



Jastrzębska Spółka Kolejowa

JSK – R 7

INSTRUKCJA

**DLA PERSONELU OBSŁUGI RUCHOWYCH
POSTERUNKÓW TECHNICZNYCH**

„Regulacja wewnętrzna spełnia wymagania określone w Ustawie z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2019r. poz. 710 z póź. zmianami) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego”

Wszelkie prawa zastrzeżone

Modyfikacja, wprowadzanie do obrotu, publikacja, kopiowanie i dystrybucja w celach komercyjnych, całości lub części instrukcji bez uprzedniej zgody **Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o.** – są zabronione

Jastrzębie Zdrój 2019 r.

Jastrzębie-Zdrój, dn. 06.11.2019 r.

ZARZĄDZENIE NR 13/2019

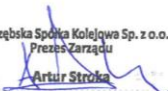
Prezesa Jastrzębskiej Spółki Kolejowej Sp. z o.o. w sprawie wprowadzenia do użytku służbowego „Instrukcji dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych, JSK – R7”.

§ 1

Na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2019 r. poz. 710 z późn. zmianami) w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360 i 1476 oraz z 2016 poz. 1849 a także Dz. U. z 2019 roku poz. 964) **wprowadza się do użytku służbowego „Instrukcję dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych, JSK – R7”.**

§ 2

1. Zarządzenie obowiązuje od dnia 01.01.2020 r.
2. Zarządzenie zostało ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w Spółce.
3. Instrukcja podlega opublikowaniu na stronie internetowej Spółki z możliwością wydruku.

Jastrzębska Spółka Kolejowa Sp. z o.o.
Prezes Zarządu

Artur Stróżka

Prezes Zarządu JSK Sp. z o.o.

SPIS TREŚCI

	Rozdział I Postanowienia ogólne	
§ 1	Cel i zakres ważności instrukcji	6
§ 2	Podstawowe definicje	6
§ 3	Posterunki i ich podział	9
§ 4	Obsada posterunków	9
§ 5	Wyposażenie posterunków	10
§ 6	Ogólne obowiązki personelu obsługi posterunków	12
§ 7	Zwierzchnictwo i zależność służbowa	13
§ 8	Obowiązki pracowników posterunków nastawczych w zakresie utrzymania urządzeń	14
	Rozdział II OBEJMOWANIE, PRZEKAZYWANIE I PEŁNIENIE DYŻURU ORAZ ZACHOWANIE SIĘ W CZASIE PEŁNIENIA DYŻURU	
§ 9	Obowiązki przy przyjęciu i przekazaniu dyżuru	15
§ 10	Obowiązki w czasie pełnienia dyżuru	16
§ 11	Składanie informacji osobom kontrolującym	16
§ 12	Prowadzenie dokumentacji pracy	16
§ 13	Oddalanie się z posterunku	17
§ 14	Prowadzenie rozmów za pomocą urządzeń łączności	18
§ 15	Zdejmowanie plomb	18
§ 16	Postępowanie w okresie zimy	19
§ 17	Kontrola oświetlenia sygnałów	19
§ 18	Przygotowanie drogi przebiegu	19
§ 19	Postępowanie przy wjeździe, wyjeździe i przejeździe pociągu	23
§ 20	Rozwiązanie drogi przebiegu	24
§ 21	Udział pracownika posterunku nastawczego w wykonywaniu manewrów	24
§ 22	Obsługa przejazdów kolejowo-drogowych	26
	Rozdział III PROWADZENIE ROBÓT, USTERKI W URZĄDZENIACH	
§ 23	Udzielanie zezwoleń na prowadzenie robót	27
§ 24	Podstawa prowadzenia robót	27
§ 25	Pracownicy uprawnieni do prowadzenia robót	27

§ 26	Wyrażanie zgody na prowadzenie robót	27
§ 27	Zakończenie robót	28
§ 28	Postępowanie w czasie przeszkód w działaniu urzędzeń	29
§ 29	Zastępcze źródło zasilania	29
§ 30	Prowadzenie „Książki kontroli urzędzeń sterowania ruchem kolejowym” i „Dziennika oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie	29
	Rozdział IV POSTĘPOWANIE W RAZIE POWSTANIA ZDARZENIA LUB SYTUACJI POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNEJ	
§ 31	Postępowanie przy przejechaniu pociągu obok semafora wskazującego sygnał "Stój"	31
§ 32	Uszkodzenie taboru	31
§ 33	Zbiegnięcie pojazdów kolejowych	31
§ 34	Wypadek z taborem kolejowym	32
§ 35	Postępowanie w razie pożaru	33
§ 36	Wypadek z ludźmi	33
	Rozdział V PRZESTRZEGANIE PORZĄDKU I ZASADY BHP	
§ 37	Przestrzeganie porządku	33
§ 38	Przestrzeganie przepisów i zasad bezpieczeństwa i higieny pracy	34

Rozdział I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1. Cel i zakres instrukcji

1. Celem instrukcji jest określenie obowiązków, ogólnych zasad pracy oraz postępowania pracowników posterunków nastawczych przy prowadzeniu ruchu pociągów i manewrów.
2. Instrukcja obowiązuje na bocznicach i liniach kolejowych zarządzanych przez Jastrzębską Spółkę Kolejową Sp. z o.o..
3. Szczegółowe postanowienia wynikające z miejscowych warunków, powinny znajdować się w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy boczniczy i wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów.

§ 2. Podstawowe definicje

1. **Bezpieczeństwo ruchu kolejowego** - poziom ryzyka akceptowalnego, związanego z realizacją procesów przewozowych prowadzonych po infrastrukturze kolejowej, w tym brak związanych z ruchem kolejowym zagrożeń dla osób, mienia i środowiska.
2. **Dyspozytor** - pracownik bieżącego nadzoru regulujący i koordynujący całokształt pracy związanej z prowadzeniem ruchu kolejowego w obrębie wyznaczonego obszaru kolejowego.
3. **Dyżurny ruchu** - pracownik zarządcy infrastruktury lub firmy świadczącej usługi w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego odpowiedzialny za bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na posterunku zapowiadawczym (następczym) i przyległych szlakach (odstępach). Dyżurnych ruchu dzielimy na: dyżurnych ruchu dysponujących, odcinkowych, pomocniczych i manewrowych. W zależności od wykonywanych czynności i miejsca pracy
4. **Komisja kolejowa** - osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika boczniczy kolejowej, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura ma z nimi związek.
5. **Odcinek zdalnego prowadzenia ruchu pociągów (zprp)** - miejsce, w którym system komputerowy pod nadzorem dyżurnych ruchu steruje ruchem kolejowym na określonym odcinku linii kolejowej. Nastawnie odcinkowe pełnią funkcję nastawni zdalnego sterowania ruchem kolejowym na wydzielonym odcinku linii kolejowej lub stacji. Nastawnia odcinkowa ma możliwość centralizacji sterowania ruchem wielu posterunków – zarówno bocznicowych, jak i odstępowych oraz zapowiadawczych, tj. stacji i posterunków odgałęźnych.

6. **Nastawnia** - budynek posterunku ruchu, w którym są odpowiednio rozmieszczone wewnętrzne urządzenia srk. Nastawnia może być dysponująca (obsługiwana przez dyżurnego ruchu) lub wykonawcza (obsługiwana wyłącznie przez nastawniczego, który wykonuje polecenia dyżurnego ruchu). Nastawnia zdalnego sterowania obejmuje swoim zasięgiem kilka posterunków. Obsługuje ją odcinkowy dyżurny ruchu.
7. **Nastawniczy** - osoba bezpośrednio związana z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Nastawniczy uczestniczy w prowadzeniu ruchu pociągów w obrębie stacji lub innego posterunku ruchu i wykonuje polecenia dyżurnego ruchu. W szczególności nastawniczy obsługuje urządzenia sterowania ruchem w okręgu nastawni wykonawczej, podlegając dyżurnemu ruchowi prowadzącemu ruch w okręgu nastawni dysponującej.
8. **Pojazd kolejowy** - pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu, np. lokomotywa, wagon, drezyna.
9. **Prowadzenie ruchu kolejowego** - zespół wzajemnie ze sobą powiązanych czynności, występujących w określonym porządku, mających na celu przemieszczanie pojazdów kolejowych na liniach kolejowych.
10. **Urządzenia TVu** - urządzenia systemu telewizji użytkowej TVu, w tym także urządzenia systemu audio, umożliwiające jedno- lub dwukierunkową transmisję głosu.
11. **Przewoźnik kolejowy** - przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej.
12. **Rozkaz pisemny** - dokument informujący drużyny pociągowe o zachowaniu szczególnej ostrożności podczas jazdy na szlaku, o ograniczeniu prędkości, o zezwoleniu na jazdę w szczególnych okolicznościach oraz o innych okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo prowadzenia pociągu.
13. **Ruch kolejowy** - procedury i związane z nimi urządzenia umożliwiające spójne funkcjonowanie różnych podsystemów strukturalnych systemu kolei, zarówno w czasie normalnego, jak i pogorszonego funkcjonowania, w tym przygotowanie składu i prowadzenie pociągu, planowanie i zarządzanie ruchem oraz kwalifikacje zawodowe wymagane do realizacji usług transgranicznych.
14. **Urządzenia srk** - urządzenia sterowania ruchem kolejowym.
15. **Wykonawczy posterunek nastawniczy** - posterunek, którego obsadę stanowi nastawniczy lub zwrotniczy.
16. **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:

- a) kolizje,
- b) wykolejenia,
- c) zdarzenia na przejazdach,
- d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu,
- e) pożar pojazdu kolejowego.

17. **Poważny wypadek** – każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem:

- a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi osobami,
lub
- b) powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro.

18. **Incydent** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo

19. **Zarządca infrastruktury** - podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty.

20. **Zdarzenie** - poważny wypadek, wypadek lub incydent.

21. **Zwrotniczy** - osoba bezpośrednio związana z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego w obrębie posterunku ruchu. Zwrotniczy na polecenie dyżurnego ruchu lub nastawniczego obsługuje zwrotnice i wykolejnice w przydzielonym okręgu nastawczym oraz wykonuje inne czynności określone w regulaminie technicznym.

