdy pociągu pod nadzorem RBC,
- b) w trybie „Jazda Manewrowa” (SH) - po otrzymaniu rozkazu pisemnego „S” zawierającego w działce 4 polecenie **„Jazda w trybie SH do semafora...”**. Polecenie jazdy w trybie „Jazda Manewrowa” (SH) może być wydane przez dyżurnego ruchu, wyłącznie w przypadku, gdy pociąg zatrzymał się w granicach stacji i nie jest przewidywana dalsza jazda pociągowa (pociąg kończy bieg).
4. W przypadku, gdy pociąg wyposażony w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, dojeżdżając do „Końca Zezwolenia Na Jazdę” (EoA) zlokalizowanego na semaforze odstępowym samoczynnej (wieloodstępowej) blokady liniowej, nie otrzymał od Centrum Sterowania Radiowego (RBC) nowego „Zezwolenia Na Jazdę” (MA), obejmującego co najmniej kolejny odstęp blokowy osłaniany przez ten semafor odstępowy, maszynista, bez względu na sygnał wyświetlany przez ten semafor, **musi zatrzymać pociąg w odległości mniejszej niż 30 metrów** od „Końca Zezwolenia Na Jazdę” (EoA). Jeśli powyższa sytuacja nie zachodzi w wyniku zakłóceń w pracy:
- 1) Centrum Sterowania Radiowego (RBC), o których mowa w § 84 ust. 2;
 - 2) urządzeń pokładowych opisanych w § 85 ust. 1 i ust. 2;
 - 3) GSM-R, o których mowa w § 86;
 - 4) systemu przy wjeździe do obszaru ERTMS/ETCS poziomu 2 wskazanych w § 87 ust. 1, 2 i 3;
 - 5) usterki w pracy interfejsu pomiędzy systemem stacyjnych urządzeń srk, a komputerem RBC, o którym mowa w § 90 ust.4 niniejszej instrukcji, po zatrzymaniu pociągu, w miejscu, o którym mowa wyżej, należy w czasie nie dłuższym niż 1 min. oczekiwać na nowe „Zezwolenie Na Jazdę” (MA), które powinno być przekazane przez Centrum Sterowania Radiowego (RBC) do urządzeń pokładowych w trybie:
- a) „Pełny Nadzór (FS)” – gdy odcinek blokadowy jest wolny i nie ma przeszkód do jazdy lub

- b) „Jazda Na Widoczność z ETCS” (OS) – gdy najbliższy odstęp blokadowy jest zajęty przez pociąg lub wykazuje zajętość na skutek nieprawidłowej pracy urządzeń srk.

Jeśli od chwili zatrzymania pociągu upłynął czas 1 minuty a urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 nie otrzymały „Zezwolenia Na Jazdę” (MA), maszynista zobowiązany jest poinformować dyżurnego ruchu o zaistniałej sytuacji. Dyżurny ruchu po otrzymaniu informacji od maszynisty o braku przekazania przez Centrum Sterowania Radiowego (RBC), „Zezwolenia Na Jazdę” (MA) do urządzeń pokładowych pociągu, poleca maszyniście:

- dalsze oczekiwanie na „Zezwolenie Na Jazdę” (MA) - jeżeli odstęp osłaniany semaforem blokadowym, przy którym znajduje się pociąg, jest zajęty przez pociąg wyposażony w system ERTMS/ETCS - do czasu jego zwolnienia i uzyskania „Zezwolenia Na Jazdę” (MA) wysłanego przez Centrum Sterowania Radiowego (RBC) albo
- przełączenie urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 do trybu „Odpowiedzialność Personelu” (SR) i kontynuację jazdy pociągu z zachowaniem postanowień dotyczących jazdy w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR) określonych w § 75 ust.18 niniejszej instrukcji.

5. W przypadku, gdy pociąg jadący w trybie „Odpowiedzialności Personelu” (SR) dojeżdża do następnego semafora wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej, od którego dalsza jazda ma odbywać się w trybie „Pełnego Nadzoru” (FS), maszynista zobowiązany jest ograniczyć prędkość pociągu do 40 km/h i w odległości około 150 metrów od tego semafora, obsłużyć na pokładowym pulpicie ERTMS/ETCS (DMI) przycisk „START” celem wznowienia jazdy pod nadzorem Centrum Sterowania Radiowego (RBC).

W przypadku gdy pociąg nie otrzymał od Centrum Sterowania Radiowego (RBC) nowego „Zezwolenia Na Jazdę” (MA) obejmującego co najmniej kolejny odstęp blokowy osłaniany przez ten semafor odstępowy, maszynista, bez względu na sygnał wyświetlany przez ten semafor, **zobowiązany jest zatrzymać pociąg w odległości mniejszej niż 30 metrów** od semafora, w celu uzyskania z Centrum Sterowania Radiowego (RBC) „Zezwolenia Na Jazdę” (MA).

Jeśli od chwili zatrzymania pociągu upłynął czas 1 minuty, a urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 nie otrzymały „Zezwolenia Na Jazdę” (MA), maszynista zobowiązany jest poinformować dyżurnego ruchu o zaistniałej sytuacji.

Dyżurny ruchu po otrzymaniu informacji od maszynisty o braku przekazania przez Centrum Sterowania Radiowego (RBC) „Zezwolenia Na Jazdę” (MA) do urządzeń pokładowych pociągu, poleca maszyniście:

- dalsze oczekiwanie na „Zezwolenie Na Jazdę” (MA) - jeżeli odstęp osłaniany semaforem blokadowym, przy którym znajduje się pociąg, jest zajęty przez pociąg wyposażony w system ERTMS/ETCS - do czasu jego zwolnienia i uzyskania „Zezwolenia Na Jazdę” (MA) wysłane przez Centrum Sterowania Radiowego (RBC) albo

- kontynuację jazdy pociągu w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR) z zachowaniem postanowień dotyczących jazdy w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR) określonych w § 75 ust.18.

6. W przypadku, gdy pociąg wyposażony w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, dojechał do „Końca Zezwolenia Na Jazdę” (EoA) zlokalizowanego na semaforze stacyjnym, a Centrum Sterowania Radiowego (RBC) nie wysłało do pociągu „Zezwolenia Na Jazdę” (MA), obejmującego co najmniej drogę jazdy osłanianą przez ten semafor, maszynista, bez względu na sygnał wyświetlany na tym semaforze, zobowiązany jest zatrzymać pociąg po dojechaniu do „Końca Zezwolenia Na Jazdę” (EoA), a następnie poinformować dyżurnego ruchu o zaistniałej sytuacji.

W celu wysłania nowego „Zezwolenia Na Jazdę” (MA), dyżurny ruchu powinien rozwiązać ręcznie drogę przebiegu osłanianą semaforem, przed którym zatrzymał się pociąg, a następnie ponownie ją nastawić.

Jeśli pomimo tego działania Centrum Sterowania Radiowego (RBC) nie wysłało do pociągu nowego „Zezwolenia Na Jazdę” (MA) a powyższa sytuacja nie zachodzi w wyniku zakłóceń lub i awarii opisanych w ust. 4 w punktach 1) ÷ 4) i 5), to należy postępować jak w przypadku zakłóceń w pracy stacyjnych urządzeń srk, w sposób określony w § 90 ust. 1 niniejszej instrukcji.

§ 86.

