



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Instrukcja dla pracowników posterunków nastawczych Ir-2 (R-7)²⁾

Tekst ujednolicony uwzględniający zmiany wprowadzone:

- 1) zarządzeniem Nr 11/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 31 marca 2015 r.
- 2) zarządzeniem Nr 37/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 28 lipca 2015 r.

Warszawa, 2005

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

Właściciel: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Wydawca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Eksploatacji
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
tel. 22 47 320 16
www.plk-sa.pl, e-mail: ies@plk-sa.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone.
Modyfikacja, wprowadzenie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych, całości lub części instrukcji, bez uprzedniej zgody PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. – są zabronione

**Załącznik 1 do Uchwały Nr 365
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 27.12.2004r.**

**Zarządzenie Nr 16
Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
z dnia 27 grudnia 2004 roku**

w sprawie wprowadzenia Instrukcji dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych Ir-2 (R-7)

Na podstawie § 10 pkt 24 Regulaminu Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. stanowiącego załącznik do Uchwały Nr 27 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 11 lutego 2004 r., po rozpatrzeniu wniosku Biura Eksploatacji Nr IES6-7200-02/2004 z dnia 15.12.2004 r. Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. postanawia, co następuje:

§ 1

Przyjmuje do stosowania w Spółce PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Instrukcję dla personelu ruchowych posterunków technicznych Ir-2 (R-7), ustaloną Uchwałą Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nr 365 z dnia 27.12.2004, zatwierdzoną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego pismem Nr TNB11-5000-13/2004 z dnia 06.12.2004 r. stanowiącą załącznik do zarządzenia.

§ 2

Zarządzenie podlega ogłoszeniu w Biuletynie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. lub w Biuletynie PKP S.A.

§ 3

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 01 marca 2005 r.

Nr IES6-7202-02/2004

CZŁONEK ZARZĄDU
/-/
mgr Mirosław Pawłowski

SPIS TREŚCI

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE	7
§ 1. Cel i zakres instrukcji	7
§ 1a. Podstawowe definicje	7
§ 2. Posterunki i ich podział	8
§ 3. Obsada posterunków nastawczych ²⁾	9
§ 4. Wyposażenie posterunków	10
§ 5. Ogólne obowiązki pracowników posterunków nastawczych ²⁾	13
§ 6. Nadzór, podległość i współpraca ²⁾	14
§ 7. Utrzymanie urządzeń na posterunkach nastawczych ²⁾	15
Rozdział II PRZYJMOWANIE, PRZEKAZYWANIE I PEŁNIENIE DYŻURU ORAZ ZACHOWANIE SIĘ W CZASIE PEŁNIENIA DYŻURU²⁾	17
§ 8. Przyjęcie i przekazanie dyżuru	17
§ 9. Obowiązki w czasie dyżuru	19
§ 10. Uchylony ²⁾	19
§ 11. Prowadzenie dokumentacji techniczno - ruchowej	20
§ 12. Oddalanie się z posterunku	20
§ 13. Uchylony ²⁾	21
§ 14. Zdejmowanie plomb	21
§ 15. Postępowanie w okresie zimy	22
§ 16. Kontrola oświetlenia sygnalizatorów i wskaźników	22
§ 17. Przygotowanie drogi przebiegu	23
§ 18. Postępowanie przy wjeździe, wyjeździe i przejeździe pociągu	28
§ 19. Rozwiązanie drogi przebiegu	29
§ 20. Udział pracownika posterunku nastawczego w wykonywaniu manewrów	30
§ 21. Obsługa przejazdów kolejowo-drogowych ²⁾	31
§ 22. Uchylony ¹⁾	32
Rozdział III PROWADZENIE ROBÓT, USTERKI W URZĄDZENIACH	33
§ 23. Udzielanie zezwoleń na prowadzenie robót	33
§ 24. Podstawa prowadzenia robót	33
§ 25. Pracownicy uprawnieni do prowadzenia robót	33
§ 26. Wyrażanie zgody na prowadzenie robót	33
§ 27. Zakończenie robót	34
§ 28. Postępowanie w czasie przeszkód w działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym	35
§ 29. Zastępcze źródło zasilania	35
§ 30. Prowadzenie książki kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym i dziennika oględzin rozjazdów	36
Rozdział IV POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA LUB SYTUACJI POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNEJ²⁾	39
§ 31. Przejazd pociągu obok semafora wskazującego sygnał „Stój”	39
§ 32. Uszkodzenie toru	39
§ 33. Zbiegnięcie pojazdów kolejowych	39
§ 34. Wypadki z pojazdami kolejowymi ²⁾	40
§ 35. Postępowanie w razie pożaru	41
§ 36. Wypadek z ludźmi	41
Rozdział V PODSTAWOWE WYMAGANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA PRACY²⁾	43
§ 37. Przestrzeganie porządku	43
§ 38. Bezpieczeństwo i higiena pracy	44
TABELA ZMIAN	47

**Podstawowe określenia używane w instrukcji
Uchylony.²⁾**

Rozdział I **POSTANOWIENIA OGÓLNE**

§ 1.

Cel i zakres instrukcji

1. Celem instrukcji jest określenie obowiązków, zasad pracy oraz postępowania pracowników posterunków nastawczych przy prowadzeniu ruchu kolejowego²⁾.
2. Instrukcja obowiązuje na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA.
3. Szczegółowe postanowienia wynikające z miejscowych warunków, powinny znajdować się w regulaminie technicznym i wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.

§ 1a.²⁾

Podstawowe definicje

1. Bezpieczeństwo ruchu kolejowego – poziom ryzyka akceptowalnego, związanego z realizacją procesów przewozowych prowadzonych po infrastrukturze, w tym brak związanych z ruchem kolejowym zagrożeń dla osób, mienia i środowiska.
2. Dyspozytor – pracownik bieżącego nadzoru regulujący i koordynujący całość pracy związanej z ruchem kolejowym w obrębie wyznaczonego obszaru linii kolejowej.
3. Komisja kolejowa – zespół osób wyznaczonych przez dyrektora Zakładu Linii Kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i kierowników jednostek organizacyjnych biorących udział w transporcie kolejowym, właściwych dla miejsca zdarzenia, których pracownicy, infrastruktura lub pojazdy kolejowe uczestniczyły w zdarzeniu. Celem działania tego zespołu jest zbadanie okoliczności i przyczyn zdarzenia, ustalenie wniosków zapobiegawczych i wskazanie środków zaradczych.
4. Lokalne Centrum Sterowania (LCS) – wydzielony technicznie i organizacyjnie odcinek linii kolejowej, stanowiący jeden obszar sterowania ruchem kolejowym z wykorzystaniem komputerowych urządzeń srk lub przekaźnikowych urządzeń srk wyposażonych w komputerowe pulpity nastawcze.
5. Okręg nastawczy – obszar stacji lub innego posterunku ruchu, na którym urządzenia sterowania ruchem kolejowym obsługiwane są z jednej nastawnicy.

6. Pojazd kolejowy – pojazd, z napędem lub bez napędu dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych.
7. Prowadzenie ruchu kolejowego – zespół wzajemnie powiązanych czynności, występujących w określonym porządku, mających na celu przemieszczanie pojazdów kolejowych na liniach kolejowych.
8. Przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.
9. Rozkaz pisemny – informacja, zezwolenie lub polecenie wydane przez dyżurnego ruchu drużynie pociągowej na ustalonym formularzu druku.
10. Ruch kolejowy - przemieszczanie się pojazdów kolejowych. Do ruchu kolejowego należą jazda pociągów i manewry.
11. Urządzenia srk - urządzenia sterowania ruchem kolejowym.
12. Wypadek – niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności:
 - 1) kolizje;
 - 2) wykolejenia;
 - 3) zdarzenia na przejazdach;
 - 4) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu;
 - 5) pożar pojazdu kolejowego.
13. Zarządca infrastruktury – podmiot gospodarczy wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową na zasadach określonych w ustawie; funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty.

§ 2.

Posterunki i ich podział

1. Prowadzenie ruchu pociągów na linii kolejowej organizowane i nadzorowane jest przez pracowników posterunków ruchu.
2. Posterunek ruchu służy do bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego.
3. Posterunek techniczny przeznaczony jest do wykonywania, organizowania i nadzorowania czynności związanych z ruchem kolejowym. Poste-

runki techniczne dzielą się na:

- 1) posterunki nastawcze,
 - 2) posterunki stwierdzania końca pociągu,
 - 3) posterunki dróżnika przejazdowego (strażnice),
 - 4) posterunki dyspozytorskie.
4. Posterunek nastawczy przeznaczony jest do wykonywania przez uprawnionych pracowników czynności związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego. Do posterunków nastawczych zalicza się nastawnie i posterunki zwrotnicze.
5. Pod względem funkcji ruchowej rozróżnia się: lokalne centrum sterowania (LCS), nastawnie dysponujące, wykonawcze i manewrowe. Pod względem sposobu nastawiania zwrotnic, rozróżnia się nastawnie ręczne, mechaniczne i elektryczne.
6. Do posterunków dyspozytorskich zalicza się:
- 1) posterunki dyżurnych ruchu peronowych,
 - 2) posterunki dyżurnych ruchu manewrowych.²⁾
7. Zakres czynności posterunków dyspozytorskich określa regulamin techniczny.
8. Posterunek dyżurnego ruchu peronowego lub dyżurnego ruchu manewrowego może uczestniczyć w:
- 1) przygotowaniu drogi przebiegu,
 - 2) sprawdzeniu przygotowania drogi przebiegu,
 - 3) obserwacji przejeżdżającego pociągu, zgłaszaniu wjazdu pociągów z sygnałem końca pociągu,
 - 4) wydawaniu rozkazów pisemnych²⁾.
9. Uchylony.²⁾
10. Każdy posterunek nastawczy powinien być oznaczony ustalonym symbolem.²⁾

§ 3.

Obsada posterunków nastawczych²⁾

1. Obsadę posterunku nastawczego stanowi pracownik lub zespół pracowników zatrudnionych na tym posterunku.²⁾
2. Obsada posterunku nastawczego powinna być dostosowana do wielkości oraz rodzaju pracy posterunku.²⁾
3. Uchylony.²⁾
4. Obsadę posterunku nastawczego - w zależności od zakresu i rodzaju

pracy posterunku - stanowią: dyżurny ruchu, nastawniczy oraz zwrotniczy.

5. W przypadku wieloosobowej obsady posterunku nastawczego, w regulaminie technicznym należy określić obowiązki poszczególnych pracowników, przy czym obsługa aparatu blokowego, sygnalizatorów, kluczowej skrzyni zależności lub tablicy kluczowej powinna należeć do koordynującego pracę na posterunku.

§ 4.

