

## 25. Postanowienia nie objęte treścią poprzednich działek

1. Dyżurny ruchu odcinka zpr Opole Zachód „OZ” przy podawaniu informacji o numerze odjeżdżającego pociągu dla dróżnika przejazdowego, w którego składzie znajduje się przesyłka niebezpieczna w uzupełnieniu informacji dodaje, że pociąg prowadzi przesyłkę niebezpieczną i powyższe odnotowuje w SCP-2 rubryce telegramy pomocnicze „wolny tekst”.
2. Dróżnik przejazdowy z uprawnieniami zwrotniczego „Post. 113” i „Post. 125” na polecenie dyżurnego odcinkowego może dokonać wyłączenia czujników EOC-1 w torze 1 lub 2 za pomocą urządzenia zdalnej kontroli (UZK) dla przejazdów kat. B na szlaku:
  - Opole Zach.-podg. Dąbrowa Niemodlińska;
  - podg. Dąbrowa Niemodlińska – Lewin Brzeski;
  - Lewin Brzeski – Brzeg

w przypadku pracy maszyn torowych, pociągów roboczych i sieciowych w strefie oddziaływania danego przejazdu.

3. Dyżurny ruchu odcinkowy wyprawiając na tor zamknięty:
  - Opole Zachodnie – Szydłów;
  - Opole Zachodnie – podg. Dąbrowa Niemodlińska;
  - podg. Dąbrowa Niemodlińska – Lewin Brzeski;
  - Lewin Brzeski – Brzeg;
  - Brzeg – Oława;
  - Oława – Święta Katarzyna;

pociąg roboczy pracujący w rejonie oddziaływania czujników samoczynnej sygnalizacji przejazdowej SPA-4, powiadamia drużynę pociągową rozkazem pisemnym „S”:

- o wyłączeniu czujników na tym torze,
- o ograniczeniu prędkości pociągu roboczego do 20 km/h przez ten przejazd,
- o obowiązku strzeżenia przejazdu z miejsca przez kierownika pociągu roboczego podczas przejazdu pociągu roboczego przez ten przejazd.

4. Wszystkie kontenery IPU, STC (systemu EBILOCK 950), SAZ (blokady liniowej SHL-12), ZZT (branż towarzyszących – łączność SLK, radiołączność, elektroenergetyka), MW (modułów wysuniętych łączności SLK), SUD (urządzeń diagnostyki stanów awaryjnych taboru), E (elektroenergetyki), SSP (urządzeń SSP SPA-4), SPR (urządzeń rogatkowych SPR-2) na odcinku zpr Opole Zachód „OZ” i na szlakach stycznych są wyposażone w kontrolę zamknięcia drzwi wejściowych (oraz drzwiczek pulpitu sterowania miejscowego w kontenerach SSP i SPR) jak również w czujniki wykrycia pożaru.

## **25. Postanowienia nie objęte treścią poprzednich działek**

W przypadku sygnalizowania na pulpitych komputerowych:

- EBISCREEN-3,
- systemu łączności dyspozytorskiej SLK,
- urządzeń diagnostyki stanów awaryjnego taboru,
- diagnostycznym blokady liniowej SHL-12,
- sterująco-diagnostycznym urządzeń elektroenergetycznych,
- na urządzeniach zdalnej kontroli (UZK) ERP-6

alarmu o otwarciu drzwi wejściowych do kontenera, należy natychmiast powiadomić organa Straży Ochrony Kolei i Policję, a w przypadku alarmu o pożarze – straż pożarną.