§ 3. **Posterunki i ich podział**

1. Prowadzenie ruchu pociągów na linii kolejowej organizowane i nadzorowane jest przez pracowników posterunków ruchu.
2. Posterunkiem ruchu jest zespół obiektów i urządzeń na linii kolejowej i bocznicy służący do bezpiecznego, regularnego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego.
3. Czynności związane z prowadzeniem ruchu kolejowego, a także bezpośrednie jego organizowanie i nadzorowanie wykonują posterunki techniczne, które dzielą się na:
 - 1) posterunki nastawcze,
 - 2) posterunki stwierdzania końca pociągu,
 - 3) posterunki dróżnika przejazdowego (strażnice),
4. Posterunek nastawczy przeznaczony jest do wykonywania przez uprawnionych pracowników lub samoczynnie przez urządzenia czynności związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu przy czym:
 - 1) posterunek nastawczy wyposażony w urządzenia nastawcze z funkcją zależności sygnałów na sygnalizatorach od położenia zwrotnic oraz urządzenia blokowe i łączności – jest nastawnią;
 - 2) posterunek, którego urządzenia nie mają tej funkcji zależności, o której mowa w pkt. 1 – jest posterunkiem zwrotniczego.
5. Pod względem przeznaczenia ruchowego rozróżnia się nastawnie odcinkowe (zprp), nastawnie dysponujące, wykonawcze i manewrowe.
Pod względem sposobu nastawiania zwrotnic, rozróżnia się nastawnie ręczne, mechaniczne i elektryczne.
6. Szczegółowy podział nastawni w zależności od rodzaju urządzeń, przeznaczenia ruchowego, sposobu obsługi i położenia w terenie określa „Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów na liniach JSK, JSK-R1” i „Instrukcja obsługi, eksploatacji i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym JSK-E”
7. Część lub całość obszaru posterunku ruchu, na którym wszystkie urządzenia sterowania ruchem kolejowym obsługuje jedna nastawnia, nazywa się okręgiem nastawczym. Granice okręgów nastawczych określa regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy boczniczy.
8. Każdy posterunek powinien być oznaczony ustalonymi znakami.

§ 4. **Obsada posterunków**

1. Ilekroć w niniejszej instrukcji jest mowa o obsadzie posterunku, należy przez to rozumieć odpowiednio pracownika lub zespół pracowników zatrudnionych na tym posterunku.
2. Obsada posterunku powinna być oszczędna, dostosowana do wielkości oraz rodzaju pracy posterunku i może zmieniać się np. w okresach zmniejszonego natężenia pracy, a jej liczebność ustala regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy boczniczy.
3. Obsadę posterunku nastawczego – w zależności od zakresu i rodzaju pracy posterunku – stanowią: dyżurny ruchu, nastawniczey, zwrotniczey.
4. Ilekroć w dalszej części instrukcji jest mowa o wykonawczym posterunku nastawczym, należy przez to rozumieć posterunek, którego obsadę stanowi nastawniczey lub zwrotniczey.

5. W przypadku wieloosobowej obsady wykonawczego posterunku nastawczego, w regulaminie technicznym należy ściśle rozgraniczyć obowiązki poszczególnych pracowników, przy czym obsługa aparatu blokowego i semaforów, tablic kluczowych i kluczowej skrzyni zależności powinna należeć do obowiązków kierującego pracą na danym posterunku.
6. Jeżeli na wykonawczym posterunku nastawczym pełni służbę w jednej zmianie więcej niż jeden nastawniczy (zwrotniczy), to jeden z nich powinien być wyznaczony jako kierujący i odpowiedzialny za właściwy przebieg pracy na danym posterunku. Na nastawni dysponującej kierującym jest dyżurny ruchu dysponujący, a przy wieloosobowej obsadzie nastawniczych jeden z nich może koordynować ich pracę w zakresie ustalonym regulaminem technicznym.
7. Obsadę ruchowych posterunków ruchu stanowią zasadniczo pracownicy Zarządcy infrastruktury. Dopuszcza się możliwość zatrudnienia pracowników innych firm świadczących usługi w tym zakresie na podstawie zawartych umów.

§ 5.

Wypośażenie posterunków

1. Każdy posterunek nastawczy powinien być wypośażony w niezbędnę mu w pracy:
 - 1) Przepisy i instrukcje słuźbowe:
 - a) „Instrukcja dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych JSK - R7”,
 - b) „Instrukcja prowadzenia ruchu pociągów na liniach JSK , JSK - R1”,
 - c) „Instrukcja o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, JSK - R3” (tylko na nastawniach dysponujących),
 - d) „Instrukcja o użytkowaniu urządzeń radiolączności pociągowej, JSK - R12” (tylko na posterunkach wypośażonych w te urządzenia),
 - e) „Instrukcja o technice pracy manewrowej, JSK - R34”,
 - f) „Instrukcja sygnalizacji na liniach JSK, JSK - E1”;
 - g) „Instrukcja w zakresie warunków technicznych budowy i utrzymania nawierzchni kolejowej, rozjazdów i obiektów inżynieryjnych, JSK - D”,
 - h) „Instrukcja obsługi, eksploatacji i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym, JSK - E”,
 - i) „Instrukcja o organizacji i użytkowaniu sieci radiotelefonicznych, JSK - E36” (na posterunkach wypośażonych w te urządzenia),
 - j) „Instrukcja obsługi przejazdów kolejowo-drogowych, JSK - R20” (tylko na posterunkach obsługujących przejazdy),
 - k) wewnętrzny rozkład jazdy pociągów JSK Sp. z o.o.,
 - m) wybrane procedury SMS
 - n) inne przepisy i instrukcje według potrzeb wynikających z charakteru pracy posterunku,
 - o) planszową instrukcję przeciwpożarową i instrukcję postępowania na wypadek powstania pożaru,
 - p) planszowa instrukcja udzielania pierwszej pomocy.
 - 2) Druki, dzienniki i książki:
 - a) Regulamin techniczny,
 - b) Książka zarządzeń,
 - c) Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym,

- d) Książka eksploatacji nadzorowanej (tylko na posterunku ruchu, w obrębie którego przeprowadza się próby eksploatacyjne urządzeń sterowania ruchem kolejowym),
- e) Książka eksploatacji urządzeń telewizji użytkowej TVu (tylko na posterunku ruchu, na którym znajdują się urządzenia TVu),
- f) Książka eksploatacji urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów i urządzeń elektroenergetycznych",
- g) Dziennik uszkodzeń urządzeń łączności,
- h) Dziennik oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie,
- i) Dziennik ruchu posterunku zapowiadawczego (tylko na posterunku zapowiadawczym),
- j) Dziennik ruchu posterunku odstępowego (tylko na posterunku odstępowym),
- k) Książka przebiegów (na zainteresowanych nastawniach),
- l) Dziennik telefoniczny,
- m) bloczki rozkazów pisemnych (zależnie od potrzeb),
- n) rejestry śledzenia przesyłek szczególnie niebezpiecznych i promieniotwórczych (tylko na wyznaczonych posterunkach),
- o) nie wymienione książki, dzienniki i druki o ile prowadzenie ich wynika z warunków miejscowych.

3) Sprzęt:

- a) niezbędne, zgodne z zasadami ergonomii umeblowanie – zależne od rodzaju urządzeń srk i łączności,
- b) zegar,
- c) zamknięcia pomocnicze – odpowiednie do konstrukcji urządzeń srk, tabliczki ostrzegawcze przewidziane w Instrukcji JSK - R1,
- d) spony iglicowe i zapasowe zamki zwrotnicowe (nie mniej niż 2 zamki i 2 spony iglicowe),
- e) klucze zapasowe do zwrotnic, wykolejnic, zamków ryglowych lub urządzeń sygnałowych zamykanych na zamki, umieszczone w szafkach lub na tablicach, klucze zapasowe do zamków zwrotnicowych i spon iglicowych, umieszczone w szafkach lub na tablicach,
- f) korby do ręcznego przestawiania zwrotnic w ilości co najmniej 2 na każdy okrąg nastawczy – dotyczy nastawni z elektrycznym przestawianiem zwrotnic,
- g) drągi stalowe do przestawiania zwrotnic ześrodkowanych nie wyposażonych w koziółki latarniowe w ilości nie mniejszej niż jeden na każdą nastawnię,
- h) drążek włączający – w nastawniach mechanicznych,
- i) dwie tarcze zatrzymania i dwie tarcze ostrzegawcze przenośne z kompletnymi latarniami (tarcze ostrzegawcze tylko na nastawniach przylegających bezpośrednio do szlaku),
- j) reflektor zewnętrzny, lampę sygnałową (24 V), latarkę sygnałową, trąbkę sygnalizacyjną lub gwizdek i chorągiewkę,
- k) oświetlenie zastępcze,
- l) sprzęt przeciwpożarowy w ilości określonej odrębnymi przepisami
- m) apteczkę,
- n) skrobaczkę, łopatę, szczotki i miotły do czyszczenia zwrotnic oraz kliny zastawcze, kliny zwrotnicowe, smar do smarowania zwrotnic, piecyki do ogrzewania rozjazdów,
- o) płozy hamulcowe do zabezpieczenia wagonów przed zbiegnięciem co najmniej dwie sztuki,

- p) klucze do przykręcania śrub na rozjazdach,
 - r) blaszki do kontrolowania przylegania iglic do opornicy (grubości 1 mm) oraz płytki do kontrolowania zamknięć nastawczych (grubości 4 mm),
 - s) inny sprzęt przewidziany dla każdej nastawni w regulaminie technicznym stacji (np. ochrony osobistej, tarczki Rd 1 itp.),
 - t) szafkę narzędziową wyposażoną w:
 - klucz płaski 30/32- 1 szt.,
 - cęgi (uniwersalne i do cięcia)- 2 szt.,
 - młotek 0,5kg- 1 szt.,
 - przecinak płaski- 1 szt.,
 - przebijak- 1 szt.
 - u) monitory, drukarki i sprzęt informatyczny potrzebny do realizacji użytkowanych systemów informatycznych,
 - v) środki czyszczące do sprzętu komputerowego (monitorów, klawiatur komputerowych, myszy komputerowych, klawiatur sterujących).
2. Na posterunku powinien znajdować się „Wykaz przepisów i instrukcji służbowych” przydzielonych do użytku służbowego personelu obsługi oraz spis inwentarza.

§ 6.