Wyposażenie posterunków

1. Każdy posterunek nastawczy powinien być wyposażony w:
 - 1) instrukcje:
 - a) o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R1),
 - b) dla pracowników posterunków nastawczych Ir-2 (R-7),²⁾
 - c) o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych Ir-8 (tylko na nastawniach dysponujących),
 - d) o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej Ir-5 (R-12),
 - e) obsługi przejazdów kolejowych Ir-7 (R-20) (na posterunkach obsługujących przejazdy),
 - f) o technice wykonywania manewrów Ir-9,
 - g) o postępowaniu przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych Ir-16,
 - h) sygnalizacji Ie-1 (E-1),
 - i) o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym Ie-5,
 - j) obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym Ie-8, Ie-9, Ie-10 i Ie-20 (zależnie od obsługiwanych na posterunku nastawczym urządzeń),
 - k) o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów Id-4,
 - l) o zapewnieniu sprawności kolei w zimie Ir-17,
 - m) o kolejowym ratownictwie technicznym Ir-15 (tylko na nastawniach dysponujących),
 - n) bezpieczeństwa i higieny pracy przy urządzeniach elektroenergetyki kolejowej EBH-1, EBH-1a, EBH-1b i EBH-1c (na zainteresowanych posterunkach),
 - o) organizacji bezpieczeństwa pracy przy urządzeniach elektroenergetyki kolejowej.

nergetycznych niskiego napięcia oraz w ich pobliżu let-7 (na zainteresowanych posterunkach),

- p) teczki zarządzeń antyawaryjnych dla pracowników według branż (R, D, A),
 - r) inne instrukcje, wytyczne, zarządzenia i regulacje wynikające z charakteru pracy posterunku.
- 2) dokumentację techniczno - ruchową:
- a) regulamin techniczny lub z niego wyciąg,
 - b) wyciąg z wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów oraz dodatki do wewnętrznego rozkładu jazdy (dodatki, tylko na nastawniach dysponujących),²⁾
 - c) książkę kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym / na przejeździe kolejowym/ oraz wprowadzania i odwołania obostrzeń,
 - d) dziennik uszkodzeń urządzeń łączności,
 - e) dziennik oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie,
 - f) dziennik ruchu posterunku zapowiadawczego lub odstępowego,
 - g) książkę przebiegów (na zainteresowanych posterunkach nastawczych),
 - h) dziennik telefoniczny,
 - i) bloczki rozkazów pisemnych (zależnie od potrzeb),
 - j) inną dokumentację techniczno-ruchową wynikającą z postanowień regulaminu technicznego.
- 3) sprzęt:
- a) niezbędne, zgodne z zasadami ergonomii umeblowanie - zależne od rodzaju urządzeń srk i łączności,²⁾
 - b) zegar,
 - c) środki pomocnicze - odpowiednie do konstrukcji urządzeń srk,
 - d) zapasowe spony iglicowe i zamki zwrotnicowe lub uniwersalne zamki zwrotnicowe (sponozamki) w ilości wskazanej w regulaminie technicznym,²⁾
 - e) klucze zapasowe do zwrotnic, wykolejnic lub urządzeń sygnałowych zamykanych na zamki, umieszczone w szafkach lub na tablicach,
 - f) korby do ręcznego przestawiania zwrotnic w ilości co najmniej jedna na każdy okręg nastawczy - na nastawniach z elektrycz-

nym nastawianiem zwrotnic,

- g) drągi stalowe do przestawiania zwrotnic scentralizowanych nie wyposażonych w koziółki latarniowe co najmniej jeden na każdy okręg nastawczy,
- h) drążek włączający - w nastawniach mechanicznych,
- i) co najmniej dwie tarcze zatrzymania i dwie tarcze ostrzegawcze przenośne (tarcze ostrzegawcze na nastawniach przylegających bezpośrednio do szlaku),
- j) reflektor zewnętrzny, przybory sygnałowe: latarka, trąbka, chorągiewka i w razie potrzeby lampa sygnałowa (24 V),
- k) uchylony,²⁾
- l) oświetlenie zastępcze,
- m) sprzęt przeciwpożarowy wynikający z odrębnych przepisów,
- n) apteczkę,
- o) skrobaczkę, łopatę żelazną, szczotki i miotły do czyszczenia zwrotnic oraz kliny zastawcze, kliny zwrotnicowe, smar do smarowania zwrotnic, według potrzeby piecyki brykietowe do ogrzewania rozjazdów,
- p) płozy hamulcowe do zabezpieczenia pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem w ilości wskazanej w regulaminie technicznym (nie mniej niż dwie),
- q) osprzęt do naftowego i gazowego oświetlenia sygnalizatorów i wskaźników (tam gdzie występuje),
- r) klucze do przykręcania śrub w rozjazdach,
- s) płytki do kontroli przylegania iglicy do opornicy oraz do kontroli zamknięć nastawczych,
- t) sprzęt informatyczny, wynikający z charakteru zadań nałożonych w regulaminie technicznym na personel obsługi,
- u) szafkę narzędziową wyposażoną w niezbędne narzędzia, wskazane w regulaminie technicznym,²⁾
- v) inny sprzęt przewidziany w regulaminie technicznym (np. ochrony osobistej, tarczki Rd 1 itp.).¹⁾

2. Na posterunku nastawczym powinien znajdować się „Wykaz przepisów i instrukcji” przydzielonych do użytku oraz spis inwentarza.²⁾

§ 5.

Ogólne obowiązki pracowników posterunków nastawczych²⁾

1. Pracownicy posterunków powinni być szczegółowo zapoznani z:
 - 1) rodzajem i obsługą urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności,
 - 2) regulaminem technicznym w zakresie potrzebnym do wykonywania pracy na posterunku,
 - 3) zakresem pracy warunkami miejscowymi w przydzielonym okręgu nastawczym.
2. W pierwszej kolejności należy zapewnić bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a następnie punktualność ruchu. Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu i punktualności ruchu jest nadrzędne w stosunku do innych powierzonych czynności.
3. Wszystkie czynności należy wykonywać sumiennie i sprawnie w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
4. Pracownik pełniący dyżur na posterunku nastawczym musi przestrzegać, aby osoby postronne, pracownicy niepełniący dyżuru i nieodbywający szkolenia nie przebywali w pomieszczeniu posterunku.²⁾
5. Na posterunkach technicznych wyznaczeni pracownicy podczas dyżuru powinni stosować odzież i obuwie robocze, odzież identyfikującą zgodnie z odrębnymi przepisami.²⁾
6. Pracownik posterunku nastawczego zobowiązany jest²⁾:
 - 1) znać nazwiska osób bezpośrednio z nim współpracujących,
 - 2) bezzwłocznie zawiadomić dyżurnego ruchu dysponującego o wszelkich zakłóceniach, które wystąpiły w toku pracy w okresie pełnienia dyżuru,
 - 3) odmówić wykonania polecenia, jeżeli zagraża ono bezpieczeństwu ruchu lub ludzi,
 - 4) ostrzegać przed najechaniem przez pojazd kolejowy osoby znajdującej się na torach lub w pobliżu torów,
 - 5) udostępniać upoważnionym osobom prowadzoną dokumentację techniczno – ruchową,
 - 6) zaznajamiać się ze zmianami w przepisach i instrukcjach oraz zmianami warunków lokalnych, które mają wpływ na wykonywanie obowiązków zawodowych.
7. W przypadku niemożności zgłoszenia się do pracy, pracownik powinien zawiadomić o tym swojego przełożonego w czasie określonym odrębnymi przepisami.

8. Obowiązek poddawania się pracowników posterunków nastawczych egzaminom, szkoleniom, doskonaleniu zawodowemu i badaniom lekarskim regulują odrębne przepisy.²⁾

§ 6.

Nadzór, podległość i współpraca²⁾

1. Czynności związane z prowadzeniem ruchu kolejowego, określone regulaminem technicznym, pracownik posterunku nastawczego wykonuje samodzielnie, za ich prawidłowe i bezpieczne wykonanie ponosi odpowiedzialność i nikt nie może ingerować w jego działania, chyba że działania te zmierzają do powstania zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
2. Prowadzenie ruchu pociągów na odcinkach zdalnego prowadzenia ruchu (zpr), przyległych szlakach oraz w okręgach nastawczych wyznaczonych regulaminem technicznym oraz nadzór nad pracą manewrową odbywającą się na torach głównych, należy do obowiązków dyżurnego ruchu.²⁾
3. Dyżurny ruchu powinien wydawać polecenia należyście przemyślane i nie zmieniać ich bez uzasadnionej potrzeby.
4. Poleczeń wydawanych przez dyżurnego ruchu związanych z ruchem kolejowym nie wolno zmieniać ani odwoływać bez jego zgody, z wyjątkiem sytuacji zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
5. Dyżurnemu ruchu dysponującemu, w tym odcinkowemu (LCS), podlegają bezpośrednio:
 - 1) dyżurny ruchu pomocniczy,
 - 2) dyżurny ruchu peronowy,
 - 3) dyżurny ruchu manewrowy,
 - 4) informator,
 - 5) nastawniczy,
 - 6) zwrotniczy,
 - 7) dróżnik przejazdowy,
 - 8) inni pracownicy wymienieni w regulaminie technicznym.²⁾
6. Dyżurny ruchu dysponujący koordynuje działania wszystkich pracowników jednostek biorących udział w procesie przewozowym na podległym terenie. Może on wydawać polecenia związane z prowadzeniem ruchu kolejowego pracownikom tych jednostek.
7. Dyżurnemu ruchu mogą również podlegać wyznaczeni regulaminem technicznym pracownicy przewoźnika kolejowego.
8. Zakres czynności i obowiązki pracowników wymienionych w ust. 5 należy określić w regulaminie technicznym.

9. Dyżurny ruchu współpracuje z dyspozytorem w obszarze wzajemnych kompetencji.²⁾
10. Dyżurny ruchu podlega bezpośrednio wyznaczonemu zawiadowcy.²⁾
11. Uchylony.²⁾

§ 7.

Utrzymanie urządzeń na posterunkach nastawczych²⁾

1. Pracownicy posterunków nastawczych utrzymują urządzenia sterowania ruchem kolejowym w zakresie podanym w Instrukcji o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym Ie-5 (E-11).²⁾
2. Na urządzeniach, jak również w pomieszczeniach naprężaczy, siłowni itp. nie wolno przechowywać żadnych przedmiotów nie mających bezpośredniego związku z pracą urządzeń.
3. Jeżeli na posterunku jest zatrudnionych kilku pracowników, podział czynności w zakresie utrzymania urządzeń określa regulamin techniczny.
4. Wszystkie dostępne części obsługiwanych urządzeń należy codziennie obejrzeć i sprawdzić, a stwierdzone uszkodzenia i nieprawidłowości w działaniu odnotować w dokumentacji techniczno – ruchowej i zgłosić niezwłocznie uprawnionemu pracownikowi.
5. Pracownicy posterunków nastawczych dokonują oględzin rozjazdów, w czasie wskazanym w regulaminie technicznym. Oględziny rozjazdów mogą być wykonywane przez innego wyznaczonego pracownika, ale stwierdzenie ich wykonania należy do obowiązków pracownika posterunku nastawczego.
6. Zakres i terminy oględzin rozjazdów określa Instrukcja o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów.
7. Uchylony.²⁾
8. W przypadku zauważenia jakichkolwiek usterek w działaniu rozjazdów należy niezwłocznie uczynić odpowiednią adnotację w dzienniku oględzin rozjazdów, a rozjazd w razie potrzeby zabezpieczyć sponą iglicową, zamkiem zwrotnicowym lub uniwersalnym zamkiem zwrotnicowym (spozamkiem) i niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu dysponującego.²⁾
9. Pracownicy posterunku lub inni wyznaczeni pracownicy oświetlają naftowymi lub gazowymi latarniami sygnalizatory i wskaźniki, a także utrzymują w czystości te latarnie.

10. Oświetlenie latarni zwrotnicowych i sygnałowych, powinno być dokonywane w czasie wskazanym w regulaminie technicznym lub jeżeli widoczność sygnałów z wymaganej odległości jest utrudniona. Latarni sygnałowych oświetlanych gazem propan w porze dziennej nie wygasza się.