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

1. W przypadku braku połączenia radiowego pomiędzy RBC a zainstalowanymi na pociągach (pojazdach trakcyjnych) urządzeniami pokładowymi systemu ERTMS/ETCS poziom 2, spowodowanymi zakłóceniami w pracy systemu ERTMS /GSM-R lub uszkodzeniem interfejsu pomiędzy RBC a systemem ERTMS /GSM-R, należy

postępować w sposób analogiczny jak w przypadku usterki lub awarii skutkującej niemożliwością funkcjonowania RBC tzn. zgodnie z zapisami § 84 ust. 2, 3 i 4.

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

§ 87.

Zakłócenia przy wjeździe do obszaru objętego systemem ERTMS/ETCS poziom 2

1. W przypadku, gdy podczas wjazdu pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziom 2 do obszaru objętego systemem ETCS poziom 2 wystąpiły zakłócenia, na skutek których urządzenia pokładowe systemu ERTMS/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 wystąpieniu zakłóceń podczas wjazdu do obszaru nadzorowanego przez Centrum Sterowania Radiowego (RBC), w zależności od aktualnej sytuacji ruchowej, podejmuje jedną z niżej wymienionych decyzji i przekazuje ją do realizacji maszyniście:
 - 1) zatrzymanie pociągu na najbliższej stacji nadzorowanej przez dane Centrum Sterowania Radiowego (RBC), celem rozpoczęcia jazdy pociągu pod nadzorem RBC – po zatrzymaniu pociągu na stacji wskazanej przez dyżurnego ruchu, maszynista kontaktuje się z dyżurnym ruchu i wykonuje procedurę „Start Misji”;
 - 2) kontynuowanie dalszej jazdy pociągu bez zmiany trybu pracy urządzeń pokładowych ERTMS/ETCS poziomu 2 i bez nadzoru Centrum Sterowania Radiowego (RBC), do momentu wyjazdu pociągu z obszaru objętego systemem ETCS poziomu 2;
 - 3) kontynuowanie dalszej jazdy pociągu bez zmiany trybu pracy urządzeń pokładowych ERTMS/ETCS poziomu 2 i bez nadzoru Centrum Sterowania Radiowego (RBC), do najbliższej stacji objętej nadzorem sąsiedniego Centrum

Sterowania Radiowego RBC, celem rozpoczęcia jazdy pociągu pod jego nadzorem
- po zatrzymaniu pociągu na stacji wskazanej przez dyżurnego ruchu, maszynista kontaktuje się z właściwym dyżurnym ruchu i wykonuje procedurę „Start Misji”.

4. W przypadkach wskazanych w ust. 3 pkt 2) i pkt 3) urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 pracują - w zależności od ich konfiguracji w poziomie STM, tryb pracy „STM Krajowy” (SN), bądź w poziomie 0, tryb pracy „Linia Niewyposażona” (UN).

§ 88.

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

1. W przypadku gdy dalszej jeździe pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/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”.
Po użyciu „Polecenia Awaryjnego Zatrzymania Pociągu”, dyżurny ruchu zobowiązany jest do obserwacji panelu operatorskiego służącego do obsługi komputera RBC w celu sprawdzenia, że polecenie zostało wdrożone do realizacji.
W przypadku, gdy dyżurny ruchu stwierdzi, że „Polecenie Awaryjnego Zatrzymania Pociągu” nie zostało wdrożone, powinien zastosować inne dostępne środki umożliwiające awaryjne zatrzymanie pociągu.
W celu umożliwienia podjęcia dalszej jazdy przez pociąg wyposażony w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 pod nadzorem RBC, po ustaniu przyczyny użycia „Polecenia Awaryjnego Zatrzymania Pociągu”, dyżurny ruchu zobowiązany jest do wydania polecenia „Odwołanie Awaryjnego Zatrzymania Pociągu”, za pomocą panelu operatorskiego służącego do obsługi komputera RBC.
2. W przypadku gdy jeździe pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/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. Kontynuowanie dalszej jazdy przez maszynistę jest możliwe w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR) po otrzymaniu od dyżurnego ruchu rozkazu pisemnego „S” z poleceniem dalszej jazdy, wpisanym w działce 4 „**Jazda w trybie SR do semafora.....**”.

Jazda w trybie „SR” w opisanej sytuacji możliwa jest do semafora określonego przez dyżurnego ruchu w rozkazie pisemnym „S”.

Po dojechaniu do semafora wskazanego przez dyżurnego ruchu, maszynista zobowiązany jest obsłużyć na pulpicie pokładowym sytemu ERTMS/ETCS (DMI) przycisk „Start” celem wznowienia jazdy pod nadzorem Centrum Sterowania Radiowego (RBC). Użycie przycisku „Start” powinno nastąpić w momencie, gdy czoło pociągu znajdzie się w odległości około 150 metrów przed wskazanym semaforem.

4. Cofanie pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziom 2 w sytuacji niebezpiecznej jest możliwe na zasadach określonych w § 61 niniejszej instrukcji, po odpowiednim obsłużeniu przez maszynistę urządzeń pokładowych.
5. Po wycofaniu i zatrzymaniu pociągu kontynuowanie dalszej jazdy możliwe jest:
 - 1) w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR), po uzyskaniu zezwolenia od dyżurnego ruchu wydanego za pomocą rozkazu pisemnego „S” z wypełnioną działką 4 z zapisem „**Jazda w trybie SR do semafora**”. Po dojechaniu do wskazanego semafora, maszynista zobowiązany jest obsłużyć na pokładowym pulpicie ERTMS/ETCS (DMI) przycisk „Start” celem wznowienia jazdy pod nadzorem Centrum Sterowania Radiowego (RBC). Użycie przycisku „Start” powinno nastąpić, gdy czoło pociągu znajdzie się w odległości około 150 metrów przed wskazanym semaforem.
 - 2) w trybie „Jazda Manewrowa” (SH), po uzyskaniu zezwolenia od dyżurnego ruchu wydanego za pomocą rozkazu pisemnego „S” z wypełnioną działką 4 zapisem „**Jazda w trybie SH do semafora**”.
Zezwolenie to może być wydane przez dyżurnego ruchu wyłącznie w przypadku, gdy pociąg zatrzymał się w granicach stacji i nie jest przewidywana dalsza jazda pociągowa (pociąg kończy bieg).
6. Wskazany sposób postępowania podczas cofania obowiązuje również dla jazd manewrowych wykonywanych na torach głównych, w szczególności w przypadku wyjazdu manewrującego taboru na szlak lub w kierunku szlaku.

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 ERTMS /GSM-R).
8. Maszynista pociągu (pojazdu trakcyjnego), wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS /ETCS poziom 2, w przypadku odebrania sygnału alarmowego REC obowiązany jest do niezwłocznego zatrzymania pociągu w miejscu bezpiecznym, a w kolejnym kroku zobowiązany jest on do kontaktu, za pomocą dostępnych środków łączności, z dyżurnym ruchu celem ustalenia dalszego postępowania.

§ 89.

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

1. 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 ERTMS/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 ma być dokonana zmiana na sygnał „Stój”.

W przypadkach, gdy odległość pomiędzy tarczą ostrzegawczą odnoszącą się do semafora bezpośrednio poprzedzającego semafor, na którym ma nastąpić zmiana na sygnał „Stój” lub jeśli takiej tarczy ostrzegawczej nie ma – gdy odległość pomiędzy drugim semaforem (patrząc w kierunku jazdy pociągu) stojącym przed semaforem, na którym ma nastąpić zmiana na sygnał „Stój”, jest mniejsza od podwójnej drogi hamowania obowiązującej na danym odcinku linii kolejowej, położenie pociągu, przy którym najpóźniej można dokonać zmiany sygnału zezwalającego na semaforze, należy określić w regulaminie technicznym.

