

Załącznik nr 2 do uchwały
Zarządu Powiatu w Piłę
Nr 546.2014 .z dnia 05 marca 2014 r.

INSTRUKCJA
prowadzenia ruchu pociągów na sieci Wyrzyskiej Kolejki
Powiatowej

Piła, 2014 r.

Regulacja wewnętrzna określająca zasady prowadzenia ruchu pociągów na sieci Wyrzyskiej Kolejki Powiatowej

PODSTAWA PRAWNA

Instrukcja niniejsza opracowana została na podstawie postanowień art. 13 ust. 5, w związku z art. 19 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, oraz w oparciu o postanowienia rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.

1.

Właściciel: Powiat Pilski
Administrator: Powiatowy Zarząd Dróg w Pile
Podstawa: Uchwała Zarządu Powiatu w Pile Nr 638/09 z dnia 30.12.2009 r. przekazująca w administrowanie Powiatowemu Zarządowi Dróg w Pile majątek Wyrzyskiej Kolejki Powiatowej.

DYREKTOR

/-/ Krzysztof Tomczyk

.....

(podpis użytkownika)

Instrukcja sygnalizacji na szlaku Wyrzyskiej Kolejki Powiatowej zatwierdzona została decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Nr..... z dnia r.

Rozdział I	Postanowienia ogólne	4
Rozdział II	Sygnalizacja	4
Rozdział III	Zestawienie i wyposażenie pociągów	4
Rozdział IV	Kwalifikacje i obowiązki pracowników	5
Rozdział V	Zasadnicze postanowienia dotyczące prowadzenia ruchu pociągów	6
Rozdział VI	Wyznaczanie torów stacyjnych do przyjmowania pociągów. Przygotowanie drogi przebiegu pociągu, krzyżowanie się pociągów	8
Rozdział VII	Prowadzenie ruchu pociągów	9
Rozdział VIII	Prowadzenie ruchu pociągów w razie całkowitego braku łączności	10
Rozdział IX	Prowadzenie ruchu wagonów motorowych, lokomotyw luzem ciężkich drezyn motorowych, pociągów roboczych i pojazdów pomocniczych	11
Rozdział X	Postępowanie w razie nadzwyczajnych wydarzeń	12
Rozdział XI	Hamowanie pociągów i zahamowywanie	14
Rozdział XII	Cofanie pociągu na szlaku	15
Rozdział XIII	Postępowanie na skrzyżowaniach z drogami kołowymi	15
Rozdział XIV	Popychanie pociągu	16
Rozdział XV	Manewry	16
Załącznik nr 1	Dziennik Ruchu	18
Skorowidz zmian i uzupełnień		19
Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości treści przepisów		20

Rozdział I

Postanowienia ogólne

§ 1

Prowadzenie ruchu pociągów na sieci Wyrzyskiej Kolejki Powiatowej odbywa się zgodnie z postanowieniami niniejszej „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów na Wyrzyskiej Kolejce Powiatowej” zwaną dalej Instrukcją.

§ 2

Celem Instrukcji jest zapewnienie prawidłowego i bezpiecznego ruchu pociągów.

§ 3

Postanowienia Instrukcji stanowią podstawę regulaminów oraz instrukcji związanych z prowadzeniem ruchu pociągów na Wyrzyskiej Kolejce Powiatowej.

§ 4

Znajomość Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów i dokładne przestrzeganie zawartych w niej postanowień obowiązuje wszystkie osoby, od których zależy prawidłowość i bezpieczeństwo ruchu na terenie Wyrzyskiej Kolejki Powiatowej.

Rozdział II

Sygnalizacja

§ 5

Sygnalizację na sieci Wyrzyskiej Kolejki Powiatowej regulują zapisy instrukcji: „Przepisy o sygnalizacji na Wyrzyskiej Kolejce Powiatowej”.

Rozdział III

Zestawienie i wyposażenie pociągów

§ 6

Pociąg powinien składać się, co najmniej z jednej lokomotywy i wagonów ze sprawnymi hamulcami.

