

Instrukcja
wewnętrzna określająca warunki obsługi,
eksploatacji i prowadzenia robót
w przekaźnikowych urządzeniach sterowania
ruchem kolejowym na bocznicach
ZMPG S.A.

obejmująca:

- zasady pracy oraz postępowanie pracowników posterunku nastawczego przy prowadzeniu ruchu kolejowego,
- zasady obsługi przekaźnikowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.
- zasady wydawania upoważnień do samodzielnego wykonywania zabiegów utrzymania lub prowadzenia prac w czynnych urządzeniach srk oraz prawo do posiadania plombownicy

*Instrukcja wewnętrzna określająca warunki obsługi, eksploatacji i prowadzenia robót
w przekaźnikowych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym
na bocznicach ZMPG S.A.*

Instrukcja wewnętrzna

określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A. obejmuje:

- *zasady pracy oraz postępowanie pracowników posterunku nastawczego przy prowadzeniu ruchu kolejowego oraz występowania usterek w działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym,*
- *zasady działania oraz obsługi przekaźnikowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.*
- *zasady wydawania upoważnień do samodzielnego wykonywania zabiegów utrzymania lub prowadzenia prac w czynnych urządzeniach srk oraz prawo do posiadania plombownicy*

obowiązujące na bocznicach kolejowych będących w Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk S.A. ul. Zamknięta 18, 80-955 Gdańsk

Niniejsze przepisy wewnętrzne obowiązują pracowników posterunków nastawczych oraz utrzymania i konserwacji urządzeń srk na bocznicach w zakresie działania, których wchodziły czynności związane z:

- prowadzeniem ruchu kolejowego;
- nadzorem nad stanem technicznym urządzeń srk,
- utrzymaniem urządzeń srk.

Oświadczenie użytkownika

Przepisy wewnętrzne spełniają wymagania określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2021, poz. 1984).

Postanowienia zawarte w niniejszej instrukcji nadają się do stosowania w zakresie warunków technicznych oraz zasad i wymagań dotyczące utrzymania infrastruktury kolejowej w zarządzie spółki ZMPG S.A.

ZATWIERDZAM:

15.04.2022 r.
.....

Data

**WICEPREZES ZARZĄDU
DS. FINANSOWYCH**

WICEPREZES ZARZĄDU
DS. INFRASTRUKTURY

Kamil Tarczewski

Sławomir Michalewski

Podpis

Podstawa opracowania instrukcji:

1. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dziennik Ustaw 2021, poz. 1984);
2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity z dnia 23 stycznia 2015r. Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia z dnia 16 marca 2015 poz. 360) wraz z późniejszymi zmianami;
3. Rozporządzenie ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniu określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 15 stycznia 2021 r. poz. 101
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2014r. poz. 720);

Spis Treści

PODSTAWA OPRACOWANIA INSTRUKCJI:	3
OKREŚLENIA ZWIĄZANE Z PRACĄ BOCZNIK KOLEJOWYCH	5
POSTANOWIENIA OGÓLNE	8
1. Obsługa posterunku nastawczego	9
1.1. Posterunki ruchu na bocznicach ZMPG S.A.	9
1.2. Obsada posterunku nastawczego	9
1.3. Wyposażenie posterunku	9
1.4. Obowiązki pracownika posterunku nastawczego	10
1.5. Przyjęcie i przekazanie dyżuru	11
1.6. Obowiązki w czasie dyżuru	12
1.7. Prowadzenie dokumentacji techniczno - ruchowej	12
1.8. Oddalanie się z posterunku	13
1.9. Zdejmowanie plomb	13
1.10. Przygotowanie i rozwiązanie drogi przebiegu	13
1.11. Udział nastawniczego w wykonywaniu manewrów	13
1.12. Prowadzenie robót, usterki w urządzeniach	14
2. Obsługa i utrzymanie przekaźnikowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym	16
2.1. Obowiązki i odpowiedzialność pracowników obsługi	16
2.2. Zasadnicze części składowe urządzeń przekaźnikowych	16
2.3. Nastawnica przekaźnikowa	16
2.4. Przekaźniki	17
2.5. Kable i armatura kablowa	17
2.6. Napędy zwrotnicowe	17
2.7. Sygnalizatory świetlne	17
2.8. Urządzenia do układowej kontroli niezajętości torów i rozjazdów	18
2.9. Urządzenia, których zamknięcia i plomby nie mogą być otwierane (zrywane) przez pracowników obsługi	18
2.10. Urządzenia, przy których plomby mogą być zrywane przez pracowników obsługi	18
2.11. Obsługa elementów nastawczych i obserwacja urządzeń	19
2.12. Przesławianie zwrotnic	19
2.13. Nastawianie sygnałów	20
2.14. Przeshkody w działaniu urządzeń oraz postępowanie w czasie ich naprawy	21
2.15. Rozprucie zwrotnicy	21
2.16. Nieczynność sygnalizatorów	22
3. UPOWAŻNIENIA DO SAMODZIELNEGO WYKONYWANIA ZABIEGÓW UTRZYMANIA LUB PROWADZENIA PRAC W CZYNNYCH URZĄDZENIACH SRK ORAZ PRAWO DO POSIADANIA PLOMBOWNICY	23
3.1. Uprawnienia, które powinni posiadać pracownicy wykonujący czynności związane z utrzymaniem i robotami w urządzeniach srk oraz wydawanie upoważnień	23
3.2. Wydawanie upoważnień	23
3.3. Znaki plombownic	24
3.4. Prowadzenie prac w urządzeniach srk	25
4. Załącznik nr 1 Wzór upoważnienia do samodzielnego wykonywania zabiegów utrzymania oraz samodzielnego prowadzenia robót w czynnych urządzeniach srk	26
5. Zmiany i uzupełnienia	27
6. Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości treści Instrukcji	28

Określenia związane z pracą bocznic kolejowych

1. Infrastruktura kolejowa – elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym
2. Bezpieczeństwo ruchu kolejowego - poziom ryzyka akceptowalnego, związanego z realizacją procesów przewozowych prowadzonych po infrastrukturze, w tym brak związanych z ruchem kolejowym zagrożeń dla osób, mienia i środowiska.
3. Okręg nastawczy - obszar stacji lub innego posterunku ruchu, na którym urządzenia sterowania ruchem kolejowym obsługiwane są z jednej nastawnicy.
4. Prowadzenie ruchu kolejowego - zespół wzajemnie powiązanych czynności, występujących w określonym porządku, mających na celu przemieszczanie pojazdów kolejowych,
5. droga kolejowa – tor kolejowy albo tory kolejowe wraz z elementami wymienionymi w pkt 2–12 załącznika nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym, o ile są z nimi funkcjonalnie połączone, niezależnie od tego, czy zarządza nimi ten sam podmiot.
6. Ruch kolejowy - przemieszczanie się pojazdów kolejowych. Do ruchu kolejowego należą jazda pociągów i manewry.
7. Zarządca infrastruktury - podmiot gospodarczy wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową na zasadach określonych w ustawie; funkcje zarządcy infrastruktury kolejowej lub jej części mogą wykonywać różne podmioty
8. Pojazd kolejowy – pojazd dostosowany do poruszania się na własnych kołach po torach kolejowych, z napędem lub bez napędu;
4. Dysponent – podmiot będący właścicielem pojazdu kolejowego lub posiadający prawo do korzystania z niego jako środka transportu, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych;
5. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego – podmiot obowiązany do zagwarantowania utrzymania pojazdu kolejowego, wpisany do krajowego rejestru pojazdów kolejowych, w szczególności przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury lub dysponenta;
6. Pojazd kolejowy specjalny – pojazd kolejowy przeznaczony do utrzymania, naprawy lub budowy infrastruktury kolejowej, lub przeznaczony do prowadzenia działań ratowniczych;
7. Obszar kolejowy – powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy;
10. Przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej;
11. Usługa trakcyjna – działalność przewoźnika kolejowego polegającą na zapewnieniu pojazdu kolejowego z napędem wraz z obsługą maszynistów do wykonywania przewozu kolejowego albo zapewnienie obsługi maszynistów do prowadzenia pojazdu kolejowego z napędem;
12. bocznic kolejowa – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności

- ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej;
13. Użytkownik bocznic kolejowej – zarządca infrastruktury, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznic kolejowa;
 14. Typ pojazdu kolejowego – pojazd kolejowy o określonych powtarzalnych rozwiązaniach konstrukcyjnych;
 15. Typ budowli – budowlę przeznaczoną do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych;
 16. Typ urządzenia – urządzenie lub system przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego o określonych powtarzalnych parametrach technicznych i eksploatacyjnych
 17. Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu – dokument uprawniający do eksploatacji odpowiednio typu pojazdu kolejowego, typu budowli albo typu urządzenia;
 18. Świadectwo bezpieczeństwa – dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa;
 19. Terminal kolejowy – obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, wyposażony w urządzenia ładunkowe, umożliwiające załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozu towarów;
 20. Długość użyteczna toru - długość części toru przeznaczona na postój pociągu lub wagonów, mierzona pomiędzy punktem ustawienia semafora, tarczy zaporowej lub manewrowej a ukresem, końcem odcinka izolowanego, punktem zwalniającym przebieg pociągu, miejscem usytuowania wykołajnicy lub miejscem przejazdu lub przejścia kolejowego, jeżeli są one czynne w czasie postoju pociągu lub wagonu; jeżeli przy torze nie znajduje się semafor, tarcza zaporowa lub manewrowa, to długość użyteczną określa odległość między ukresami.
 21. Manewry - wszelkie zamierzone ruchy pojazdów kolejowych oraz związane z nimi czynności na torach z wyjątkiem wjazdu, wyjazdu i przejazdu pociągu.
 22. Odpręg - jeden wagon lub grupa wagonów połączonych ze sobą, odłączonych od lokomotywy lub od pozostałych przy tej lokomotywie pojazdów, a następnie staczanych z góry rozrządowej lub odrzuconych.
 23. Plan pracy manewrowej - przyjęty do realizacji porządek wykonania pracy manewrowej, w określonym przedziale czasu, ustalony przez kierującego manewrami i podany do wiadomości uczestnikom manewrów.
 24. Rejon manewrowy - obszar stacji wydzielony pod względem organizacji i technologii manewrów, w którym zasadniczo zatrudniona jest jedna drużyna manewrowa z lokomotywą manewrową lub innym urządzeniem technicznym służącym do manewrów.
 25. Skład manewrowy - pojazdy kolejowe sprzęgnięte z pojazdem kolejowym z napędem lub zespół trakcyjny wykonujący manewry. Pojazd kolejowy z napędem może znajdować się za, przed lub między pojazdami kolejowymi.
 26. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym - urządzenia techniczne przeznaczone do sterowania ruchem kolejowym, zapewniające wymagany poziom bezpieczeństwa

i sprawności ruchu, umożliwiające użytkowanie obiektu budowlanego srk zgodnie z jego przeznaczeniem; w niniejszej instrukcji określane także nazwą skróconą urządzenia srk lub urządzenia,

27. Książka kontroli urządzeń - książkę kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym/ na przejeździe kolejowym oraz o wprowadzaniu i odwołaniu obostrzeń (E1758),
28. Obsługa - użytkowanie urządzeń w procesie prowadzenia ruchu,
29. Utrzymanie - w ramach eksploatacji, zespół wszystkich działań technicznych i organizacyjnych mających na celu zachowanie struktury urządzenia srk w stanie umożliwiającym wypełnianie funkcji zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym; utrzymanie obejmuje obsługę techniczną, obsługę diagnostyczną oraz remonty urządzeń srk,
30. Eksploatacja - zespół wszystkich działań technicznych i organizacyjnych, mających na celu realizację przez użytkowane urządzenia funkcji sterowania ruchem kolejowym i zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych, włącznie z koniecznym dostosowaniem do zmian warunków zewnętrznych,
31. Obsługa techniczna - w ramach utrzymania urządzeń srk, zespół wszystkich czynności (zabiegów) związanych z konserwacją, przeglądami i naprawami bieżącymi
32. Obsługa diagnostyczna - w ramach utrzymania urządzeń srk, niezbędne działania wynikające z obowiązujących przepisów, instrukcji, normatywów technicznych i dokumentacji, mające na celu identyfikację stanu technicznego urządzeń srk,
33. Remont (naprawa główna) - wykonanie w urządzeniach srk robót budowlanych, nie będących konserwacją, przeglądem, naprawą bieżącą, mające na celu odtworzenia stanu pierwotnego całego obiektu lub jego elementu stanowiącego niezależną część konstrukcyjną lub funkcjonalną,
34. Roboty (roboty budowlane) - czynności związane z budową, przebudową, montażem, remontem lub rozbiórką urządzeń srk.

POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Instrukcja wewnętrzna określająca warunki obsługi, eksploatacji i prowadzenia robót w przekaźnikowych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym na bocznicach ZMPG S.A. składa się z trzech części:
 - CZĘŚĆ I - postępowanie pracowników posterunku nastawczego;
 - CZĘŚĆ II - zasady obsługi przekaźnikowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
 - CZĘŚĆ III - zasady wydawania upoważnień do samodzielnego wykonywania zabiegów utrzymania lub prowadzenia prac w czynnych urządzeniach srk oraz prawo do posiadania plombownicy
2. Postanowienia instrukcji mają zastosowanie przy opracowywaniu Regulaminów pracy bocznic kolejowej.
3. W części pierwszej instrukcji określono zasady i sposoby postępowania pracowników posterunków nastawczych. w czasie wykonywania zadań związanych z bezpiecznym prowadzeniem ruchu kolejowego.
4. Część druga instrukcji zawiera ogólny opis, zasady działania przekaźnikowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, sposób ich obsługiwania i postępowania w razie przeszkód w ich działaniu.
5. Szczegółowe postanowienia dotyczące wykonywania manewrów na bocznicach określają Regulaminy Pracy Bocznic Kolejowych w Zarządzie Morskiego Portu Gdańsk S.A.

1. Obsługa posterunku nastawczego

1.1. Posterunki ruchu na bocznicach ZMPG S.A.

1. Na bocznicach kolejowej ZMPG S.A. rejon „Torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny” organizowane i nadzorowane prace manewrowe, realizowane jest przez nastawniczego posterunku PPT.
2. Posterunek ruchu służy do bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego.
3. Posterunek techniczny PPT jest posterunkiem nastawczym, przeznaczonym do wykonywania przez uprawnionych pracowników czynności związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego
4. Pod względem funkcji ruchowej jest to posterunek manewrowy. Pod względem sposobu nastawiania zwrotnic, realizowane jest ono elektrycznie.

1.2. Obsada posterunku nastawczego

1. Obsadę posterunku nastawczego stanowi pracownik lub zespół pracowników zatrudnionych na danym posterunku.
2. Obsada posterunku nastawczego powinna być dostosowana do wielkości oraz rodzaju pracy posterunku.
3. Obsadę posterunku nastawczego PPT stanowi jeden nastawniczy

1.3. Wyposażenie posterunku

- 1 Posterunek nastawczy PPT powinien być wyposażony w:
 - obowiązujące na bocznicach ZMPG S.A. rejon „Torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny” instrukcje;
 - Regulamin Pracy Bocznicach ZMPG S.A. rejon „Torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny”,
 - książkę kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym / na przejeździe kolejowym/ oraz wprowadzania i odwołania obostrzeń,
 - dziennik uszkodzeń urządzeń łączności,
 - dziennik oględzin rozjazdów, skrzyżowań torów w jednym poziomie,
 - dziennik jazdy manewrowych,
 - plan schematyczny bocznicach kolejowej,
 - plan schematyczny urządzeń srk na bocznicach kolejowej,
 - tablice zależności,
 - lico pulpitu nastawczego
 - instrukcja obsługi pulpitu nastawczego,
 - instrukcja obsługi agregatu prądotwórczego,
 - instrukcja obsługi panelu sterującego eor oraz oświetleniem,
 - instrukcja obsługi centrali łączności
 - inną niezbędną dokumentację techniczno-ruchową wynikającą z postanowień RPB,
 - sprzęt:
 - niezbędne, zgodne z zasadami ergonomii umeblowanie,
 - zegar,

- środki pomocnicze - odpowiednie do konstrukcji urządzeń srk,
- zapasowe spony iglicowe i zamki zwrotnicowe lub uniwersalne zamki zwrotnicowe (sponozamki),
- klucze zapasowe do zwrotnic, wykołojnic lub urządzeń sygnałowych zamykanych na zamki, umieszczone w szafkach lub na tablicach,
- korby do ręcznego przestawiania zwrotnic w ilości co najmniej jedna,
- oświetlenie zastępcze,
- sprzęt przeciwpożarowy wynikający z odrębnych przepisów,
- apteczkę.