Rozdział II
PRZYJMOWANIE, PRZEKAZYWANIE I PEŁNIENIE DYŻURU ORAZ ZA-
CHOWANIE SIĘ W CZASIE PEŁNIENIA DYŻURU²⁾

§ 8.

Przyjęcie i przekazanie dyżuru

1. Czas zmiany pracowników na posterunkach nastawczych należy ustalić w regulaminie technicznym.²⁾
2. Zgłaszanie się do pracy lub przebywanie na obszarze kolejowym zarządzanym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. po użyciu alkoholu i/lub pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu, pełnienie dyżuru pod wpływem substancji działających negatywnie na sprawność psychofizyczną człowieka, bądź posiadanie przedmiotów, które mogą być lub były użyte do zażycia narkotyków lub substancji pochodnych jest zabronione.²⁾
3. Zabrania się przekazywania dyżuru pracownikowi będącemu w stanie po użyciu alkoholu i/lub pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu. O zaistniałym fakcie należy niezwłocznie powiadomić przełożonego.²⁾
4. Pracownikowi pełniącemu czynności związane z ruchem kolejowym nie wolno opuścić miejsca pracy przed przekazaniem dyżuru przyjmującemu. W przypadku nie przybycia we właściwym czasie pracownika zmieniającego, należy fakt ten zgłosić przełożonemu i zastosować się do jego poleceń.
5. Przekazanie i przyjęcie dyżuru na posterunku odbywa się w sposób określony w regulaminie technicznym.²⁾
6. Przekazujący powinien poinformować przyjmującego dyżur o:
 - 1) wszelkich odchyleniach od rozkładu jazdy pociągów,
 - 2) stanie zajętości i zamknięciu torów stacyjnych i szlakowych,
 - 3) stanie rozjazdów,
 - 4) stanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (usterki, stan plomb, zamknięć, liczników, itp.), wprowadzonych obostrzeniach w sposobie prowadzenia ruchu, stanie sieci trakcyjnej, sprzętu informatycznego oraz urządzeń łączności,
 - 5) prowadzonych pracach przy urządzeniach wymienionych w pkt 3 i 4 oraz robotach torowych mających wpływ na sposób prowadzenia ruchu lub wymagających szczególnej ostrożności,
 - 6) obowiązujących ostrzeżeniach doraźnych,
 - 7) kursowaniu pojazdów pomocniczych,
 - 8) sytuacji w pracy manewrowej,

- 9) zaległej pracy i wydanych względnie otrzymanych poleceniach, których jeszcze nie wykonano,
 - 10) wszelkich wydarzeniach i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.²⁾
7. Przyjmującemu dyżur należy przekazać znajdującą się na posterunku nastawczym dokumentację techniczno – ruchową, instrukcje i inwentarz.²⁾
 8. Przyjmujący dyżur powinien zapoznać się z treścią wszystkich zapisów w dokumentacji, dokonać oględzin wewnętrznych urządzeń, a w razie potrzeby zażądać dodatkowych wyjaśnień.²⁾
 9. Przekazanie i przyjęcie dyżuru należy zanotować we wszystkich dziennikach ruchu i w książce przebiegów, a na posterunkach nastawczych, które ich nie prowadzą w dzienniku telefonicznym lub dokumentacji określonej w regulaminie technicznym. Należy podać dokładny czas oraz datę przekazania i przyjęcia dyżuru; czas ten musi być taki sam w każdym z dokumentów. Zapisy te powinny potwierdzić podpisem pracownik przekazujący i przyjmujący dyżur. Przyjęcie i przekazanie dyżuru jest jednoznaczne z wylogowaniem oraz zalogowaniem się do wszystkich systemów zainstalowanych na danych posterunku nastawczym.²⁾
 10. Pracownikowi przyjmującemu dyżur nie wolno wykonywać żadnych czynności związanych z prowadzeniem ruchu, do czasu przyjęcia przez niego dyżuru, potwierdzonego podpisem. Po złożeniu podpisów przez przekazującego i przyjmującego dyżur czynności tych nie wolno wykonywać pracownikowi, który dyżur przekazał. Wyjątek stanowi konieczność zapobiegnięcia zagrożeniom.²⁾
 11. W przypadku, gdy istnieją przeszkody uniemożliwiające przepisowe przekazanie dyżuru lub zachowanie pracownika, który powinien go przekazać budzi zastrzeżenia - przyjmujący zgłasza o tym przełożonemu i przyjmuje dyżur.²⁾
 12. W razie stwierdzenia przez przekazującego dyżur, że istnieją przeszkody uniemożliwiające prawidłowe przekazanie dyżuru lub zachowanie pracownika, który powinien go przyjąć budzi zastrzeżenia – zdający dyżur zgłasza o tym przełożonemu, nie przekazuje dyżuru i postępuje zgodnie z poleceniem przełożonego. W takiej sytuacji obowiązki dyżurnego może przyjąć inny pracownik posiadający wymagane kwalifikacje i autoryzację na danym posterunku nastawczym.²⁾
 13. Na posterunkach czynnych okresowo w ciągu doby, przekazywanie dyżuru przed przerwą i przyjęcie dyżuru po przerwie odbywa się tylko pisemnie, z zachowaniem zasad treści ust. 9.²⁾

§ 9.

Obowiązki w czasie dyżuru

1. Pracownik posterunku nastawczego w czasie pełnienia dyżuru powinien obserwować okręg nastawczy.²⁾
2. Gdy nie odbywa się ruch kolejowy, wolny czas należy wykorzystywać na czynności związane z utrzymaniem w czystości pomieszczenia posterunku nastawczego oraz wykonywać czynności dodatkowe określone w treści działki 43 Regulaminu technicznego posterunku ruchu.²⁾
3. Jeżeli w pracy posterunku nastawczego występuje określona regulaminem technicznym przerwa, wymagająca obecności pracownika na dyżurze, w czasie jej trwania naczelnik sekcji eksploatacji może przydzielić pracownikowi wykonanie innych czynności określonych w regulaminie technicznym.²⁾
4. Oglądanie programów telewizyjnych na nośnikach audiowizualnych oraz korzystanie z gier w czasie pracy jest zakazane. Słuchanie radia może mieć miejsce jedynie w chwilach zmniejszonego natężenia pracy oraz podczas przerw w pracy, o ile nadmiernie nie angażuje uwagi pracownika negatywnie wpływając na wykonywanie obowiązków.²⁾
5. Pracownik pełniący dyżur na posterunku powinien zwracać uwagę na sygnały podawane przez innych pracowników oraz na sygnały skierowane do niego, zgłaszać się na nie niezwłocznie, a każde polecenie potwierdzić.
6. Pracownikowi nie wolno udostępniać osobom postronnym dokumentacji techniczno – ruchowej.
7. Pracownik pełniący dyżur na posterunku nastawczym nie może dopuszczać osób nieuprawnionych do samodzielnej obsługi urządzeń i wykonywania innych czynności mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.²⁾
8. Pracownicy uzyskujący autoryzację lub odbywający w procesie przygotowania zawodowego staż stanowiskowy, szkolenie praktyczne bądź zajęcia próbne na posterunku nastawczym, mogą obsługiwać urządzenia pod nadzorem i odpowiedzialnością pracownika pełniącego dyżur oraz jeśli wymagają tego przepisy dodatkowo pod nadzorem pracownika Spółki, posiadającego kwalifikacje i doświadczenie zawodowe zwanego opiekunem, jeżeli przy przyjęciu dyżuru zostali wpisani do prowadzonej dokumentacji.²⁾
9. W przypadku przybycia na posterunek przełożonego lub osoby kontrolującej, pracownik pełniący dyżur powinien przekazać mu ustną informację o przebiegu pracy. Osoby nieznanne należy wylegitymować.²⁾

§ 10.

Uchylony.²⁾

§ 11.

Prowadzenie dokumentacji techniczno - ruchowej

1. Na posterunkach nastawczych w zależności od potrzeb prowadzi się dokumentację techniczno – ruchową określoną w § 4 ust. 1 pkt 2.²⁾
2. Zapisów w prowadzonej dokumentacji należy dokonywać właściwie, czytelnie i trwale. Zapisów nie wolno poprawiać, wycierać, wywabiać, zamazywać ani zaklejać. W przypadku pomyłki należy zapis przekreślić tak, aby możliwe było jego odczytanie, a obok należy nanieść nowy zapis i potwierdzić go podpisem.
3. Dokumentacja związana z ruchem kolejowym powinna być przesznurowana i opieczętowana, a ilość stron po sprawdzeniu przed wydaniem druku na posterunek nastawczy poświadczona podpisem przez przełożonego. U dyżurnego ruchu powinien znajdować się zapas książek, dzienników i druków stosowanych na posterunkach.²⁾
4. Zabierając z posterunku niezakończoną dokumentację przełożony powinien przed jej zabraniem dostarczyć nowy druk.
5. Całkowicie wykorzystane dokumenty należy przechowywać zgodnie z „Indeksem formularzy i druków”. Druki rozpoczęte w starym roku kalendarzowym, a zakończone w nowym roku kalendarzowym należy przechowywać z drukami wypełnionymi w całości w nowym roku kalendarzowym.

§ 12.

Oddalanie się z posterunku

1. Podczas pełnienia dyżuru, pracownikom podlegającym dyżurnemu ruchowi dysponującemu, nie wolno oddalać się z posterunku bez uzyskania zgody dyżurnego ruchu dysponującego.
2. W czasie chwilowej nieobecności na posterunku z jednoosobową obsługą, wywołanej potrzebą związaną z pracą lub fizjologiczną, należy zamknąć pomieszczenie i zabrać klucz ze sobą po uprzednim zgłoszeniu o tym:
 - 1) dyżurny ruchu dysponujący - dyspozytorowi oraz dyżurnym ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych;
 - 2) pozostali pracownicy - dyżurnemu ruchowi dysponującemu.

Obsługiwane przez posterunek nastawczy semafony powinny w tym czasie wskazywać sygnał „Stój”, a w przypadku obsługujących przejazdy kolejowo – drogowe i przejścia dla pieszych ustawienie rogatek w położenie zasadnicze zgodnie z regulaminem obsługi przejazdu kolejowo – drogowego lub przejścia dla pieszych, wcześniej upewniwszy się, u dyżurnych ruchu obu sąsiednich posterunków zapowiadawczych, że nie

został wyprawiony pociąg w tym kierunku.²⁾

3. W razie zachorowania pracownika pełniącego dyżur na posterunku, pracownik ten powinien o tym zawiadomić:
 - 1) dyżurny ruchu dysponujący – zawiadowcę, naczelnika sekcji lub jego zastępcę;
 - 2) pozostali pracownicy - dyżurnego ruchu dysponującego.