§ 7

Lokomotywa i wagony powinny być w należyтым stanie technicznym, niezagrożającym bezpieczeństwu obsługi, pasażerów i osób postronnych.

§ 8

Pociąg należy zestawiać w sposób niezagrażający bezpieczeństwu. Wagony najcięższe i najdłuższe powinny znajdować się na początku składu. Zabrania się wzajemnego łączenia ze sobą wagonów, w przypadku istnienia niebezpieczeństwa zakleszczenia się zderzaków na łukach.

§ 9

Ostatni wagon w składzie powinien być wyposażony w hamulec.

§ 10

Na wyposażenie pociągu składają się:

- a) sygnały kształtowe lub świetlne,
- b) gaśnice w każdej lokomotywie,
- c) apteczka pierwszej pomocy,
- d) telefon komórkowy,
- e) zestaw podręcznych narzędzi do usuwania drobnych usterek,
- f) narzędzia niezbędne do udrażniania przejazdów i przekładania rozjazdów,
- g) lizak do kierowania ruchem na drogach publicznych.

Rozdział IV

Kwalifikacje i obowiązki pracowników

§ 11

Maszynista lokomotywy powinien posiadać uprawnienia do wykonywania czynności. Odpowiada on za utrzymanie pojazdu w należyтым stanie i za jego przydatność do ruchu. Maszynista podlega bezpośrednio kierownikowi pociągu, a w trakcie manewrów kierownikowi manewrów i wykonuje ich polecenia. Maszynista powinien znać dokładnie szlak, po którym ma jechać. W przypadku, gdy nie zna danego szlaku do zespołu należy przydzielić pilota. Przed rozpoczęciem jazdy maszynista powinien skontrolować:

- a) czy pojazd znajduje się w należyтым stanie technicznym i jest odpowiednio wyposażony,
- b) czy hamulce pojazdu działają sprawnie,
- c) czy ciężar składu nie przekracza możliwości pociągowych lokomotywy w danych warunkach,
- d) czy sygnalizacja pojazdu jest zgodna z instrukcją,
- e) czy obsługa pojazdu pomocniczego bez napędu motorowego składa się z wystarczającej ilości ludzi, potrzebnych do szybkiego usunięcia pojazdu z topu.

§ 12

Kierownik pociągu powinien posiadać odpowiednie uprawnienia do wykonywanych czynności. Kierownik pociągu podnosi odpowiedzialność za bezpieczeństwo jazdy pasażerów

i osób biorących udział w obsłudze pociągu. Kierownik pociągu zarządza pracą maszynisty i konduktorów. Do obowiązków kierownika pociągu należy:

- a) sprawdzenie czy pociąg znajduje się w należytych stanie technicznym,
- b) sprawdzenie czy hamulce wagonów działają poprawnie,
- c) sprawdzenie czy pociąg jest należycie zestawiony i wyposażony w odpowiednią sygnalizację,
- d) dbanie o porządek w pociągu i przestrzeganie przez pasażerów regulaminu przewozów,
- e) ochrona przejazdów na drogach publicznych,
- f) hamowanie ostatniego wagonu w składzie,
- g) udzielanie wszelkiej pomocy pasażerom znajdującym się w pociągu,
- h) koordynowanie działań innych pracowników,
- i) posiadanie telefonu komórkowego i porozumiewanie się z innymi pociągami drezynami i pojazdami pomocniczymi,
- j) kierowanie w razie konieczności manewrami.

§ 13

Konduktor powinien posiadać odpowiednie uprawnienia do wykonywanych czynności. Podlega bezpośrednio kierownikowi pociągu. Do jego obowiązków należy:

- a) wykonywanie poleceń kierownika pociągu,
- b) dbanie o porządek w wagonie, w którym jedzie i przestrzeganie przez pasażerów regulaminu przewozów,
- c) ochrona przejazdów na drogach publicznych,
- d) hamowanie przydzielonego mu wagonu w składzie,
- e) udzielanie wszelkiej pomocy pasażerom znajdującym się w pociągu,
- f) zgłaszanie wszelkich nieprawidłowości kierownikowi pociągu,
- g) uczestniczenie w razie konieczności w manewrach.