1.4. Obowiązki pracownika posterunku nastawczego

1. Pracownicy posterunku PPT powinni być szczegółowo zapoznani z:
 - 1) rodzajem i obsługą urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności,
 - 2) regulaminem pracy bocznic kolejowej ZMPG S.A. rejon „Torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny”
 - 3) z warunkami miejscowymi okręgu nastawczego.
2. W pierwszej kolejności należy zapewnić bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a następnie punktualność ruchu. Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu i punktualności ruchu jest nadrzędne w stosunku do innych powierzonych czynności.
3. Czynności związane z prowadzeniem ruchu kolejowego, określone w RPB pracownik posterunku nastawczego wykonuje samodzielnie, za ich prawidłowe i bezpieczne wykonanie ponosi odpowiedzialność i nikt nie może ingerować w jego działania, chyba że działania te zmierzają do powstania zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
4. Wszystkie czynności należy wykonywać sumiennie i sprawnie w sposób zapewniający bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
5. Pracownik pełniący dyżur na posterunku nastawczym musi przestrzegać, aby osoby postronne, pracownicy niepełniący dyżuru i nieodbywający szkolenia nie przebywali w pomieszczeniu posterunku.
6. Pracownik posterunku nastawczego zobowiązany jest:
 - 1) znać nazwiska osób bezpośrednio z nim współpracujących,
 - 2) bezzwłocznie zawiadomić pracownika nadzoru służb kolejowych bocznic w zakresie transportu kolejowego o wszelkich zakłóceniach, które wystąpiły w toku pracy w okresie pełnienia dyżuru,
 - 3) odmówić wykonania polecenia, jeżeli zagraża ono bezpieczeństwu ruchu lub ludzi,
 - 4) ostrzegać przed najechaniem przez pojazd kolejowy osoby znajdujące się na torach lub w pobliżu torów,
 - 5) udostępniać upoważnionym osobom prowadzoną dokumentację techniczno - ruchową,
 - 6) zaznajamiać się ze zmianami w przepisach i instrukcjach oraz zmianami warunków lokalnych, które mają wpływ na wykonywanie obowiązków zawodowych.
7. W przypadku niemożności zgłoszenia się do pracy, pracownik powinien zawiadomić o tym swojego przełożonego w czasie określonym odrębnymi przepisami.
8. Obowiązek poddawania się pracowników posterunków nastawczych egzaminom, szkoleniom, doskonaleniu zawodowemu i badaniom lekarskim regulują odrębne przepisy.

1.5. Przyjęcie i przekazanie dyżuru

1. Czas zmiany pracowników na posterunkach nastawczych ustawiony zostaje w odrębnym zarządzeniu
2. Zgłaszanie się do pracy lub przebywanie na obszarze kolejowym w zarządzie ZMPG S.A. po użyciu alkoholu i/lub pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu, pełnienie dyżuru pod wpływem substancji działających negatywnie na sprawność psychofizyczną człowieka, bądź posiadanie przedmiotów, które mogą być lub były użyte do zażycia narkotyków lub substancji pochodnych jest zabronione.
3. Zabrania się przekazywania dyżuru pracownikowi będącemu w stanie po użyciu alkoholu i/lub pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu. O zaistniałym fakcie należy niezwłocznie powiadomić przełożonego.
4. Pracownikowi pełniącemu czynności związane z ruchem kolejowym nie wolno opuścić miejsca pracy przed przekazaniem dyżuru przyjmującemu. W przypadku nie przybycia we właściwym czasie pracownika zmieniającego, należy fakt ten zgłosić swojemu przełożonemu.
5. Przekazujący powinien poinformować przyjmującego dyżur o:
 - 1) stanie zajętości torów,
 - 2) stanie rozjazdów,
 - 3) stanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (usterki, stan plomb, zamknięć, liczników, itp.), wprowadzonych obostrzeniach w sposobie prowadzenia ruchu, sprzętu informatycznego oraz urządzeń łączności,
 - 4) prowadzonych pracach przy urządzeniach wymienionych w pkt 3 oraz robotach torowych mających wpływ na sposób prowadzenia ruchu lub wymagających szczególnej ostrożności,
 - 5) sytuacji w pracy manewrowej,
 - 6) wszelkich wydarzeniach i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
6. Przyjmującemu dyżur należy przekazać znajdującą się na posterunku nastawczym dokumentację techniczno - ruchową, instrukcje.
7. Przyjmujący dyżur powinien zapoznać się z treścią wszystkich zapisów w dokumentacji, dokonać oględzin wewnętrznych urządzeń, a w razie potrzeby zażądać dodatkowych wyjaśnień.
8. Przekazanie i przyjęcie dyżuru należy zanotować w dziennikach jazd manewrowych oraz w dzienniku telefonicznym. Należy podać dokładny czas oraz datę przekazania i przyjęcia dyżuru; czas ten musi być taki sam w każdym z dokumentów. Zapisy te powinni potwierdzić podpisem pracownik przekazujący i przyjmujący dyżur. Przyjęcie i przekazanie dyżuru jest jednoznaczne z wylogowaniem oraz zalogowaniem się do wszystkich systemów zainstalowanych na danych posterunku nastawczym.
9. Pracownikowi przyjmującemu dyżur nie wolno wykonywać żadnych czynności związanych z prowadzeniem ruchu, do czasu przyjęcia przez niego dyżuru, potwierdzonego podpisem. Po złożeniu podpisów przez przekazującego i przyjmującego dyżur czynności tych nie wolno wykonywać pracownikowi, który dyżur przekazał. Wyjątek stanowi konieczność zapobiegnięcia zagrożeniom.
10. W przypadku, gdy istnieją przeszkody uniemożliwiające przepisowe przekazanie dyżuru lub zachowanie pracownika, który powinien go przekazać budzi zastrzeżenia - przyjmujący zgłasza o tym przełożonemu i przyjmuje dyżur.

11. 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.

1.6. Obowiązki w czasie dyżuru

1. Pracownik posterunku nastawczego w czasie pełnienia dyżuru powinien obserwować okręg nastawczy.
2. Gdy nie odbywa się ruch kolejowy, wolny czas należy wykorzystywać na czynności związane z utrzymaniem w czystości pomieszczenia posterunku nastawczego.
3. Oglądanie programów telewizyjnych na nośnikach audiowizualnych oraz korzystanie z gier w czasie pracy jest zakazane. Słuchanie radia może mieć miejsce jedynie w chwilach zmniejszonego natężenia pracy oraz podczas przerw w pracy, o ile nadmiernie nie angażuje uwagi pracownika negatywnie wpływając na wykonywanie obowiązków.
4. Pracownik pełniący dyżur na posterunku powinien zwracać uwagę na sygnały podawane przez innych pracowników oraz na sygnały skierowane do niego, zgłaszać się na nie niezwłocznie, a każde polecenie powtórzyć.
5. Pracownikowi nie wolno udostępniać osobom postronnym dokumentacji techniczno - ruchowej.
6. Pracownik pełniący dyżur na posterunku nastawczym nie może dopuszczać osób nieuprawnionych do samodzielnej obsługi urządzeń i wykonywania innych czynności mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.
7. Pracownicy uzyskujący autoryzację lub odbywający w procesie przygotowania zawodowego staż stanowiskowy, szkolenie praktyczne bądź zajęcia próbne na posterunku nastawczym, mogą obsługiwać urządzenia pod nadzorem i odpowiedzialnością pracownika pełniącego dyżur posiadającego duże kwalifikacje i doświadczenie zawodowe, jeżeli przy przyjęciu dyżuru zostali wpisani do prowadzonej dokumentacji.
8. W przypadku przybycia na posterunek przełożonego lub osoby kontrolującej, pracownik pełniący dyżur powinien przekazać mu ustną informację o przebiegu pracy. Osoby nieznane należy wylegitymować.

1.7. Prowadzenie dokumentacji techniczno - ruchowej

1. Zapisów w prowadzonej dokumentacji należy dokonywać właściwie, czytelnie i trwale. Zapisów nie wolno poprawiać, wycierać, wywabiać, zamazywać ani zaklejać. W przypadku pomyłki należy zapis przekreślić tak, aby możliwe było jego odczytanie, a obok należy nanieść nowy zapis i potwierdzić go podpisem.
2. Dokumentacja związana z ruchem kolejowym powinna być przesnurowana i opieczętowana, a ilość stron po sprawdzeniu przed wydaniem druku na posterunek nastawczy poświadczona podpisem przez przełożonego.
3. Zabierając z posterunku niezakończoną dokumentację przełożony powinien przed jej zabraniem dostarczyć nowy druk.