Pracownik musi jednak pozostać na posterunku do czasu przybycia innego zastępującego pracownika posiadającego wymagane kwalifikacje i autoryzację na danym posterunku nastawczym. W nagłych przypadkach zawiadowca, naczelnik sekcji lub jego zastępca, o ile posiada wymagane kwalifikacje i autoryzację, powinien przejąć obowiązki dyżurnego ruchu dysponującego do czasu przybycia innego dyżurnego. Ewentualne zastępstwo pozostałych pracowników wyznacza dyżurny ruchu w porozumieniu z zawiadowcą, naczelnikiem sekcji lub jego zastępcą.²⁾

§ 13. Uchylony.²⁾

§ 14. Zdejmowanie plomb

1. W razie potrzeby, pracownik obsługujący urządzenia srk może zdjąć plomby z urządzeń wymienionych w wykazie zamieszczonym w instrukcji o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach srk, z tym że pracownik nastawni wykonawczej może to uczynić tylko za każdorazową zgodą dyżurnego ruchu dysponującego.
2. O zdjęciu plomb i wprowadzeniu obostrzeń w prowadzeniu ruchu należy dokonać zapisu przez całą szerokość strony²⁾:
 - 1) dziennika ruchu – dyżurny ruchu jeżeli dotyczy to urządzeń liniowych,
 - 2) książki przebiegów – dyżurny ruchu jeżeli dotyczy to urządzeń stacyjnych,
 - 3) książki przebiegów - pracownik wykonawczego posterunku nastawczego.

Ponadto dyżurny ruchu i pracownik wykonawczego posterunku nastawczego dokonują zapisu w książce kontroli urządzeń srk.

Jeżeli obostrzenia nie są wymagane, zapisów dokonuje się tylko w książce kontroli urządzeń srk.

3. Zapisy o wykonywaniu robót, otwieraniu kłódek i zdejmowaniu lub zakładaniu przez uprawnionych pracowników obsługi technicznej plomb oraz

wprowadzonych i odwołanych obostrzeniach w prowadzeniu ruchu, powinny być przenoszone przez pracownika posterunku nastawczego z książki kontroli urządzeń srk do dziennika ruchu lub książki przebiegów.²⁾

4. Jeśli obostrzenia nie są wymagane i nie są wprowadzone, pracownik posterunku nastawczego przyjmuje do wiadomości zapisy wniesione przez uprawnionych pracowników obsługi technicznej w książce kontroli urządzeń srk, a pracownik wykonawczego posterunku nastawczego powiadamia o nich dyżurnego ruchu, odnotowując w książce kontroli urządzeń srk jego zgodę na zdjęcie plomb i przystąpienie do robót.
5. Na posterunkach nastawczych, na których książka przebiegów nie jest prowadzona, zapisów o zdjęciu i założeniu plomb oraz wprowadzonych i odwołanych obostrzeniach, dokonuje się tylko w książce kontroli urządzeń srk. Jeżeli obostrzenia dotyczą urządzeń liniowych, odnotowuje się je również w dzienniku ruchu.²⁾

§ 15.

Postępowanie w okresie zimy

1. W czasie opadów śniegu lub mrozu pracownik posterunku zobowiązany jest w miarę możliwości do utrzymania urządzeń w stanie czynnym.²⁾
2. Należyte działanie dźwigni nastawczych należy sprawdzać przez próbne ich przekładanie. Dźwignie sygnałowe można przekładać próbnie tylko wtedy, gdy nie są uzależnione od blokady liniowej i tylko za każdorazowym pozwoleniem dyżurnego ruchu dysponującego (w czasie gdy nie odbywa się ruch pojazdów kolejowych).
3. Zakres prac oraz sposób nadzoru nad ich wykonaniem powinien być określony w regulaminie robót zimowych.²⁾

§ 16.

Kontrola oświetlenia sygnalizatorów i wskaźników

1. Pracownik posterunku nastawczego, powinien w swoim okręgu nastawczym zwracać uwagę na prawidłowe oświetlenie sygnalizatorów i wskaźników oraz powtarzaczy w pomieszczeniu nastawni.
2. W czasie dyżuru należy jak najczęściej (w porze ciemnej), nie mniej jednak niż raz przed północą i raz po północy sprawdzać oświetlenie semaforów kształtowych. Do sprawdzenia można wykorzystać urządzenia radiołączności.²⁾

3. Wynik przeprowadzania kontroli oświetlenia sygnalizatorów i wskaźników, należy odnotować w dzienniku ruchu lub książce przebiegów.²⁾

§ 17.

Przygotowanie drogi przebiegu

1. Przygotowanie drogi przebiegu obejmuje wykonanie wszystkich przewidzianych regulaminem technicznym czynności, celem zapewnienia prawidłowej i bezpiecznej jazdy pojazdów kolejowych. Ruch kolejowy powinien odbywać się tylko po przygotowanych drogach przebiegu.
2. Ruch pociągów należy prowadzić po torach wyznaczonych w wyciągu z wewnętrznego rozkładu jazdy i po zorganizowanych drogach przebiegu. W razie potrzeby dyżurny ruchu może zmienić tor wjazdowy, o czym powinien powiadomić przed wydaniem polecenia przygotowania drogi przebiegu posterunki nastawcze biorące udział w jej przygotowaniu.²⁾
3. Jeżeli dyżurny ruchu nie zawiadomił pracownika posterunku nastawczego o zmianie toru wjazdowego i wydał polecenie nastawienia przebiegu innego niż przewiduje wyciąg z wewnętrznego rozkładu jazdy, pracownik posterunku przed przygotowaniem drogi przebiegu powinien upewnić się czy dyżurny ruchu nie popełnił błędu. Należy postąpić podobnie, jeżeli polecenie otrzymane za pomocą urządzeń blokady stacyjnej jest niezgodne z uprzednio otrzymaną informacją telefoniczną. Fakt zmiany toru wjazdowego należy odnotować w dzienniku ruchu i książce przebiegów.²⁾
4. Jeżeli dyżurny ruchu wyda polecenie przygotowania drogi przebiegu na tor zajęty tylko za pomocą blokady stacyjnej bez uprzedniej informacji telefonicznej, lub gdy polecenie to będzie sprzeczne z uprzednio otrzymanym poleceniem, nie należy go wykonywać i zażądać wyjaśnień.²⁾
5. W przypadku, gdy zachodzi potrzeba zatrzymania pociągu przed semaforem wjazdowym, dyżurny ruchu powinien wydać na to oddzielne polecenie.
6. Jeżeli w okręgu nastawczym prowadzi się manewry sprzeczne z drogą przebiegu dla pociągu, a przerwanie ich wymaga dłuższego czasu, dyżurny ruchu powinien we właściwym czasie określonym w regulaminie technicznym, wydać polecenie przerwania manewrów. W innym przypadku polecenie przygotowania drogi przebiegu oznacza jednocześnie polecenie przerwania manewrów.²⁾
7. Manewry uważa się za przerwane, gdy:

- 1) manewrujące pojazdy kolejowe zostały usunięte z drogi przebiegu pociągu i zatrzymane,
 - 2) odpowiednie sygnalizatory wskazują zakaz manewrowania,
 - 3) po wydaniu polecenia przerywania manewrów, kierownik manewrów zgłosił przerwanie manewrów.
8. Jeżeli w okręgu nastawczym nie odbywają się jazdy pociągów lub manewrów, zwrotnice powinny znajdować się w położeniu zasadniczym wskazanym na planie schematycznym w regulaminie technicznym. Odstępstwa od tej zasady powinny być podane w regulaminie technicznym.
9. Przed przystąpieniem do przygotowania drogi przebiegu należy sprawdzić niezajętość torów i rozjazdów w sposób wskazany w regulaminie technicznym.
10. W zależności od warunków miejscowych i rodzaju znajdujących się na posterunku nastawczym urządzeń srk, sprawdzenie niezajętości torów i rozjazdów może być dokonane:
- 1) bezpośrednio w terenie;
 - 2) z okna nastawni²⁾;
 - 3) na planie świetlnym, pulpicie nastawczym lub komputerowym (na monitorze) - dla torów i rozjazdów wyposażonych w urządzenia kontrolujące stan ich niezajętości, przy bezawaryjnym działaniu tych urządzeń²⁾.
11. Regulamin techniczny powinien określać kto, w jaki sposób i w jakich granicach dokonuje sprawdzenia niezajętości torów i rozjazdów.
12. W każdym przypadku należy dokonać sprawdzenia niezajętości torów i rozjazdów w terenie, jeżeli z jakichkolwiek przyczyn istnieje obawa, że sprawdzenie w inny sposób nie daje pełnej gwarancji.
13. Na stacjach z prawidłowo działającą blokadą stacyjną, dyżurny ruchu wydaje polecenie przygotowania drogi przebiegu przez obsłużenie odpowiednich bloków blokady stacyjnej, po uprzednim podaniu informacji telefonicznej.
14. Na posterunku nastawczym, na którym razem z dyżurnym ruchu pełni dyżur pracownik obsługujący urządzenia nastawcze, polecenie przygotowania drogi przebiegu dyżurny ruchu wydaje ustnie. Pracownik ten nie prowadzi książki przebiegów.
15. Jeżeli przyjęcie pociągu odbywa się w odchyleniu od rozkładu jazdy, przed obsłużeniem blokady dyżurny ruchu powinien podać pracownikom posterunków nastawczych informację o numerze pociągu, kierunku jazdy, numerze toru oraz inne niezbędne informacje. Informacje te pracow-

nik posterunku wpisuje do książki przebiegów i powtarza je, a następnie przygotowuje drogę przebiegu.²⁾

16. Jeżeli po ustnej informacji dyżurny ruchu zablokował blok dania nakazu, to dla pracownika posterunku nastawczego jest to poleceniem, aby po spełnieniu wszystkich wymaganych warunków nastawił na semaforze sygnał zezwalający na jazdę.
17. Przy sprawdzaniu drogi przebiegu należy zwrócić szczególną uwagę, czy:
 - 1) pojazdy kolejowe na torach sąsiednich znajdują się w granicach ukresów i są zabezpieczone przed zbiegnięciem,
 - 2) na sprawdzanym torze lub nad nim nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego,
 - 3) nie było zgłoszenia o zamknięciu toru dla ruchu, względnie czy na danym torze nie pracują ludzie,
 - 4) na torze lub obok, nie znajduje się tarcza lub wskaźnik zabraniające lub ograniczające przyjmowanie pociągów na ten tor, skrajnia taboru nie jest przekroczona oraz czy nie ma innych przeszkód,
 - 5) dla pociągów o trakcji elektrycznej tor jest zelektryfikowany.
18. Jeżeli pracownik posterunku nastawczego otrzymał polecenie przygotowania drogi przebiegu dla wyjazdu pociągu na szlak jednotorowy bez blokady liniowej, a zgodnie z rozkładem jazdy powinien przed tym przybyć pociąg kierunku przeciwnego, należy zwrócić uwagę na to dyżurnemu ruchu, jeszcze przed przygotowaniem drogi przebiegu.
19. Pracownik, którego udział w przygotowaniu drogi przebiegu polega tylko na sprawdzeniu, czy w obsługiwanym przez niego okręgu tor jest wolny, w przypadku gdy tor jest wolny dokonuje zgłoszenia obsługując odpowiednie urządzenie srk, a gdy ich nie ma - powiadamia dyżurnego ruchu telefonicznie lub ustnie.
20. Sprawdzenie przygotowania drogi przebiegu polega na sprawdzeniu prawidłowego nastawienia zwrotnic i wykolejnic, wchodzących w drogę przebiegu.
21. Sprawdzanie prawidłowego nastawienia zwrotnic i wykolejnic przeprowadza się następująco:
 - 1) przy zwrotnicach i wykolejnicach przestawianych mechanicznie z odległości - sprawdza się prawidłowe położenie dźwigni nastawczych i dźwigni ryglowych,
 - 2) przy zwrotnicach i wykolejnicach przestawianych ręcznie i zabezpieczanych zamkami kluczowymi, których klucze w czasie przejazdu

pociągu znajdują się na tablicach kluczowych, w szafach lub są utwierdzone w zamkach zależności na ławie nastawnicy bądź w kluczowych skrzyniach zależności, albo w aparacie blokowym - wystarczy upewnić się, że wszystkie klucze znajdują się na przepisowym miejscu,

- 3) przy zwrotnicach i wykolejnicach przestawianych ręcznie i zabezpieczanych tymczasowo zamkami kluczowymi lub sponami, prawidłowe nastawienie zwrotnic i wykolejnic sprawdza się każdorazowo na miejscu podczas przygotowania drogi przebiegu,
- 4) przy zwrotnicach i wykolejnicach przestawianych ręcznie i ryglowanymi za pomocą osobnych dźwigni, sprawdza się prawidłowe położenie dźwigni ryglowych,
- 5) przy zwrotnicach i wykolejnicach przestawianych elektrycznie, przy prawidłowo działających urządzeniach, właściwe położenie zwrotnic i wykolejnic sprawdza się przez obserwację świateł kontrolnych położenia zwrotnic i wykolejnic,
- 6) przy zwrotnicach i wykolejnicach scentralizowanych, zabezpieczonych tymczasowo zamkami kluczowymi lub sponami iglicowymi oraz przekazanych do lokalnego nastawiania, sprawdza się każdorazowo na miejscu podczas przygotowania drogi przebiegu.