5. Zabrania się wykonywania wszelkich prac torowych (podbijanie, przeciąganie szyn itp.) w rejonie zamontowania czujników liczników osi wchodzących w zależność bez nadzoru ze strony wykonawcy lub ISE Brzeg.
6. Terminal komputerowy systemu rozgłoszeniowego (megafonowego) dla podróżnych MEGA-2000 dla zapowiedzi i informacji dotyczących kursowania pociągów pasażerskich, znajduje się na nastawni odcinkowej zpr Opole Zachód „OZ”. Zapowiedzi pociągów pasażerskich są generowane w sposób automatyczny dla poszczególnych posterunków technicznych wyposażonych w perony i przystanków osobowych. W przypadkach opóźnień pociągów dyżurny ruchu pomocniczy odcinka zpr Opole Zachód „OZ” wprowadza dla automatycznych zapowiedzi odpowiednie korekty czasowe na terminalu MEGA-2000. Dyżurny ruchu posiada również możliwość ustnego wygłaszania komunikatów dla podróżnych za pomocą mikrofonu terminala komputerowego. Za wprowadzanie korekt czasowych dla zapowiedzi automatycznych w przypadkach opóźnień pociągów, jak również za terminowość i treść wygłaszanych ustnie komunikatów, odpowiedzialny jest dyżurny ruchu pomocniczy.
7. W przypadku zaistnienia wypadku lub wydarzenia dyżurny ruchu ustala wstępnie dane niezbędne do nadania telegramu służbowego tj. datę i godzinę, km szlaku, nr i relację pociągu nr lokomotywy i z jakiego zakładu, rodzaj usterki, kiedy i kogo powiadomiono itp.

## **25. Postanowienia nie objęte treścią poprzednich działek**

### **8. Regulamin Kursowania i pracy pojazdu dwudrogowego:**

- Charakterystyka techniczna pojazdu dwudrogowego.  
Pojazdy dwudrogowe są zbudowane na standardowych podwoziach samochodowych i mogą poruszać się po drodze i po szynach. Są przystosowane do przeglądów obiektów inżynierskich i do wykonywania prac konserwacyjnych na tych obiektach. Jednostki robocze są wyposażone w kosz na specjalnie łamanym wysięgniku sterowanym hydraulicznie. Zasięg kosza roboczego pokazany jest na załączonym wykresie. Na drodze pojazdy poruszają się jak samochód ciężarowy i podlegają przepisom Ustawy o ruchu drogowym. Ruch pojazdu po torze kolejowym odbywa się według zasad ruchu pojazdów pomocniczych określonych w Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów na PKP, Ir-1 (R-1) § 81. Pojazd jest wyposażony w radiotelefon umożliwiający łączność z posterunkami ruchu.
- Wjazd i zjazd pojazdu na tor i z toru.  
Wjazd pojazdu na tor i zjazd z toru może się odbywać na torze stacyjnym, wyznaczonym miejscu na torze szlakowym, na dowolnym przejeździe kolejowym według ustaleń określonych: w „Regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót” opracowanym dla robót, dla usuwania skutków wydarzeń i wypadków kolejowych, lub przeglądów wykonywanych za pomocą tych pojazdów. Wjazd pojazdu na tor i zjazd z toru może się odbyć za zgodą dyżurnego ruchu zainteresowanej stacji.
- Warunki pracy pojazdu z toru kolejowego.  
Praca pojazdu z toru kolejowego może być wykonywana po spełnieniu następujących warunków:  
Zgodnie z zasadami ujętymi w „Regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót” opracowanym dla robót, przeglądów wykonywanych przy użyciu tych pojazdów,

## **25. Postanowienia nie objęte treścią poprzednich działek**

- a. Na torze zamkniętym, którego zamknięcie zostało zarządzone adresem 13,
- b. Zgodnie z zasadami podanymi w Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów na PKP Ir-1 § 34.
- c. Na liniach zelektryfikowanych praca może odbywać się przy wyłączonym napięciu w sieci trakcyjnej,
- d. Na liniach dwutorowych i wielotorowych jest włączona blokada obrotu wysięgnika uniemożliwiająca wejście wysięgnika w skrajnię toru czynnego,

