



- 1. Sieć kolejowa i jej podział**
- 2. Posterunki ruchu i punkty ekspedycyjne**
- 3. Posterunki techniczne i ich podział**
- 3. Definicja i numeracja torów stacyjnych**
- 4. Granica pomiędzy szlakiem a posterunkiem zapowiadawczym**
- 5. Ogólne obowiązki pracowników związanych z prowadzeniem ruchu**
- 6. Dokumentacja prowadzona na posterunku technicznym**
- 7. Określenie pojazdów kolejowych i ich podział**



Sieć kolejowa i jej podział

Sieć kolejowa PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest to układ połączonych ze sobą linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.

Linia kolejowa jest to droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajętymi pod nie gruntami. Punkty początkowe i końcowe linii kolejowych ustala Zarząd PKP PLK S.A.

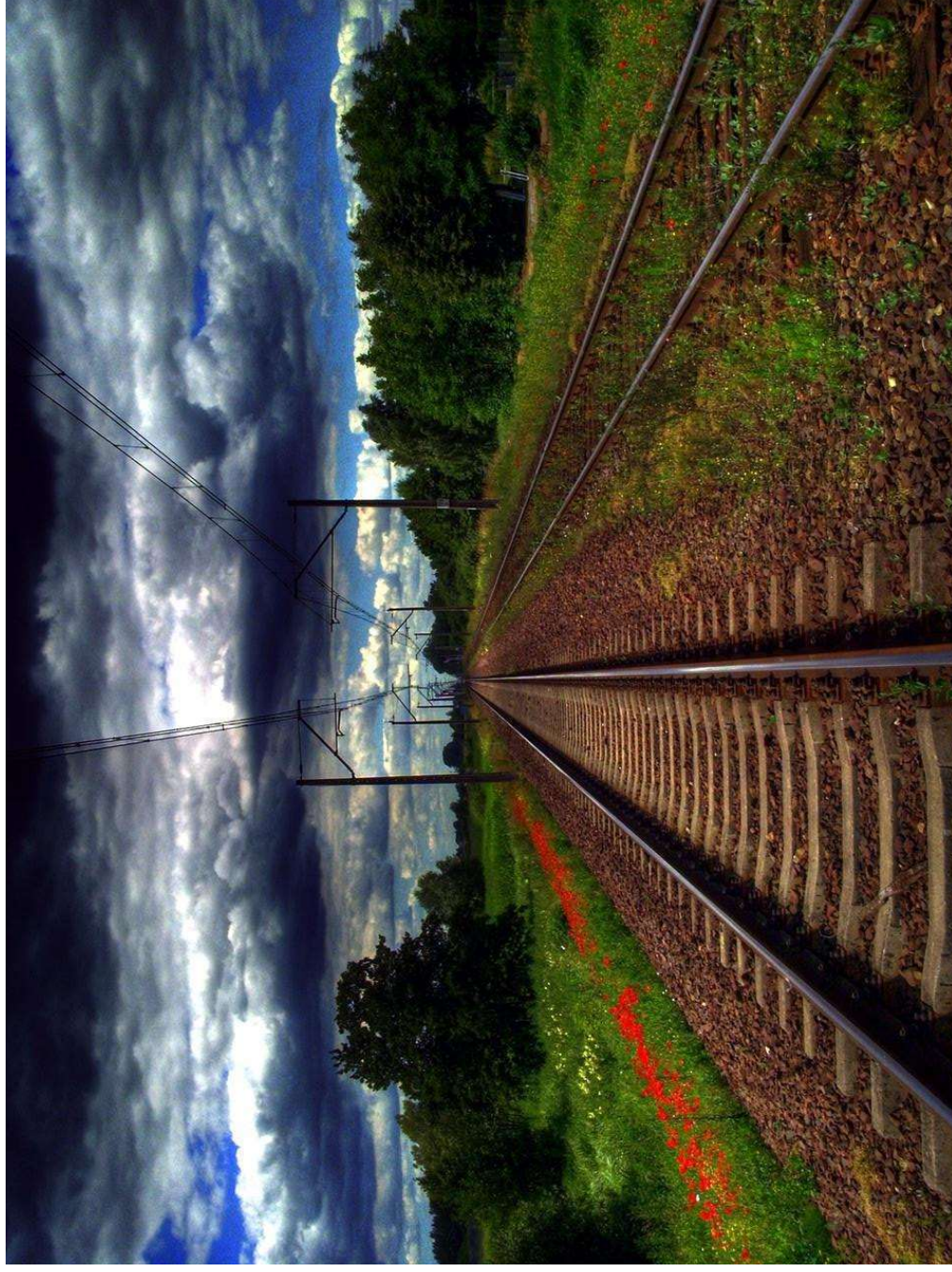


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Linie kolejowe dzielą się na:

- odcinki,
- szlaki i
- odstępy.