Ogólne obowiązki personelu obsługi posterunków

1. Pracownicy posterunków powinni być szczegółowo zaznajomieni z:
 - 1) rodzajem i obsługą urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności,
 - 2) z regulaminem technicznym i procesem technologicznym stacji a na bocznicach – z regulaminem pracy bocznicy w zakresie potrzebnym do wykonywania pracy na posterunku,
 - 3) z zakresem pracy i warunkami miejscowymi w przydzielonym okręgu nastawczym.
2. Wszystkie obowiązki służbowe należy wypełniać sumiennie, w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu, przy jednoczesnym zachowaniu należytej sprawności wykonywania wymaganych czynności. **Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu powinno mieć pierwszeństwo przed wykonaniem innych czynności przydzielonych pracownikowi.**
3. Pracownik pełniący służbę na posterunku powinien przestrzegać, aby osoby obce i pracownicy nie pełniący służby w okręgu nastawczym, nieuprawnieni oraz nie odbywający szkolenia nie przebywali w pomieszczeniu posterunku.
4. Pracownik posterunku obowiązany jest:
 - 1) znać nazwiska osób bezpośrednio z nim współpracujących,
 - 2) bezwzględnie zawiadomić dyżurnego ruchu dysponującego o wszelkich zakłóceniach, które wystąpiły w toku pracy w okresie służby,
 - 3) odmówić wykonania polecenia, jeżeli zagraża ono bezpieczeństwu ruchu lub ludzi,
 - 4) ostrzegać przed najechaniem przez pojazd kolejowy osoby zatrudnione przy konserwacji lub naprawie toru i urządzeń znajdujących się w torze, jak również osoby doraźnie pracujące np. przy usuwaniu śniegu,
 - 5) udostępniać osobom do tego upoważnionym prowadzoną dokumentację techniczno-ruchową oraz przechowywane dokumenty,
 - 6) zaznajamiać się ze zmianami w przepisach i instrukcjach służbowych oraz zmianami warunków lokalnych, które mają wpływ na wykonywanie obowiązków służbowych.
6. W razie niemożności zgłoszenia się do pracy, pracownik powinien zawiadomić

o tym zwierzchnika służbowego.

Zawiadomienie takie powinno być przekazane niezwłocznie zwierzchnikowi przed objęciem dyżuru. Poza godzinami pracy biura zakładu o niemożności zgłoszenia się do pracy, należy powiadomić dyżurnego ruchu dysponującego stacją miejsca pracy.

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

§ 7.

Zwierzchnictwo i zależność służbowa

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 w tym zakresie, chyba że działania te zmierzają do powstania zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
2. Kierowanie ruchem pociągów i pojazdów pomocniczych na przyległych szlakach, na własnej stacji i bocznicy, jak również nadzór nad pracą manewrową odbywającą się na torach głównych przeznaczonych do przyjmowania i wyprawiania pociągów, należy do obowiązków dyżurnego ruchu.
3. Dyżurny ruchu powinien wydawać polecenia należycie przemyślane i nie zmieniać ich bez koniecznej potrzeby.
4. Polecenia wydawane przez dyżurnego ruchu, a dotyczące przyjmowania, przepuszczania, wyprawiania, krzyżowania i wyprzedzania pociągów, jak też pracy manewrowej nie ma prawa nikt zmieniać ani odwoływać bez jego zgody, chyba że zaistniała sytuacja zagraża bezpieczeństwu ruchu.
5. Dyżurnemu ruchu dysponującemu podlegają bezpośrednio:
 - 1) dyżurny ruchu pomocniczy,
 - 2) nastawniczy,
 - 3) zwrótniczy,
 - 4) dróżnik przejazdowy.
6. Dyżurnemu ruchu mogą również podlegać, w zależności od warunków miejscowych konserwatorzy zwrótnic, pracownicy zatrudnieni przy czynnościach handlowych oraz odprawiacze pociągów i operatorzy pociągów.
7. Dyżurny ruchu dysponujący współpracuje z pracownikami zgodnie z podziałem pracy ujętym w regulaminie technicznym, z dyżurnymi ruchu sąsiednich posterunków zapowiadawczych i dyspozytorem JSK.
Wykonuje ponadto polecenia dyspozytora JSK jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami Instrukcji JSK - R1 i regulaminu technicznego stacji lub regulaminu pracy bocznicy.

§ 8. Obowiązki pracowników posterunków nastawczych w zakresie utrzymania urządzeń

1. Pracownicy posterunku utrzymują w swoich okręgach w czystości rozjazdy, latarnie zwrotnicowe i wykolejnicowe, przenośne sygnały drogowe, przybory sygnałowe, części zewnętrzne znajdujących się na posterunku urządzeń srk, urządzeń TVu, szafki narzędziowe oraz komplety narzędzi, a także dostępne elementy urządzeń zewnętrznych srk jak np. obudowy zamków zwrotnicowych, zamków wykolejnicowych, zamków ryglowych, soczewki sygnalizatorów karzełkowych, pokrywy elektrycznych napędów zwrotnicowych, obudowy czujników koła.
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 musi być rozgraniczony i uwidoczniiony w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy boczniczy.
4. Wszystkie dostępne części obsługiwanych urządzeń należy codziennie obejrzeć i sprawdzić, a wszelkie stwierdzone ich uszkodzenia i nieprawidłowości w działaniu odnotować w odpowiednich książkach i zgłosić pracownikom utrzymania.
5. W przypadku nieobecności wyznaczonego regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy boczniczy pracownika, pracownicy posterunków w porze widnej, dokonuje zewnętrznych wzrokowych oględzin rozjazdów na polecenie zwierzchnika.
6. Zakres oględzin rozjazdów wykonywanych przez pracowników właściwej stacji lub boczniczy, określony postanowieniami Instrukcji w zakresie warunków technicznych utrzymania nawierzchni kolejowej, rozjazdów i obiektów inżynierskich, JSK - D.
7. Zakres prac konserwacyjnych wykonywanych przez pracowników jest określony Instrukcją JSK – D.
Rozjazd podlega oczyszczaniu od złącza przed iglicami do pierwszego złącza poza krzyżownicą – w rozjazdach pojedynczych, zaś w rozjazdach krzyżowych pomiędzy stykami końcowymi rozjazdu.
Z rozjazdu należy usuwać wszelkiego rodzaju zanieczyszczenia i stary smar na poduszkach ślizgowych oraz na zamknięciach nastawczych.
Szczególnie starannie powinny być utrzymywane zamknięcia nastawcze i dokręcane śruby przy krzyżownicy.
Czynności te wykonują pracownicy utrzymania, W przypadku nieobecności wyznaczonego regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy boczniczy pracownika, pracownicy posterunków.
8. Fakt dokonania wzrokowych zewnętrznych oględzin rozjazdów, ich konserwacji i zauważone usterki należy odnotować w Dzienniku oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie i żądać usunięcia usterek przez pion utrzymania.

Rozdział II

OBEJMOWANIE, PRZEKAZYWANIE I PEŁNIENIE DYŻURU ORAZ ZACHOWANIE SIĘ W CZASIE PEŁNIENIA DYŻURU

§ 9.

Obowiązki przy przyjęciu i przekazywaniu dyżuru

1. Pracownik posterunku powinien zgłosić się na dyżur wypoczęty, w pełni sprawny psychofizycznie, w ustalonym czasie i miejscu.
Porządek, czas zgłoszenia się i objęcie dyżuru ustala regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy boczniczy.
2. Przed objęciem dyżuru pracownik posterunku nastawczego powinien zapoznać się z sytuacją na torach przydzielonego okręgu i przebiegiem pracy odbywającej się w okręgu.
3. Przekazanie i objęcie dyżuru odbywa się w sposób określony w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy boczniczy.
4. Przekazujący powinien poinformować obejmującego o:
 - 1) wszelkich odchyleniach od wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów,
 - 2) stanie zajętości i zamknięciu torów stacyjnych i szlakowych,
 - 3) stanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (stan plomb, liczników itp.), wprowadzonych obostrzeniach w sposobie prowadzenia ruchu, stanie urządzeń TVu, stanie sieci trakcyjnej i zasilania oraz stanie urządzeń łączności,
 - 4) prowadzonych pracach przy urządzeniach, wymienionych w pkt. 3 i robotach torowych, mających wpływ na sposób prowadzenia ruchu lub wymagających szczególnej ostrożności,
 - 5) obowiązujących ostrzeżeniach doraźnych i kursowaniu pojazdów pomocniczych,
 - 6) sytuacji w pracy manewrowej,
 - 7) zaległej pracy i wydanych względnie otrzymanych poleceniach, których jeszcze nie wykonano,
 - 8) wszelkich wydarzeniach i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo i sprawność ruchu.
5. Obejmującemu dyżur należy przekazać regulamin techniczny lub regulamin pracy boczniczy lub wyciągi z tych regulaminów, aktualnie prowadzone dzienniki, książki i inne druki, wewnętrzne rozkłady jazdy, przepisy, przybory sygnałowe i inwentarz oraz pisma i telegramy, których treść jest nadal ważna.
6. Obejmujący dyżur powinien obejrzeć urządzenia i zbadać zapisy, a w razie potrzeby, zażądać dodatkowych wyjaśnień.
7. Do czasu całkowitego ukończenia przekazywania i objęcia dyżuru i potwierdzenia tego podpisami, pracownikowi obejmującemu dyżur nie wolno wykonywać żadnych czynności związanych z prowadzeniem ruchu, a po złożeniu podpisów przez przekazującego i obejmującego, czynności tych nie wolno wykonywać pracownikowi, który dyżur przekazał. Wyjątek stanowi konieczność zapobiegnięcia nagle grożącemu niebezpieczeństwu.
8. W przypadku, gdy istnieją przeszkody uniemożliwiające przepisowe przekazanie dyżuru lub zachowanie, który powinien go przekazać budzi zastrzeżenia – przyjmujący zgłasza o tym przełożonemu i przyjmuje dyżur.
9. 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.

§ 10.