22. W odniesieniu do zwrotnic i wykolejnic przestawianych lub ryglowanych z odległości należy oprócz sprawdzenia według ust. 21 pkt 1, 4 i 5 wykonać dodatkowe sprawdzenie według ust. 21 pkt 2 i 3 gdy zachodzą następujące przypadki:

- 1) zwrotnice i wykolejnice nie są uzależnione od semaforów,
- 2) zależność została czasowo wyłączona lub uszkodzona lub gdy prowadzi się roboty przy urządzeniach nastawczych lub ryglach tych zwrotnic,
- 3) ma odbyć się przebieg, dla którego nie jest przewidziane nastawienie semafora lub gdy zachodzi potrzeba wyprawienia lub przyjęcia pociągu przy semaforze nastawionym na sygnał „Stój”, a nie da się zabezpieczyć drogi przebiegu za pomocą urządzeń mechanicznych lub blokowych,
- 4) ma się odbyć jazda pociągu po zwrotnicy, przy której zastosowano tymczasowe zabezpieczenie zapasowymi zamkami zwrotnicowymi lub (i) sponami iglicowymi po jej rozpruciu.

23. Jeżeli zwrotnice lub wykolejnice niescentralizowane nie są zamykane na

zamki, należy strzec je przed przestawieniem od czasu sprawdzenia ich nastawienia w określonym przebiegu, aż do czasu przejazdu pociągu.

24. Zwrotnice strzeżone są wtedy, gdy pracownik posterunku nastawczego widzi ich położenie z miejsca, w którym się znajduje i może zapobiec ich przestawieniu.
25. Jeżeli urządzenia blokady stacyjnej, nie mogą być podstawą do prowadzenia ruchu, polecenie przygotowania drogi przebiegu wydaje dyżurny ruchu telefonicznie. Polecenie to nie oznacza dla pracownika posterunku nastawczego polecenia nastawienia na odpowiednim semaforze sygnału zezwalającego na jazdę.²⁾
26. Na ustawienie na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę w przypadku wskazanym w ust. 25 potrzebne jest osobne polecenie dyżurnego ruchu. Polecenie takie dyżurny ruchu może wydać dopiero po otrzymaniu zgłoszenia gotowości drogi przebiegu wraz z podaniem położenia poszczególnych zwrotnic, wykolejnic i rygli wchodzących w drogę przebiegu lub zabezpieczenia drogi przebiegu w inny sposób np. przełożenie drążka przebiegowego, przełożenie drążka przebiegowego dla przeciwnego kierunku jazdy itp.²⁾
27. Sygnał zezwalający na jazdę należy ustawić na semaforze wjazdowym z takim wyliczeniem, aby zbyt późne nastawienie sygnału nie spowodowało zbędnego zatrzymania lub zmniejszenia prędkości jazdy pociągów, a jednocześnie przez zbyt wczesne nastawienie tego sygnału nie utrudniać pracy manewrowej.
28. W razie nagłej przeszkody do przyjęcia lub wyprawienia pociągu, wynikłej po ustawieniu sygnału zezwalającego na jazdę, należy sygnał ten zmienić na sygnał zabraniający jazdy i starać się zatrzymać pociąg (jeżeli czoło pociągu minęło już semafor) wszelkimi dostępnymi środkami (przez radiotelefon, systemem „radio – stop”, podawanie sygnałów słuchowych i wzrokowych).
29. Gdy wyjątkowo zachodzi potrzeba użycia drogi przebiegu, dla której nie jest możliwe, nie jest przewidziane lub nie wolno podać na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę, pracownik posterunku nastawczego po ułożeniu, sprawdzeniu, zabezpieczeniu i zgłoszeniu gotowości drogi przebiegu, na polecenie dyżurnego ruchu może zezwolić na jazdę pociągu za pomocą sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego. Polecenie to powinno być odnotowane w książce przebiegów, w rubryce „Uwagi” przy numerze odnośnego pociągu.²⁾
30. W przypadkach przewidzianych instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1), jeżeli określa to regulamin techniczny, pracownik poste-

runku nastawczego na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu podaje sygnał „Nakaz jazdy”.

§ 18.

Postępowanie przy wjeździe, wyjeździe i przejeździe pociągu

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

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.²⁾

2. Przy obserwacji jadącego pociągu należy zwracać szczególną uwagę czy:

- 1) pociąg jest przepisowo osygnalizowany;
- 2) prowadzący pojazd kolejowy reaguje na nadawane sygnały;
- 3) nie ma oznak zagrzenia się czopów osi zestawu kołowego;
- 4) nie ma uszkodzeń pojazdów kolejowych zagrażających bezpieczeństwu ruchu;
- 5) nie hamuje żaden wagon, gdy pociąg jedzie w stanie odhamowanym;
- 6) obręcze 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) nie ma innych nieprawidłowości zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego.²⁾

3. Podczas wjazdu lub wyjazdu pociągu z popychaczem, pracownik posterunku nastawczego powinien zwracać uwagę na osygnalizowanie pociągu oraz lokomotywy popychającej. Gdyby w czasie wjazdu pociągu z popychaczem, nie było przy nim lub w pobliżu lokomotywy popychającej, należy niezwłocznie zgłosić o tym dyżurnemu ruchu. Nie wolno wówczas obsługiwać urządzeń blokady stacyjnej i liniowej, aż do czasu przybycia lokomotywy popychającej lub otrzymania polecenia dyżurnego ruchu.
4. Jeżeli na posterunku nastawczym jest blokada liniowa, to po wjeździe lub wyjeździe pociągu należy blokować najpierw blok końcowy lub początkowy, a potem blok otrzymania nakazu lub zgody. Obsłużenie bloku nakazu oznacza zgłoszenie przybycia lub odjazdu pociągu.²⁾
5. Uchylony.²⁾
6. Szczegółowe zasady i warunki postępowania przy wjeździe, wyjeździe i przejeździe pociągu określa Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1) oraz regulamin techniczny.²⁾

§ 19.

Rozwiązanie drogi przebiegu

1. Jeżeli pociąg z sygnałem końcowym minie sygnałowe miejsce końca pociągu należy nastawić na semaforze sygnał „Stój” – jeżeli sygnał ten nie zmienił się samoczynnie,.
2. Drogę przebiegu można rozwiązać dopiero wtedy, gdy pociąg z sygnałem końcowym minął sygnałowe miejsce końca pociągu, a na semaforze nastawiony został sygnał „Stój” oraz pociąg minął przebiegowe miejsce końca pociągu.
3. Sposób zwolnienia przebiegu w zależności od rodzaju zastosowanych urządzeń srk określony jest w regulaminie technicznym.
4. W przypadku niezauważenia sygnału końcowego na pociągu wjeżdżającym, nie wolno obsługiwać żadnych urządzeń srk, a fakt braku sygnałów końcowych niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu. Dalsze postępowanie odbywa się według wskazówek dyżurnego ruchu.
5. Wyjątkowo można bez spełnienia warunków wymienionych w ust. 1 - 4 ustawić sygnał „Stój” na semaforze wjazdowym oraz rozwiązać drogę przebiegu w razie nagłego niebezpieczeństwa np. spowodowanego toczącą się za pociągiem oderwaną częścią pociągu, w celu skierowania jej na inny tor dla zatrzymania. W tym przypadku bez polecenia dyżurnego ruchu nie wolno obsługiwać bloku liniowego.

§ 20.

**Udział pracownika posterunku nastawczego
w wykonywaniu manewrów**

1. Pracownik posterunku nastawczego bierze udział w wykonywaniu manewrów nastawiając zwrotnice, wykolejnice i sygnalizatory stosownie do żądań kierownika manewrów lub wskazań zawartych w karcie rozrządowej. Nie wolno wykonywać żądań kierownika manewrów, których wykonanie zagrażałoby bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
2. Bez każdorazowej zgody dyżurnego ruchu nie wolno wykonywać manewrów ani zajmować pojazdami kolejowymi torów głównych. Każdorazowe pozwolenie dyżurnego ruchu dysponującego na zajęcie torów głównych lub wykonywanie na nich manewrów nie jest wymagane, jeżeli zgodnie z regulaminem technicznym manewry na tych torach wykonywane są stale.
3. Podczas manewrów pracownik posterunku nastawczego powinien zwracać baczność uwagę na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a w razie zauważenia nieprawidłowości lub grożącego niebezpieczeństwa wstrzymać wykonywanie manewrów.
4. Ruch manewrowy może odbywać się na polecenie kierownika manewrów, na podstawie wskazań sygnalizatorów lub na odpowiedni sygnał ręczny i słuchowy podany przez pracownika posterunku nastawczego.
5. Pozwolenie na wykonanie ruchu manewrowego może być także udzielone za pomocą środków łączności.
6. Jeżeli przed tarczą rozrządową znajduje się tarcza zaporowa (manewrowa), to dla zezwolenia spychania składu na górkę należy nastawić najpierw tarczę zaporową (manewrową) na sygnał „Jazda dozwolona” („Jazda manewrowa dozwolona”), a następnie tarczę rozrządową na sygnał „Pchać powoli” lub „Pchać z umiarkowaną prędkością”.
7. Na stacjach z kilkoma lokomotywami manewrowymi, każdy pracownik posterunku nastawczego powinien zwracać uwagę, aby żadna z lokomotyw nie wjeżdżała w rejon manewrowy innej lokomotywy bez uzgodnienia z kierownikiem manewrów i pracownikiem posterunku nastawczego.
8. Jazda lokomotywy lub składu manewrowego w okręg innego posterunku nastawczego może się odbyć po uzyskaniu zgody od pracownika tego posterunku nastawczego.²⁾
9. Na polecenie dyżurnego ruchu dysponującego pracownik posterunku nastawczego może pozwolić na wyjazd lokomotywy lub składu manew-

rowego poza granicę przetaczania. Dyżurny ruchu powinien określić czas, na jaki zezwala zająć tor szlakowy, jak również podać inne niezbędne informacje dotyczące wyjazdu składu manewrowego na szlak w rozkazie pisemnym, albo przekazać je w inny ustalony sposób zgodny z postanowieniami instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów.