Odcinek jest to część linii kolejowej zawarta między sąsiednimi stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową.



Szlak jest to część linii kolejowej między:

- 1) dwoma sąsiednimi posterunkami
zapowiadawczymi,
- 2) ostatnim posterunkiem zapowiadawczym
i końcowym punktem linii.



Odstęp jest to część toru szlakowego między:

- 1) posterunkiem zapowiadawczym, a najbliższym posterunkiem odstępowym (bocznicy) lub semaforem odstępowym blokady wieloodstępowej (samoczynnej,)
- 2) dwoma kolejnymi posterunkami odstępowymi (bocznicy),
- 3) posterunkiem odstępowym i bocznicy,
- 4) dwoma kolejnymi semaforami odstępowymi blokady wieloodstępowej (samoczynnej) dla tego samego kierunku jazdy przy danym torze.



Posterunki ruchu i punkty ekspedycyjne



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

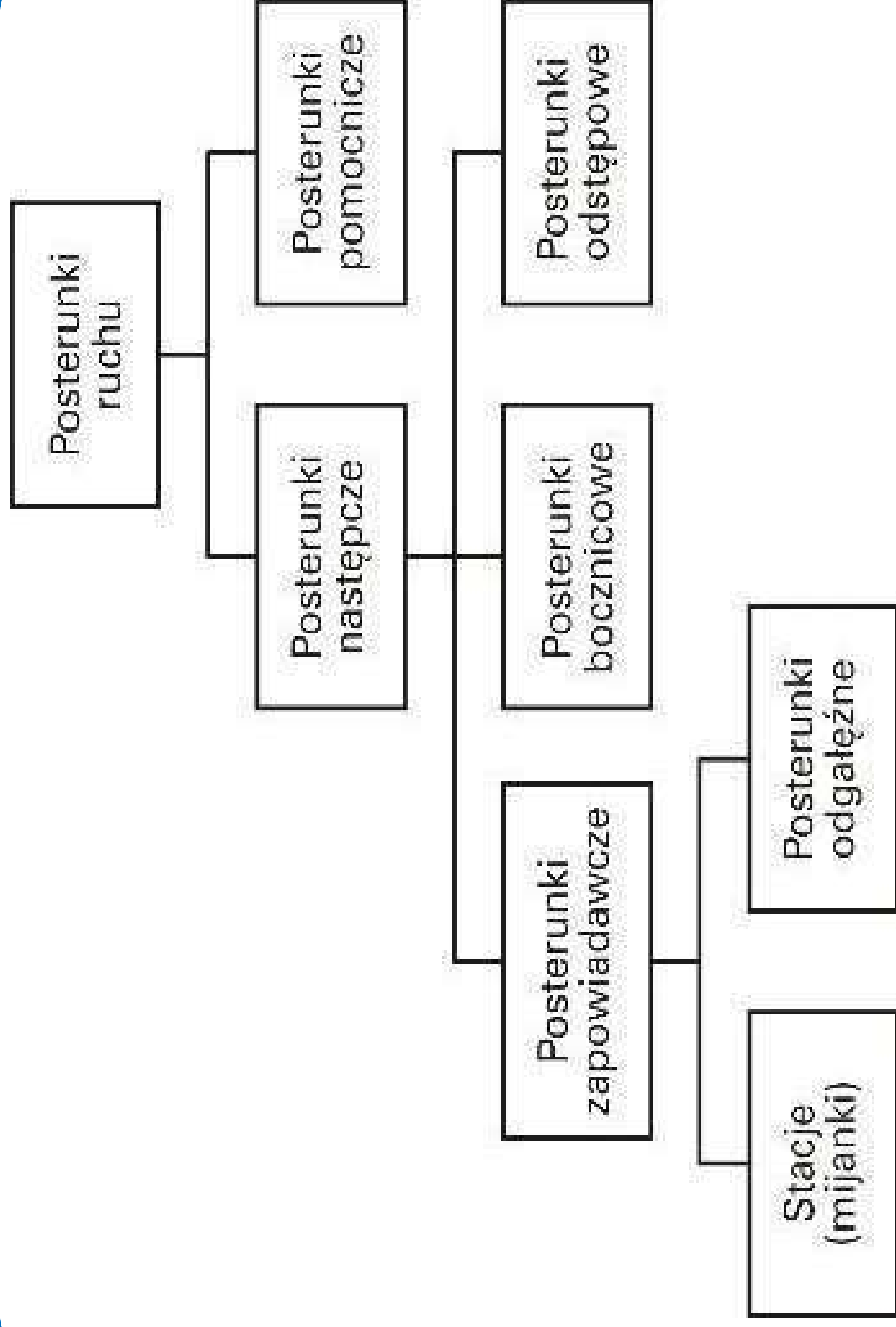
Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Posterunek ruchu służy do bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego.