Obowiązki w czasie pełnienia dyżuru

1. Pracownik posterunku podczas pełnienia dyżuru powinien stale obserwować teren swojego okręgu, w tym także za pomocą urządzeń TVu, a gdy nie ma i nie oczekuje się pociągu ani też nie odbywa się praca manewrowa, wolny czas powinien wykorzystywać na czynności związane z utrzymaniem w czystości urządzeń i porządku wewnątrz pomieszczenia, jak również na terenie przyległym do posterunku. Jeżeli w pracy posterunku występuje określona regulaminem technicznym przerwa, wymagająca jednak obecności pracownika na dyżurze, to na czas trwania tej przerwy zwierzchnik może przydzielić pracownikowi wykonywanie również innych czynności określonych w regulaminie.
2. Zgłaszanie się na dyżur w stanie nietrzeźwym, pełnienie jej w tym stanie jak również spożywanie napojów alkoholowych i środków odurzających, spanie, wykonywanie czynności nie związanych z pracą czasie pełnienia dyżuru jest zakazane. Słuchanie radia może mieć miejsce jedynie w chwilach zmniejszonego natężenia pracy oraz podczas przerw w pracy, ale nie może ono być czynnikiem usprawiedliwiającym popełnianie błędów w pracy.
3. Pracownik pełniący dyżur na posterunku powinien zwracać baczność uwagę na sygnały podawane przez innych pracowników oraz na sygnały wywoławcze skierowane do niego, zgłaszać się na nie niezwłocznie, a każde polecenie powtórzyć.
4. Pracownikowi nie wolno udostępniać osobom obcym, o ile nie mają uprawnień do wglądu, dokumentacji pracy oraz innych dokumentów służbowych przechowywanych na posterunku.
5. Pracownik pełniący dyżur na posterunku nastawczym nie może dopuszczać do obsługi urządzeń i wykonywania innych czynności mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu przez osoby nie wyznaczone do tych czynności.
6. Pracownicy szkolący się na posterunku nastawczym mogą obsługiwać urządzenia pod nadzorem i odpowiedzialnością pracownika pełniącego dyżur.

§ 11.

Składanie informacji osobom kontrolującym

1. W razie przybycia na posterunek zwierzchnika lub osoby kontrolującej, pracownik pełniący dyżur na posterunku powinien złożyć mu ustną informację o sytuacji ruchowej. Osoby nieznane należy wylegitymować.

§ 12.

Prowadzenie dokumentacji pracy

1. Podstawowymi dokumentami pracy ruchowej posterunków nastawczych są:
 - 1) „Dziennik ruchu posterunku zapowiadawczego”,
 - 2) „Dziennik ruchu posterunku odstępowego”,

- 3) „Książka przebiegów”.
- Ponadto na posterunkach tych prowadzi się dokumenty przewidziane przepisami i instrukcjami służbowymi.
2. Wzory i sposób prowadzenia dziennika ruchu i książki przebiegów określają postanowienia Instrukcji JSK - R1.
3. Zapisy, w przewidzianych przepisami i instrukcjami dziennikach, książkach i innych dokumentach, należy dokonywać w sposób właściwy i czytelny atramentem lub długopisem.
- Nie wolno zapisów poprawiać, wycierać wywabiąć ani zalepiać. W razie pomyłki należy zapis przekreślić tak, aby możliwe było odczytanie go, a obok należy zrobić nowy zapis i potwierdzić go na marginesie strony podpisem z ewentualnym omówieniem. Nie wolno też wrywać kartek.
4. Druki, (dzienniki, książki itp.) wydane do użytku w stanie przesznurowanym i opieczętowane nie mogą być pozbawione przesznurowania i pieczęci.

§ 13. Oddalanie się z posterunku

1. Pracownikowi posterunku nastawczego nie wolno opuścić miejsca pracy przed przekazaniem dyżuru i przed objęciem go przez następcę.
- Podczas pełnienia dyżuru, pracownikom bezpośrednio podlegającym dyżurnemu ruchu dysponującemu, nie wolno pod żadnym pozorem oddalać się z posterunku bez uzyskania zgody właściwego dyżurnego ruchu dysponującego.
2. Na czas chwilowej nieobecności na posterunku nadawczym z jednoosobową obsadą, wywołanej potrzebą związaną z pracą 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 ruchu dysponującemu.
- Obsługiwane przez ten posterunek semafony powinny w tym czasie być nastawione na sygnał „Stój”.
3. W razie zachorowania pracownika pełniącego dyżur na posterunku nastawczym, pracownik ten powinien o tym zawiadomić:
- 1) dyżurny ruchu dysponujący – swojego zwierzchnika lub jego zastępcę,
 - 2) pozostali pracownicy – dyżurnego ruchu dysponującego. Musi on jednak pozostać na posterunku do czasu przybycia zastępcy.
- W nagłych przypadkach, zwierzchnik lub jego zastępca powinien przyjąć dyżur dyżurnego ruchu dysponującego do czasu przybycia innego dyżurnego o ile posiada wymagane kwalifikacje i autoryzacje. Ewentualne zastępstwo pozostałych pracowników (w przypadku zachorowania pracownika na wykonawczym posterunku nastawczym o jednoosobowej obsadzie) wyznacza dyżurny ruchu w porozumieniu ze zwierzchnikiem np. przez przesunięcie odpowiedniego pracownika z posterunku o wieloosobowej obsadzie.

§ 14.

Prowadzenie rozmów za pomocą urządzeń łączności

1. Przed rozpoczęciem rozmowy, należy upewnić się, czy rozmawia się z właściwym pracownikiem. W tym celu pracownik wywoływany powinien niezwłocznie zgłosić się podając swój posterunek i stanowisko oraz swoje nazwisko. W ten sposób powinien przedstawić się również pracownik wywołujący.
2. Przeprowadzane rozmowy powinny być krótkie, a ich treść nie może nasuwać żadnych wątpliwości. Treść otrzymanego polecenia należy powtórzyć. Jeżeli polecenie wydano przez megafon, wówczas wydający polecenie powinien je powtórzyć. Każda rozmowa dotycząca ruchu pociągów lub manewrów powinna być zakończona słowem „Koniec” wypowiedzianym do mikrofonu przed wyłączeniem urządzeń łączności.
3. Treść otrzymanych i wydanych poleceń oraz informacji dotyczących prowadzenia, ruchu pociągów i manewrów, otrzymanych i przekazanych zgłoszeń o wypadkach i wydarzeniach, musi być odnotowana w dzienniku telefonicznym, jeżeli z postanowień szczegółowych przepisów i instrukcji nie wynika, że muszą być odnotowane w innej dokumentacji.

§ 15.

Zdejmowanie plomb

1. W razie potrzeby, pracownik obsługujący urządzenia srk może zdjąć plomby z urządzeń wymienionych w wykazie zamieszczonym w Instrukcji JSK-E, z tym że pracownik wykonawczego posterunku nastawczego może to uczynić tylko za każdorazową zgodą dyżurnego ruchu dysponującego.
2. O zdjęciu plomb i wprowadzonych w związku z tym obostrzeniach w prowadzeniu ruchu należy wnieść właściwy zapis przez całą szerokość strony: dyżurny ruchu w dzienniku ruchu –jeżeli dotyczy urządzeń liniowych lub w książce przebiegów – jeżeli dotyczy urządzeń stacyjnych, a pracownik wykonawczego posterunku nastawczego w książce przebiegów oraz obaj w części I książki kontroli urządzeń srk. Jeżeli obostrzenia nie są wymagane, zapisów dokonuje się tylko w książce kontroli urządzeń srk.
3. Zapisy o wykonywaniu robót lub otwieraniu kłódek i zdejmowaniu lub zakładaniu przez uprawnionych pracowników odpowiedniej sekcji plomb oraz wprowadzonych i odwołanych w związku z tym obostrzeniach w prowadzeniu ruchu powinny być przenoszone przez pracownika posterunku nastawczego z książki kontroli urządzeń srk do dziennika ruchu lub książki przebiegów. Jeśli obostrzenia nie są wymagane i nie są wprowadzone, pracownik posterunku nastawczego przyjmuje do wiadomości zapisy wniesione przez uprawnionych pracowników odpowiedniej sekcji 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.
4. Na posterunkach nastawczych, na których Książka przebiegów nie jest prowadzona, zapisów o zdjęciu i założeniu plomb oraz wprowadzonych i odwołanych w związku z tym obostrzeniach, dokonuje się tylko w książce kontroli urządzeń srk; jeśli jednak obostrzenia dotyczą urządzeń liniowych, odnotowuje się je również w dzienniku ruchu.

§ 16. **Postępowanie w okresie zimy**

1. W czasie opadów śniegu i podczas mrozu pracownik posterunku nastawczego obowiązany jest w zakresie swoich możliwości do utrzymania urządzeń w stanie czynnym. W tym celu powinien w przerwach między pociągami oczyszczać ze śniegu i lodu zwrotnice, pędnie drutowe i krążki, zamki zwrotnicowe oraz starać się o zapewnienie działania naprężaczy zewnętrznych przez usuwanie śniegu i szronu ze szczęk zaciskowych i zębatek. Czynności te powinien wykonywać do czasu przybycia innych wyznaczonych pracowników, jeżeli zachodzi taka konieczność.
Podczas mrozu i opadów śniegu w celu zmniejszenia prawdopodobieństwa przymarzania elementów ruchomych zwrotnic i wykolejnic pracownik posterunku nastawczego zobowiązany jest:
 - a) profilaktycznie przestawiać zwrotnice, wykolejnice,
 - b) obserwować działanie urządzeń srk,
 - c) obserwować działanie urządzeń TVu.
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 wolnym od ruchu pociągów).
3. Do wymienionych w ust. 1 czynności mogą być wyznaczeni inni pracownicy. Zakres prac oraz sposób nadzoru nad ich wykonaniem powinny być określone w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy.

§ 17. **Kontrola oświetlenia sygnałów**

1. Pracownik posterunku nastawczego, każdy w swoim okręgu nastawczym, powinien zwracać baczną uwagę na oświetlenie wskaźników, powtarzaczy na planie świetlnym, powtarzaczy i świateł kontrolnych na przekaźnikowym pulpicie nastawczym lub symboli graficznych na komputerowym pulpicie nastawczym.
2. Fakt przeprowadzania kontroli oświetlenia wskaźników, sposób i jej wynik, należy odnotować w dzienniku ruchu lub książce przebiegów.

§ 18. **Przygotowanie drogi przebiegu**

1. Przez przygotowanie drogi przebiegu należy rozumieć wykonanie wszystkich przewidzianych czynności związanych z przyjęciem, wyprawieniem lub przepuszczeniem pociągu, w sposób określony regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy bocznicy, celem zapewnienia prawidłowej i bezpiecznej jazdy pociągów. Ruch pociągów i manewrów powinien odbywać się tylko po przygotowanych drogach przebiegu.
2. Ruch pociągów należy prowadzić po torach wyznaczonych w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy i po zorganizowanych drogach przebiegu. W razie potrzeby dyżurny ruchu może zmienić tor wjazdowy dla pociągu, o czym powinien powiadomić przed zamówieniem drogi przebiegu posterunki biorące udział w przygotowaniu drogi przebiegu.