Rozdział V

Zasadnicze postanowienia dotyczące prowadzenia ruchu pociągów

§ 14

Ruch pociągów powinien odbywać się za wiedzą administratora Wyrzyskiej Kolejki Powiatowej. Każdy ruch taboru poza stację Białosłowie powinien zostać odnotowany w Dzienniku Ruchu zgodnie Załącznikiem nr 1.

§ 15

Prędkość maksymalna pociągów na torach Wyrzyskiej Kolejki Powiatowej wynosi 20 km/h.

§ 16

Obsługę pociągu stanowią trzy osoby pełniące funkcję: kierownika pociągu, maszynisty i konduktora. Wymienione osoby współpracują ze sobą przy wykonywaniu czynności związanych z obsługą pociągu. Kierownik pociągu wydaje polecenia i podejmuje decyzje.

§ 17

Ogólna ilość pociągów znajdujących się jednocześnie na szlaku nie powinna być większa niż dwa pociągi, wraz z pojazdem pomocniczym.

§ 18

Ruch pociągów na szlakach odbywa się na podstawie wzajemnego porozumienia kierowników pociągów za pomocą sieci telefonii komórkowej bądź sieci radiowej.

§ 19

Wyjazd pociągu na szlak może odbywać się tylko w momencie, gdy kierownicy pociągów w porozumieniu między sobą uzgodnili, że szlak jest wolny i nie ma przeszkód do jazdy.

§ 20

Pociągi jadące w jednym kierunku powinny być oddzielone od siebie, co najmniej o 200 m, a na odcinku Obórka Wielka – Kocik Młyn, – co najmniej 400 m. Maszynista drugiego składu powinien cały czas zachować kontakt wzrokowy z końcem pierwszego pociągu, a w przypadku zniknięcia pierwszego pociągu z pola widzenia w miejscach o pogorszonej widoczności szlaku zwolnić bieg i zachować szczególną ostrożność. W przypadku nieplanowanego zatrzymania pociągu jadącego jako pierwszy na szlaku kierownik pociągu lub konduktor udaje się w kierunku nadjeżdżającego składu i podają sygnał „STÓJ” zatrzymuje go.

§ 21

Zasadniczo należy unikać wyprawiania dwóch pociągów na szlak, jeden za drugim i starć się formować dłuższe składy prowadzone podwójną trakcją.

§ 22

Jeżeli pociągi jadą w przeciwnych kierunkach i zbliżają się do siebie, to mogą się krzyżować na mijankach. Mijanie się pociągów musi być najpierw uzgodnione między kierownikami pociągu, którzy informują o tym fakcie podległych sobie maszynistów.

§ 23

Pozwoleniem na wjazd pociągu z mijanki na szlak jest sygnał „ODJAZD” dawany przez kierownika pociągu.

§ 24

Przy wydaniu polecenia „ODJAZD” kierownik pociągu nie może mieć żadnych wątpliwości, że szlak jest wolny.

§ 25

Kierownicy pociągu powinni być w kontakcie ze sobą i powiadamiać się na bieżąco o panującej sytuacji ruchowej na sieci Wyrzyskiej Kolejki Powiatowej.

Rozdział VI

Wyznaczanie torów stacyjnych do przyjmowania pociągów. Przygotowanie drogi przebiegu pociągu, krzyżowanie się pociągów.

§ 26

Przygotowanie drogi przebiegu na mijance leży w gestii kierownika pociągu i konduktora.

§ 27

Na każdej mijance powinny być, co najmniej dwa tory. Zwrotnice torów przeznaczonych do krzyżowania pociągów powinny być nastawione w takie położenie normalne, ażeby był umożliwiony przejazd po torze głównym zasadniczym. Położenie normalne bocznicy odgałęziającej bocznice od toru głównego na szlaku powinno zapewnić przejazd pociągu po torze głównym.