Posterunki ruchu dzielą się na:

- **następcze i**
- **pomocnicze**







Posterunek następczy służy do regulacji następstwa jazdy pociągów w ten sposób, że pozwala na przejazd lub odjazd pociągu tylko wówczas, gdy tor przyległego odstępu lub szlaku do tego posterunku jest wolny.

Posterunki następcze dzielą się na posterunki:

- zapowiadowe,
- bocznicowe i
- odstępowe.

Posterunek zapowiadawczy jest to posterunek mający możliwość zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy przyległy do tego posterunku.

Do posterunków zapowiadawczych należą

- stacje i
- posterunki odgałęźne.



Stacja jest to posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się co najmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpocząć i zakończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać skład lub kierunek jazdy. Duże stacje mogą być podzielone na rejony stanowiące osobne posterunki zapowiadawcze.

Stacja, na której układ torów umożliwia jedynie krzyżowanie i wyprzedzanie pociągów, nazywa się **mijanką**.

Pod względem ruchu pociągów rozróżnia się stacje:

- 1) **krańcowe**, tj. początkowe i końcowe dla danej relacji pociągu,
- 2) **pośrednie**, które znajdują się między stacjami krańcowymi.



Stacje, na których łączą się szlaki z trzech lub więcej kierunków, nazywamy stacjami węzłowymi.

Zespół stacji i posterunków ruchu sąsiadujących ze sobą nazywa się węzłem kolejowym.



Posterunek odgałęźny urządzony jest poza stacją:

- 1) w miejscu odgałęzienia linii kolejowej,
- 2) przy przejściu ze szlaku jednotorowego w dwutorowy i odwrotnie,
- 3) w miejscu połączenia torów na szlaku

Posterunek odgałęźny bierze udział w prowadzeniu ruchu wszystkich pociągów kursujących na przyległych szlakach (odstępach).



Posterunek bocznikowy jest to posterunek ruchu urządzony na szlaku przy odgałęzieniu bocznicy, który bierze udział w prowadzeniu ruchu wszystkich pociągów kursujących na przyległych odstępach i pociągów obsługujących bocznice. Przyjmowanie pociągów na bocznice i wyprawianie ich z bocznicy odbywa się na zasadach ustalonych dla posterunków zapowiadawczych, a przepuszczanie innych pociągów – na zasadach ustalonych dla posterunków odstępowych.