§ 90.

Prowadzenie ruchu pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/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 lub Centrum Sterowania Radiowego (RBC) nie wysłało do pociągu nowego „Zezwolenia Na Jazdę” (MA), przejazd pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziom 2 obok takiego semafora może odbywać się w trybie pracy „Odpowiedzialność Personelu” (SR), na zasadach określonych w § 36 z zachowaniem postanowień § 75 ust.18. Podstawą zmiany trybu pracy urządzeń pokładowych i uruchomienia pociągu przez maszynistę w trybie pracy „Odpowiedzialność Personelu” (SR), jest:

- 1) przekazanie maszyniście rozkazu pisemnego „S” lub „N” uzupełnionego odpowiednio w działce 4 lub 6 poleceniem o treści **„Jazda w trybie SR do semafora.....”** i wyświetlenie przez dyżurnego ruchu sygnału zastępczego Sz” na semaforze

lub

- 2) przekazanie maszyniście rozkazu pisemnego „S” lub „N” z zezwoleniem na przejechanie obok semafora, w myśl § 50 uzupełnionego odpowiednio w działce 4 lub 6 poleceniem o treści **„Jazda w trybie SR do semafora”**.

W przypadku niemożliwości podania sygnału zezwalającego na semaforze wyjazdowym na szlak z półsamoczynną (jednoodstępową) blokadą liniową, należy postępować zgodnie z zapisami § 91 ust. 2. Jazda w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR) możliwa jest do semafora określonego przez dyżurnego ruchu w rozkazie pisemnym.

Dojeżdżając do semafora wskazanego przez dyżurnego ruchu, maszynista zobowiązany jest na pokładowym pulpicie ERTMS/ETCS (DMI) obsłużyć przycisk „Start”, celem wznowienia jazdy pod nadzorem Centrum Sterowania Radiowego (RBC) – użycie przycisku „Start” powinno nastąpić, gdy czoło pociągu znajduje się w odległości około 150 metrów przed semaforem.

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 W 24 (zgodnie z § 45 ust. 7 i 8).

3. W trakcie jazdy pociągu w trybie „SR” w sytuacji opisanej powyżej w ust. 1 maszynista jest zobowiązany do:
 - 1) Respektowania wskazań sygnalizatorów przytorowych,
 - 2) Jazdy z prędkością nie większą niż prędkość określona zapisami rozdziału II § 2 instrukcji PKM-03 tzn. „Instrukcji o sygnalizacji kolejowej”,
 - 3) Obserwacji, czy zwrotnice w drodze jazdy są prawidłowo położone,
 - 4) Obserwacji, czy tor przed nim jest wolny,
 - 5) Obserwacji, czy w zasięgu jego wzroku nie ma przeszkód do jazdy,
 - 6) Zatrzymania pociągu przed ewentualną przeszkodą do jazdy.
4. W przypadku usterki w pracy interfejsu pomiędzy systemem stacyjnych urządzeń srk a komputerem Centrum Sterowania Radiowego (RBC), ruch pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 należy prowadzić bez nadzoru RBC, na zasadach określonych w § 84.

§ 91.

Prowadzenie ruchu pociągów wyposażonych w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/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 ERTMS/ETCS poziom 2 obok takiego semafora może odbywać się w trybie pracy „Odpowiedzialność Personelu” (SR), na zasadach określonych w § 90 ust. 1.
2. Jeżeli z powodu niedziałania lub nieprawidłowego działania urządzeń blokady liniowej, zostało wprowadzone (lub jest stosowane) telefoniczne zapowiadanie pociągów na szlaku z samoczynną (wieloodstępową) blokadą liniową zgodnie z postanowieniami § 22 niniejszej instrukcji dyżurny ruchu zobowiązany jest powiadomić o tym maszynistów pociągów wyposażonych w system ERTMS/ETCS poziomu 2.

Dalsza jazda pociągu może być kontynuowana w trybie pracy urządzeń pokładowych ERTMS/ETCS „Odpowiedzialność Personelu (SR), po otrzymaniu przez maszynistę rozkazu pisemnego „S” lub „N” z odpowiednio wypełnioną, działką 4 lub 6 zawierającą informację, o której mowa wyżej oraz polecenie określające sposób i zakres dalszej jazdy o treści **„Jazda w trybie SR do semafora”**.

Podczas obowiązującego telefonicznego zapowiadania pociągów na szlakach z samoczynną (wieloodstępową) blokadą liniową, jazda pociągów wyposażonych

w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR) może odbywać z maksymalną prędkością obowiązującą na danym odcinku linii kolejowej (szlaku, posterunku ruchu) o ile pojazd trakcyjny wyposażony jest przynajmniej w jeden rodzaj sprawnych urządzeń kontrolujących czujność maszynisty oraz w sprawne urządzenia radiołączności pociągowej GSM-R i nie ma dodatkowych obostrzeń wynikających z odrębnych przepisów, w tym niniejszej instrukcji i Instrukcji o sygnalizacji kolejowej PKM-03, a także ograniczeń prędkości obowiązujących oraz innych ograniczeń zawartych w rozkazie pisemnym przekazanym maszyniście przez dyżurnego ruchu.

Jazda w trybie „Odpowiedzialność Personelu” (SR) możliwa jest do semafora określonego przez dyżurnego ruchu w rozkazie pisemnym.

Dojeżdżając do semafora wskazanego przez dyżurnego ruchu w rozkazie pisemnym, maszynista zobowiązany jest ograniczyć prędkość jazdy pociągu do 40 km/h i obsłużyć na pokładowym pulpicie ETCS (DMI) przycisk „Start”, celem wznowienia jazdy pod nadzorem Centrum Sterowania Radiowego (RBC).

Użycie przycisku „Start” powinno nastąpić, gdy czoło pociągu znajdzie się w odległości około 150 metrów przed wskazanym semaforem.

3. Maszynista pociągu wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziomu 2, gdy stwierdzi, że semafor odstępowy samoczynnej (wieloodstępowej) blokady liniowej wskazuje sygnał „Stój” bądź sygnał wątpliwy, a wskazania pokładowego pulpitu ERTMS/ETCS (DMI) zezwalają na jazdę za tym semaforem w trybie „Pełen Nadzór” (FS) bądź w trybie „Na Widoczność z ETCS” (OS), zobowiązany jest zatrzymać pociąg i powiadomić dyżurnego ruchu o powyższym fakcie.

Dalsza jazda pociągu może być kontynuowana w aktualnym trybie pracy urządzeń pokładowych ERTMS/ETCS poziomu 2 - jeśli jest to tryb „Pełny Nadzór” (FS) bądź tryb „Na Widoczność z ETCS” (OS), zachowując w każdym przypadku ograniczenie prędkości jazdy do 20 km/h i wymagania odnoszące się do jazdy w trybie „OS”, określone w § 75 ust.19 niniejszej instrukcji.

Wskazany sposób jazdy pociągu, obowiązuje do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę, od którego maszynista może ponownie prowadzić pociąg zgodnie ze wskazaniami pokładowego pulpitu ERTMS/ETCS (DMI).

§ 92.