1.8. Oddalanie się z posterunku

1. Podczas pełnienia dyżuru nastawniczemu posterunku PPT nie wolno oddalać się z posterunku bez uzyskania zgody swojego przełożonego.
2. W czasie chwilowej nieobecności na posterunku wywołanej potrzebą związaną z pracą lub fizjologiczną, należy zamknąć pomieszczenie i zabrać klucz ze sobą po uprzednim poinformowaniu o tym dyżurnego ruchu PKP PLK S.A. stacji Gdańsk Port Północny posterunek GPA.
3. Obsługiwane przez posterunek nastawczy PPT sygnalizatory powinny w tym czasie wskazywać sygnał „Jazda manewrowa zabroniona”.
4. W razie zachorowania pracownika pełniącego dyżur na posterunku, pracownik ten powinien o tym zawiadomić swojego przełożonego. Pracownik musi jednak pozostać na posterunku do czasu przybycia innego zastępującego pracownika posiadającego wymagane kwalifikacje i autoryzację na posterunku nastawczym. W nagłych przypadkach przełożony o ile posiada wymagane kwalifikacje i autoryzację, powinien przejąć obowiązki nastawniczego do czasu przybycia innego nastawniczego

1.9. Zdejmowanie plomb

1. W razie potrzeby, pracownik obsługujący urządzenia srk może zdjąć plomby z urządzeń wymienionych w wykazie zamieszczonym w niniejszej instrukcji. Wskazane w pkt. 2.10
2. Fakt zdjęcia plomb nastawniczy odpisuje w książce kontroli urządzeń srk.
3. Pracownik posterunku nastawczego przyjmuje do wiadomości zapisy wniesione przez uprawnionych pracowników obsługi technicznej w książce kontroli urządzeń srk.

1.10. Przygotowanie i rozwiązanie drogi przebiegu

1. Przygotowanie drogi przebiegu obejmuje wykonanie wszystkich czynności pozwalających na, zapewnienie prawidłowej i bezpiecznej jazdy pojazdów kolejowych. Ruch kolejowy powinien odbywać się tylko po przygotowanych drogach przebiegu.
2. Jeżeli w okręgu nastawczym nie odbywają się manewry, zwrotnice powinny znajdować się w położeniu zasadniczym wskazanym na planie schematycznym
3. Przed przystąpieniem do przygotowania drogi przebiegu należy sprawdzić niezajętość torów i rozjazdów na pulpicie nastawczym. Należy dokonać sprawdzenia niezajętości torów i rozjazdów w terenie, jeżeli z jakichkolwiek przyczyn istnieje obawa, że sprawdzenie w inny sposób nie daje pełnej gwarancji.
4. Drogę przebiegu można rozwiązać dopiero wtedy, gdy grupa manewrowa lub pojazd trakcyjny luzem minął miejsce przebiegowe a na sygnalizatorze odnoszącym się do tego przebiegu ustawiony jest sygnał „Stój” .

1.11. Udział nastawniczego w wykonywaniu manewrów

1. Nastawniczy jest koordynującym pracą manewrową w I II rejonie manewrowym bocznic kolejowej ZMPG S.A. rejon „Torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny”
2. Bierze udział w wykonywaniu manewrów nastawiając zwrotnice i sygnalizatory stosownie

- do żądań kierownika manewrów. Nie wolno wykonywać żądań kierownika manewrów, których wykonanie zagrażałoby bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
3. Podczas manewrów pracownik posterunku nastawczego powinien zwracać baczność uwagę na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a w razie zauważenia nieprawidłowości lub grożącego niebezpieczeństwa wstrzymać wykonywanie manewrów.
 4. Ruch manewrowy może odbywać się na polecenie kierownika manewrów, na podstawie wskazań sygnalizatorów.
 5. Pozwolenie na wykonanie ruchu manewrowego może być także udzielone za pomocą środków łączności.
 6. W przypadku realizacji prac kilkoma lokomotywami manewrowymi, nastawniczy powinien zwracać uwagę, aby żadna z lokomotyw nie wjeżdżała w rejon manewrowy innej lokomotywy bez uzgodnienia z kierownikiem manewrów.
 7. Jazda lokomotywy lub składu manewrowego w okręg innego posterunku nastawczego może się odbyć po uzyskaniu zgody od pracownika tego posterunku nastawczego.
 8. Jeżeli pojazd kolejowy wjechał na zwrotnicę z ostrza, nastawioną na jazdę z innego toru i nastąpiło rozprucie zwrotnicy, nie wolno cofać tego pojazdu. Jeżeli nie ma widocznych uszkodzeń uniemożliwiających dalszą jazdę, należy pojazd kolejowy usunąć ze zwrotnicy jazdą w kierunku z ostrza iglicy. Następny ruch przez tę zwrotnicę może się odbywać po zezwoleniu wydanym przez pracownika posterunku nastawczego na podstawie stwierdzenia należytego stanu i prawidłowego działania zwrotnicy wraz z napędem przez uprawnionych do tego pracowników.
 9. W przypadku rozprucia zwrotnicy przez jadący pojazd kolejowy na niewłaściwie ułożoną zwrotnicę, pracownik obsługi powinien wykonać następujące czynności:
 - 1) zamknąć rozjazd dla ruchu;
 - 2) powiadomić upoważnionych pracowników utrzymania wymienionych w wykazach A i B książki kontroli urządzeń E1758 oraz
 - 3) odpisać zdarzenie w książce kontroli urządzeń E1758 oraz w dzienniku D831;
 - 4) przywrócić rozjazd do eksploatacji następując po sprawdzeniu rozjazdu oraz napędu zwrotnicowego.
 9. Po zakończeniu manewrów pracownik posterunku nastawczego powinien upewnić się o prawidłowym zabezpieczeniu pojazdów kolejowych przed zbiegnięciem przez kierującego manewrami, odpisując ten fakt w dzienniku telefonicznym. Wpisując kolejny nr i nazwisko zgłaszającego. W przypadku braku takiego zabezpieczenia pracownik posterunku nastawczego powinien podjąć działania w celu usunięcia nieprawidłowości.

1.12. Prowadzenie robót, usterki w urządzeniach

1. Bez zezwolenia nastawczego PPT, pracownikom utrzymania nie wolno przystępować do robót torowych i w urządzeniach srk.
2. Przed pozwoleniem na dokonanie zapisów w dokumentacji techniczno - ruchowej należy sprawdzić, czy pracownicy mają prawo wykonywania robót tzn., czy:
 - 1) są umieszczeni w tabeli „A” lub „B” książki kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
 - 2) są umieszczeni w tymczasowym regulaminie prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót.
3. Po dokonaniu przez uprawnionego pracownika zapisów w odpowiedniej dokumentacji (książka kontroli urządzeń srk, dziennik oględzin rozjazdów), pracownik posterunku

- nastawczego przyjmuje zapis do wiadomości przez złożenie podpisu. Należy zwracać uwagę, aby w zapisie było dokładnie określone w jakich urządzeniach mają być prowadzone roboty oraz jakie ograniczenia lub obostrzenia spowodują.
4. Zapisy dokonane przez pracownika posterunku nastawczego przyjmuje do wiadomości za podpisem pracownik żądający zgody na prowadzenie robót.
 5. Przed dokonaniem zapisów o wyrażeniu zgody na prowadzenie robót nie wolno pozwolić na zdejmowanie plomb, otwieranie urządzeń i rozpoczynanie jakichkolwiek robót.
 6. Po zakończeniu robót uprawnieni pracownicy powinni dokonać o tym zapisów w tej samej dokumentacji, w której odnotowali rozpoczęcie robót, ze wskazaniem czy wprowadzone uprzednio ograniczenia lub obostrzenia mogą być odwołane.
 7. Pracownik posterunku nastawczego powinien sprawdzić czy na urządzeniach, w których prowadzone były roboty założone zostały plomby i czy urządzenia te zostały przepisowo zamknięte.
 8. Fakt odwołania obostrzeń pracownik posterunku nastawczego odnotowuje w książce przebiegów, dzienniku ruchu i książce kontroli urządzeń srk
 9. Jeżeli po zakończeniu robót w określonym dniu obostrzenia lub ograniczenia nie mogą być odwołane, zapis ten przyjmują do wiadomości kolejno pracownicy posterunku nastawczego wszystkich zmian. To samo dotyczy zapisu o przywróceniu stanu normalnego.
 10. Przy prowadzeniu robót na podstawie tymczasowego regulaminu należy zwracać szczególną uwagę, aby na czas robót wprowadzone zostały wszystkie dodatkowe zabezpieczenia przewidziane tymczasowym regulaminem. 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.
 11. Wprowadzenie dodatkowych urządzeń srk i zmian w istniejących urządzeniach srk powinno być odnotowane w części II książki kontroli urządzeń srk, a pracownicy obsługi powinni być doraźnie przeszkoleni z umiejętności obsługi tych urządzeń, co poświadczają swoimi podpisami obok zapisu o zainstalowaniu dodatkowych urządzeń.
 12. Jeżeli w czasie pracy wystąpią przeszkody w działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym, to pracownicy posterunku nastawczego po sprawdzeniu, że przeszkody nie wynikają z niewłaściwej obsługi urządzeń lub nie mogą być przez personel obsługi usunięte, wzywają uprawnionego pracownika (tabela A książki kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym) do usunięcia usterek.