§ 28

Przybyły na mijankę pierwszy pociąg zatrzymuje się przed zwrotnicą wjazdową a następnie po ułożeniu rozjazdu w odpowiednim kierunku wjeżdża na tor prawy. Następnie kierownik pociągu przestawia rozjazd za pociągiem na tor lewy i sprawdza czy zwrotnica wjazdowa z mijanki również ustawiona jest na ten sam tor. Jeżeli nie jest, to przestawia ją w odpowiednie położenie. Następnie dozoruje rozjazd, aż do przybycia drugiego pociągu.

§ 29

Przy zbliżaniu się do mijanki drugiego pociągu jego maszynista zwalnia bieg przed zwrotnicą i w przypadku stwierdzenia jej prawidłowego ułożenia oraz znajdowania się pociągu pierwszego w okresie wjeżdżania na mijankę.

§ 30

Jeżeli obydwa pociągi zbliżają się do miejsca krzyżowania jednocześnie, wówczas pociąg jadący od strony Białosłiwia powinien zatrzymać się przed zwrotnicą wjazdową. Pierwszeństwo wjazdu na mijankę przysługuje pociągowi jadącemu w kierunku Białosłiwia. Wjazd pociągu z Białosłiwia odbywa się po zatrzymaniu pociągu jadącego do Białosłiwia na

mijance, nastawieniu zwrotnicy, jeśli zachodzi tego potrzeba, dla pociągu z Białosłiwia i podania sygnału „DO MNIE” przez kierownika pociągu do Białosłiwia.

§ 31

Maszynista pociągu zbliżającego się do miejsca krzyżowania z pociągiem z przeciwnego kierunku powinien dać sygnał „BACZNOŚĆ”

§ 32

Nastawienie zwrotnicy wjazdowej, po wejściu pociągu na mijankę, do położenia normalnego, nastawienie zwrotnicy wjazdowej po dokonaniu krzyżowania i przestawienie jej do położenia normalnego po wyjściu pociągu oraz zamykanie zwrotnic na zamki należy do obowiązków kierownika pociągu. Kierownik pociągu może zlecić tę czynność konduktorowi.

§ 33

Nie wolno przestawiać zwrotnic leżących w drodze przebiegu, dopóki pociąg ich nie przejedzie.

Rozdział VII

Prowadzenie ruchu pociągów

§ 34

Ruch pociągów na szlaku prowadzi się na podstawie wzajemnego porozumienia kierowników pociągów zwanego zapowiadaniem pociągów.

§ 35

Zapowiadanie pociągów może odbywać się za pomocą:

- a) porozumienia telefonicznego,
- b) porozumienia radiowego.

§ 36

Pociągi można wyprawiać bez każdorazowego porozumienia kierowników pociągów, jeżeli wszystkie pociągi obsługuje tylko jedna lokomotywa; dwie lokomotywy złączone ze sobą dla podwójnej trakcji uważa się w tym przypadku za jedną lokomotywę.

§ 37

Przed wyprawieniem pociągu na szlak kierownik pociągu powinien porozumieć się z kierownikiem drugiego pociągu w celu stwierdzenia czy szlak jest wolny i gdzie nastąpi ewentualne mijanie się pociągów.

§ 38

Na przystankach osobowych i mijankach wyprawienie pociągu zarządza kierownik pociągu w następujący sposób: daje sygnał „GOTÓW DO ODJAZDU” w stronę konduktora, który w przypadku braku przeszkód do odjazdu pociągu podaje w stronę kierownika pociągu sygnał: „GOTÓW DO ODJAZDU”. Po otrzymaniu tego sygnału od konduktora kierownik pociągu daje sygnał „ODJAZD”.

§ 39

Maszyniście nie wolno uruchomić pociągu z miejsca zatrzymania planowego i nieplanowanego bez otrzymania od kierownika pociągu sygnału „ODJAZD”.

Rozdział VIII **Prowadzenie ruchu pociągów w razie całkowitego braku łączności.**

§ 40

W przypadku braku łączności między kierownikami pociągów obowiązują postanowienia ostatniej rozmowy między nimi.