10. Jeżeli pojazd kolejowy wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, nie wolno cofać tego pojazdu. Jeżeli nie ma widocznych uszkodzeń uniemożliwiających dalszą jazdę, należy pojazd kolejowy usunąć ze zwrotnicy jazdą w kierunku z ostrza iglicy. Następny ruch przez tę zwrotnicę może się odbywać po zezwoleniu wydanym przez pracownika posterunku nastawczego na podstawie stwierdzenia należytego stanu i prawidłowego działania zwrotnicy wraz z napędem przez uprawnionych do tego pracowników.²⁾
11. W przypadku rozprucia zwrotnicy przez jadący pojazd kolejowy na niewłaściwie ułożoną zwrotnicę, pracownik obsługi powinien wykonać następujące czynności:
 - 1) zamknąć rozjazd dla ruchu;
 - 2) powiadomić upoważnionych pracowników utrzymania wymienionych w wykazach A i B książki kontroli urządzeń E1758 oraz dyspozytora zakładu;
 - 3) odpisać zdarzenie w książce kontroli urządzeń E1758 oraz w dzienniku D831;
 - 4) po sprawdzeniu rozjazdu oraz napędu zwrotnicowego i rygla, jeżeli występuje, wraz z całą trasą pędniową i naprężaczami, przez upoważnionych pracowników i odpisaniu wyników sprawdzenia w E1758 i D831, rozjazd może być otwarty dla ruchu.²⁾
12. Po zakończeniu manewrów pracownik posterunku nastawczego powinien sprawdzić zabezpieczenie pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem wyłącznie wtedy, gdy jest to wskazane w regulaminie technicznym. W przypadku braku takiego zabezpieczenia pracownik posterunku nastawczego powinien podjąć działania w celu usunięcia nieprawidłowości.²⁾
13. Szczegółowe zasady i warunki postępowania w zakresie wykonywania manewrów określa Instrukcja o technice wykonywania manewrów Ir-9 oraz regulamin techniczny.²⁾

§ 21.

Obsługa przejazdów kolejowo-drogowych²⁾

1. Pracownik posterunku nastawczego obsługujący przejazd kolejowo-drogowy powinien przed jazdą pojazdów kolejowych zamknąć w odpo-

wiednim czasie roгатki.²⁾

2. Po przejeździe pojazdów kolejowych roгатki należy niezwłocznie otworzyć, jeżeli regulamin obsługi przejazdu kolejowo-drogowego nie stanowi inaczej.²⁾
3. Manewry przez przejazdy kolejowo-drogowe wolno prowadzić tylko po zamknięciu rogatek. W przypadku dłuższego manewrowania przez przejazdy kolejowo-drogowe należy cyklicznie umożliwić przejazd pojazdom drogowym, przerywając manewry w odstępach nie dłuższych niż 10 minut. Manewry należy przerwać natychmiast dla umożliwienia przejazdu uprzywilejowanych pojazdów drogowych będących w akcji np.: pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, policji itp.²⁾
4. W razie uszkodzenia roгатki należy niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu dysponującego, a fakt uszkodzenia wpisać do książki kontroli urządzeń srk.
5. Jeżeli na posterunku znajduje się powtarzacz samoczynnej sygnalizacji przejazdowej, to postępowanie w przypadku konieczności obsługi powtarzacza zawiera regulamin techniczny posterunku.²⁾
6. Szczegółowe postanowienia dotyczące zasad obsługi przejazdów kolejowych zawiera Instrukcja obsługi przejazdów kolejowych Ir-7 (R-20).²⁾

§ 22. Uchylony¹⁾

Rozdział III

PROWADZENIE ROBÓT, USTERKI W URZĄDZENIACH

§ 23.

Udzielanie zezwoleń na prowadzenie robót

Bez zezwolenia dyżurnego ruchu dysponującego nie wolno przystępować do robót zarówno torowych, sieciowych i w urządzeniach srk.

§ 24.

Podstawa prowadzenia robót

Rozróżnia się roboty nieplanowe (awaryjne) oraz roboty planowe. Przed rozpoczęciem robót planowych pracownik posterunku nastawczego powinien zapoznać się z²⁾:

- 1) tymczasowym regulaminem prowadzenia ruchu w czasie robót,
- 2) zarządzeniem o terminie rozpoczęcia robót i wdrożeniu tymczasowego regulaminu.

§ 25.

Pracownicy uprawnieni do prowadzenia robót

1. Przed pozwoleniem na dokonanie zapisów w dokumentacji techniczno - ruchowej należy sprawdzić, czy pracownicy mają prawo wykonywania robót tzn., czy:
 - 1) są umieszczeni w tabeli „A” lub „B” książki kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
 - 2) są umieszczeni w tymczasowym regulaminie prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.
2. Uprawnienia do wykonywania robót mogą również wynikać z racji zajmowanego stanowiska (np. naczelnik sekcji, toromistrz, kontrolerzy) oraz pisemnych upoważnień wydanych przez dyrektorów zakładów.

§ 26.

Wyrażanie zgody na prowadzenie robót

1. Po dokonaniu przez uprawnionego pracownika zapisów w odpowiedniej dokumentacji (książka kontroli urządzeń srk, dziennik oględzin rozjazdów), pracownik posterunku nastawczego przyjmuje zapis do wiadomości przez złożenie podpisu. Należy zwracać uwagę, aby w zapisie było

dokładnie określone w jakich urządzeniach mają być prowadzone roboty oraz jakie ograniczenia lub obostrzenia spowodują.²⁾

2. Treść zapisu pracownik posterunku nastawczego przekazuje do wiadomości dyżurnemu ruchu.²⁾
3. Jeżeli dyżurny ruchu wyrazi zgodę na prowadzenie robót, należy najpierw wprowadzić żądane przez uprawnionego pracownika obostrzenia, a następnie przy zapisie pracownika uprawnionego do prowadzenia robót dokonać zapisu zezwalającego na rozpoczęcie robót i informację o wprowadzonych obostrzeniach.
4. Jeżeli dyżurny ruchu nie zezwoli na rozpoczęcie robót lub zezwoli na ich wykonanie w innym czasie, należy umieścić o tym odpowiedni zapis.
5. Zapisy dokonane przez pracownika posterunku nastawczego przyjmuje do wiadomości za podpisem pracownik żądający zgody na prowadzenie robót.²⁾
6. Przed dokonaniem zapisów o wyrażeniu zgody na prowadzenie robót nie wolno pozwolić na zdejmowanie plomb, otwieranie urządzeń i rozpoczęcie jakichkolwiek robót.

§ 27.

Zakończenie robót

1. Po zakończeniu robót uprawnieni pracownicy powinni dokonać o tym zapisów w tej samej dokumentacji, w której odnotowali rozpoczęcie robót, ze wskazaniem czy wprowadzone uprzednio ograniczenia lub obostrzenia mogą być odwołane.²⁾
2. Pracownik posterunku nastawczego powinien sprawdzić czy na urządzeniach, w których prowadzone były roboty założone zostały plomby i czy urządzenia te zostały przepisowo zamknięte. Pracownik posterunku powinien zgłosić o tym dyżurnemu ruchu dysponującemu, który po spełnieniu warunków przewidzianych instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów, dokona odwołania obostrzeń.²⁾
3. Fakt odwołania obostrzeń pracownik posterunku nastawczego odnotowuje w książce przebiegów, dzienniku ruchu i książce kontroli urządzeń srk.²⁾
4. Jeżeli po zakończeniu robót w określonym dniu obostrzenia lub ograniczenia nie mogą być odwołane, zapis ten przyjmują do wiadomości kolejno pracownicy posterunku nastawczego wszystkich zmian. To samo dotyczy zapisu o przywróceniu stanu normalnego.²⁾
5. Przy prowadzeniu robót na podstawie tymczasowego regulaminu należy zwracać szczególną uwagę, aby na czas robót wprowadzone zostały

wszystkie dodatkowe zabezpieczenia przewidziane tymczasowym regulaminem.

6. Jeżeli tymczasowy regulamin przewiduje wprowadzenie dodatkowych zabezpieczeń (zamki kluczowe, wykolejnice, tablice zależności itp.), to bez założenia tych urządzeń nie wolno pozwolić na przystąpienie do robót.
7. Wprowadzenie dodatkowych urządzeń srk i zmian w istniejących urządzeniach srk powinno być odnotowane w części II książki kontroli urządzeń srk, a pracownicy obsługi powinni być doraźnie przeszkoleni z umiejętności obsługi tych urządzeń, co poświadczają swoimi podpisami obok zapisu o zainstalowaniu dodatkowych urządzeń.

§ 28.

Postępowanie w czasie przeszkód w działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym

1. Jeżeli w czasie pracy wystąpią przeszkody w działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym, to pracownicy posterunku nastawczego po sprawdzeniu, że przeszkody nie wynikają z niewłaściwej obsługi urządzeń lub nie mogą być przez personel obsługi usunięte, wzywają uprawnionego pracownika (tabela A książki kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym) do usunięcia usterek.²⁾
2. Do czasu usunięcia usterki lub przeszkody, należy postępować według postanowień zawartych w instrukcjach obsługi urządzeń srk.
3. Sposób postępowania w przypadku stwierdzenia uszkodzeń urządzeń łączności określają postanowienia odrębnych instrukcji.

§ 29.

Zastępcze źródło zasilania

1. W każdym pomieszczeniu, gdzie znajduje się awaryjne źródło zasilania (agregat, przetwornica itp.), powinna być umieszczona na widocznym miejscu instrukcja obsługi tych urządzeń.
2. Pracownicy posterunku nastawczego powinni być przeszkoleni teoretycznie i praktycznie z umiejętności obsługi urządzeń wchodzących w skład awaryjnego źródła zasilania.²⁾

§ 30.**Prowadzenie książki kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym i dziennika oględzin rozjazdów**

1. Na posterunku nastawczym wyposażonym w urządzenia sterowania ruchem kolejowym powinna znajdować się książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym / na przejeździe kolejowym oraz o wprowadzeniu i odwołaniu obostrzeń. Na każdym posterunku, w rejonie którego dokonuje się oględzin i konserwacji rozjazdów powinien znajdować się „Dziennik oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie oraz wyrzutni płozów hamulcowych na górkach rozrządowych.”²⁾
2. Za należyte prowadzenie książki kontroli urządzeń srk odpowiedzialny jest pracownik wyznaczony w regulaminie technicznym.
3. Książka kontroli urządzeń srk składa się z dwóch części. Część pierwsza przeznaczona jest dla zapisywania przez personel obsługi usterek w urządzeniach, odnotowywania usunięcia tych usterek i wykonania związanych z tym prac przez uprawnionych pracowników oraz informacji o wprowadzonych i odwołanych obostrzeniach. Wyniki sprawdzeń dokonywanych przez naczelnika sekcji lub inne uprawnione osoby, należy wpisywać każdorazowo w miarę potrzeby, do obu części książki kontroli. Część druga jest przeznaczona dla dokonywania zapisów o prowadzeniu robót nie związanych z usuwaniem usterek, wprowadzonych zmianach w urządzeniach oraz wprowadzeniu i odwoływaniu obostrzeń z powodu prowadzenia robót. W części tej odnotowuje się ponadto terminy dokonanych sprawdzeń nadzwyczajnych i okresowych oraz wyniki sprawdzenia.²⁾
4. Zapisy o prowadzonych robotach dokonuje uprawniony pracownik w książce kontroli urządzeń srk na tym posterunku nastawczym, na którym wykonuje roboty nawet i w tych przypadkach, gdy usterka powoduje przeszkody na innych posterunkach nastawczych.²⁾
5. Zapisów w książce kontroli urządzeń srk mogą dokonywać tylko uprawnieni pracownicy. Pracownik obsługi przyjmuje do wiadomości te zapisy przez złożenie własnoręcznego podpisu, a gdy są wymagane lub żądane obostrzenia, wpisuje te obostrzenia ze wskazaniem ich przyczyny w dzienniku ruchu, jeżeli dotyczy to urządzeń blokady liniowej lub w książce przebiegów, jeżeli dotyczy to urządzeń blokady stacyjnej. Jeżeli obostrzenia nie są wymagane, zapisów dokonuje się tylko w książce kontroli urządzeń srk.
6. Jeżeli książka przebiegów nie jest prowadzona i nie ma potrzeby prowadzenia jej w czasie robót w urządzeniach, zapisu dotyczącego blokady stacyjnej dokonuje się w książce kontroli urządzeń srk.