3. Jeżeli dyżurny ruchu nie zawiadomił posterunku o zmianie toru wjazdowego dla pociągu i wydał polecenie nastawienia przebiegu innego niż przewiduje regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy bocznicy, pracownik posterunku przed przygotowaniem drogi przebiegu powinien upewnić się czy dyżurny ruchu nie popełnił pomyłki. Pracownik ten powinien postąpić podobnie, jeżeli polecenie otrzymane za pomocą urządzeń blokady stacyjnej jest niezgodne z uprzednio otrzymaną informacją telefoniczną lub innym środkiem łączności. Fakt zmiany toru wjazdowego należy odnotować w dzienniku ruchu i książce przebiegów.
4. Jeżeli dyżurny ruchu zamówi drogę przebiegu na tor zajęty albo tylko przy pomocy urządzeń blokady stacyjnej bez uprzedniej informacji telefonicznej, lub gdy polecenie to będzie sprzeczne z uprzednio otrzymanym poleceniem, nie należy polecenia wykonywać, ale zwrócić na to uwagę dyżurnemu ruchu, a dopiero po otrzymaniu niezbędnych wyjaśnień odpowiednio wykonać polecenie.
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, które kolidują z drogą przebiegu dla pociągu, a przerwanie ich wymaga dłuższego czasu, dyżurny ruchu powinien we właściwym czasie wydać polecenie przerwania manewrów. W innym przypadku polecenie przygotowania drogi przebiegu oznacza jednocześnie polecenie przerwania manewrów kolidujących z drogą przebiegu pociągu.
7. Manewry uważa się za przerwane, gdy manewrujący tabor został usunięty z drogi przebiegu pociągu i zatrzymany oraz gdy odpowiednie sygnały wskazują zakaz manewrowania, a na wydane kierownikowi manewrów polecenie przerwania manewrów, zgłosił on, że manewry zostały przerwane.
8. Jeżeli w okręgu nastawczym nie odbywają się jazdy pociągów ani nie prowadzi się manewrów, zwrotnice powinny znajdować się w położeniu zasadniczym wskazanym na planie schematycznym w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy. W drodze wyjątku odchylenia od tej zasady powinny być podane w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy.
9. Na stacjach z prawidłowo działającą blokadą stacyjną, dyżurny ruchu poleca przygotowanie drogi przebiegu przez obsłużenie odpowiednich bloków blokady stacyjnej, po uprzednim podaniu informacji telefonicznej.
10. Na posterunku nastawczym, gdzie razem z dyżurnym ruchu pełni dyżur pracownik obsługujący urządzenia nastawcze, polecenie przygotowania drogi przebiegu dyżurny ruchu wydaje ustnie. Pracownik ten nie prowadzi książki przebiegów.
11. Przed obsłużeniem blokady dyżurny ruchu powinien podać pracownikom posterunków nastawczych informacje o numerze pociągu, kierunku jazdy, numerze toru, na który należy przyjąć pociąg oraz wszelkie niezbędne dodatkowe informacje, jeżeli przyjęcie pociągu odbywa się w odchyleniu od regulaminu technicznego. Informacje te pracownik posterunku nastawczego wpisuje do książki przebiegów i powtarza je, a następnie przystępuje do czynności związanych z przygotowaniem drogi przebiegu.
12. 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.
13. Przed przystąpieniem do nastawiania zwrotnic należy sprawdzić czy tor, na który ma być przyjęty pociąg jest wolny.
Tor należy sprawdzać w granicach wyznaczonych regulaminem technicznym.
14. W zależności od warunków miejscowych i rodzaju znajdujących się na posterunku nastawczym urządzeń srk, sprawdzenie czy droga przebiegu jest wolna od przeszkód może być dokonane:

- 1) bezpośrednio w terenie,
 - 2) z okna posterunku,
 - 3) na planie świetlnym, pulpicie nastawczym lub komputerowym (na monitorze) – dla torów i rozjazdów wyposażonych w urządzenia kontrolujące stan ich nie zajętości, przy bezawaryjnym działaniu tych urządzeń,,
 - 4) na monitorze podglądowym urządzeń TVu, w przypadku gdy monitor podglądowy, zgodnie z regulaminem technicznym, jest do tego celu przeznaczony,
15. Regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy boczniczy powinien określać kto, w jaki sposób i w jakich granicach dokonuje sprawdzenia niezajątości torów i rozjazdów przed przyjęciem pociągu.
16. W każdym przypadku należy dokonać sprawdzenia niezajątości torów i rozjazdów w terenie, jeżeli z jakichkolwiek przyczyn istnieje obawa, że sprawdzenia w inny sposób nie dają pełnej gwarancji.
17. Przy sprawdzaniu gotowości drogi przebiegu należy zwrócić szczególną uwagę, czy:
- 1) tabor na torach sąsiednich znajduje się w granicach ukresów i jest zabezpieczony przed zbiegnięciem,
 - 2) na sprawdzanym torze lub nad nim nie ma przeszkód zagrażających bezpieczeństwu ruchu lub ludzi,
 - 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 i 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 wcześniej przygotował drogę przebiegu dla 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 przez obsługę odpowiednich urządzeń sterowania ruchem, a gdy ich nie ma powiadamia dyżurnego ruchu telefonicznie lub ustnie.
20. Sprawdzenie przygotowania drogi przebiegu pociągu 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 ich dźwigni nastawczych i odpowiednich 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 upewnienie 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, w której biorą one udział,

- 4) przy zwrotnicach i wykolejnicach przestawianych ręcznie i ryglowanych 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 światła kontrolnych położenia tych zwrotnic i wykolejnic - w przypadku przekąźnikowych pulpitów nastawczych lub obserwację symboli graficznych położenia zwrotnic i wykolejnic - w przypadku komputerowych pulpitów nastawczych,
 - 6) przy zwrotnicach i wykolejnicach przestawianych elektrycznie lub mechanicznie z odległości i zabezpieczonych tymczasowo zamkami zwrotnicowymi bądź sponami iglicowymi i nastawianych ręcznie, względnie przekazanych do lokalnego nastawiania za pomocą nastawników umieszczonych w pobliżu nastawianych zwrotnic i wykolejnic sprawdza się każdorazowo na miejscu podczas przygotowania drogi przebiegu, w której biorą one udział.
22. W odniesieniu do zwrotnic i wykolejnic przestawianych lub ryglowanych z odległości należy oprócz sprawdzenia wg ust. 21 pkt 1, 4 i 5 wykonać dodatkowe sprawdzenie wg ust. 21 pkt 2 i 3 gdy zachodzą następujące przypadki:
- 1) zwrotnice i wykolejnice nie są uzależnione od sygnałów dawanych na semaforze,
 - 2) zależność została czasowo wyłączona lub uszkodzona albo gdy prowadzi się roboty przy urządzeniach nastawczych lub ryglowych tych zwrotnic,
 - 3) ma odbyć się przebieg, dla którego nie jest przewidziane nastawienie semafora lub gdy zachodzi potrzeba wyprawienia albo przyjęcia pociągu przy semaforze nastawionym na sygnał „Stój”, a nie da się zabezpieczyć drogi przebiegu za pomocą urządzeń mechanicznych lub blokowych,
 - 4) odbyć się ma jazda pociągu po zwrotnicy, przy której zastosowano tymczasowe zabezpieczenie zapasowymi zamkami zwrotnicowymi lub (i) sponami iglicowymi po jej rozpruciu taborem.
23. Jeżeli zwrotnice lub wykolejnice nieześrodkowane są wyjątkowo nie zamykane na zamki, należy od czasu sprawdzenia ich nastawienia w określonym przebiegu, aż do czasu przejazdu pociągu strzec je przed przestawieniem.
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, radiotelefonem, pisemnie. Takie polecenie przygotowania drogi przebiegu nie oznacza dla pracownika posterunku nastawczego polecenia nastawienia odpowiedniego semafora na sygnał zezwalający na jazdę.
26. Na ustawienie semafora na sygnał zezwalający 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 położeniem poszczególnych zwrotnic, wykolejnic i rygli wyłączonych z zależności od semafora, a wchodzących w drogę przebiegu zarówno w charakterze czynnym jak i ochronnym, lub zastosowaniu innych zabezpieczeń zamykających ułożoną drogę przebiegu np. przełożenie drążka przebiegowego, przełożenie drążka przebiegowego dla przeciwnego kierunku jazdy itp.
27. Sygnał zezwalający na jazdę należy ustawić na semaforze wjazdowym z takim wyliczeniem, aby przez zbyt późne nastawienie sygnału nie spowodować 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 (radiotelefonem, systemem Radio-stop, podawanie sygnałów dźwiękowych, wzrokowych).
 29. Gdy wyjątkowo zachodzi potrzeba użycia drogi przebiegu, dla której to nie jest możliwe, nie jest przewidziane albo nie wolno podać na semaforze sygnału zezwalającego na jazdę, pracownik posterunku nastawczego po ułożeniu, sprawdzeniu 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.
 30. W przypadkach przewidzianych Instrukcją JSK - R1, jeżeli to postanawia regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy boczniczy, pracownik wykonawczego posterunku nastawczego na każdorazowe polecenie dyżurnego ruchu podaje sygnał „Nakaz jazdy”.

§ 19.

Postępowanie przy wjeździe, wyjeździe i przejeździe pociągu

1. Pracownik posterunku wskazany w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy boczniczy po przygotowaniu drogi przebiegu powinien obserwować okręg 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 wykorzystywane urządzenia techniczne, określone w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy boczniczy.
2. Przy obserwacji jadącego pociągu należy zwracać szczególną uwagę czy:
 - 1) pociąg jest przepisowo osygnalizowany,
 - 2) nie ma oznak zagrzenia się czopów osi zestawu kołowego,
 - 3) nie ma uszkodzeń taboru zagrażających bezpieczeństwu ruchu,
 - 4) nie hamuje żaden wagon, gdy pociąg jedzie w stanie odhamowanym,
 - 5) obręcze kół nie mają płaskich miejsc lub nalepów, na które wskazują silne rytmiczne uderzenia kół,
 - 6) nie brakuje zderzaków na końcu pociągu (z wyjątkiem taboru bezzderzakowego),
 - 7) nie ma przesunięcia, wycieku lub usypywania się ładunku, pożaru, nie są otwarte na zewnątrz drzwi wagonów.
3. Podczas wjazdu lub wyjazdu pociągu z lokomotywą popychającą, 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 wtedy obsługiwać urządzeń blokady stacyjnej i liniowej w zakresie związanym z wjazdem takiego pociągu, aż do czasu przybycia lokomotywy popychającej lub otrzymania polecenia dyżurnego ruchu.