§ 41

W przypadku, gdy łączność nie może zostać nawiązana, a wyprawienie pociągu jest konieczne przewiduje się następujące sposoby postępowania:

- a) kierownik pociągu wyznacza osobę, która udaje się torem w kierunku skąd mógłby nadjechać drugi pociąg i po przejściu całego szlaku i upewnieniu się, że drugi pociąg nie nadjeżdża powiadamia kierownika pociągu, że szlak jest wolny. Jeżeli osoba ta doszła do kolejnej mijanki to obserwuje szlak w kierunku, z którego mógłby nadjechać drugi pociąg i w przypadku jego zauważenia zatrzymuje go sygnałem „STÓJ” i powiadamia drużynę pociągową, że szlak jest zajęty. Do czasu, gdy nie uzyska się potwierdzenie od wyznaczonej osoby, że szlak jest wolny, pociągu uruchamiać nie wolno,
- b) kierownik pociągu wyznacza osobę, która udaje się torem w kierunku skąd mógłby nadjechać drugi pociąg a następnie po upływie 15 minut wyprawia na szlak pociąg z prędkością do 5 km/h z zachowaniem przez maszynistę szczególnej ostrożności. Osoba idąca torem w przypadku zauważenia drugiego pociągu zatrzymuje go sygnałem „STÓJ”, powiadamia obsługę pociągu, że szlak jest zajęty, a następnie biegnie w kierunku pociągu pierwszego i zatrzymuje go tak samo jak pociąg drugi. Następnie kierownicy pociągów w bezpośredniej rozmowie ustalają, który pociąg powinien cofnąć się do mijanki. Zalecane jest w tym momencie połączenie obu pociągów sprzęgłami na lokomotywach.

Rozdział IX

Prowadzenie ruchu wagonów motorowych, lokomotyw luzem, ciężkich drezyn motorowych, pociągów roboczych i pojazdów pomocniczych.

§ 42

Kursowanie wagonów motorowych, pociągów roboczych, lokomotyw luzem i ciężkich drezyn powinno odbywać się według zasad obowiązujących przy prowadzeniu ruchu pociągów pasażerskich.

§ 43

Ruch pojazdów pomocniczych powinien się odbywać zasadniczo tylko w porze dziennej, przy dobrej widzialności, na podstawie telefonicznego lub radiowego porozumienia kierującego drezyną z kierownikami pociągów znajdujących się na szlakach.

§ 44

Do pojazdów pomocniczych zalicza się:

- a) drezyny motorowe,
- b) drezyny ręczne i pedałowce,
- c) motocykle oraz rowery motorowe i ręczne,
- d) wózki robocze z napędem motorowym lub bez napędu.

§ 45

Pojazd pomocniczy można usunąć z toru, należy przy tym zadbać, aby znajdował się on poza skrajnią. W tym momencie ruch pociągów może odbywać się tak, jakby pojazd ten nie znajdował się na szlaku. O każdym usunięciu i wstawieniu pojazdu na tory należy powiadomić kierowników kursujących pociągów.

§ 46

Wstawienie pojazdów pomocniczych na tory bez zgody wszystkich kierowników pociągów jest zabronione. W momencie wstawienia pojazdu pomocniczego na tory traktowany jest on na tych samych zasadach, co pociąg.

§ 47

O miejscu wstawienia pojazdu pomocniczego kierownicy pociągu powinni powiadomić maszynistów. Maszynista prowadzący pociąg przy zbliżaniu się do takiego miejsca powinien zachować szczególną ostrożność i podawać sygnał „BACZNOŚĆ”.

§ 48

Pojazd pomocniczy bez napędu mechanicznego może być wyprawiony na szlak za pociągiem lub innym pojazdem pomocniczym w odległości, co najmniej 200 m, pojazd zaś z napędem mechanicznym w odległości 300m.