2. Obsługa i utrzymanie przekaźnikowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym

2.1. Obowiązki i odpowiedzialność pracowników obsługi

1. Kandydaci na stanowisko nastawniczego posterunku PPT przed dopuszczeniem do pełnienia obowiązków na tych stanowisku musi odbyć przepisowe szkolenie i praktykę oraz złożyć egzaminy określone w odrębnych przepisach.
2. Do obowiązków pracowników obsługi należy:
 - obsługiwanie urządzeń srk zgodnie z postanowieniami niniejszej instrukcji,
 - baczne zwracanie uwagi na prawidłowość działania urządzeń i prawidłowości wskazań sygnalizatorów świetlnych należących do obsługiwanego okręgu nastawczego, jak również na prawidłowość działania urządzeń nie należących do obsługiwanego okręgu nastawczego, lecz widocznych z nastawni lub z planu świetlnego oraz bezzwłoczne zapisywanie w książce kontroli urządzeń zauważonych niedokładności w ich działaniu i zgłaszanie ich automatykowi,
 - utrzymywanie w czystości urządzeń znajdujących się w nastawni i dostępnych pracownikom obsługi bez zrywania plomby i otwierania zamknięć,
3. Nastawniczy jest odpowiedzialny za obsługiwanie urządzeń i stan plomb.
4. Pracownik obsługujący urządzenia srk jest odpowiedzialny za każdą zmianę stanu urządzeń nastawczych, jak np. przycisków sterujących zwrotnicami i sygnałami. Pracownikom utrzymania oraz innym uprawnionym pracownikom nie wolno zmieniać stanu urządzeń nastawczych, jak np. uruchamiać przycisków bez wyraźnej każdorazowej zgody nastawniczego.
5. W czasie mrozu i opadów śniegu pracownicy obsługi urządzeń srk są obowiązani do dokonywania dodatkowych czynności dla zachowania sprawności obsługiwanego urządzeń. W tym celu pracownik obsługi podczas mrozu i opadów śniegu powinien częściej przedstawiać zwrotnice z jednoczesną obserwacją wskazania amperomierza prądu nastawczego oraz powinien włączyć urządzenia do ogrzewania zwrotnic a nie włączyły się automatycznie.

2.2. Zasadnicze części składowe urządzeń przekaźnikowych

1. Urządzenia przekaźnikowe posterunku PPT składają się z pulpitu nastawczego (nastawnica przekaźnikowa), przekaźników, kabli i armatury kablowej, napędów zwrotnicowych, tarcz świetlnych, urządzeń układowej kontroli niezajętości torów i rozjazdów (obwodów torowych), urządzeń zasilających i urządzeń rozdzielczych.

2.3. Nastawnica przekaźnikowa

1. Nastawnica przekaźnikowa zawiera niezbędne elementy przeznaczone do wykonywania czynności nastawczych przez pracowników obsługi. Ponadto nastawnica umożliwia:
 - przekazywanie pracownikom obsługi informacji o stanie urządzeń w formie optycznej i dodatkowo w miarę potrzeby akustycznej,
 - rejestrację czynności nastawczych wykonywanych doraźnie lub awaryjnie.
2. Nastawianie zwrotnic i sygnałów jest realizowane za pomocą przycisków umieszczonych na pulpicie nastawczym zawierającym odwzorowanie układu torowego.
3. Na pulpicie (planie świetlnym) przekazywane są informacje o:

- stanie sygnalizatorów,
 - położeniu zwrotnic
 - niezajętości torów i rozjazdów,
 - utwierdzeniu przebiegów,
 - stanie awaryjnym urządzeń np. rozpruciu zwrotnicy,
 - załączeniu napięcia nastawczego zwrotnic.
4. Powtarzacze świetlne tarcz manewrowych na pulpicie zlokalizowane są w odpowiadających im miejscach układu torowego. Powtarzacze te mają formę i kolor światła odpowiadające rzeczywistym sygnałom Zezwolenie na jazdę manewrową sygnalizowane jest białym światłem.

2.4. Przekazniki

1. Przekaznik są to urządzenia elektromagnetyczne, wyposażone w zespół styków sterujących obwodami nastawczymi i sygnalizacyjnymi.
2. Działanie przekaznika oparte jest w zasadzie na pracy elektromagnesu, który kotwicą swą porusza zespół styków, powodując ich przełączenie.

2.5. Kable i armatura kablowa

1. W przekaźnikowych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym do połączenia urządzeń wewnętrznych z zewnętrznymi, tj. z napędami zwrotnicowymi, sygnalizatorami itp. używa się kabli.
2. Wszystkie kable zakończone są w głowicach kablowych, garnkach rozdzielczych lub skrzynkach kablowych.

2.6. Napędy zwrotnicowe

1. W urządzeniach przekaźnikowych do przestawiania i utrzymania w krańcowym położeniu zwrotnic stosuje się napędy elektryczne.
2. Prawidłowe końcowe położenie zwrotnicy kontrolowane jest za pomocą specjalnego zespołu styków, umieszczonych w napędzie. Odpowiednio zwierane styki sygnalizują w nastawni właściwe końcowe położenie zwrotnicy, za pomocą lampek kontrolnych.
3. Napędy zwrotnicowe wykonywane są z urządzeniem do kontroli położenia iglic lub bez tego urządzenia. Przy użyciu napędu z kontrolą iglic kontrola położenia zwrotnicy w nastawni uzależniona jest od położenia iglic, które sprawdzane jest za pomocą suwaków kontrolnych, wprowadzonych do napędu i połączonych bezpośrednio z iglicami. Kontrola położenia zwrotnicy w nastawni przy użyciu napędu bez kontroli iglic uzależniona jest tylko od właściwego położenia suwaka nastawczego napędu.

2.7. Sygnalizatory świetlne

1. Sygnalizatory świetlne są stałymi urządzeniami sygnalizacyjnymi przeznaczonymi do przekazywania sygnałów zarówno dziennych, jak i nocnych.
2. Sygnalizatory świetlne mogą być wysokie (głowice umieszczone na masztach lub innych konstrukcjach) oraz karzełkowe (głowice umieszczone bezpośrednio na fundamencie sygnalizatora).

3. Na bocznicach ZMPG S.A. rejon „Torów dojazdowych do terminali towarowych w Porcie Północnym przy stacji PKP PLK Gdańsk Port Północny” stosuje się wyłącznie tarcze manewrowe.

2.8. Urządzenia do układowej kontroli niezajętości torów i rozjazdów

1. Urządzenia do układowej kontroli niezajętości torów i rozjazdów stanowią funkcjonalną część urządzeń srk i przeznaczone są do kontrolowania niezajętości torów i rozjazdów przez tabor kolejowy oraz przekazywania pracownikom obsługi urządzeń srk informacji w tym zakresie. Do urządzeń układowej kontroli torów i rozjazdów należą: izolowane obwody torowe, bezzłączowe obwody torowe, licznikowe obwody torowe itp. (zwane w dalszej części instrukcji obwodami torowymi).
2. Zasadniczym zadaniem obwodów torowych jest samoczynna kontrola niezajętości torów i rozjazdów. Wjechanie pojazdu kolejowego na obwód torowy powoduje zmianę położenia przekaźnika torowego, co sygnalizowane jest pracownikowi obsługi na planie świetlnym.
3. W czasie prawidłowej pracy urządzeń przekąźnikowych na posterunku ruchu z obwodami torowymi i zwrotnicowymi pracownik obsługi jest zwolniony od obowiązku naocznego stwierdzenia zajętości torów.