Posterunek odstępowy jest posterunkiem ruchu urządzanym na szlaku w celu podziału szlaku na odstępy. Posterunek odstępowy lub automatyczny posterunek odstępowy (APO) reguluje następstwo pociągów, to jest pozwala na przejazd pociągu przez ten posterunek, gdy następny odstęp jest wolny.



Posterunki odstępowe obsługiwane na liniach z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową nazywają się posterunkami blokowymi, a na liniach z telefonicznym zapowiadaniem pociągów posterunkami odstępowymi telefonicznymi.

Na liniach z samoczynną blokadą liniową funkcje posterunków odstępowych spełniają samoczynne semafony blokady.

Posterunek pomocniczy jest to posterunek urządzony na szlaku przy odgałęzieniu bocznicy, tylko w celu umożliwienia wjazdu pociągu na bocznice i zgłoszenia, że szlak jest wolny, względnie wyjazdu pociągu z bocznic.

Posterunek pomocniczy nie jest wyposażony w semafony i bierze udział w zapowiadaniu tylko pociągów obsługujących bocznice.



Na sieci PKP PLK S.A. oprócz posterunków w ruchu występują również przystanki osobowe i bocznice kolejowe jako punkty ekspedycyjne.

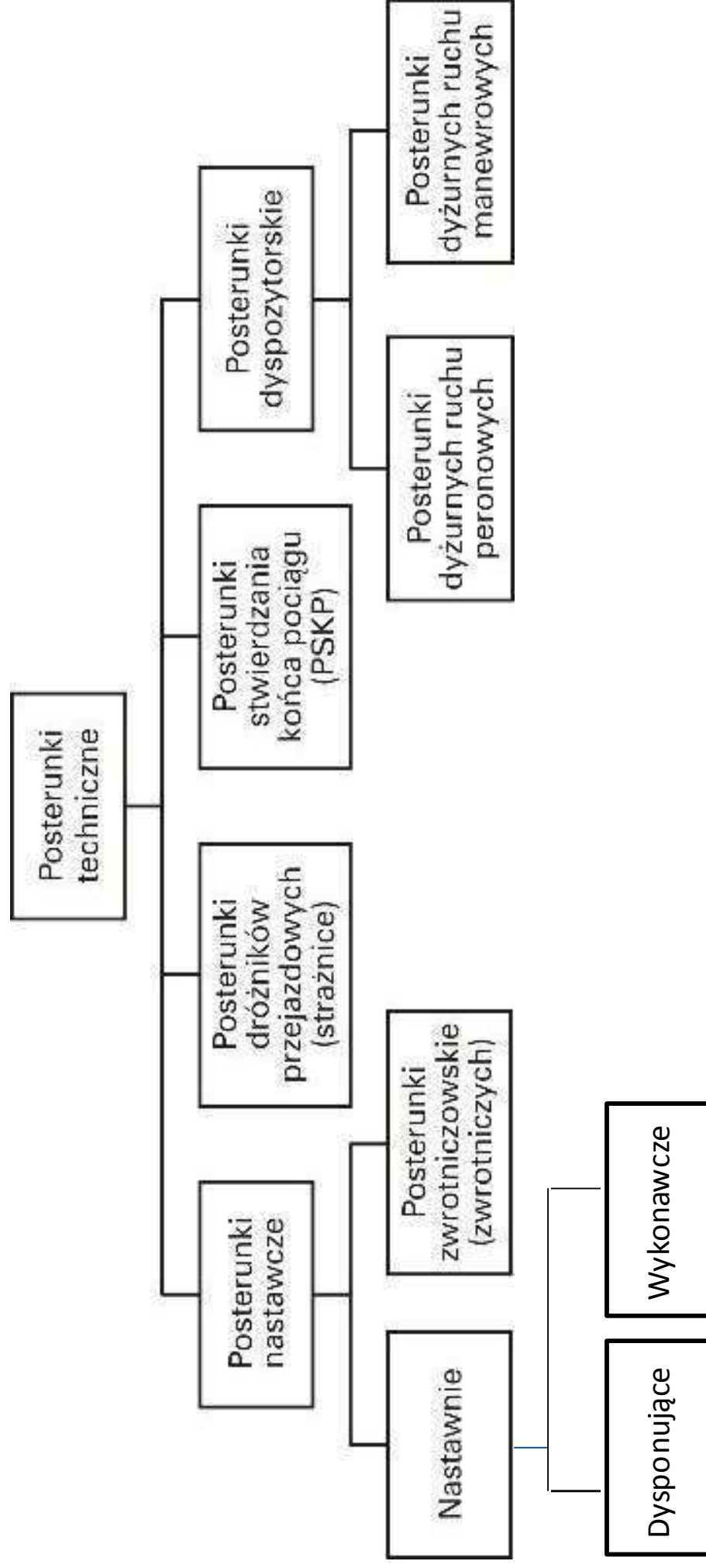
Przystanek osobowy to miejsce na szlaku, urządzone do wsiadania i wysiadania podróżnych, w którym rozkładowo zatrzymują się pociągi pasażerskie.