Rozdział X

Postępowanie w razie nadzwyczajnych wydarzeń

§ 49

W razie zauważenia przeszkody mogącej zagrażać bezpieczeństwu ruchu pociągów, każdy z członków zespołu, powinien przedsięwziąć środki do usunięcia tej przeszkody, a jeśli tego wykonać nie może, powinien osłonić zagrożone miejsce sygnałami, a gdy ich nie posiada – dawać w razie potrzeby odpowiednie sygnały i wezwać pomoc oraz zawiadomić o przeszkodzie wszystkie pociągi znajdujące się na szlaku. Kierownicy pociągu na podstawie porozumienia telefonicznego lub radiowego między sobą ustalają tryb dalszego postępowania.

§ 50

W razie zauważenia przeszkody do jazdy, drużyna pociągowa powinna niezwłocznie zatrzymać pociąg. W przypadku gdy dalsze kontynuowanie jazdy jest niemożliwe należy użyć wszelkich rozporządzalnych środków w celu odwiezienia do stacji docelowej podróżnych i ich bagażu ręcznego.

§ 51

Jeśli drużyna pociągowa zauważy, że po tym samym torze zbliża się drugi pociąg z przeciwnej strony, powinna jak najprędzej zatrzymać swój pociąg i cofnąć go w tył, dając sygnał „BACZNOŚĆ” do czasu zatrzymania się pociągu przeciwnego kierunku.

§ 52

Jeżeli zajdzie potrzeba wyprawienia pociągu ratunkowego, roboczego, lokomotywy pomocniczej, ciężkiej drezyny motorowej lub pojazdu pomocniczego po torze zajętych przez inny pociąg, musi o tym zostać powiadomiony kierownik pociągu znajdującego się na szlaku. W tym przypadku pociąg musi zostać zatrzymany o ile nie stoi, a kontynuacja ruchu możliwa jest dopiero po przybyciu pociągu ratunkowego, roboczego, lokomotywy pomocniczej, ciężkiej drezyny motorowej lub pojazdu pomocniczego albo otrzymania informacji, że pojazd ten nie przybędzie. Kierujący pociągiem ratunkowym, roboczym, lokomotywą pomocniczą, ciężką drezyną motorową lub pojazdem pomocniczym powinien zostać powiadomiony o miejscu postoju pociągu, zachować szczególną ostrożność a w momencie zbliżania się do miejsca postoju pociągu i zwolnić bieg do 5 km/h.

§ 53

W czasie złej widzialności lub w warunkach ograniczających widzialność poniżej 400 m należy unikać prowadzenia ruchu pociągów. A w przypadku zajścia takiej sytuacji podczas znajdowania się pociągu na szlaku, należy zachować szczególną ostrożność i zwolnić bieg do 5 km/h. Przekraczanie przejazdów drogowych musi odbywać się przy zachowaniu odpowiedniej ostrożności, przy użyciu sygnałów świetlnych. Kierowanie ruchem na drodze może być prowadzone przez osoby o odpowiednich uprawnieniach.

§ 54

W przypadku wystąpienia podejrzenia uszkodzenia toru należy najpierw zatrzymać pociąg przed tym miejscem, a drużyna pociągowa powinna zbadać stan toru. W przypadku, gdy ruch taboru jest możliwy należy przejeżdżać przez miejsce uszkodzenia powoli, z zachowaniem szczególnej ostrożności i przy użyciu pilota nadzorującego przejazd taboru przez uszkodzone miejsce. W przypadku, gdy ruch taboru jest niemożliwy należy dokonać naprawy toru tak, aby nadawał się on przynajmniej do jednorazowego przejazdu w celu ściągnięcia taboru ze szlaku.

§ 55

W razie wypadku, w którym uczestniczył pociąg na szlaku, kierownik pociągu, a gdy zajdzie tego potrzeba, także inni pracownicy kolejowi, znajdujący się na miejscu, powinni:

- a) osłonić z obu stron miejsce wypadku sygnałami „STÓJ”,
- b) stwierdzić, czy są poszkodowani ludzie,
- c) zgłosić wypadek najkrótszą drogą: telefonicznie, radiowo, samochodem lub przez posłańca służbom ratunkowym tj. w razie konieczności pogotowiu ratunkowemu lub straży pożarnej.
- d) powiadomić o wypadku inne pociągi,
- e) udzielić pierwszej pomocy rannym,
- f) zapobiec powstawaniu i szerzeniu się pożaru,
- g) w razie konieczności zawiadomić policję oraz Powiatowy Zarząd Dróg w Pile,
- h) zabezpieczyć ślady, które mogłyby ułatwić ustalenie przyczyny wypadku, aż do czasu przybycia właściwych organów,
- i) zabezpieczyć mienie kolejowe, ładunki i bagaż podróżnych.