7. Na posterunkach nastawczych wyposażonych w urządzenia blokady liniowej, gdzie nie prowadzi się dziennika ruchu, wszystkie zapisy wymagające wprowadzenia obostrzeń i obostrzenia powtarza się w książce przebiegów.
8. Jeżeli uprawnieni pracownicy podani w tabeli B książki kontroli urządzeń srk chcą prowadzić roboty torowe w urządzeniach oddziaływania pociągów (przyciski szynowe, szyny izolowane i izolowane odcinki torowe lub zwrotnicowe, zamknięcia nastawcze zwrotnicowe, albo przy łącznikach iglic zwrotnicowych) to powinni oni uprzednio dokonać o tym odpowiednie zapisy w książce kontroli urządzeń srk. Zapisy te powinny określać:
 - 1) rodzaj robót (przy jakich urządzeniach i jakie roboty),
 - 2) rodzaj obostrzeń w prowadzeniu ruchu (np. zmniejszenie prędkości, dozоровanie zwrotnic na miejscu, sprawdzanie na gruncie itp.),
 - 3) termin zakończenia robót.
9. Na każde roboty wymagana jest zgoda dyżurnego ruchu dysponującego, nawet jeżeli nie powoduje wprowadzenia obostrzeń.
10. Dziennik oględzin rozjazdów służy do rejestrowania wyników oględzin rozjazdów, wyników badań technicznych rozjazdów i umieszczaniu adnotacji o dokonanych naprawach.
11. W dzienniku oględzin rozjazdów znajdującym się na nastawni dysponującej rejestruje się stan rozjazdów na podstawie zgłoszeń pracowników posterunków nastawczych i na podstawie osobistych oględzin.
12. Jeżeli oględzin rozjazdów dokonuje inny wyznaczony pracownik, to wniesiony przez niego do dziennika oględzin rozjazdów zapis przyjmuje do wiadomości pracownik obsługujący rozjazdy, stwierdzając to własnoręcznym podpisem.
13. Jeżeli przy robotach związanych z utrzymaniem rozjazdów, z uwagi na zakres robót wymagane jest zamknięcie toru dla ruchu lub ograniczenie prędkości jazdy pociągów, to kierownik robót powinien wnieść odpowiedni zapis w dzienniku oględzin rozjazdów zainteresowanego posterunku nastawczego i na nastawni dysponującej. Jeżeli ze względu na znaczną odległość nastawni dysponującej i terminowość robót wniesienie zapisu w dzienniku oględzin rozjazdów jest niemożliwe, wówczas kierownik robót zgłasza to dyżurnemu ruchu telefonogramem, treść którego dyżurny ruchu wpisuje do dziennika oględzin rozjazdów.
14. Wzór i szczegółowy sposób prowadzenia książki kontroli urządzeń srk określa instrukcja o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym oraz instrukcje obsługi poszczególnych rodzajów urządzeń, a dziennika oględzin rozjazdów - instrukcja o oględzinach, badaniach technicznych i utrzymaniu rozjazdów.

Rozdział IV
POSTĘPOWANIE PO ZAISTNIENIU ZDARZENIA LUB SYTUACJI POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNEJ²⁾

§ 31.

Przejazd pociągu obok semafora wskazującego sygnał „Stój”

1. W przypadku stwierdzenia, że pociąg przejeżdża obok semafora wskazującego sygnał „Stój”, a nie udzielono zezwolenia na przejazd w inny sposób, pracownik posterunku nastawczego powinien natychmiast pociąg ten zatrzymać stosując w tym celu dostępne środki np. system "Radio-stop", radiotelefon, sygnały słuchowe i wzrokowe.
2. O przejechaniu bez zezwolenia obok semafora wskazującego sygnał „Stój”, pracownik posterunku nastawczego powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu, który wydaje polecenie odnośnie dalszego postępowania.²⁾

§ 32.

Uszkodzenie toru

1. Po otrzymaniu zawiadomienia o uszkodzeniu toru, pracownik posterunku nastawczego powinien niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu dysponującego. Tor należy zamknąć i zabezpieczyć przed wjazdem pojazdów kolejowych na miejsce niebezpieczne przez ustawienie tarcz zatrzymania, nastawienie zwrotnic w położenie uniemożliwiające jazdę na ten tor oraz zastosowanie zamknięć pomocniczych. Niezależnie od tego, na odpowiednim łączu telefonicznym należy założyć tabliczkę z napisem „Tor zamknięty”.
2. Zdjęcie środków pomocniczych może być dokonane po dopuszczeniu jazdy i dokonaniu odpowiedniego zapisu przez uprawnionego pracownika i tylko na polecenie dyżurnego ruchu dysponującego.

§ 33.

Zbiegnięcie pojazdów kolejowych

1. Na posterunkach nastawczych, przyległych do szlaku z dużym spadkiem w kierunku stacji, na których może występować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu powodowane zbiegnięciem pojazdów kolejowych, należy stosować środki zabezpieczające wskazane w regulaminie technicznym.
2. W razie zbliżania się zbiegłych pojazdów kolejowych należy nastawić

zwrotnicę na tor wolny zakończony kołłem oporowym i starać się za-
trzymać zbiegłe pojazdy przez zahamowanie ich płozami hamulcowymi.

3. Jeżeli nie ma toru wolnego, a istnieje obawa zderzenia z innymi pojazdami kolejowymi, należy wykoleić je na wykolejnicy lub w inny sposób, albo skierować na tor zakończony kołłem oporowym lub zajęty próżnymi wagonami.²⁾
4. Jeżeli sąsiedni szlak jest wolny, a jego profil sprzyja zatrzymaniu ich na tym szlaku, to po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu dysponującym można zbiegłe pojazdy kolejowe przepuścić na ten szlak. Przy wyborze sposobu postępowania należy kierować się zasadą, ograniczenia do minimum ewentualnych szkód i czasu trwania przerwy w ruchu.
5. Zbiegłe pojazdy kolejowe można w ostateczności skierować na tor zajęty wagonami ładownymi, jeżeli wśród tych ostatnich nie ma wagonów z ludźmi, zwierzętami, towarami niebezpiecznymi lub przy których nie odbywają się czynności ładunkowe.
6. Szczegółowe postanowienia dotyczące postępowania w przypadku zbiegnięcia pojazdów kolejowych zawiera regulamin techniczny.

§ 34.²⁾

Wypadki z pojazdami kolejowymi

1. Pracownik kolejowy, który zauważył lub dowiedział się, że może dojść do wypadku, powinien użyć wszelkich możliwych środków aby mu zapobiec, a gdy to jest niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.
2. Pracownik kolejowy obowiązany jest zgłosić wypadek niezwłocznie, używając wszelkich dostępnych środków, dyżurnemu ruchu najbliższego posterunku ruchu zarządcy infrastruktury lub dyspozytorowi, a jeżeli nie jest to możliwe, za pośrednictwem innych osób.
3. Miejsce wykolejenia należy osygnalizować zgodnie z postanowieniami instrukcji sygnalizacji. Należy przy tym zwracać uwagę nie tylko na tor, na którym nastąpiło zdarzenie, ale także na tory, których skrajnia została naruszona przez wykolejone pojazdy kolejowe. Urządzenia nastawcze należy zabezpieczyć zamknięciami pomocniczymi uniemożliwiającymi skierowanie innych pojazdów kolejowych na tory lub ich część objętą wypadkiem.
4. Do czasu przybycia komisji kolejowej w celu zbadania okoliczności i ustalenia przyczyn zdarzenia nie wolno naruszać stanu urządzeń srk, zdejmować plomb, zmieniać położenia wykolejonych pojazdów, ani bezpośrednio sąsiadujących z nimi pojazdów, nawet gdyby nie były wykolejone, jak też dopuszczać do zacierania śladów mogących mieć związek ze zdarzeniem (z wyjątkiem wskazań w ust 5).

5. Rozwiązanie drogi przebiegu może nastąpić:
 - 1) niezwłocznie – jeżeli jest to niezbędne dla udzielenia pomocy poszkodowanym lub ograniczenia skutków zdarzenia;
 - 2) dla pozostałych przypadków – po uprzednim opisanu stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej.
6. Usuwanie skutków zdarzenia może nastąpić na polecenie naczelnika sekcji lub innego upoważnionego pracownika, po uprzednim uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej.
7. Jeżeli pracownik posterunku nastawczego otrzymał polecenie wyprawienia pociągu na szlak, na którym według zgłoszenia nastąpił wypadek, to należy wstrzymać wyprawienie tego pociągu.
8. Szczegółowe postępowanie dyżurnego ruchu, który otrzymał zgłoszenie o wypadku reguluje Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych Ir-8.

§ 35.²⁾

Postępowanie w razie pożaru

1. W razie zauważenia pożaru na obszarze kolejowym, w wagonach, magazynach, budynkach itp. należy podawać sygnał „Pożar” i zawiadomić dyżurnego ruchu celem wezwania przez niego pomocy.
2. W przypadku pożaru na posterunku nastawczym należy przystąpić do gaszenia pożaru za pomocą dostępnych środków i powiadomić o tym dyżurnego ruchu.
3. W przypadku pożaru pojazdów kolejowych zatrzymać pociągi jadące po torach sąsiednich.
4. W razie zauważenia pożaru w pociągu, należy pociąg ten niezwłocznie zatrzymać, powiadomić dyżurnego ruchu i starać się ugasić pożar za pomocą dostępnych środków.
5. Szczegółowe wskazówki postępowania w razie pożaru w pociągu zawiera Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1).

§ 36.²⁾

Wypadek z ludźmi

1. W razie zasłabnięcia lub uszkodzenia ciała osoby znajdującej się na obszarze kolejowym, pracownik, który to spostrzegł lub dowiedział się

o tym, obowiązany jest udzielić pierwszej pomocy lub zapewnić udzielenie tej pomocy przez innego pracownika, a w razie potrzeby także pomocy lekarskiej oraz powiadomić dyżurnego ruchu.