Wykorzystanie wiadomości tekstowych w systemie ERTMS/ETCS poziom 2

1. W przypadku potrzeby przekazania maszyniście, pociągu (pojazdu trakcyjnego) wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/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 ERTMS/ETCS, określają osobne instrukcje, w tym instrukcja obsługi panelu operatorskiego służącego dyżurnemu ruchowi do obsługi komputera RBC.
2. Maszynista pociągu (pojazdu trakcyjnego) wyposażonego w urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS poziom 2, po przeczytaniu na pokładowym pulpicie ETCS (DMI) wiadomości tekstowej, otrzymanej za pośrednictwem systemu ERTMS/ETCS, stosuje się do zapisów zawartych w danej wiadomości tekstowej.
3. Wiadomości tekstowe, przesyłane maszyniście przez dyżurnego ruchu za pomocą systemu ERTMS/ETCS poziom 2, mają charakter informacyjny i nie mogą zastępować rozkazów pisemnych.

§ 93.

System ERTMS/ETCS poziom 2 – postanowienia końcowe

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

DODATEK 1 Tablice hamowania pociągów

Tablica B

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 700 m

I - Hamulce zespolone szybko działające

II - Hamulce zespolone wolno działające

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

Tablica B

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 700 m

I - Hamulce zespolone szybko działające

II - Hamulce zespolone wolno działające

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Przy prędkości w kilometrach na godzinę												
		65	70	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	
		procent wymaganej masy hamującej wynosi:												
0	I	28	34	41	48	57	66	77	88	95	104	114	125	
	II	33	41	51	62	76	93	—	—	—	—	—	—	
1	I	29	35	42	50	58	68	78	90	96	105	116	128	
	II	34	42	53	64	78	95	—	—	—	—	—	—	
2	I	31	37	44	51	60	69	80	91	98	107	118	130	
	II	36	49	54	66	80	97	—	—	—	—	—	—	
3	I	32	38	45	53	62	71	82	93	100	109	120	133	
	II	37	46	56	68	82	99	—	—	—	—	—	—	
4	I	34	40	47	54	63	73	83	94	101	111	121	—	
	II	39	48	58	70	85	—	—	—	—	—	—	—	
5	I	35	41	48	56	65	74	85	96	103	112	123	—	
	II	41	50	60	72	87	—	—	—	—	—	—	—	
6	I	36	43	50	58	67	76	87	97	105	114	125	—	
	II	42	51	62	74	89	—	—	—	—	—	—	—	
7	I	38	44	52	59	68	78	89	99	106	116	127	—	
	II	44	53	64	76	91	—	—	—	—	—	—	—	
8	I	39	46	53	61	70	80	91	100	108	118	129	—	
	II	46	55	66	78	93	—	—	—	—	—	—	—	
10	I	43	49	56	67	74	83	94	103	111	121	133	—	
	II	49	59	70	83	98	—	—	—	—	—	—	—	
12	I	45	52	60	68	77	87	97	107	—	—	—	—	
	II	53	63	74	87	—	—	—	—	—	—	—	—	
14	I	49	55	63	71	80	91	100	—	—	—	—	—	
	II	56	66	78	91	—	—	—	—	—	—	—	—	
16	I	52	58	66	75	84	94	103	—	—	—	—	—	
	II	60	70	82	95	—	—	—	—	—	—	—	—	
18	I	55	62	69	78	87	97	107	—	—	—	—	—	
	II	64	74	86	99	—	—	—	—	—	—	—	—	
20	I	58	65	73	81	91	100	—	—	—	—	—	—	
	II	67	78	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22	I	61	68	78	85	94	104	—	—	—	—	—	—	
	II	71	82	94	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
25	I	66	73	81	90	99	—	—	—	—	—	—	—	
	II	76	87	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

Tablica C

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 1000 m

I - Hamulce zespolone szybko działające

II - Hamulce zespolone wolno działające

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowa nia	Przy prędkości w kilometrach na godzinę													
		20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85
		procent wymaganej masy hamującej wynosi:													
0	I	6	6	6	6	6	7	10	13	17	21	25	29	35	40
	II	6	6	6	6	6	8	11	14	18	22	27	33	39	46
1	I	6	6	6	6	6	8	11	14	18	22	26	31	36	41
	II	6	6	6	6	6	9	12	15	19	23	28	34	40	47
2	I	6	6	6	6	7	10	12	16	19	23	27	32	37	43
	II	6	6	6	6	7	10	13	16	20	25	30	36	42	49
3	I	6	6	6	6	8	11	14	17	21	24	29	34	39	44
	II	6	6	6	7	9	11	14	18	22	26	31	37	43	51
4	I	6	6	6	7	9	12	15	18	22	26	30	35	40	46
	II	6	6	6	8	10	12	15	19	23	28	33	39	45	52
5	I	6	6	7	8	11	13	16	19	23	27	31	36	42	47
	II	6	6	7	9	11	14	17	20	25	28	34	40	47	54
6	I	6	7	8	10	12	14	17	21	24	28	33	38	43	49
	II	6	7	8	10	12	15	18	22	26	31	36	42	48	56
7	I	6	8	9	11	13	15	18	22	26	30	34	39	44	50
	II	7	8	9	11	13	16	19	23	27	32	37	43	50	57
8	I	7	9	10	12	14	17	20	23	27	31	35	40	46	52
	II	8	9	10	12	14	17	20	24	29	34	39	45	52	59
10	I	10	11	12	14	16	19	22	25	29	33	36	43	49	55
	II	10	11	13	15	17	20	23	27	32	37	42	48	55	63
12	I	12	13	14	16	18	21	24	28	32	36	41	46	52	58
	II	12	13	15	17	19	22	26	30	34	40	45	52	59	66
14	I	14	15	17	18	21	24	27	30	34	39	43	49	54	61
	II	14	15	17	19	22	25	28	32	37	43	48	55	62	70
16	I	16	17	19	21	23	26	29	33	37	41	46	51	57	64
	II	16	17	19	22	24	27	31	35	40	46	52	58	66	74
18	I	18	19	21	23	25	28	32	35	39	44	49	54	60	67
	II	18	20	22	24	27	30	34	38	43	49	55	62	69	78
20	I	20	21	23	25	28	30	34	38	42	46	51	57	63	70
	II	20	22	24	26	29	33	36	41	46	52	58	65	73	82
22	I	22	24	25	27	30	33	36	40	44	49	54	60	66	73
	II	22	24	26	29	32	35	39	44	49	55	62	69	77	86
25	I	25	27	28	31	33	36	40	44	48	53	58	64	70	77
	II	25	27	30	33	36	40	44	48	54	60	67	74	83	93

Tablica C

Procenty wymaganej masy hamującej dla drogi hamowania 1000 m

I - Hamulce zespolone szybko działające

II - Hamulce zespolone wolno działające

Miarodajne pochylenie w ‰	Sposób hamowania	Przy prędkości w kilometrach na godzinę						
		90	95	100	105	110	115	120
		procent wymaganej masy hamującej wynosi:						
0	I	46	52	59	66	74	83	92
	II	54	63	74	—	—	—	—
1	I	47	54	60	68	76	85	94
	II	55	65	76	—	—	—	—
2	I	49	55	62	70	78	87	96
	II	57	67	78	—	—	—	—
3	I	50	57	64	72	80	89	98
	II	59	69	80	—	—	—	—
4	I	52	58	65	73	82	91	100
	II	61	71	82	—	—	—	—
5	I	54	60	67	75	83	93	101
	II	63	73	84	—	—	—	—
6	I	55	62	69	77	85	95	102
	II	64	74	86	—	—	—	—
7	I	57	63	70	78	87	97	104
	II	66	76	88	—	—	—	—
8	I	58	65	72	80	89	99	105
	II	68	78	90	—	—	—	—
10	I	61	68	75	83	93	101	108
	II	72	82	94	—	—	—	—
12	I	64	71	79	87	96	102	111
	II	75	86	99	—	—	—	—
14	I	67	74	82	90	99	104	114
	II	79	90	—	—	—	—	—
16	I	70	78	86	94	—	—	—
	II	83	95	—	—	—	—	—
18	I	74	81	89	97	—	—	—
	II	88	99	—	—	—	—	—
20	I	77	84	92	99	—	—	—
	II	97	—	—	—	—	—	—
22	I	80	87	96	—	—	—	—
	II	97	—	—	—	—	—	—
25	I	84	92	99	—	—	—	—
	II	—	—	—	—	—	—	—

Tablica B

procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 700 m, hamulce zespolone wolno działające, obowiązuje od dnia 14 grudnia 2025 r.