§ 56

W razie wykolejenia taboru należy:

- a) w razie konieczności wezwać pociąg ratunkowy,
- b) podjąć kroki mające na celu wstawienie z powrotem taboru na szyny,
- c) po wstawieniu na szyny sprawdzić czy tabor nadaje się do użytku i ściągnąć go na stację Białośliwie z ograniczoną prędkością,
- d) naprawić tor w przypadku uszkodzenia.

§ 57

W razie powstania pożaru w pociągu podczas jazdy na szlaku, należy pociąg niezwłocznie zatrzymać i drużyna pociągowa powinna ewakuować pasażerów i starać się ugasić pożar, a w razie niemożności ugaszenia – zapobiec jego rozszerzaniu się i wezwać straż pożarną. Palące się wagony powinny być jak najszybciej odczepione, odtoczone na odpowiednią odległość od pozostałej części pociągu oraz zabezpieczone przed zbiegnięciem.

§ 58

W razie rozerwania pociągu na szlaku, drużyna konduktorska wraz z maszynistą powinna zatrzymać obie części rozerwanego pociągu w taki sposób, aby nie zderzyły się ze sobą. Następnie należy podjąć próbę ponownego złączenia rozerwanych części.

Rozdział XI

Hamowanie pociągów i zahamowywanie

§ 59

W składzie pociągu zawsze ostatni wagon powinien być wyposażony w czynny hamulec ręczny.

§ 60

Ilość wagonów hamujących w pociągu powinna wynosić, co najmniej 1 wagon na każde rozpoczęte 3 wagony w składzie, a na odcinku o dużym spadku podłużnym (Kocik Młyn – Pobórka) 1 wagon na każde rozpoczęte 2 wagony w składzie.

§ 61

Hamowanie pociągu powinno odbywać się podczas jazdy na spadkach, przed postojami, w razie rozerwania składu. Działania kierownika pociągu, konduktorów i maszynistów podczas hamowania i odhamowywania powinny być ze sobą skoordynowane.

§ 62

W miejscach postoju, w których może zachodzić niebezpieczeństwo zbiegnięcia wagonów, powinny być przewidziane odpowiednie środki zabezpieczające przed zbiegnięciem. Ostatni wagon w pociągu powinien być zahamowany lub podpłozowany.

§ 63

Jeżeli pomimo zastosowania środków zaradczych nastąpiło zbiegnięcie wagonów należy je zatrzymać wszelkimi możliwymi sposobami.

§ 64

W razie zbiegnięcia wagonów na szlak należy niezwłocznie zawiadomić o tym pozostałe pociągi i kierowców pojazdów pomocniczych. Powinni oni przedsięwziąć wszelkie czynności w celu zatrzymania wagonów bądź też zapobieżeniu z innym taborem, pojazdami i ludźmi.

Rozdział XII

Cofanie pociągu na szlaku

§ 65

Cofanie pociągu na szlaku może odbywać się z prędkością 10 km/h na odcinkach prostych i 5 km/h na łukach.

§ 66

Na ostatnim wagonie w składzie cofanego pociągu powinien znajdować się kierownik pociągu dający maszyniście sygnały ręczne bądź za pomocą łączą radiowego.

§ 67

W przypadku utraty kontaktu wzrokowego lub zerwania łączności radiowej pociąg należy niezwłocznie zatrzymać.

Rozdział XIII

Postępowanie na skrzyżowaniach z drogami kołowymi

§ 68

W przypadku zbliżania się do skrzyżowania z drogą gruntową należy zwolnić bieg do 10 km/h, podawać sygnał „BACZNOŚĆ” i zachować szczególną ostrożność.