2. Po zauważeniu na torze zwłok ludzkich, pociąg lub pojazd kolejowy należy zatrzymać i powiadomić dyżurnego ruchu.
3. W przypadku najechania człowieka przez pociąg lub pojazd kolejowy znajdujący się w ruchu, pociąg ten należy zatrzymać i zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu. Dyżurny ruchu obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić o wypadku pogotowie ratunkowe oraz najbliższą jednostkę policji, z którą ustala zakres prowadzonych na miejscu wypadku czynności śledczych. Dalszy tok postępowania uzależnia się od decyzji organów ścigania.
4. Szczegółowe postępowanie w sprawie wypadków i incydentów zawiera Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1) oraz Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych Ir-8.

Rozdział V
PODSTAWOWE WYMAGANIA W ZAKRESIE
BEZPIECZEŃSTWA PRACY²⁾

§ 37.²⁾

Przestrzeganie porządku

1. Pracownik posterunku nastawczego w miarę możliwości powinien w zasięgu widoczności z posterunku:
 - 1) przestrzegać, aby osoby nieuprawnione nie przebywały w okręgu nastawczym oraz w pomieszczeniach posterunku,
 - 2) przestrzegać, aby nie były wykonywane roboty w okręgu nastawczym bez pozwolenia naczelnika sekcji lub dyżurnego ruchu,
 - 3) reagować przed kradzieżą i uszkodzeniem urządzenia i mienie na wyznaczonym terenie,
 - 4) przestrzegać, aby na przejazdach kolejowo-drogowych, torach i międzytorzach w granicach okręgu nie było przedmiotów zbędnych,
 - 5) przestrzegać, aby przy torach kolejowych nie składowano bez zgody naczelnika sekcji eksploatacji żadnych przedmiotów, a złożone lub składowane przedmioty odsunięte były na odległość zapewniającą bezpieczeństwo przejeżdżającego taboru i bezpieczeństwo pracowników zajętych czynnościami związanymi z manewrami i ruchem pociągów,
 - 6) przestrzegać, aby nie odstawać na postój: maszyn torowych, pojazdów pomocniczych i zajętych przez ludzi wagonów mieszkalnych na tory nie przeznaczone do tego celu.
2. Ponadto należy zwracać uwagę, aby:
 - 1) pojazdy trakcyjne nie zanieczyszczały torów i międzytorzy,
 - 2) ramię żurawia po naborze wody zostało ustawione równoległe do osi toru, unieruchomione w tym położeniu i zamknięte,
 - 3) na urządzeniach nastawczych, blokowych, w szafach i innych pomieszczeniach nie było przedmiotów zbędnych, nie wchodziło na tory poza czynnymi przejazdami kolejowo-drogowymi, nie przejeżdżano lub przechodzono w czasie, gdy rogatki są zamknięte,
 - 4) nie dokonywano samowolnego podnoszenia rogatek przez osoby niepowołane,
 - 5) miejsca przeznaczone do przechodzenia osób w okresie zimowym były odpowiednio utrzymane.

3. O wszelkich nieprawidłowościach, których pracownik posterunku nastawczego nie może usunąć we własnym zakresie, należy niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu dysponującemu, który z kolei powiadamia naczelnika Sekcji Eksploatacji.

§ 38.²⁾

Bezpieczeństwo i higiena pracy

Część I. Bezpieczeństwo i higiena pracy

1. Pracownik posterunku nastawczego powinien dbać o własne bezpieczeństwo w czasie wykonywania swoich obowiązków oraz przebywania na terenie kolejowym, a także w miarę możliwości zwracać uwagę na bezpieczeństwo innych pracowników.
2. Przy przekładaniu dźwigni zwrotnicy scentralizowanej należy stać do niej bokiem trzymając ją pewnie i zwracać uwagę, aby w przypadku zerwania pędni dźwigni nie została wyrwana z ręki i nie uderzyła obsługującego.
3. Przy przekładaniu zwrotnicy (wykolejnicy) niescentralizowanej, pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica (wykolejnica) i ustawić się w bezpiecznej odległości od toru.
4. Przy podnoszeniu ciężarów naprężnych oraz po ich podniesieniu i podparciu lub zawieszeniu nie wolno wchodzić lub przechodzić pod nimi.
5. Dla zabezpieczenia przy czyszczeniu zwrotnic od niespodziewanego przełożenia zwrotnicy zdalnie nastawianej, należy każdorazowo zabezpieczyć iglicę odlegającą klinem zwrotnicowym. W tym celu, stojąc po stronie odsuniętej iglicy, wkłada się z góry klin zwrotnicowy w ostrzu iglicy, a następnie przesuwając go w stronę osady iglicy tak, by swoimi czołowymi krawędziami dolegał ściśle do iglicy i opornicy. Uchwyt klina zwrotnicowego powinien spoczywać na górnej powierzchni iglicy odsuniętej.
6. Zabrania się zakładania klina zwrotnicowego od strony opornicy i opierania uchwytu klina na opornicy. Wyjmowanie klina należy dokonywać w odwrotnej kolejności. W czasie znajdowania się klina między iglicą a opornicą można dopuścić jazdę taboru pod warunkiem prawidłowego założenia klina.
7. Celem zwiększenia bezpieczeństwa osobistego pracowników zatrudnionych przy konserwacji, czyszczeniu, oględzinach i naprawie zwrotnic oraz urządzeń srk, pracownik posterunku powinien zwracać uwagę, aby zatrudnieni w nadzorowanym rejonie pracownicy byli ubrani w pomarańczowe kamizelki ostrzegawcze oraz w czasie pracy przy zwrotnicach

scentralizowanych stosowali kliny zwrotnicowe. W czasie oczyszczania rozjazdów przez konserwatora, na odpowiedniej dźwigni zwrotnicowej należy zawiesić tabliczkę z napisem: „Uwaga konserwator na rozjazdach”.

8. O zbliżaniu się pociągu do miejsca wykonywania robót pracownik posturunku nastawczego powinien powiadamiać zatrudnionych na torach pracowników ustalonym sygnałem lub urządzeniami nagłaśniającymi itp.
9. W przypadku zbliżania się pojazdu kolejowego należy w odpowiednim czasie zejść z toru w miejsce bezpieczne.

Część II. Poruszanie się po torach

1. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadle do ich osi. Nie wolno przechodzić po główkach szyn.
2. Przy przechodzeniu przez tory zastawione pojazdami kolejowymi należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi pojazdami, o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojące pojazdy kolejowe przechodząc przez tor w odległości co najmniej 10 m od ostatniego pojazdu.
3. Nie wolno przechodzić przez tory bezpośrednio przed nadjeżdżającym, jak i bezpośrednio za przejeżdżającym pociągiem lub pojazdem kolejowym.
4. Nie wolno przechodzić pod pojazdami kolejowymi oraz po ich zderzakach i sprzęgach.
5. Nie wolno przebywać na międzytorzu w czasie jazdy pociągów po obu torach, jeżeli odległość między osiami tych torów jest mniejsza niż 5 m.
6. Należy unikać chodzenia po rozjazdach, a szczególnie przy ich scentralizowanym nastawianiu. W przypadku koniecznej potrzeby przejścia przez rozjazd nie stawiać stopy na główkach szyn, pomiędzy iglicą i opornicą, ani na innych ruchomych częściach rozjazdu i napędu.
7. Zabrania się chodzenia po hamulcach torowych i innych urządzeniach będących częścią automatycznego sterowania.
8. Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a rampami, magazynami, wagami itp. obiektami przylegającymi do tego toru.
9. Nie wolno stać lub chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzach do wymiany nawierzchni względnie budowy urządzeń oraz po materiałach i przedmiotach pozostałych po dokonywanych robotach, jak

również po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.

10. Należy zachować szczególną ostrożność w miejscach robót z uwagi na możliwość występowania niezabezpieczonych wykopów ziemnych.

Część III. Zachowanie ostrożności na torach zelektryfikowanych

1. Jeżeli pojazdy kolejowe znajdują się na torze, nad którym zawieszona jest sieć jezdna nie wolno wchodzić ani przebywać na pojazdach kolejowych, a także na przewożonych na wagonach odkrytych ładunkach, jeżeli wysokość ładunku jest większa niż 1 m licząc od podłogi wagonu.
2. Nie wolno przechodzić przez pomosty hamulcowe na wagonach, ani przebywać na nich, o ile pomost jest wyniesiony wyżej niż 1 m od poziomu podłogi pojazdu kolejowego, a także wchodzić na drabinki pojazdów kolejowych.
3. Nie wolno dotykać przewodów trakcyjnych i innych urządzeń połączonych z tymi przewodami. Nie wolno dotykać tych urządzeń jakimikolwiek przedmiotami i narzędziami. Bezpieczna odległość od takich przewodów i urządzeń wynosi 1.4 m. Zabrania się dotykania połączeń elektrycznych (kable, linki, łączniki) sieci powrotnej oraz urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów.
4. Nie wolno wchodzić na konstrukcje wsporcze sieci jezdnej (słupy, bramki), na których zawieszono są przewody trakcyjne i elektroenergetyczne.
5. W razie zauważenia zerwanych przewodów sieci trakcyjnej oraz przewodów linii elektroenergetycznych nie wolno zbliżać się do nich na odległość mniejszą niż 10 m. Analogicznie, w przypadku zerwanych połączeń elektrycznych (linki) sieci powrotnej. O zauważonej awarii sieci należy powiadomić dyżurnego ruchu oraz dyspozytora zasilania elektroenergetycznego.
6. Z uwagi na możliwość wystąpienia awarii sieci trakcyjnej występującą głównie podczas trudnych warunków atmosferycznych (opady śniegu, oblodzenie sieci, silne wiatry) i możliwość porażenia prądem, należy zachować szczególną ostrożność w trakcie wykonywania manewrów na torach zelektryfikowanych.

TABELA ZMIAN

Lp. zmiany	Przepis wewnętrzny, którym zmiana została wprowadzona (rodzaj, nazwa i tytuł)	Jednostki redakcyjne, w obrębie których wprowadzono zmiany	Data wejścia zmiany w życie	Biuletyn PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w którym zmiana została opublikowana (Nr/poz./rok)
1.	2.	3.	4.	5.
1	Zarządzenie Nr 11/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 31 marca 2015r.	§ 4 ust. 1 oraz § 22	31.03.2015r.	7/1/15
2	Zarządzenie Nr 37/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 28 lipca 2015r.	tytuł instrukcji; spis treści; Podstawowe określenia używane w instrukcji; §1 ust. 1; §1a; §2 ust. 6, 8 pkt 4, ust. 9, 10; tytuł §3; §3 ust. 1-3; §4 ust. 1 lit. b, pkt 2 lit. b, pkt 3 lit. a, d, k, u, ust. 2; tytuł §5; §5 ust. 4, 5, 6, 8; tytuł §6; §6 ust. 2, 5, 9-11; tytuł §7; §7 ust. 1, 7, 8; tytuł Rozdziału II; §8 ust. 1, 2, 3, 5-13; §9 ust. 1-4, 7-9; §10; §11 ust. 1, 3; §12 ust. 2, 3; §13; §14 ust. 2, 3, 5; §15 ust. 1, 3; §16 ust. 2, 3; §17 ust. 2-4, 6, 10, 15, 25, 26, 29; §18 ust. 1, 2, 4-6; §20 ust. 8, 10-13; tytuł § 21; §21 ust. 1-3, 5; §24; §26 ust. 1, 2, 5; §27 ust. 1-4; §28 ust. 1; §29 ust. 2; §30 ust. 1, 3, 4; tytuł Rozdziału IV; §31 ust. 2; §33 ust. 3; §34; §35; §36; tytuł Rozdziału V; §37; §38.	1.11.2015r.	15/20/15