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]														
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:														
0	6	6	6	6	8	12	19	26	34	42	52	63	74	86	100
1	6	6	6	7	9	14	21	28	35	44	54	64	76	88	–
2	6	6	6	8	10	16	22	29	37	46	56	66	78	90	–
3	6	6	7	9	12	18	24	31	39	48	58	68	80	92	–
4	6	6	8	10	14	20	26	33	41	50	59	70	82	94	–
5	7	7	9	11	16	21	28	35	43	52	61	72	83	96	–
6	7	8	10	13	18	23	29	37	45	53	63	74	85	98	–
7	8	9	11	15	20	25	31	38	46	55	65	76	87	99	–
8	9	10	13	16	21	27	33	40	48	57	67	78	89	–	–
9	10	11	15	18	23	28	35	42	50	59	69	79	91	–	–
10	11	12	16	20	25	30	36	44	52	61	71	81	93	–	–
11	12	14	17	21	26	32	38	45	53	63	72	83	95	–	–
12	13	15	19	23	28	34	40	47	55	64	74	85	96	–	–
13	14	17	20	25	30	35	42	49	57	66	76	87	98	–	–
14	15	18	22	26	31	37	43	51	59	68	78	88	100	–	–
15	17	20	24	28	33	39	45	52	61	70	79	90	–	–	–
16	18	21	25	29	34	40	47	54	62	71	81	92	–	–	–
17	20	23	27	31	36	42	48	56	64	73	83	94	–	–	–
18	21	25	28	33	38	44	50	58	66	75	85	96	–	–	–
19	23	26	30	34	39	45	52	59	68	77	87	97	–	–	–
20	24	28	31	36	41	47	53	61	69	78	88	99	–	–	–
21	26	29	33	37	43	49	55	63	71	80	90	–	–	–	–
22	27	30	34	39	44	50	57	64	73	82	92	–	–	–	–
23	29	32	36	41	46	52	58	66	74	84	94	–	–	–	–
24	30	34	37	42	47	53	60	68	76	85	95	–	–	–	–
25	32	35	39	44	49	55	62	69	78	87	97	–	–	–	–
26	33	37	41	45	50	57	63	71	79	89	99	–	–	–	–

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]														
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:														
27	35	38	42	47	52	58	65	73	81	90	100	–	–	–	–
28	36	39	44	48	54	60	67	74	83	92	–	–	–	–	–
29	37	41	45	50	55	61	68	76	85	94	–	–	–	–	–
30	39	42	47	51	57	63	70	78	86	95	–	–	–	–	–
31	40	44	48	53	58	65	72	79	88	97	–	–	–	–	–
32	42	45	49	54	60	66	73	81	89	99	–	–	–	–	–
33	43	47	51	56	62	68	75	83	91	100	–	–	–	–	–
34	45	48	53	57	63	69	76	84	93	–	–	–	–	–	–
35	46	50	54	59	65	71	78	86	94	–	–	–	–	–	–

Tablica B

**procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 700 m, hamulce zespolone
szybko działające, obowiązuje od dnia 14 grudnia 2025 r.**

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]														
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:														
0	6	6	6	6	8	11	16	22	28	35	42	49	58	66	75
1	6	6	6	7	9	12	18	23	29	36	43	51	59	68	76
2	6	6	6	8	10	14	19	25	31	38	45	53	61	69	78
3	6	6	7	9	11	16	21	27	33	39	47	54	62	71	79
4	6	6	8	10	13	17	23	28	34	41	48	56	64	72	81
5	7	7	9	11	14	19	24	30	36	43	50	57	65	74	82
6	7	8	10	12	16	21	26	31	38	44	51	59	67	75	84
7	8	9	11	14	18	22	27	33	39	46	53	60	68	77	85
8	9	10	12	15	19	24	29	35	41	47	54	62	70	78	87
9	10	11	13	17	21	26	31	36	42	49	56	63	71	79	88
10	11	12	15	19	23	27	32	38	44	50	57	65	73	81	89
11	12	13	17	20	24	29	34	39	45	52	59	66	74	82	91
12	13	15	18	22	26	30	35	41	47	53	60	68	76	84	92
13	14	17	20	23	27	32	37	42	48	55	62	69	77	85	94
14	16	18	21	25	29	33	38	44	50	56	63	71	78	86	95
15	18	20	23	26	31	35	40	46	52	58	65	72	80	88	96
16	19	22	25	28	32	37	42	47	53	59	66	74	81	89	98
17	21	23	26	30	34	38	43	49	55	61	68	75	83	91	99
18	22	25	28	31	35	40	45	50	56	62	69	76	84	92	100
19	24	26	29	33	37	41	46	52	57	64	71	78	85	93	102
20	25	28	31	34	38	43	48	53	59	65	72	79	87	95	103
21	27	29	32	36	40	44	49	55	60	67	73	81	88	96	104
22	28	31	34	37	41	46	51	56	62	68	75	82	90	97	106
23	30	32	35	39	43	47	52	57	63	70	76	83	91	99	107
24	31	34	37	40	44	49	54	59	65	71	78	85	92	100	108
25	33	35	38	42	46	50	55	60	66	72	79	86	94	101	109
26	34	37	40	43	47	52	56	62	68	74	80	88	95	103	111
27	36	38	41	45	49	53	58	63	69	75	82	89	96	104	112
28	37	40	43	46	50	54	59	65	70	77	83	90	98	105	113

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]														
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:														
29	39	41	44	48	51	56	61	66	72	78	85	92	99	107	115
30	40	43	46	49	53	57	62	67	73	79	86	93	100	108	116
31	41	44	47	50	54	59	64	69	75	81	87	94	102	109	117
32	43	45	48	52	56	60	65	70	76	82	89	96	103	110	118
33	44	47	50	53	57	62	66	72	77	83	90	97	104	112	120
34	46	48	51	55	59	63	68	73	79	85	91	98	105	113	121
35	47	50	53	56	60	64	69	74	80	86	93	99	107	114	122

Tablica B

procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 700 m, hamulce zespolone szybko działające, obowiązuje od dnia 14 grudnia 2025 r.