Bocznicą kolejową to 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.



Posterunki techniczne i ich podział





Posterunek techniczny przeznaczony jest do wykonywania, organizowania i nadzorowania czynności związanych z ruchem kolejowym.



- Posterunek nastawczy** przeznaczony jest do wykonywania czynności związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu przy czym:
- 1) posterunek nastawczy wyposażony w urządzenia nastawcze z funkcją zależności sygnałów na sygnalizatorach od położenia zwrotnic oraz urządzenia blokowe i łączności – jest nastawnią,
 - 2) posterunek, którego urządzenia nie mają funkcji, o której mowa w pkt 1 – jest posterunkiem zwrotniczowskim (zwrotniczego)



Pod względem funkcji ruchowej rozróżnia się nastawnie dysponujące, wykonawcze i manewrowe.

➤ **Nastawnia dysponująca** jest to posterunek nastawczy, wyposażony w urządzenia dysponowania semaforami w obrębie całej stacji lub w przydzielonym okręgu.



Jeżeli nastawnia dysponująca wyposażona jest w urządzenia zdalnego sterowania ruchem, a jej urządzenia umożliwiają obsługę urządzeń nastawczych i podawanie sygnałów na semaforach posterunków jej podporządkowanych, nazywana jest **nastawnią zdalnego sterowania.**



Posterunki jej podległe nazywamy posterunkami **zdalnie sterowanymi**. Wzajemne usytuowanie w terenie tych posterunków może tworzyć układ liniowy (odcinek), obszarowy lub mieszany.

Nastawnia położona na odcinku zdalnie sterowanym posiadająca możliwość miejscowej obsługi urządzeń nazywa się **nastawnią miejscową**.



➤ **Nastawnia wykonawcza** jest to posterunek nastawczy, na którym obsługuje się urządzenia nastawcze i blokowe we własnym okręgu nastawczym z możliwością nastawiania sygnałów na semaforach na polecenie dyżurnego ruchu za pomocą urządzeń lub środków łączności.

➤ **Nastawnia manewrowa** jest to posterunek nastawczy, na którym nastawia się zwrotnice i sygnaly dla manewrów. Gdy nastawnia ta obsługuje zwrotnice przy górcie rozrządowej, wówczas nazywa się ona nastawnią rozrządową.

Obszar stacji lub innego posterunku ruchu, na którym urządzenia sterowania ruchem kolejowym obsługiwane są z jednej nastawnicy, nazywa się **okręgiem nastawczym**



Posterunek techniczny, którego zadaniem jest potwierdzenie prawidłowości wjazdu pociągu nazywamy posterunkiem stwierdzenia końca pociągu.

Posterunek techniczny, którego zadaniem jest kierowanie ruchem na przejeździe kolejowo-drogowym przy pomocy sygnałów ręcznych albo systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w rogatki zamykające całą szerokość jezdni nazywamy posterunkiem dróżnika przejazdowego (strażnicą).

Na stacjach mogą znajdować się posterunki dyspozytorskie, do których należą: posterunki dyżurnych ruchu peronowych i dyżurnych ruchu manewrowych. Zakres ich czynności określa regulamin techniczny.