2.9. Urządzenia, których zamknięcia i plomby nie mogą być otwierane (zrywane) przez pracowników obsługi

1. Urządzenia, których plomby nie mogą być zrywane przez pracowników obsługi, są następujące:
 - zestawy bloków przekąźnikowych i innej aparatury srk znajdującej się w pomieszczeniach dostępnych dla pracowników obsługi,
 - pulpit nastawczy,
 - wszystkie inne urządzenia, których zamknięcia przystosowane są do plombowania, a nie zostały wymienione w pkt.2.10
2. Urządzenia, zewnętrzne, których zamknięcia nie mogą być otwierane przez pracowników obsługi, są następujące:
 - obudowy elektrycznych napędów zwrotnicowych i wykolejnicowych,
 - szafki kablowe,
 - kontenery i szafy torowe.

2.10. Urządzenia, przy których plomby mogą być zrywane przez pracowników obsługi

Urządzenia, przy których plomby mogą być zrywane przez pracowników obsługi są następujące:

- wszelkie plombowane elementy nastawcze na pulpicie nastawczym,
- korba do ręcznego przestawiania zwrotnic i wykolejnic,
- klucze do zapasowych zamków zwrotnicowych i spon iglicowych,
- klucze do siłowni,
- klucze do pomieszczeń przekąźników (otwarcie tych pomieszczeń dozwolone jest pracownikowi obsługi urządzeń srk tylko w przypadkach szczególnych, np. w razie pożaru albo poważnej awarii instalacji techniczno-sanitarnych w budynku nastawni, np. w razie

zalania wodą pomieszczeń nastawni, gdy jest konieczne wejście do tych pomieszczeń w celu bezzwłocznego usunięcia przyczyny awarii).

2.11. Obsługa elementów nastawczych i obserwacja urządzeń

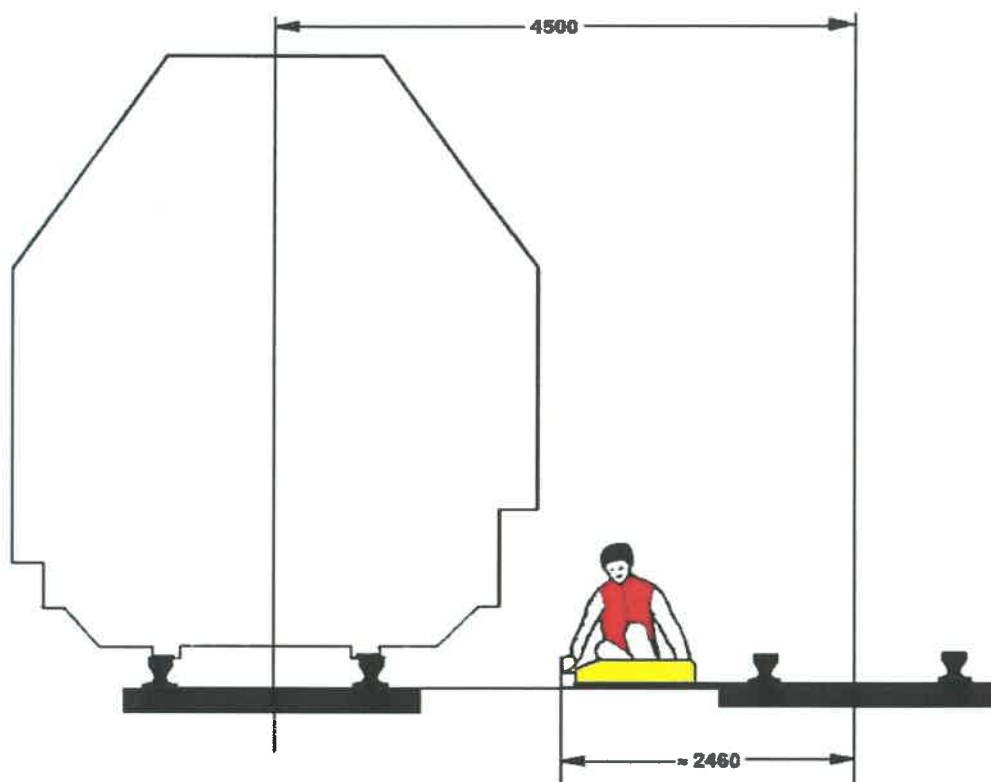
1. Każdy pracownik obsługi jest odpowiedzialny za prawidłową obsługę urządzeń sterowania ruchem kolejowym, śledzenie prawidłowości działania tych urządzeń w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
2. Wszelkiego rodzaju przyciski, klawisze, wyłączniki itp. powinny być obsługiwane ze spokojem, rozumą i bez zbytniego pośpiechu. Przyciski należy obsługiwać zdecydowanie, utrzymując je w zmienionym położeniu około 2 sekundy.
3. W przypadku stwierdzenia, że element nastawczy przestawia się zbyt ciężko, należy bezzwłocznie zawiadomić o tym automatyka.
4. Zabrania się obsługi przycisków i innych elementów nastawczych, jeżeli nie ma rzeczywistej potrzeby przestawienia zwrotnicy, podania sygnału czy wykonania innej czynności.
5. Nastawniczy obowiązany jest do obserwacji powtarzaczy na planie świetlnym. Należy ponadto obserwować światła kontrolne urządzeń zasilających.
6. O każdym użyciu plombowanego przycisku na pulpicie nastawczym i w pomieszczeniu nastawnicy nastawniczy powinien dokonać zapisu w książce kontroli urządzeń, podając okoliczności użycia i niezwłocznie powiadomić automatyka.
7. Gdy na posterunku ruchu nie odbywa się żaden przebieg manewrowy, urządzenia srk powinny znajdować się w położeniu zasadniczym.
8. Kolejność (wykaz) czynności wykonywanych przy obsłudze urządzeń przekaźnikowych jest podana w tablicy zależności- osobno dla każdego zorganizowanego przebiegu.
9. Nie wolno przestawiać zwrotnic:
 - pod pojazdami kolejowymi,
 - w całym okręgu nastawczym, jeżeli wyjątkowo odbywa się jazda manewrowa po nie utwierdzonej drodze przebiegu.

2.12. Przesławianie zwrotnic

1. Do przesławiania zwrotnic stosuje się przyciski wciskane lub wyciągane.
2. W celu przesławiania zwrotnicy należy obsłużyć odpowiedni przycisk przez naciśnięcie lub, wyciągnięcie "+" lub "-".
3. Na przesławianie się zwrotnicy wskazują:
 - zgaśnięcie światła kontrolnego położenia zwrotnicy, przy stałej świetlnej kontroli położenia,
 - wychylenie się wskazówki amperomierza, spowodowane przepływem prądu nastawczego do silnika elektrycznego w napędzie.
4. Dla zwrotnic wyposażonych w obwody torowe, oprócz przycisków służących do ich przesławiania, stosuje się plombowany przycisk pomocniczy; przycisku tego nie plombuje się, jeżeli współpracuje on z licznikiem rejestrującym każdorazową jego obsługę. Aby przesłać zwrotnicę w przypadku uszkodzenia jej obwodu torowego (wygaszone światło kontroli obwodu torowego zwrotnicowego lub palące się czerwone) należy - po osobistym przekonaniu się, czy zwrotnica nie jest zajęta przez pojazd kolejowy i że nic się do niej nie zbliża, zerwać plombę (jeżeli przycisk jest plombowany), obsłużyć ten przycisk i trzymać

go w tym położeniu w czasie obsługi przycisku służącego do przestawiania zwrotnicy. Zdjęcie plomb z przycisku pomocniczego bądź zmieniony stan licznika obsługi takiego przycisku wymaga dokonania zapisu w książce kontroli urządzeń i powiadomienia automatyka o przyczynie użycia przycisku.