4. W razie niezauważenia lub braku sygnałów końca pociągu na pociągu wyjeżdżającym należy po odjeździe pociągu ustawić na semaforze wyjazdowym sygnał „Stój” i niezwłocznie ten fakt zgłosić dyżurnemu ruchu. Jeżeli na posterunku nastawczym jest blokada liniowa należy zablokować blok początkowy.
5. Jeżeli na posterunku nastawczym jest blokada liniowa, to po wjeździe lub wyjeździe pociągu należy blokować najpierw blok końcowy lub początkowy, a potem dopiero blok otrzymania nakazu lub zgody.
Obsłużenie bloku nakazu oznacza zgłoszenie przybycia lub odjazdu pociągu.
6. Po zatrzymaniu pociągu należy stwierdzić, czy pociąg zatrzymał się w granicach ukresów.

§ 20.

Rozwiązanie drogi przebiegu

1. Jeżeli pociąg z sygnałami końcowymi minie sygnałowe miejsce końca pociągu, o ile sygnał na semaforze nie zmienił się samoczynnie, należy nastawić sygnał „Stój” na semaforze.
2. Drogę przebiegu można rozwiązać dopiero wtedy, gdy pociąg z sygnałem końcowym minął sygnałowe miejsce końca pociągu, na semaforze nastawiony został sygnał „Stój” i pociąg minął również przebiegowe miejsce końca pociągu.
3. Sposób zwolnienia przebiegów w zależności od rodzaju zastosowanych urządzeń srk określony jest w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy bocznicy.
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 na przykład spowodowanego toczącą się za pociągiem oderwaną jego częścią w celu skierowania jej na inny tor dla zatrzymania. W tym przypadku bez polecenia dyżurnego ruchu nie wolno obsługiwać bloku liniowego.

§ 21.

Udział pracownika posterunku nastawczego w wykonywaniu manewrów

1. Pracownik posterunku nastawczego bierze czynny udział w wykonywaniu manewrów nastawiając zwrotnice, wykolejnice i urządzenia sygnałowe stosownie do żądań kierownika manewrów lub stosownie do wskazań zawartych w karcie rozrządowej.
Nie wolno wykonywać żądań kierownika manewrów jeśli ich wykonanie zagrażało bezpieczeństwu ruchu.
2. Bez każdorazowej zgody dyżurnego ruchu nie wolno wykonywać manewrów ani zajmować taborem torów głównych. Każdorazowe pozwolenie dyżurnego ruchu dysponującego na zajęcie taborem torów głównych lub wykonywanie na nich manewrów nie jest wymagane, jeżeli zgodnie z regulaminem technicznym manewry na tych torach wykonywane są stale.
3. Regulowanie pracy manewrowej w sposób zapewniający wykonanie jej we właściwym czasie z zachowaniem bezpieczeństwa ruchu i pracowników oraz

- nadzorowanie tej pracy należy do obowiązków dyżurnego ruchu. Przed jej rozpoczęciem, kierownik manewrów obowiązany jest poinformować zainteresowanych pracowników o planie i sposobie wykonywania zamierzonej pracy.
4. Podczas manewrów pracownik posterunku nastawczego powinien zwracać baczność uwagę na bezpieczeństwo ruchu, a w razie zauważenia nieprawidłowości lub grożącego niebezpieczeństwa wstrzymać wykonywanie manewrów.
 5. Ruch manewrowy może odbywać się na polecenie kierownika manewrów na podstawie wskazań urządzeń sygnałowych względnie na odpowiedni sygnał ręczny pracownika posterunku nastawczego, który przygotował drogę przebiegu. Pozwolenie na wykonanie ruchu manewrowego może być także udzielone przy pomocy środków łączności zgodnie z zapisami regulaminu technicznego stacji lub regulaminu pracy boczniczy.
 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 szybkością**”.
 7. Na stacjach z kilkoma lokomotywami manewrowymi, każdy pracownik posterunku nastawczego powinien zwracać baczność uwagę, aby żadna z lokomotyw nie wjeżdżała w rejon manewrowy innej lokomotywy bez uzgodnienia z kierownikiem manewrów i pracownikiem posterunku nastawczego.
 8. Przepuszczenie lokomotywy lub składu manewrowego w okręg innego posterunku nastawczego może się odbyć po uzyskaniu zgody od pracownika tego posterunku nastawczego.
 9. Na polecenie dyżurnego ruchu dysponującego pracownik posterunku nastawczego może pozwolić na wyjazd lokomotywy lub składu manewrowego poza granicę przetaczania. Dyżurny ruchu powinien określić czas, na jaki zezwala zając tor szlakowy, jak również podać inne niezbędne informacje dotyczące wyjazdu z manewrami na szlak (np. odległość itp.) w rozkazie pisemnym jeśli jest wymagany, albo przekazać je w inny ustalony sposób zgodny z postanowieniami Instrukcji JSK - R1.
 10. Jeżeli tabor wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, zabrania się cofania taboru. Po stwierdzeniu, że nie ma widocznych uszkodzeń na częściach rozjazdu, przez który ma przejechać tabor, należy tabor ten usunąć z rozjazdu ruchem w kierunku z ostrza zwrotnicy. Następny ruch taboru przez tę zwrotnicę może odbyć się dopiero po stwierdzeniu stanu i prawidłowego działania zwrotnicy oraz czy położenie zwrotnicy ześrodkowanej jest zgodne ze stanem urządzenia nastawczego. Szczegółowe zasady postępowania personelu obsługi w przypadku zaistniałych rzeczywistych i „pozornych rozpruć” spowodowanych różnymi przyczynami określają postanowienia Instrukcji JSK-E.
 11. Każda rozpruta zwrotnica powinna być zamknięta dla ruchu i w jak najkrótszym czasie sprawdzona co najmniej przez ślusarza zwrotnicowego wpisanego do tabeli B książki kontroli urządzeń srk, a przy zwrotnicach zdalnie nastawianych także przez upoważnionego pracownika utrzymania urządzeń srk. Wynik sprawdzenia powinien być odnotowany w tych samych książkach, w których odnotowano rozprucie zwrotnicy.
 12. Jeżeli po zakończeniu manewrów tabor nie jest zabezpieczony przed zbiegnięciem w sposób wskazany w regulaminie technicznym stacji lub regulaminie pracy boczniczy, pracownik posterunku nastawczego powinien dopilnować wykonania zabezpieczenia lub zabezpieczenie takie wykonać osobiście.

§ 22. Obsługa przejazdów kolejowo-drogowych

1. Pracownik posterunku nastawczego obsługującego przejazd kolejowo-drogowy powinien przed przejeżdżającym pociągiem, pojazdem pomocniczym lub manewrującym taborom zamknąć w odpowiednim czasie rogatki. Jeżeli jazda pociągu lub manewrującego taboru przez przejazd kolejowo- drogowy zależna jest od sygnału podawanego przez posterunek obsługujący rogatkę, to pracownik tego posterunku przed podaniem sygnału na jazdę pociągu lub taboru powinien zamknąć rogatki.
W czasie wolnym od jazd pociągów i manewrów rogatki powinny się znajdować w położeniu wskazanym w regulaminie obsługi przejazdu.
2. Po przejeździe pociągu lub ukończeniu manewrów rogatki należy niezwłocznie otworzyć, jeżeli regulamin obsługi przejazdu nie stanowi inaczej.
3. W razie dłuższego niż 10 min. manewrowania przez przejazd, powinno się manewry przerwać dla przepuszczenia pojazdów drogowych i pieszych oczekujących na otwarciu rogatek.
4. Manewry należy natychmiast przerwać dla umożliwienia przejazdu uprzywilejowanych pojazdów drogowych będących w akcji np.: pogotowia ratunkowego, straży pożarnej, policji itp.
5. W razie uszkodzenia rogatki należy niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu dysponującego, a fakt uszkodzenia wpisać do książki kontroli urządzeń srk na przejeździe kolejowo- drogowym.
6. Jeżeli uszkodzenie rogatki wywołane zostało przez pojazd drogowy, należy zanotować numer rejestracyjny pojazdu, a jeżeli można to ustalić, również – przynależność pojazdu oraz imię i nazwisko kierowcy.
7. W przypadku braku numeru rejestracyjnego, jeśli można, należy zanotować przynależność i markę pojazdu oraz imię i nazwisko prowadzącego pojazd.
8. Gdy pracownik posterunku nastawczego obsługuje rogatki przejazdowe lub przejścia dla pieszych, obowiązują go w pełni postanowienia „Instrukcji obsługi przejazdów kolejowo-drogowych, JSK - R20”.
Tok postępowania w czasie obsługi przejazdu ujęty jest w regulaminie przejazdu.
9. Jeżeli na posterunku nastawczym znajduje się urządzenie zdalnej kontroli pracy samoczynnej sygnalizacji przejazdowej, to postępowanie pracownika tego posterunku w przypadku zachodzącej potrzeby obsługi tego urządzenia powinno być zgodne z postanowieniami w tym zakresie wskazanymi w Instrukcji JSK-E.

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 jak i w urządzeniach srk.

§ 24.

Podstawa prowadzenia robót

Rozróżnia się roboty wynikłe z konserwacji lub konieczności usunięcia uszkodzeń oraz roboty związane z przebudową rozbudową lub modernizacją urządzeń srk. Przed rozpoczęciem robót związanych z przebudową, rozbudową lub modernizacją urządzeń stacyjnych srk pracownik posterunku nastawczego powinien zapoznać się z:

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

§ 25.

Pracownicy uprawnieni do prowadzenia robót

1. Przed pozwoleniem na dokonanie zapisów w odpowiednich książkach i dziennikach należy sprawdzić, czy pracownicy mają prawo wykonywania odnośnych robót, to znaczy, czy:
 - 1) są umieszczeni w tabeli „A” lub „B” książki kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym i/lub
 - 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. toromistrz, właściwi kontrolerzy, inspektorzy).

§ 26.

Wyrażanie zgody na prowadzenie robót

1. Po dokonaniu przez pracowników uprawnionych do prowadzenia robót zapisów we właściwych książkach i dziennikach, pracownik posterunku nastawczego na znak przyjęcia tego do wiadomości podpisuje i umieszcza datę, godzinę i minutę przyjęcia zapisu do wiadomości. Należy zwracać uwagę, aby w zapisie było dokładnie uwidocznione w jakich urządzeniach mają być prowadzone roboty oraz jakie ograniczenia lub obostrzenia spowodują.
2. Treść zapisu pracownik wykonawczego posterunku nastawczego podaje do wiadomości dyżurnemu ruchu.