- e. Przy użyciu kosza roboczego można pracować nad i pod obiektem inżynierskim przy przechyśle toru 3 ‰ bez użycia podpór, uchwytów szynowych lub podobnych urządzeń, których dla tego pojazdu się nie stosuje,
  - f. Pojazd oddziałuje na urządzenia srk,
  - g. Podczas jazdy roboczej do 4 km/h pojazd może być sterowany z kosza roboczego.
- Skład obsługi pojazdu.  
Pojazd może być obsługiwany wyłącznie przez przeszkolonych i wykwalifikowanych do tego celu operatorów. Operatorzy do jazdy po drodze muszą posiadać prawo jazdy odpowiedniej kategorii, natomiast do jazdy po torze kolejowym prawo kierowania ciężkim pojazdem pomocniczym, oraz odpowiednie uprawnienia do prowadzenia i obsługi pojazdu dwudrogowego wystawione przez Transportowy Dozór Techniczny. Obsługa pojazdu dwudrogowego jest, co najmniej dwuosobowa. Obsługa ma zadanie używania maszyny wyłącznie z jej przeznaczeniem i parametrami technicznymi.
  - Warunki ustawiania pojazdu na torze kolejowym i usunięcia z toru kolejowego:
    - a. Przed wstawieniem pojazdu dwudrogowego na tor należy ten tor stacyjny lub szlakowy zamknąć dla ruchu pociągów i manewrów.
    - b. Pisemne żądanie zamknięcia toru, wstawienia na tor, zdjęcia z toru i spełnienia innych warunków wręcza zainteresowanemu dyżurnemu ruchu wyznaczony w „Regulaminie tymczasowym prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót” przedstawiciel Sekcji Eksploatacji nadzorujący roboty ( przegląd obiektu) na wniosek kierownika pojazdu dwudrogowego.
    - c. Dyżurny ruchu za zgodą dyspozytora liniowego zamyka tor, wypisuje i wręcza kierownikowi pojazdu rozkaz pisemny „S” według zasad Ir-1 zawierający niezbędne polecenia i informacje jak dla pociągu roboczego. Rozkaz pisemny „S” wręcza się bez względu na to czy pojazd jest ustawiony na torze czy drodze. Jednocześnie dyżurny ruchu oznajmia o odjeździe pojazdu do miejsca robót na tor zamknięty w przypadku jazdy po torze lub z chwilą wyjścia kierownika pojazdu z nastawni w przypadku jazdy drogowej do miejsca wstawienia się na tor.
    - d. Przy wstawianiu na tor i usuwaniu pojazdu z toru na przejazdach kolejowych rogatki powinny być zamknięte a gdy jest to niemożliwe przejazd powinien być strzeżony na miejscu. Należy także spowodować właściwe działanie SSP zgodnie z poleceniami dyżurnego ruchu, przez którego jest to urządzenie dozorowane.
    - e. Roboty, przeglądy wykonywane z kosza pojazdu mogą być wykonywane przy wyłączonym napięciu z sieci trakcyjnej. Na wyłączenie napięcia w sieci trakcyjnej opracowuje się specjalny „Regulamin wyłączenia napięcia” według ustalonych zasad.

## 25. Postanowienia nie objęte treścią poprzednich działek

- f. Otwarcie toru dla ruchu pociągów może nastąpić po usunięciu pojazdu dwudrogowego z toru w ustalonym miejscu lub przyjeździe ze szlaku na ustalony posterunek zapowiadawczy i doręczenie pisemnego a gdy to niemożliwe telefonicznego zawiadomienia spełniającego warunki otwarcia toru ujęte w instrukcji Ir-1.
- g. Warunkiem jazdy pojazdu dwudrogowego po torze jest posiadanie sprawnej stacjonarnej łączności radiotelefonicznej z posterunkami dyżurnych ruchu na pociągowych kanałach łączności oraz pozostałe wyposażenie jak ciężkie pojazdy pomocnicze.
  - Dodatkowe informacje:
    - a. Pojazdy poruszają się po drodze z prędkością do 90 km/h.
    - b. Pojazdy poruszają się po torach z prędkością do 70 km/h.
    - c. Pojazdy oddziałują na układy sygnalizacyjne srk.
    - d. Ustawianie pojazdu na tor i usuwanie z toru odbywa się bez zakłóceń ruchu pociągów na sąsiednim torze linii dwu lub wielotorowej.
    - e. Złożenie pojazdu do położenia transportowego może odbywać się za pomocą urządzeń hydraulicznych lub elektrycznych.
    - f. Dopuszcza się holowanie pojazdu przez inny środek trakcyjny w przypadku awarii. Połączenie pojazdów wykonuje się za pomocą holu sztywnego. Prędkość holowania wynosi V- 30 km/h, gdy silnik pracuje i jest możliwość hamowania hamulcem na pojeździe dwudrożnym lub V – 15 km/h, gdy silnik nie działa i brak hamulca.
    - g. Pojazdy posiadają dodatkowe oświetlenie miejsca robót oraz zasilanie do narzędzi napięciu 24 V.
    - h. W czasie występowania trudnych warunków na liniach dwu lub wielotorowych należy ograniczyć prędkość pociągów po sąsiednim torze.
    - i. Pojazdy powinny być garażowane w pomieszczeniach zamkniętych.