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]													
	95	100	105	110	115	120								
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:													
0	84	94	104	114	124	134	–	–	–	–	–	–	–	–
1	86	95	105	115	125	136	–	–	–	–	–	–	–	–
2	87	97	106	116	126	137	–	–	–	–	–	–	–	–
3	89	98	108	118	128	138	–	–	–	–	–	–	–	–
4	90	99	109	119	129	139	–	–	–	–	–	–	–	–
5	91	101	110	120	130	140	–	–	–	–	–	–	–	–
6	93	102	112	121	131	142	–	–	–	–	–	–	–	–
7	94	103	113	123	133	143	–	–	–	–	–	–	–	–
8	96	105	114	124	134	144	–	–	–	–	–	–	–	–
9	97	106	116	125	135	145	–	–	–	–	–	–	–	–
10	98	107	117	127	136	146	–	–	–	–	–	–	–	–
11	100	109	118	128	138	148	–	–	–	–	–	–	–	–
12	101	110	119	129	139	149	–	–	–	–	–	–	–	–
13	102	111	121	130	140	150	–	–	–	–	–	–	–	–
14	104	113	122	131	141	151	–	–	–	–	–	–	–	–
15	105	114	123	133	142	152	–	–	–	–	–	–	–	–
16	106	115	124	134	144	153	–	–	–	–	–	–	–	–
17	108	117	126	135	145	154	–	–	–	–	–	–	–	–
18	109	118	127	136	146	156	–	–	–	–	–	–	–	–
19	110	119	128	138	147	157	–	–	–	–	–	–	–	–
20	112	120	129	139	148	158	–	–	–	–	–	–	–	–
21	113	122	131	140	149	159	–	–	–	–	–	–	–	–
22	114	123	132	141	150	160	–	–	–	–	–	–	–	–
23	115	124	133	142	152	161	–	–	–	–	–	–	–	–
24	117	125	134	143	153	162	–	–	–	–	–	–	–	–
25	118	127	135	145	154	163	–	–	–	–	–	–	–	–
26	119	128	137	146	155	164	–	–	–	–	–	–	–	–

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]													
	95	100	105	110	115	120								
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:													
27	120	129	138	147	156	165	–	–	–	–	–	–	–	–
28	122	130	139	148	157	167	–	–	–	–	–	–	–	–
29	123	131	140	149	158	168	–	–	–	–	–	–	–	–
30	124	133	141	150	159	169	–	–	–	–	–	–	–	–
31	125	134	142	151	160	170	–	–	–	–	–	–	–	–
32	126	135	144	152	162	171	–	–	–	–	–	–	–	–
33	128	136	145	154	163	172	–	–	–	–	–	–	–	–
34	129	137	146	155	164	173	–	–	–	–	–	–	–	–
35	130	138	147	156	165	174	–	–	–	–	–	–	–	–

Tablica C

procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1000 m, hamulce zespolone wolno działające, obowiązuje od dnia 14 grudnia 2025 r.

Miarodajne pochylenie [%o]	Przy prędkości [km/h]														
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:														
0	6	6	6	6	6	8	11	14	17	23	28	35	42	49	57
1	6	6	6	6	6	9	12	15	19	24	30	36	43	51	58
2	6	6	6	6	7	10	13	16	21	26	32	38	45	52	60
3	6	6	6	7	9	11	14	18	22	28	33	40	47	54	62
4	6	6	6	8	10	12	15	19	24	29	35	42	48	56	64
5	6	6	7	9	11	14	17	21	26	31	37	43	50	57	65
6	6	7	8	10	12	15	18	23	27	33	38	45	52	59	67
7	7	8	9	11	13	16	20	24	29	34	40	47	53	61	69
8	8	9	10	12	14	18	21	26	31	36	42	48	55	63	70
9	9	10	12	14	16	19	23	27	32	38	43	50	57	64	72
10	10	11	13	15	17	21	25	29	34	39	45	52	58	66	74
11	11	12	14	16	19	22	26	31	35	41	47	53	60	68	75
12	12	13	15	17	20	24	28	32	37	43	48	55	62	69	77
13	13	14	16	19	22	25	29	34	39	44	50	56	63	71	79
14	14	15	18	20	23	27	31	35	40	46	52	58	65	72	80
15	15	17	19	22	25	28	32	37	42	47	53	60	67	74	82
16	16	18	21	23	26	30	34	38	43	49	55	61	68	76	84
17	18	20	22	25	28	31	35	40	45	50	56	63	70	77	85
18	19	21	23	26	29	33	37	42	47	52	58	64	71	79	87
19	20	22	25	28	31	34	39	43	48	54	60	66	73	81	88
20	22	24	26	29	32	36	40	45	50	55	61	68	75	82	90
21	23	25	28	31	34	38	42	46	51	57	63	69	76	84	92
22	25	27	29	32	35	39	43	48	53	58	64	71	78	85	93
23	26	28	31	34	37	41	45	49	54	60	66	72	79	87	95
24	27	30	32	35	38	42	46	51	56	61	67	74	81	88	96
25	29	31	33	36	40	43	48	52	57	63	69	75	83	90	98
26	30	32	35	38	41	45	49	54	59	64	71	77	84	92	99

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]														
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:														
27	31	34	36	39	43	46	51	55	60	66	72	79	86	93	–
28	33	35	38	41	44	48	52	57	62	68	74	80	87	95	–
29	34	36	39	42	46	49	54	58	63	69	75	82	89	96	–
30	35	38	41	44	47	51	55	60	65	71	77	83	90	98	–

Tablica C

procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1000 m, hamulce zespolone wolno działające, obowiązuje od dnia 14 grudnia 2025 r.

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]														
	95	100													
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:														
0	65	74	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
1	67	76	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
2	69	78	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
3	70	79	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
4	72	81	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
5	74	83	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
6	75	84	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
7	77	86	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
8	79	88	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
9	81	89	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
10	82	91	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
11	84	93	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
12	86	94	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
13	87	96	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
14	89	98	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
15	90	99	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
16	92	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
17	94	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
18	95	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
19	97	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
20	98	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
21	100	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
22	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
23	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
24	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
25	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
26	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]														
	95	100													
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:														
27	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
28	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
29	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Tablica C

procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1000 m, hamulce zespolone szybko działające, obowiązuje od dnia 14 grudnia 2025 r.

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]														
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:														
0	6	6	6	6	6	7	10	11	15	19	23	28	33	39	45
1	6	6	6	6	6	8	11	13	16	20	24	29	35	40	47
2	6	6	6	6	7	10	12	14	17	21	26	31	36	42	48
3	6	6	6	6	8	11	13	15	18	22	27	32	37	43	49
4	6	6	6	7	9	12	14	16	19	24	28	33	38	44	51
5	6	6	7	8	11	13	15	17	20	25	29	34	40	46	52
6	6	7	8	10	12	14	16	18	22	26	31	36	41	47	54
7	6	8	9	11	13	15	17	20	23	28	32	37	43	49	55
8	7	9	10	12	14	17	18	21	25	29	34	39	44	50	57
9	9	10	11	13	15	18	19	22	26	31	35	40	46	52	58
10	10	11	12	14	16	19	20	24	28	32	37	42	47	53	60
11	11	12	13	15	17	20	22	25	29	34	38	43	49	55	61
12	12	13	14	16	18	21	23	27	31	35	40	45	51	57	63
13	13	14	16	17	20	24	25	28	32	37	41	47	52	58	65
14	14	15	17	18	21	25	26	30	34	38	43	48	54	60	66
15	15	16	18	20	22	26	28	31	35	40	44	50	55	61	68
16	16	17	19	21	23	27	29	33	37	41	46	51	57	63	69
17	17	18	20	22	24	28	31	34	38	43	47	53	58	64	71
18	18	19	21	23	25	29	32	36	40	44	49	54	60	66	72
19	19	20	22	24	27	30	33	37	41	46	50	56	61	67	74
20	20	21	23	25	28	32	35	39	43	47	52	57	63	69	76
21	21	23	24	26	29	33	36	40	44	49	53	59	64	71	77
22	22	24	25	27	30	35	38	42	46	50	55	60	66	72	79
23	23	25	26	29	34	36	39	43	47	52	56	62	67	74	80
24	24	26	27	30	35	37	41	44	49	53	58	63	69	75	82
25	25	27	28	31	37	39	42	46	50	55	59	65	71	77	83
26	26	28	30	35	39	40	44	47	52	56	61	66	72	78	85

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]															
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:															
27	27	29	32	37	40	42	45	49	53	58	63	68	74	80	86	
28	28	30	33	38	41	43	47	50	55	59	64	69	75	81	88	
29	29	31	34	39	42	45	48	52	56	61	66	71	77	83	90	
30	30	33	35	40	43	46	50	53	57	62	67	72	78	85	91	

Tablica C

procenty wymaganej masy hamującej, droga hamowania 1000 m, hamulce zespolone szybko działające, obowiązuje od dnia 14 grudnia 2025 r.