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 w ogóle lub zezwoli, ale w innym czasie, należy uczynić o tym odpowiedni zapis.
5. Zapisy dokonywane przez pracowników posterunków nastawczych przyjmują do wiadomości za podpisem pracownicy żądający zgody na prowadzenie robót.
6. Przed dokonaniem zapisów o wyrażeniu zgody na prowadzenie robót nie wolno pozwolić na zdejmowanie plomb, otwieranie urządzeń i rozpoczynanie jakichkolwiek robót.

§ 27. Zakończenie robót

1. Po zakończeniu robót pracownicy do tego upoważnieni powinni dokonać o tym zapisów w tych samych książkach i dziennikach, w których odnotowali rozpoczęcie robót ze wskazaniem czy wprowadzone uprzednio ograniczenia lub obostrzenia mogą być odwołane.
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 wykonawczego posterunku nastawczego powinien zgłosić o tym dyżurnemu ruchu dysponującemu, który po spełnieniu warunków przewidzianych Instrukcji JSK - R1, dokona odwołania obostrzeń.
3. Fakt odwołania obostrzeń pracownik posterunku nastawczego odnotowuje w:
 - a) Książce przebiegów,
 - b) Dzienniku ruchu posterunku zapowiadawczego,
 - c) Książce kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
4. Jeżeli po zakończeniu w określonym dniu robót (roboty trwać będą dłużej) 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.
5. Przy prowadzeniu robót na podstawie tymczasowego regulaminu należy zwracać szczególną uwagę, aby na czas robót wprowadzone zostały wszystkie dodatkowe zabezpieczenia przewidziane tymczasowym regulaminem. Nie wolno w tym przedmiocie pozwalać na żadne odchylenia.
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 II części 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

1. Jeżeli w czasie pracy wystąpią przeszkody w działaniu urządzeń, to pracownicy posterunku nastawczego po sprawdzeniu, że przeszkody nie wynikają z niewłaściwej obsługi urządzeń lub nie mogą być przez personel obsługi usunięte, wzywają pracownika utrzymania (tabela A Książki kontroli urządzeń srk do usunięcia usterek).
2. Do czasu usunięcia usterki lub przeszkody, należy postępować według wytycznych zawartych we właściwych instrukcjach obsługi – w zależności od rodzaju znajdujących się na posterunku nastawczym 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 agregat jako zapasowe źródło prądu, powinna być umieszczona na widocznym miejscu instrukcja obsługi agregatu i urządzeń przynależnych do zapasowego źródła prądu.
2. Pracownicy posterunku nastawczego powinni być przeszkoleni teoretycznie i praktycznie z umiejętności obsługi agregatu.

§ 30.

Prowadzenie „Książki kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym” i „Dziennika oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie”

1. Na każdym posterunku nastawczym powinna znajdować się „Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym” i „Dziennik oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie”, których do czasu ich zakończenia nie wolno wynosić z pomieszczenia posterunku.
2. Za należyte prowadzenie książki odpowiedzialny jest pracownik posterunku nastawczego, wyznaczony regulaminem technicznym stacji lub regulaminem pracy boczniczy.
3. Książka kontroli urządzeń sterowania ruchem składa się z dwóch części. Część I przeznaczona jest dla zapisywania przez personel obsługi usterek w urządzeniach oraz odnotowywania usunięcia tych usterek i wykonania związanych z tym przez pracowników utrzymania robót (uprawnionych pracowników właściwej sekcji). Wyniki sprawdzeń dokonywanych przez kontrolera, 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) oraz wprowadzonych zmianach w urządzeniach. W części tej odnotowuje się ponadto terminy dokonanych sprawdzeń nadzwyczajnych i okresowych oraz wyniki sprawdzenia.
4. Zapisy o prowadzonych robotach dokonuje uprawniony pracownik utrzymania 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.
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 toromistrze lub inni pracownicy Sekcji Nawierzchni i Podtorza podani w tabeli B książki kontroli urządzeń srk chcą prowadzić roboty torowe w urządzeniach oddziaływania pociągów, szyny izolowane i izolowane odcinki torowe lub zwrotnicowe, liczniki osi, 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, dozorowanie zwrotnic na miejscu, sprawdzanie na gruncie itp.),
 - 3) termin zakończenia robót.
 9. Na każde prowadzenie robót wymagana jest zgoda dyżurnego ruchu dysponującego, nawet jeżeli nie powoduje wprowadzenia obostrzeń.
 10. Dziennik oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie służy do rejestrowania wyników oględzin rozjazdów wykonywanych zgodnie z postanowieniami §8 oraz wyników badań technicznych rozjazdów, a także dokonywanych napraw.
 11. W dzienniku oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie znajdującym się na nastawni dysponującej rejestruje się stan rozjazdów na podstawie zgłoszeń pracowników wykonawczych posterunków nastawczych i na podstawie osobistych oględzin.
 12. Jeżeli oględzin rozjazdów dokonuje pracownik specjalnie wyznaczony do tych czynności, to wniesiony przez niego do dziennika 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, skrzyżowań torów w jednym poziomie zainteresowanego wykonawczego posterunku nastawczego i na nastawni dysponującej. Jeżeli ze względu na znaczną odległość nastawni dysponującej i terminowość robót wniesienie zapisu w dzienniku oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie, tej nastawni jest niemożliwe, wówczas kierownik robót taką potrzebę zgłasza dyżurnemu ruchu telefonogramem, treść którego dyżurny ruchu wpisuje do dziennika oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie.
 14. Wzór i sposób prowadzenia Książki kontroli urządzeń srk określa JSK - E oraz instrukcje obsługi poszczególnych rodzajów urządzeń, a Dziennika oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie, JSK - D.

Rozdział IV

POSTĘPOWANIE W RAZIE POWSTANIA ZDARZENIA LUB SYTUACJI POTENCJALNIE NIEBEZPIECZNEJ

§ 31.

Postępowanie przy przejechaniu pociągu obok semafora wskazującego sygnał „Stój”

1. W razie stwierdzenia, że pociąg przejeżdża obok semafora wskazującego sygnał „Stój”, a nie udzielono zezwolenia na przejazd w inny sposób, pracownik posterunku nastawczego powinien natychmiast usiłować pociąg zatrzymać (system Radio-Stop, radiotelefon, sygnały dźwiękowe, wzrokowe).
2. O przejechaniu obok semafora wskazującego sygnał „Stój”, pracownik wykonawczego posterunku nastawczego powinien niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu, który wyda polecenie co do dalszego postępowania.

§ 32.

Uszkodzenie toru

Po otrzymaniu zawiadomienia o uszkodzeniu toru, pracownik wykonawczego posterunku nastawczego powinien niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu dysponującego. Tor należy zamknąć i zabezpieczyć przed wjazdem taboru na miejsce niebezpieczne przez ustawienie tarcz zatrzymania, nastawienie zwrotnic w położenie inne uniemożliwiające jazdę w kierunku przeszkody i zastosowanie zamknięć pomocniczych. Niezależnie od tego, na właściwym łączu telefonicznym należy założyć tabliczkę z napisem „**Tor zamknięty**”.

Zdjęcie zamknięć pomocniczych (podpórek, klinów, kapturków ochronnych, wydanie poleceń w programie do obsługi komputerowych urządzeń srk itp.) lub tabliczek, może być dokonane po dopuszczeniu jazdy przez służbę drogową (uprawnionego pracownika działu technicznego) 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 stacji lub regulaminie pracy boczniczy.
2. W razie zbliżania się wagonów oderwanej części pociągu lub wagonów zbiegłych z sąsiedniej stacji, boczniczy, ładowni itp., należy nastawić zwrotnicę na tor wolny zakończony koźłem oporowym i starać się zatrzymać zbiegłe wagony przez zahamowanie ich płozami hamulcowymi.
3. Jeżeli nie ma toru wolnego, a istnieje obawa zderzenia z pociągiem, należy wykołcić je na wykolejnicę lub w inny sposób, albo skierować na tor zajęty próżnymi wagonami. Jeżeli sąsiedni szlak jest wolny, a profil na nim sprzyja zatrzymaniu ich na tym szlaku, to po uzgodnieniu z dyżurnym ruchu dysponującym można zbiegłe wagony skierować na ten szlak. Przy wyborze

sposobu postępowania należy kierować się zasadą, aby szkody były jak najmniejsze i aby w miarę możliwości nie spowodowały poważniejszej przerwy w ruchu.

4. Zbiegłe wagony można w ostateczności skierować na tor zajęty wagonami ładownymi, jeżeli wśród tych ostatnich nie ma wagonów z ludźmi, zwierzętami, przesyłkami niebezpiecznymi lub przy których nie odbywają się czynności ładunkowe.
5. Szczegółowe postanowienia dotyczące postępowania w przypadku zbiegnięcia pojazdów kolejowych zawiera regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy boczniczy.

§ 34.

Wypadek z taborem kolejowym

1. Pracownik kolejowy, który zauważył lub dowiedział się, że może dojść do wypadku, powinien użyć wszelkich dostępnych środków aby mu zapobiec, a gdy jest to niemożliwe, dążyć do ograniczenia jego skutków.
2. Jeżeli w okręgu wykonawczego posterunku nastawczego nastąpiło wykolejenie taboru, należy niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu używając do tego wszelkich dostępnych środków, podając rozmiar i przybliżone przyczyny wypadku oraz jakie tory i urządzenia będą z tego powodu nieczynne.
3. Miejsce wykolejenia taboru należy osygnalizować zgodnie z postanowieniami Instrukcji JSK - E1. Należy przy tym zwracać uwagę nie tylko na tor, na którym nastąpił wypadek, ale także na tory, których skrajnia została naruszona przez wykolejony tabor. Urządzenia nastawcze należy zabezpieczyć przez zastosowanie zamknięć pomocniczych uniemożliwiających skierowanie innego taboru na tory lub ich część objętą wypadkiem. Rozwiązanie drogi przebiegu może nastąpić po uprzednim opisanie stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji kolejowej.
4. Do czasu przybycia Komisji kolejowej w celu ustalenia przyczyn wypadku nie wolno naruszać stanu urządzeń srk, zdejmować plomb, zmieniać położenia wykolejonego taboru, ani bezpośrednio sąsiadujących wagonów nawet gdyby nie były wykolejone jak też dopuszczać do zacierania śladów mogących mieć związek z wypadkiem.
5. Usuwanie skutków wypadku może nastąpić na polecenie przewodniczącego komisji kolejowej.
6. Jeżeli w wypadku ucierpieli ludzie, należy do czasu przybycia pomocy lekarskiej udzielić im pierwszej pomocy; jeżeli udzielenie tej pomocy wymaga dotarcia do uwięzionych rannych, należy odstąpić od zakazanego w ust. 3 naruszenia taboru.
7. Pracownika kolejowego lub osobę postronną zawiadamiającą pracownika posterunku nastawczego o zaistniałym wypadku kolejowym należy wylegitymować i o zgłoszeniu niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu dysponującego.
8. Jeżeli pracownik posterunku nastawczego dostał polecenie wyprawienia pociągu na szlak, na którym wg zgłoszenia nastąpił wypadek, to należy wstrzymać wyprawienie tego pociągu.
9. Pociąg można wyprawić na dodatkowe polecenie dyżurnego ruchu po uprzednim poinformowaniu go o zgłoszeniu wypadku i ustaleniu przez niego stanu faktycznego.
10. Szczegółowe postępowanie dyżurnego ruchu, który otrzymał zgłoszenie o wypadku reguluje Instrukcja o postępowaniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych, JSK - R3.