5. Przesławianie napędu – wiadomości ogólne. Silnik elektryczny poprzez koła zębate i sprzęgło przeciążeniowe obraca śrubę kulową. Nakrętka śruby kulowej przesuwania, które przesuwają sprzęgło siły trzymania wraz z suwakiem nastawczym. W skrajnych położeniach napędu, blokady trzymają sprzęgło siły trzymania z suwakiem nastawczym połączonym z drążkiem zamknięcia w rozjeździe. Moduł sterujaco-kontrolny steruje prądem nastawczym (np. wyłącza silnik w skrajnych położeniach) oraz załącza sygnalizację kontroli położenia iglic rozjazdu. Moduł korby wyłącza napięcie silnika po włożeniu na wałek silnika korby do ręcznego przestawiania napędu. W trakcie ręcznego przestawiania napędu korba operator powinien być usytuowany zgodnie z **rys. 1**. W przypadku braku połączenia suwaka nastawczego z drążkiem zamknięcia suwaki kontrolne napędu poprzez pręty kontrolne blokują w skrajnych położeniach iglicę dolegającą.



rys.1. ręczne przestawianie zwrotnicy za pomocą korby

2.13. Nastawianie sygnałów

1. Do nastawiania sygnałów dla jazd manewrowych w urządzeniach przekąźnikowych stosuje się przyciski.
2. Nastawianie sygnałów na tarczach manewrowych:

- w celu podania na tarczy manewrowej sygnału zezwalającego na jazdę manewru z równoczesnym utwierdzeniem całej drogi przebiegu należy obsłużyć właściwy przycisk sygnałowy,
- w czasie prawidłowej pracy urządzeń przekaźnikowych ustawienie na tarczy manewrowej sygnału zabraniającego jazdy (z bezzwłocznym zwolnieniem zamknięcia przebiegu) następuje po obsłużeniu tego samego przycisku, którym zapala się światło białe albo też - samoczynnie przez manewrujący tabor, bez dodatkowej obsługi urządzeń.

2.14. Przeszkody w działaniu urządzeń oraz postępowanie w czasie ich naprawy

1. Wszelkie uszkodzenia i przeszkody w prawidłowej obsłudze powstałe w przekaźnikowych urządzeniach srk wewnętrznych lub zewnętrznych, jak również brak kłódek lub plomb, rozprucie zwrotnicy i uszkodzenie nastawniczy powinien zanotować w książce kontroli urządzeń.
2. Nastawniczy powinien zawiadomić automatyka o nieprawidłowościach wymienionych w ust. 1 i zanotować to w książce kontroli urządzeń.
3. O każdym spowodowanym przez pojazd kolejowy przypadku wykazywania rozprucia zwrotnicy przez urządzenia srk, pracownik obsługi powinien natychmiast powiadomić toromistrza i automatyka. Każda rozpruta zwrotnica niezależnie od tego, że w wyniku oględzin pracownik obsługi dopuścił po niej jazdę pojazdów kolejowych, powinna być niezwłocznie sprawdzona przez uprawnionych pracowników, wpisanych do tabeli A i B książki kontroli urządzeń, wynik tego sprawdzenia powinien być odnotowany w książce kontroli urządzeń i w dzienniku oględzin rozjazdów. Zwrotnica rozpruta przez pojazd kolejowy jadący po niewłaściwie ułożonej drodze przebiegu, powinna być wyłączona z ruchu do czasu jej sprawdzenia przez uprawnionych pracowników.
4. O usunięciu przeszkody w działaniu urządzeń srk automatyk robi zapis w książce kontroli urządzeń. Pracownicy obsługi urządzeń ze wszystkich kolejnych zmian przyjmują ten zapis do wiadomości, potwierdzając to swoim podpisem, jeżeli usterka nie została usunięta.

2.15. Rozprucie zwrotnicy

1. Rzeczywiste rozprucie zwrotnicy, a także ewentualne wykazywanie rozprucia pod jadącym pojazdem kolejowym lub powstania alarmu rozprucia bez pojazdu kolejowego na zwrotnicy sygnalizowane jest w nastawni za pomocą światła kontrolnego czerwonego oraz dzwonka alarmowego z jednoczesnym wygaśnięciem światła kontrolnego położenia zwrotnicy.
2. Obsługujący urządzenia obowiązany jest każdorazowo po zaobserwowaniu sygnału rozprucia lub powstaniu alarmu sprawdzić w terenie stan zwrotnic, których sygnały rozprucia (alarmu) dotyczą i do czasu sprawdzenia przez uprawnionych pracowników, wpisanych do tabeli A i B książki kontroli urządzeń, zwrotnicę wykazującą sygnał rozprucia lub powstanie alarmu, biorąc udział w przebiegach wstrzymać jazdy przez ten rozjazd.
3. Po stwierdzeniu przez pracownika obsługi po jej sprawdzeniu przez uprawnionych pracowników, wpisanych do tabeli A i B (w wyniku dokonanych oględzin rozjazdu w

terenie), że zwrotnica wykazująca sygnał rozprucia lub powstania alarmu nie jest uszkodzona, można dopuścić jazdę pojazdów kolejowych.

4. Po wpisaniu do książki kontroli urządzeń faktu rozprucia zwrotnicy, bądź powstania alarmu i zerwaniu plomby należy nacisnąć przycisk wyłączenia alarmu, a następnie doprowadzić zwrotnicę do krańcowego położenia za pomocą odpowiednich przycisków. Celem uzyskania kontroli położenia zwrotnicy, należy zdjąć plombę i użyć tego przycisku oraz przycisku sterującego "+" lub, "-".

2.16. Nieczynność sygnalizatorów

1. Gdy po użyciu przycisku sygnałowego na tarczy manewrowej nie pojawił się sygnał zezwalający na jazdę, pomimo prawidłowego nastawienia drogi przebiegu wskazuje to na przeszkodę w obwodach elektrycznych dotyczących danego sygnalizatora. Należy wówczas ponownie sprawdzić właściwe położenie wszystkich urządzeń i przejść na realizację jazdy po nieutwierdzonych drogach przebiegu zgodnie z postanowieniami Instrukcji wewnętrznej określająca warunki techniczne oraz zasady i wymagania bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego na bocznicach ZMPG S.A.
2. W przypadku, gdyby na tarczy manewrowej, po minięciu go przez ostatnią oś pojazdu kolejowego albo po ukończeniu przebiegu, pozostawał nadal sygnał zezwalający na jazdę, należy bezzwłocznie powiadomić o tym automatyka, który powinien spowodować wygaszenie tego sygnału. Jeżeli wskutek usterki na tarczy manewrowej jest stale sygnał zezwalający na jazdę manewrową i uszkodzenie to nie może być natychmiast usunięte, wówczas sygnalizator ten należy osłonić przenośną tarczą zatrzymania (sygnałem D I) albo wstrzymać manewry po torze, przy którym stoi uszkodzona tarcza. Ponadto należy o tym dokonać zapisu w książce kontroli urządzeń.

3. UPOWAŻNIENIA DO SAMODZIELNEGO WYKONYWANIA ZABIEGÓW UTRZYMANIA LUB PROWADZENIA PRAC W CZYNNYCH URZĄDZENIACH SRK ORAZ PRAWO DO POSIADANIA PLOMBOWNICY

3.1. Uprawnienia, które powinni posiadać pracownicy wykonujący czynności związane z utrzymaniem i robotami w urządzeniach srk oraz wydawanie upoważnień

1. Do czynności związanych z prowadzeniem ruchu pojazdów kolejowych na bocznicach w zakresie utrzymania i prowadzenia robót w urządzeniach srk, zalicza się:
 - wykonywanie czynności związanych z zabiegami obsługi technicznej w urządzeniach srk oraz kierowanie tymi czynnościami,
 - wykonywanie robót w urządzeniach srk oraz kierowanie tymi robotami,
 - podejmowanie decyzji eksploatacyjnych w sprawie wprowadzania i odwoływania obostrzeń w prowadzeniu ruchu w związku z wykonywaniem zabiegów utrzymania, robót, prac oraz funkcjonowaniem lub stanem technicznym urządzeń srk,
 - wykonywanie badań diagnostycznych oraz określanie stanu technicznego i przydatności do użytkowania,
 - określanie warunków eksploatacji urządzeń na podstawie wyników badań diagnostycznych
2. Zadania z zakresu utrzymania i prowadzenia robót w urządzeniach srk dotyczą automatyka i diagnosty oraz pracowników wykonawcy robót w zakresie określonym w zawartych umowach.
3. Na stanowiskach, o których mowa w ust. 2 może być zatrudniona wyłącznie osoba pełnoletnia posiadająca stosowne do zakresu wykonywanych czynności upoważnienie do samodzielnego wykonywania zabiegów utrzymania lub upoważnienie do samodzielnego prowadzenia robót w czynnych urządzeniach srk.
4. Upoważnienia, o których mowa w ust. 3 mogą być wydane wyłącznie pracownikowi, który spełnia warunki określone w Rozporządzeniu ministra infrastruktury i rozwoju z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniu określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 15 stycznia 2021 r. poz. 101 oraz pozytywnie zakończył w miejscu pracy proces sprawdzania przygotowania do samodzielnego wykonywania czynności.
5. Pracownicy, o których mowa w ust. 2 powinni posiadać wiedzę o eksploatowanych urządzeniach srk, w których wykonują obsługę techniczną, diagnostyczną lub roboty w stopniu umożliwiającym wykonywanie powierzonych im zadań.