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]														
	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:														
0	52	59	66	74	83	92	103	113	124	135	147	159	173	187	
1	53	61	68	76	84	93	104	115	125	137	149	161	175	188	
2	55	62	69	77	86	95	106	116	127	138	150	163	176	190	
3	56	63	71	79	87	97	107	117	128	140	152	164	178	191	
4	57	65	72	80	89	99	108	119	130	141	153	166	179	193	
5	59	66	74	82	91	100	110	120	131	142	155	167	181	194	
6	60	68	75	84	92	102	111	122	133	144	156	169	182	196	
7	62	69	77	85	94	103	113	123	134	146	158	171	184	198	
8	64	71	79	87	96	105	115	125	136	147	160	172	186	200	
9	65	72	80	88	97	107	116	127	138	149	161	174	187	–	
10	67	74	82	90	99	108	118	128	139	151	163	176	189	–	
11	68	76	83	92	101	110	120	130	141	153	165	178	191	–	
12	70	77	85	93	102	112	121	132	143	154	167	179	193	–	
13	71	79	87	95	104	113	123	134	145	156	168	181	195	–	
14	73	80	88	97	105	115	125	135	146	158	170	183	196	–	
15	75	82	90	98	107	117	126	137	148	160	172	185	198	–	
16	76	84	91	100	109	118	128	139	150	161	174	187	200	–	
17	78	85	93	101	110	120	130	140	151	163	175	188	–	–	
18	79	87	95	103	112	122	131	142	153	165	177	190	–	–	
19	81	88	96	105	114	123	133	144	155	167	179	192	–	–	
20	83	90	98	106	115	125	135	145	157	168	181	194	–	–	
21	84	92	100	108	117	127	137	147	158	170	182	195	–	–	
22	86	93	101	110	119	128	138	149	160	172	184	197	–	–	
23	87	95	103	111	120	130	140	151	162	174	186	199	–	–	
24	89	96	104	113	122	132	142	152	163	175	188	–	–	–	
25	90	98	106	115	124	133	143	154	165	177	189	–	–	–	
26	92	100	108	116	125	135	145	156	167	179	191	–	–	–	

Miarodajne pochylenie [‰]	Przy prędkości [km/h]														
	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160	
	procent wymaganej masy hamującej wynosi:														
27	94	101	109	118	127	137	147	157	169	181	193	–	–	–	
28	95	103	111	119	129	138	148	159	170	182	195	–	–	–	
29	97	104	113	121	130	140	150	161	172	184	197	–	–	–	
30	98	106	114	123	132	142	152	163	174	186	198	–	–	–	

**DODATEK 2 Wykaz wzorów telefonogramów zapowiadawczych stosowanych na PKM
S.A.**

Wzór Nr	Tekst
1a	Czy droga dla pociągu nr..... jest wolna?
1b	Czy droga dla (ilość) pociągów nr i nr jest wolna?
2a	Pociąg nr przyjechał o godz....min.... Czy droga dla pociągu nr jest wolna?
2b	Pociąg nr przyjechał o godz....min..... Czy droga dla (ilość) ...pociągów nr jest wolna?
4a	Dla pociągu nr droga jest wolna.
4b	Dla (ilość) ...pociągów nr i nr jest wolna.
5a	Stój pociąg nr
5b	Stój (ilość) ...pociągi (ów) nr i nr
6a	Teraz dla pociągu nrdroga jest wolna.
6b	Teraz dla (ilość) pociągów nr i nrdroga jest wolna.
7a	Zatrzymać pociąg nr
7b	Zatrzymać (ilość).... pociągi (ów) nr i nr
8a	Pociąg nr jest zatrzymany.
8b	(ilość) pociągi(ów) numer i numer są zatrzymane.
9	Nie wyprawiać pociągów od godz.min..... aż do odwołania.
10	Wstrzymanie wyprawienia pociągów odwołuję o godz....min....
11	Nie wyprawiać pociągu nr do czasu przejazdu pociągu nr
12	Nie wyprawiać żadnego pociągu do czasu przejazdu pociągu nr
13	Pociąg nr odjechał (odjedzie) o godz..... min
14	Pociąg nr przyjechał o godz. min...
15	Pociąg nr przejechał o godz. min...
16	O godz..... min wprowadzam telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer ... od do (nazwy posterunków ruchu) z powodu
17	O godz. min odwołuję telefoniczne zapowiadanie pociągów po torze numer od do (nazwy posterunków ruchu).
18	Czy droga dla manewrów z (rodzaj i nazwa posterunku) na tor szlakowy numer na minut jest wolna?
19	Dla manewrów z (rodzaj i nazwa posterunku) na tor szlakowy numer na minut droga jest wolna.
20	Manewry z (rodzaj i nazwa posterunku) na tor szlakowy numer są ukończone i tor ten jest wolny.
21	Tor numer od do (nazwy posterunków ruchu) zamknięty od godz. ...min.... z powodu (lub celem)
22	Tor numer od do (nazwy posterunków ruchu) otwarty o godz. ...min
28	(rodzaj i nazwa posterunku godz. min.)otwarty(a) o godz..... min....
29	(rodzaj i nazwa posterunku godz. min.)zamknięty(a) o godz..... min....
30	Zatrzymać pociągi, pociąg nr przyjechał (przejechał) bez sygnału końca pociągu.

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik nr 1: Dziennik ruchu posterunku zapowiadawczego

Zakład.....

Stacja.....

nastawnia

posterunek

szlak

odstęp

i

szlak

odstęp

DZIENNIK RUCHU

POSTERUNKU ZAPOWIADAWCZEGO

Zaczęty dnia 20 r.

Zakończony dnia 20 r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(słownie)

.....
(podpis naczelnika sekcji)

Załącznik nr 2: Dziennik telefoniczny

Dziennik telefoniczny

Stacja
(stempel)

Posterunek
Nastawnia

Zaczęty dnia 20 r.

Zakończony 20 r.

Nr telefonu

Dziennik ten zawiera kartek numerowanych sztuk

(słownie)

Podpis
(zawiadawca stacji)

PKP S.A. (R-138)

Druk: ALT sp.j Gliwice, tel.fax 32 238 36 37

Załącznik nr 3: Kontrolka zajętości torów wjazdowych

Zakład

Posterunek

KONTROLKA ZAJĘTOŚCI TORÓW WJAZDOWYCH

Zaczęty dnia 20 r.