§ 35. **Postępowanie w razie pożaru**

1. W razie zauważenia pożaru na obszarze stacji, w wagonach, magazynach, budynkach itp. należy podawać lub spowodować podawanie sygnału alarmowego **A-2 „Pożar”** i zawiadomić dyżurnego ruchu celem wezwania przez niego pomocy.
2. W razie pożaru na posterunku ruchu należy nie narażając własnego bezpieczeństwa użyć dostępnych środków gaśniczych i powiadomić o tym dyżurnego ruchu.
3. W razie zauważenia pożaru w pociągu, należy pociąg ten niezwłocznie zatrzymać, powiadomić dyżurnego ruchu i starać się ugasić pożar za pomocą posiadanych środków gaśniczych.
4. Szczegółowe wskazówki postępowania w razie pożaru w pociągu zawiera Instrukcja JSK - R1.

§ 36. **Wypadek z ludźmi**

1. W razie załabnięcia lub uszkodzenia ciała osoby znajdującej się na terenie kolejowym, pracownik kolejowy, który to spostrzegł lub dowiedział się o tym, nie narażając własnego bezpieczeństwa zobowiązany jest udzielić pierwszej pomocy lub zapewnić udzielenie tej pomocy przez innego pracownika, a w razie potrzeby także pomocy lekarskiej oraz powiadomić dyżurnego ruchu.
2. W przypadku najechania człowieka przez pociąg lub pojazd kolejowy znajdujący się w ruchu, pociąg lub pojazd należy zatrzymać i zgłosić wypadek dyżurnemu ruchu.
4. Szczegółowe postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym zawiera Instrukcja JSK-R3.

Rozdział V

PRZESTRZEGANIE PORZĄDKU I ZASAD BHP

§ 37. **Przestrzeganie porządku**

1. Pracownik posterunku powinien w zasięgu widoczności z jego posterunku:
 - 1) nie dopuszczać, aby osoby nieuprawnione przebywały na terenie okręgu nastawczego oraz w pomieszczeniach posterunku,
 - 2) nie dopuszczać do wykonywania jakichkolwiek robót w okręgu nastawczym bez pozwolenia dyżurnego ruchu,
 - 3) reagować przed kradzieżą lub uszkodzeniem mienia na powierzonym terenie,
 - 4) zwracać uwagę, aby na przejściach, przejazdach kolejowo-drogowych, torach i międzytorzach w granicach okręgu nie było przedmiotów zbędnych,
 - 5) pilnować, aby przy torach kolejowych nie składowano bez zgody kierownika oddziału 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) nie dopuszczać do odstawiania na postój maszyn drogowych, pojazdów pomocniczych i zajętych przez ludzi wagonów mieszkalnych na torach nie przeznaczonych do tego celu.
2. Ponadto należy zwracać uwagę, aby:
- 1) składowane materiały znajdowały się poza skrajnią budowli,
 - 2) obsada pojazdów kolejowych nie zanieczyszczała torów i międzytorzy,
 - 3) na urządzeniach nastawczych, blokowych, w szafach i innych pomieszczeniach nie było przedmiotów zbędnych w tych miejscach,
 - 4) nie wchodziło na tory poza czynnymi przejazdami i przejściami, nie przejeżdżano w czasie, gdy rogatek są zamknięte,
 - 5) nie dokonywano samowolnego podnoszenia rogatki przez osoby niepowołane do tego,
 - 6) miejsca przeznaczone do przechodzenia osób w czasie gołoledzi były posypane piaskiem lub innym środkiem zabezpieczającym od poślizgów.
3. O wszelkich nieprawidłowościach, których pracownik posterunku nastawczego nie może usunąć we własnym zakresie, należy niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu dysponującemu.

§ 38.

Przestrzeganie przepisów i zasad bezpieczeństwa i higieny pracy

1. Pracownik posterunku powinien dbać o własne bezpieczeństwo podczas przebywania na terenie kolejowym, jak również przy wykonywaniu swych obowiązków służbowych.
2. Przed przejściem przez tory należy sprawdzić, czy nie ma przeszkód do przejścia i przechodzić przez tory prostopadle do ich osi.
3. Nie wolno przechodzić pod taborom oraz po zderzakach lub sprzęgach.
4. Przy przechodzeniu przez tory zastawione taborom należy korzystać z pomostów hamulcowych, przerw między stojącymi wagonami o ile odległość między nimi wynosi co najmniej 20 m lub obejść stojący tabor przechodząc tor w odległości 10 m od ostatniego wagonu lub lokomotywy.
5. Nie wolno przechodzić przez tory tuż przed nadjeżdżającym pociągiem lub taborom, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym pociągiem lub taborom. Zabrania się wskakiwania i zeskakiwania z pociągu będącego w ruchu.
6. Nie wolno przechodzić między torem kolejowym, po którym dokonywane są manewry, a rampami, magazynami itp. obiektami przylegającymi bezpośrednio do tego toru.
7. Nie wolno stać lub chodzić po materiałach zgromadzonych na międzytorzach do wymiany nawierzchni względnie budowy urządzeń oraz po materiałach i przedmiotach pozostałych po dokonanych robotach, jak i po kopcach śniegu, lodu, piasku, żwiru, kamieni itp.
8. Jeżeli tabor znajduje się na torze, na którym zawieszona jest sieć trakcyjna, nie wolno wchodzić ani przebywać na dachach wagonów, zbiornikach cystern, kontenerach i pojazdach, a także na przewożonych na wagonach otwartych ładunkach, jeżeli wysokość ładunku jest większa od 1 m licząc od podłogi wagonu.
9. Zabrania się dotykania przewodów wysokiego napięcia (trakcyjnych) bezpośrednio i pośrednio oraz również zbliżania się na odległość mniejszą niż 1,5 m jakiegokolwiek części ciała, strumienia wody, narzędzi i wszelkiego rodzaju przedmiotów nie przystosowanych do postugiwania się nimi przy elektrycznych

- urządzeniach wysokiego napięcia.
10. Nie wolno wchodzić na konstrukcje wsporcze (słupy), na których zawieszono są przewody trakcyjne sieci jezdnej.
 11. W przypadku zerwania przewodów linii wysokiego napięcia lub uszkodzenia urządzeń sieci trakcyjnej, miejsca takie należy osłonić sygnałami zgodnie z Instrukcją sygnalizacji JSK - E1 i niezwłocznie powiadomić o tym dyżurnego ruchu. Ze względu na niebezpieczeństwo porażenia prądem nie wolno dotykać szyn i zerwanych przewodów, zbliżać się do nich na odległość mniejszą niż 10 m oraz dopuszczać osoby postronne w pobliżu miejsca niebezpiecznego.
 12. Przy przestawianiu zwrotnicy (wykolejnicy) nieześrodkowanej, pracownik powinien być zwrócony przodem lub bokiem do toru, w którym znajduje się przestawiana zwrotnica (wykolejnica) i ustawić się w bezpiecznej odległości od toru.
 13. Przy przekładaniu dźwigni zwrotnicy ześrodkowanej należy stać do niej bokiem trzymając ją pewnie i zwracać uwagę, aby w przypadku zerwania pędni dźwignia nie została wyrwana z ręki i nie uderzyła obsługującego.
 14. Przy podnoszeniu ciężarów naprężnych oraz po ich podniesieniu i podparciu lub zawieszeniu nie wolno wchodzić lub przechodzić pod nimi.
 15. 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 dolegała ściśle do iglicy i opornicy. Uchwyt klina zwrotnicowego powinien spoczywać na górnej powierzchni iglicy odsuniętej.
Zabrania się zakładania klina 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.
 16. W czasie pracy na rozjeździe należy zwracać baczną uwagę na ruch taboru po torze, w którym leży rozjazd jak również na ruch taboru po torach sąsiednich.
 17. W przypadku zbliżania się taboru należy w odpowiednim czasie zejść z toru w miejsce bezpieczne.
 18. Nie należy chodzić po główkach szyn, ani też stawiać nogi pomiędzy iglicą i opornicą.
 19. Przy pracy na torze należy nosić przepisową roboczą odzież ochronną i sprzęt ochrony osobistej.
 20. Przy dźwiganiu, przenoszeniu przedmiotów obowiązują normy zawarte w odrębnych przepisach.
 21. Wszystkie nastawnie wyposażone w ześrodkowane urządzenia srk powinny być wyposażone w kliny zwrotnicowe w niezbędnej ilości w zależności od typu i ilości rozjazdów.
Ustalona ilość klinów zwrotnicowych powinna być wpisana do spisu narzędzi znajdujących się na każdej nastawni.
 22. Pracownik posterunku powinien zwracać uwagę na bezpieczeństwo innych pracowników kolejowych i osób postronnych znajdujących się w zasięgu jego widoczności oraz ostrzegać je o groźącym niebezpieczeństwie.
 23. Celem zwiększenia bezpieczeństwa osobistego pracowników zatrudnionych przy konserwacji, oczyszczaniu, 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 ześrodkowanych stosowali kliny zwrotnicowe. W czasie oczyszczania rozjazdów przez konserwatora, na właściwej dźwigni zwrotnicowej należy zawiesić tabliczkę z napisem: „Uwaga

konserwator na rozjazdach”.

24. O zbliżeniu się pociągu do miejsca wykonywania robót pracownik posterunku nastawczego powinien powiadamiać zatrudnionych na torach pracowników ustalonym sygnałem lub urządzeniami nagłaśniającymi itp.