§ 69

W przypadku zbliżania się do skrzyżowania z drogą utwardzoną należy zatrzymać pociąg przed przejazdem. Drużyna konduktorska w liczbie 2 osób, ubrana w kamizelki odbłaskowe, dokonuje osłonięcia przejazdu przez wyście na szosę, na co najmniej 30 m od osi toru i zatrzymanie nadjeżdżających pojazdów. W momencie, gdy nie ma przeszkód do jazdy, jeden z pracowników osłaniających przejazd daje sygnał „DO MNIE” i pociąg przyjeżdża przez przejazd zatrzymując się ostatnim wagonem tuż za jezdnią. Pracownicy osłaniający wracają do pociągu, a kierownik pociągu daje sygnał „ODJAZD” i pociąg rusza dalej. Osoby kierujące ruchem powinny posiadać odpowiednie uprawnienia.

Rozdział XIV

Popychanie pociągu

§ 70

Należy unikać stosowania lokomotyw pchających i popychających przy pociągach i zastępować je w miarę możliwości podwójną trakcją.

§ 71

Popychanie dozwolone jest tylko na odcinkach prostych toru. Jazda po łuku z popychaczem jest zabroniona.

§ 72

W czasie używania popychacza maszyniści obu lokomotyw powinni znajdować się w kontakcie wzrokowym bądź radiowym.

Rozdział XV

Manewry

§ 73

Do prowadzenia manewrów wyznacza się kierownika manewrów, który zawiaduje wszystkimi ruchami taboru i czynnościami pozostałych osób uczestniczących w manewrach i jest odpowiedzialny za prawidłowy i bezpieczny przebieg manewrów.

§ 74

Kierownikiem manewrów może być kierownik pociągu.

§ 75

Prędkość manewrującego taboru powinna nie przekraczać 5 km/h.

§ 76

Do manewrów można używać jako siły pociągowej lokomotywy, ciągnika drogowego, siły mięśni ludzkich bądź sił grawitacyjnych.

§ 77

Manewry powinno wykonywać się z należytą ostrożnością i rozwagą. Należy unikać manewrowania z taborem, w którym znajdują się pasażerowie.

§ 78

Pozostawiony tabor podczas manewrów należy zahamowywać lub podpłozować w celu zabezpieczenia go przed zbiegnięciem.

§ 79

Przy manewrach należy zachować wszelkie zasady i przepisy bezpieczeństwa m.in.:

- a) przy sprzęganiu taboru wejść można między wagony dopiero po całkowitym zatrzymaniu grupy manewrowej,
- b) sprzęganie wykonywane jest dwu osobowo: jedna osoba zajmuje się czynnościami związanymi z łączeniem taboru a druga podaje maszyniście sygnały,
- c) wkładanie płóz pod koła możliwe jest tylko i wyłącznie, gdy nie istnieje zagrożenie, że tabor ruszy,
- d) nie należy wskakiwać do jadącego taboru. Wyskakiwanie dozwolone jest tylko w kierunku jazdy składu przy prędkości nie większej niż 5 km/h na czyste podłoże,
- e) przetaczanie wagonów za pomocą ciągnika drogowego, siły mięśni ludzkich bądź sił grawitacyjnych może odbywać się tylko w momencie, gdy istnieje pewność, że wagony posiadają odpowiednią ilość sprawnych hamulców pozwalającą na zatrzymanie składu,
- f) podczas manewrów nie należy przechodzić bezpośrednio przed jadącym taborem,
- g) należy zadbać, aby w trakcie manewrów w okolicy taboru nie znajdowali się pasażerowie i osoby postronne.

Dziennik Ruchu

SKOROWIDZ ZMIAN I UZUPEŁNIEŃ

Lp.	strona, §, ust., pkt	treść zmiany	obowiązuje od	data i podpis wprowadzającego

**POTWIERDZENIE PRZYJĘCIA DO WIADOMOŚCI TREŚCI
PRZEPISÓW**

Lp.	Imię i nazwisko	stanowisko	data	podpis