Zakończony dnia 20 r.

Liczba stron ponumerowanych

.....
(słownie)

.....
(podpis naczelnika sekcji)

PKP S.A. (R-292)

[illegible]

Załącznik nr 4: Książka ostrzeżeń doraźnych

Zakład

Posterunek

KSIĄŻKA OSTRZEŻEŃ DORAŻNYCH

na $\frac{\text{szlaku}}{\text{odcinku}}$

dla pociągów

Zaczęta dnia 20 r.

Zakończona dnia 20 r.

Liczba stron ponumerowanych

(słownie)

.....
(podpis naczelnika sekcji)

PKP S.A. (R-189)

Załącznik nr 5: Rozkaz pisemny „O”

[illegible]

Załącznik nr 5a: Rozkaz pisemny „O” (wydruk komputerowy)

Rozkaz pisemny “O” nr 12

dla pociągu nr **1811** dnia **2009-07-08** na odcinek

od stacji: **POZNAŃ GŁÓWNY**

do stacji: **SZCZECIN GŁÓWNY**

przez: **WSTOWO**

1) zmniejszyć prędkość jazdy i zachować ostrożność (Vmax km/godz.) 2) jechać ostrożnie (skrót j.o.)					
Lp.	Na posterunku (na szlaku) Z powodu	tor nr	od km od godz.	do km do godz.	1) 2)
1 S	DRAWSKI MŁYN - KRZYŻ Uszkodzone SHP do semafora SBL 802 N	2	79,950	79,950	
2	KRZYŻ Pęknięta krzyżownica w rozjeździe nr 179	2	84,490	84,500	40
3	SŁONICE Obok miejsca robót	1	127,250	127,550	50
Rozkaz wystawił: stacja: Poznań Główny stanowisko: Peron 2 ISDR Jan Kowalski			podpis wystawcy		

S - informacje z rozkazu pisemnego “S”

System SERWO, wersja 1.2

Załącznik nr 6: Rozkaz pisemny „S”

Rozkaz pisemny „S” nr			
dla pociągu nr dnia manewru			
1	zezwalam po otrzymaniu sygnału „nakaz jazdy” tylko tego rozkazu pisemnego – przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora wyjazdowego :..... drogowskazowego (odnoszącego się do wyjazdu pociągu) – wyjechać z toru nr nie posiadającego semafora wyjazdowego		
2	zezwalam przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora: – wjazdowego – drogowskazowego (odnoszącego się do wjazdu pociągu) – odstępowego – wjechać z zamkniętego toru nr nie posiadającego semafora wjazdowego		
3	Od do po torze nr ruch pociągów prowadzony jest w odstępie posterunków następczych. Wskazania semaforów sbl są nieważne. Zachować ostrożność od ostatniego semafora ze wskaźnikiem „W 18”. Szlak wolny, ostatni pociąg nr przybył do o godz.		
4	Inne:		
..... stacja		 posterunek	
..... dyżurny ruchu		 z polecenia dyżurnego ruchu	
Rozkaz otrzymałem		 maszynista	
..... kierownik pociągu			
Dotyczące działki obramować, a niepotrzebną w nich treść skreślić.			
PKP S.A. 2728-258-21 (R-305) Drukarnia Kolejowa Kraków tel./fax 12 298 04 00		Seria N Nr 157001	

Załącznik nr 7: Rozkaz pisemny „N”

Rozkaz pisemny „N” Nr			
dla pociągu nr dnia 20..... r.			
1	Od do tor nr jest zamknięty, ruch jednotorowy dwukierunkowy wprowadzono po torze nr		
2	ZEZWALAM po otrzymaniu sygnału „Nakaz Jazdy” tylko tego rozkazu pisemnego – przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora wyjazdowego drogowskazowego (odnoszącego się do wyjazdu pociągu) wjazdowego na post. odg. bez sem. wyjazdowego i wyjechać w kierunku na tor szlakowy lewy - prawy nr – z toru nr nie posiadającego semafora wyjazdowego wyjechać w kierunku na tor szlakowy lewy - prawy nr		
3	Jazda – popychanie pociągu odbędzie się w kierunku: do km skąd pociąg – popychacz ma wrócić po torze lewym nr najpóźniej o godz. min.		
4	WJAZD z toru szlakowego nr na stację – posterunek odgałęźny odbędzie się po otrzymaniu: – sygnału zastępczego „Sz” na osobnym urządzeniu ustawionym z lewej - z prawej strony toru – rozkazu pisemnego „N” (doręczonego lub przekazanego przez urządzenia łączności)		
5	ZEZWALAM wjechać z toru szlakowego nr z kierunku na stację - post. odgałęźny i przejechać obok sygnału „Stój” na		
6	Inne:		
stacja		posterunek	godz. min.
dyżurny ruchu		z polecenia dyżurnego ruchu	
Rozkaz otrzymałem		kierownik pociągu	maszynista
Dotyczące działki obramować, a niepotrzebną w nich treść skreślić			
PKP S.A. 2728-259-21 (R 306) PPH Druk. Kolej. Poznań		Seria 	

Załącznik nr 8: Rozkaz pisemny „Nrob”

ROZKAZ PISEMNY „Nrob” nr

dla pociągu nr dnia 20..... r.

1	Odcinek od do objęty robotami									
2	Otwarto posterunki prowizoryczne: <table border="1"> <tr> <td>na szlaku:</td> <td>w km:</td> <td>z sygnalizacją:</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </table>	na szlaku:	w km:	z sygnalizacją:						
na szlaku:	w km:	z sygnalizacją:								
.....										
.....										
3	Nie biorą udziału w zapowiadaniu pociągów posterunki: <table border="1"> <tr> <td>na szlaku:</td> <td>nazwa posterunku:</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td>.....</td> </tr> </table>	na szlaku:	nazwa posterunku:							
na szlaku:	nazwa posterunku:									
.....										
.....										
4	Od do tor szlakowy nr jest zamknięty, wprowadzono ruch jednotorowy, dwukierunkowy po torze nr WYJAZD z w kierunku na tor szlakowy lewy - prawy nr odbędzie się po otrzymaniu: – sygnału zastępczego „Sz” na semaforze wyjazdowym i wskaźnika W 24 na semaforze wyjazdowym ustawionego przed semaf. wyjazdowym – rozkazu pisemnego									
5	ZEZWALAM po otrzymaniu sygnału „Nakaz jazdy” – przejechać obok wskazującego sygnał „Stój” semafora: wyjazdowego drogowskazowego (odnoszącego się do wyjazdu) i wyjechać w kierunku na tor szlakowy nr – z toru nie posiadającego semafora wyjazdowego wyjechać w kierunku na tor szlakowy lewy - prawy nr									
6	WJAZD z toru szlakowego nr na stację - posterunek odgałęźny odbędzie się po otrzymaniu: – sygnału zastępczego „Sz” na osobnym urządzeniu ustawionym z prawej - lewej strony toru, – rozkazu pisemnego „N” (doręczonego lub przekazanego przez urządzenia łączności)									
7	Inne:									

.....			
stacja	posterunek	godz.	min.
.....			
dyżurny ruchu		z polecenia dyżurnego ruchu	
Rozkaz otrzymałem			
	kierownik pociągu	maszynista	
Dotyczące działki obramować, a niepotrzebną w nich treść skreślić.		Seria A	635401

PKP S.A. 2728-333-31 (R-315)
Drukarnia Kolejowa Kraków Sp. z o.o. – tel./fax 12-298-04-00