3.2. Wydawanie upoważnień

1. Na infrastrukturze kolejowej w zarządzie ZMPG S.A. wydawane są upoważnienia do samodzielnego wykonywania zabiegów utrzymania oraz samodzielnego prowadzenia robót w czynnych urządzeniach srk oraz do posiadania plombownicy zgodne z wzorem nr 1 ujętym w załączniku nr 1 wydawane automatykowi, diagnostyce oraz wykonawcy w zakresie określonym w stosownych umowach.

2. Upoważnienia, o których mowa w ust. 1 wydaje się pracownikom ZMPG S.A. lub wykonawcy na podstawie dokumentów potwierdzających spełnienie przez pracownika poniższych warunków:
 - posiada wymagane wykształcenie,
 - posiada zdolność do pracy na danym stanowisku potwierdzoną zaświadczeniem lekarskim wydanym w trybie określonym odrębnymi przepisami,
 - odbył przygotowanie zawodowe,
 - zdał egzamin kwalifikacyjny zgodnie z wymaganiami określonymi rozporządzeniem ministra właściwego do spraw transportu kolejowego,
 - przeszedł pozytywny proces sprawdzania przygotowania do samodzielnego wykonywania czynności.
3. Spowodowanie wypadku lub stwierdzenie poważnych uchybień przy wykonywaniu obowiązków służbowych, mogących powodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego powoduje utratę przez pracownika ZMPG S.A. lub wykonawcy posiadanych upoważnień i plombownicy. Ponowne wydanie upoważnienia i plombownicy może nastąpić dopiero po uzyskaniu pozytywnego wyniku ponownego sprawdzenia kwalifikacji zgodnie z zasadami określonymi odrębnymi przepisami.
4. W przypadku utraty znaków plombownicy przez pracownika ZMPG S.A. lub wykonawcy, lub utraty ważności powyższych upoważnień, należy znaki plombownic unieważnić, a upoważnienie wykreślić z rejestru wydanych upoważnień z adnotacją odnośnie przyczyny jego unieważnienia.
5. O unieważnieniu znaków plombownic i wykreśleniu upoważnienia z rejestru wydanych upoważnień należy poinformować zainteresowane jednostki organizacyjne.
6. Czynności związane ze sprawdzaniem charakterystyk przekaźników powinny być wykonywane przez osoby i firmy posiadające odpowiednie, określone przez producenta przekaźników upoważnienia.

3.3. Znaki plombownic

1. W celu identyfikacji pracowników wykonujących zabiegi utrzymania lub prowadzących roboty w czynnych urządzeniach srk oraz ustalenia odpowiedzialności tych pracowników za stan i działanie urządzeń srk wprowadza się wzory indywidualnych i niepowtarzalnych znaków plombownic.
2. Znaki powinny powodować odciski na obu stronach plomby. Odciski te nie powinny być jednakowe.
3. Znaki plombownic powinny być wpisane w upoważnienia do samodzielnego wykonywania zabiegów utrzymania, samodzielnego prowadzenia robót w czynnych urządzeniach srk.
4. Znaki plombownic powinny zawierać:
 - z jednej strony litery ZMPG,
 - z drugiej strony numer kolejny z rejestru upoważnień
5. Znaków plombownic nie wolno przekazywać innym pracownikom.

3.4. Prowadzenie prac w urządzeniach srk

1. Upoważnieni pracownicy, wykonujący zabiegi utrzymania lub prowadzących roboty w czynnych urządzeniach srk mogą przestawiać zwrotnice, nastawiać tarcze, oraz wykonywać takie czynności, które zmieniają stan albo działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym i urządzeń torowych, dopiero po uzyskaniu na to, w każdym oddzielnym przypadku, wyraźnej zgody nastawniczego posterunku PPT.
2. O rozpoczęciu i zakończeniu takich czynności pracownik prowadzący lub wykonujący robotę powinien powiadomić pracownika obsługi (nastawniczego).
3. W czasie jazdy pojazdów kolejowych należy wstrzymać prowadzenie robót w czynnych urządzeniach, które wchodzi w zależności wdanym przebiegu lub mogą spowodować naruszenie zależności w nastawionym przebiegu.
4. Robót w czynnych urządzeniach nie wolno przerwać przed przywróceniem naruszonych zależności i doprowadzeniem urządzeń do stanu zasadniczego. Jeżeli ze względu na zakres robót budowlanych nie jest to możliwe, to przed przerwaniem robót należy doprowadzić urządzenia do stanu określonego we właściwym regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót oraz wprowadzić odpowiednie obostrzenia wprowadzeniu ruchu.
5. Roboty, związane ze zmianami istniejących zależności, mogą być wykonywane wyłącznie na podstawie zatwierdzonego projektu technicznego wykonanego przez osobę uprawnioną w rozumieniu obowiązujących przepisów z zakresu prawa budowlanego.
6. Odcinki torów, po których nie można przejeżdżać, należy zabezpieczyć przez zamknięcie zwrotnic w położeniu ochronnym dla tych torów. Jeżeli powyższego sposobu zabezpieczenia nie da się zastosować, należy wspomniane odcinki ostonić przenośnymi tarczami D1 („STÓJ”).
7. Do miejscowego zabezpieczenia zwrotnic służą zamki zwrotnicowe, uniwersalne zamki zwrotnicowe i spony iglicowe. W przypadku braku zamka zwrotnicowego lub gdy zamek zwrotnicowego nie można przytwierdzić, zwrotnicę należy zabezpieczyć uniwersalnym zamkiem zwrotnicowym lub sponą iglicową.
8. Jeżeli w torze zostanie wbudowany rozjazd, który można przejeżdżać tylko w jednym kierunku, to do czasu włączenia jego zwrotnicy w zależności należy zamknąć ją w odpowiednim położeniu za pomocą zamka zwrotnicowego, uniwersalnego zamka zwrotnicowego lub spony iglicowej zgodnie z postanowieniami podanymi w regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu. Klucz od tego zamknięcia przechowuje pracownik nadzoru służb kolejowych ZMPG S.A.
9. O zakończeniu i sprawdzeniu robót, prowadzący roboty powiadamia nastawniczego posterunku PPT i dokonuje odpowiednich zapisów w książce kontroli urządzeń.
10. W przypadku wprowadzenia zmian w obsłudze i działaniu urządzeń prowadzący roboty dokonuje odpisu w E1758 opisującego zmiany a pracownik nadzoru służb kolejowych ZMPG S.A. dokonuje pouczenia z tego zakresu pełniących dyżur pracowników obsługi. Pouczenie i przyjęcia do wiadomości zmian, zainteresowani pracownicy obsługi potwierdzają podpisem w książce kontroli urządzeń.

4. Załącznik nr 1 Wzór upoważnienia do samodzielnego wykonywania zabiegów utrzymania oraz samodzielnego prowadzenia robót w czynnych urządzeniach srk

.....
(pieczęć jednostki organizacyjnej)

U P O W A Ż N I E N I E Nr

Na podstawie instrukcji wewnętrznej określającej warunki obsługi, eksploatacji i prowadzenia robót w przekaźnikowych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym na bocznicach ZMPG S.A. oraz świadectwa kwalifikacyjnego nr z dnia, upoważniam: Pana(nią)

.....
(imię i nazwisko)
zatrudnionego(a) na stanowisku
do samodzielnego wykonywania zabiegów utrzymania oraz samodzielnego prowadzenia prac w czynnych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym w obrębie posterunku PPT.
na czas:

.....
zgodnie z umową (*) nr z dnia.....

Wyżej wymieniony(a) ma prawo do posiadania klucza i plombownicy ze znakiem:

.....

..... dnia
(miejscowość)

.....
(Prezes Zarządu)

(*) dotyczy tylko wykonawcy

5. Zmiany i uzupełnienia

Nr porz.	Zmiana (uzupełnienie) wynika z aktu normatywnego ogłoszonego			Dotyczy ust.	Zmiana (uzupełnienie) obowiązuje od dnia	Czytelny podpis osoby wnoszącej zmianę (uzupełnienie)
	Rok	Nr	Poz.			
1	2	3	4	5	6	7
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						

6. Potwierdzenie przyjęcia do wiadomości treści Instrukcji

LP.	Nazwisko i imię	Stanowisko	Data	Podpis
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				
27				
28				
29				
30				